

OFERTA INITIALA DE CONCORDAT PREVENTIV

3 August 2020



TRIBUNALUL BUCUREȘTI

SECȚIA A VII A CIVILĂ

DOSAR NR. 15290/3/2020

Societatea BLUE AIR AVIATION S.A., persoană juridică română, cu sediul în Șos. București - Ploiești 42-44, Complex Băneasa Business & Technology Park, clădirea A, Aripa A1, Etaje 3 și 4, Sectorul 1, București, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul București sub nr. J40/5103/17.04.2013, Cod de Identificare Fiscală RO 31525574, titulară a contului bancar RO94 CITI 0000 0008 2468 9008 deschis la Citibank Europe plc. Dublin - Romania Branch, prin dna. *Oana Mihaela Petrescu*, în calitate acesteia de reprezentant legal al LISTER STUDIO S.R.L., persoană juridică română, cu sediul în București, Str. Dr. Joseph Lister nr. 69, etaj 2, ap. 3, Sectorul 5, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul București sub nr. J40/341/2018, având CUI 38681589, LISTER STUDIO S.R.L. având calitatea de Președinte al Consiliului de Administrație al **BLUE AIR AVIATION S.A.** (denumită în continuare și „**BLUE AIR**”, „*Societatea*”, „*Debitoarea*”)

asistată de

KPMG RESTRUCTURING SPRL, societate profesională cu sediul în București, Șos. București-Ploiești nr. 69-71, Victoria Business Park, cod poștal 013685, înscrisă în Registrul formelor de organizare RFO 0499 al Uniunii Naționale a Practicienilor în Insolvență din România, cu numărul matricol 2A0499 din data de 24.09.2010

în temeiul art. 23 alin. (3) și art. 24 din Legea nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență, depune următoarea

OFERTA INIȚIALĂ DE CONCORDAT PREVENTIV

Cadrul legal aplicabil este reprezentat de dispozițiile Legii nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență. Principiile care stau la baza reglementării concordatului preventiv sunt enunțate la art. 4, pct. 2 și pct. 10 și privesc acordarea unei șanse de redresare eficientă și efectivă a afacerii debitorilor și, respectiv, favorizarea, în procedurile de prevenire a insolvenței, a negocierii/renegocierii amiabile a creanțelor și a încheierii unui concordat preventiv.

Obiectivul ofertei de concordat constă în propunerea către creditorii Debitoarei a restructurării datoriilor, alături de obținerea ajutorului de stat în baza memorandumului aprobat de Guvernul României în data de 23 Aprilie 2020, având ca scop principal depășirea stării de dificultate financiară temporară în care *Societatea* se află conform declarației din Anexa 9, prin modificarea corespunzătoare și rezonabilă a condițiilor de plată ale datoriilor cuprinse în tabelul creditorilor concordatari, și prin continuarea activității *Debitoarei*.

Oferta de concordat preventiv cuprinde proiectul de concordat preventiv și planul de redresare, întocmite potrivit dispozițiilor art. 23 și 24 din Legea nr. 85/2014. Elaborarea ofertei de concordat preventiv a avut în vedere situația financiară a *Societății* la data de 31 Martie 2020 ca dată de referință, precum și o serie de ipoteze de lucru construite pe baza informațiilor existente la momentul redactării acesteia; nu excludem însă posibilitatea modificării viitoare a unor parametri ai ipotezelor luate în considerare, pentru motive independente de voința *Societății*, cu efecte asupra termenelor de încasare sau realizarea veniturilor estimate.

De asemenea, având în vedere intervalul de timp care va trece între data de referință a propunerii prezentului proiect de concordat și data la care acesta va intra în vigoare prin omologarea acestuia prin hotărâre executorie, este posibil ca o serie de valori luate în calcul în cadrul estimărilor noastre să suporte modificări. Totuși, în cadrul proiectului de concordat, am propus o serie de măsuri pentru a micșora impactul acestor modificări.

În funcție de oportunitățile care vor apărea, *Societatea* va putea propune operațiuni economice care depășesc sfera activității normale și care nu au fost incluse în acest plan datorită faptului că în acest moment sunt incerte, urmând ca acestea să fie realizate după obținerea aprobării necesare.

Oferta de concordat preventiv are în vedere o durată de 24 (douăzecișipatru) luni calendaristice, aceasta perioadă putând fi prelungită în condițiile art. 24 alin. (4) din Legea nr. 85/2014.

Proiectul de concordat preventiv va fi supus negocierii cu creditorii, în cadrul uneia sau mai multor ședințe colective ori individuale, organizate de *Debitorii* în prezența administratorului concordatar, conform art. 26 alin. (1) din Legea nr. 85/2014, potrivit principiilor și calendarului prezentate în secțiunea 2.5.

Supunem atenției creditorilor și părților interesate și implicate în operațiunea de restructurare propusă prin Oferta de concordat, în special faptul ca **această operațiune generează un impact semnificativ**, având în vedere ajutorul de stat solicitat prin Memorandumul adoptat de Guvernul României în ședința din 23 aprilie 2020 și a discuțiilor ulterioare, cu tema *"Acordarea unui ajutor de Stat companiilor aeriene pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19 și cauzate direct de această pandemie, în baza art.107 alin.2, lit. b) din Tratatul privind Functionarea Uniunii Europene"*, **și ne dorim să se bazeze pe un dialog cu toate părțile interesate.**

Acest dialog va include alegerea măsurilor preconizate în raport cu obiectivele operațiunii de restructurare, precum și opțiunile alternative pentru creditorii, și ne dorim să existe o implicare adecvată a reprezentanților legali și convenționali ai instituțiilor participante în procesul de restructurare.

Precizam faptul ca angajamentul Guvernului României de a sprijini **BLUE AIR** pentru depășirea acestei situații de forță majoră în activitatea *Societății* a fost reconfirmat formal în data de 31 Iulie 2020, prin avizarea, în ședința de Guvern a *Ordonanței de Urgență privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale "Compania națională de transporturi aeriene române - TAROM" S.A., respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19*", avizare realizată în vederea emiterii actului normativ final până cel târziu la data de 7 August 2020.

Având în vedere faptul că respectivul act normativ prevede garantarea de către stat a unui împrumut bancar, iar garanția respectivă este asimilată, conform normelor europene, unui ajutor de stat, ne așteptăm ca de la data aprobării *Ordonanței de Urgență* mai sus menționată și până la data la care suma împrumutată cu titlul de ajutor de stat să poată fi disponibilizată în favoarea **BLUE AIR** să fie necesare un minim de aproximativ 2-3 săptămâni.

Votul privind proiectul de concordat se va desfășura conform art. 27 alin. (2) din Legea nr. 85/2014, votul creditorilor urmând a se trimite prin mijloace de comunicare rapidă. În vederea exprimării votului asupra Ofertei de concordat finale, având în vedere numărul mare de creditori, *Societatea* împreună cu Administratorul Concordatar vor pune la dispoziția creditorilor o platformă on-line în care creditorii prin reprezentanții legali vor putea înregistra votul asupra Ofertei de concordat finală și vor putea vizualiza comunicările efectuate în cadrul procedurii de concordat. Detaliile de accesare a platformei vor fi prezentate în notificările ce vor fi afișate pe site-ul *Societății*.

Orice comunicare se va putea realiza pe adresa de e-mail a *Debitorului* – concordat@blueair.aero și a Administratorului concordatar: BlueAir.concordat@kpmg.com.

BLUE AIR AVIATION SA, prin

Oana Mihaela Petrescu

Reprezentant legal



KPMG RESTRUCTURING SPRL,

Administrator concordatar provizoriu, prin

Nicoleta Mihai – Asociat coordonator



CUPRINSUL OFERTEI DE CONCORDAT

DEFINIȚII	7
1 PREZENTAREA SOCIETĂȚII BLUE AIR AVIATION S.A.	9
2 PROCEDURA DE CONCORDAT PREVENTIV.....	14
2.1 Reglementarea din Legea nr. 85/2014: definiție, durată, efecte și etape	14
2.2 Avantajele și oportunitatea procedurii de concordat preventiv	15
2.3 Structura ofertei de concordat.....	16
2.4 Confirmarea soldurilor datoriiilor către creditorii.....	16
2.5 Procesul de negociere	17
2.6 Implementarea concordatului preventiv.....	17
3 Lista creditorilor cunoscuți ai Debitoarei.....	18
3.1 Prezentarea Listei Creditorilor cunoscuți	18
3.2 Dispoziții privind tratamentul modificărilor creanțelor între DRV și data efectivă a votului	27
4 PROIECTUL DE CONCORDAT PREVENTIV	28
4.1 Situația financiară a Debitoarei – context al aplicării procedurii de concordat preventiv.....	28
4.1.1 Analiza situației patrimoniale	28
4.1.2 Contul de profit și pierdere	31
4.1.3 Analiza principalilor indicatori financiari	33
4.1.4 Analiza elementelor extra-bilanțiere relevante.....	34
4.1.5 Analiza principalelor garanții constituite în favoarea creditorilor.....	34
4.2 Starea de dificultate financiară.....	36
4.2.1 Cauzele stării de dificultate financiară	36
4.2.2 Măsurile luate de Societate pentru depășirea stării de dificultate financiară până la depunerea ofertei de concordat preventiv.....	38
4.3 Proiecția pe 24 de luni a evoluției financiar-contabile.....	53
4.3.1. Analiza sectorului aeronautic	53
4.3.2 Proiecții financiare.....	58
4.3.3 Premise principale ale proiecțiilor financiare și ale proiectului de concordat	60
4.3.4 Determinarea capacității de rambursare a datoriiilor.....	65
4.3.5 Propuneri către creditorii concordatari.....	66
4.3.6 Creditori neafecțați de prezenta ofertă de concordat	70
4.4 Planul de redresare	72
4.4.1 Continuarea măsurilor conform planului de acțiuni adoptat de companie pentru reducerea pierderilor generate de pandemia generată de noul coronavirus SARS-CoV-2	72
4.4.2 Reorganizarea structurii funcționale. Transferul unor activități în scopul asigurării unor surselor de finanțare dedicate	72
4.4.3 Asigurarea finanțării activității viitoare	75
4.5 Propunerea Debitoarei privind Administratorul concordatar	77

4.6	Evaluarea activelor și Testul Creditorului Privat	78
4.7	Tratamentul echitabil și corect al creditorilor.....	78
4.8	Concluziile ofertei de concordat.....	79
5	DECLARAȚIA PRIVIND STAREA DE DIFICULTATE FINANCIARĂ.....	79
6	LIMITĂRI DE RESPONSABILITATE.....	79
7	ANEXE	80

DEFINIȚII

Perioada de concordat	Perioada de 24 (douăzecișipatru) luni calendaristice cuprinsă între prima zi a lunii următoare datei omologării concordatului preventiv și ultima zi calendaristică a celei de a 24 (douăzecișipatru) luni calendaristice calculate după respectiva dată;
Oferta de concordat inițială	Forma inițială a ofertei de concordat prezentată creditorilor, ulterior deschiderii procedurii de concordat, pe baza căruia vor fi derulate negocierile cu creditorii;
Oferta de concordat finală	Forma finală a ofertei de concordat, cu amendamente, rezultată în urma negocierilor cu creditorii (perioada de negociere este de maximum 60 zile conform art. 26, alin. (3) din Legea nr. 85/2014);
An financiar ("FY")	1 Octombrie – 30 Septembrie. Acronimul FY este utilizat urmat de ultimele două cifre ale anului în care se încheie anul financiar. (ex. FY20 = 1 Octombrie 2019 – 30 Septembrie 2020);
EBITDAR	Rezultat operațional (profit/pierdere) înainte de dobânzi, amortizare, deprecieri, impozit pe profit și cheltuiala cu leasing-ul aeronavelor ("dry lease");
EBITDA	Rezultat operațional (profit/pierdere) înainte de dobânzi, amortizare, deprecieri, impozit pe profit;
CFADS	Fluxuri de numerar disponibile pentru serviciul datoriei ("Cash flows available for debt service");
Block Hour ("BH")	Perioada de timp exprimată în ore începând de la închiderea ușilor aeronavei înainte de începerea zborului și până la deschiderea ușilor după aterizare;
Flight Hour („FH")	Perioada de timp exprimată în ore începând de la momentul decolării aeronavei și până în momentul aterizării acesteia;
ACMI	Modalitate de închiriere a unei aeronave în care costul închirierii stabilit pe BH include costul închirierii propriu-zise a aeronavei, la care se adaugă costul cu echipajul, întreținerea și asigurarea aeronavei respective – ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance");
IFRS	Standardele internaționale de raportare financiară reprezintă un set de standarde contabile emise de către International Accounting Standards Board (IASB); (www.ifrs.org);
Data de referință ("DR")	Lista creanțelor are ca dată de referință data de 31 Martie 2020;

Data de referință în scopul votului ("DRV")	Lista actualizată a creanțelor va avea ca data de referință ultima zi a lunii anterioare datei la care se va desfășura votul asupra ofertei de concordat finale;
Legea nr.85/2016 "Legea", Lege"	Legea nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență ("Legea nr. 85/2014", "Legea", "Lege") – legea care reglementează procedura de concordat preventiv;
Concordat preventiv	Concordatul preventiv este un „ <u>contract</u> prin care debitorul propune un plan de redresare și de realizare a creanțelor [creditorilor]" (art. 5, pct. 17 din Legea nr. 85/2014), încheiat ca urmare a acceptării prin vot a ofertei de concordat propusă de către <i>Debitoare</i> ;
Procedura colectivă	Procedura colectivă este procedura în care creditorii participă împreună la urmărirea și recuperarea creanțelor lor, în modalitățile prevăzute de lege și de prezenta Ofertă.

1 PREZENTAREA SOCIETĂȚII BLUE AIR AVIATION S.A.

BLUE AIR AVIATION S.A. („**BLUE AIR**”) este o societate cu capital integral românesc, înființată în anul **2013**, având ca obiect principal de activitate transporturi aeriene de pasageri – Cod CAEN 5110.

În prezent, **BLUE AIR** operează patru baze operaționale în România: București (Otopeni), Bacău, Iași și Cluj, precum și două baze principale în străinătate: Torino (Italia) și Larnaca (Cipru) și are 1204 angajați (din care 946 angajați în România, 114 în Italia și 72 în Cipru).

Societatea desfășoară servicii de:

- transport aerian internațional și intern de pasageri în baza licenței de operare nr. 47 emisă de către Ministerul Transporturilor prin Direcția Aviație Civilă și Spațiu Aerian, în conformitate cu prevederile Regulamentului Consiliului (CE) nr. 1008/2008 din 24 Septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, ale O.G. nr. 29/1997 privind Codul aerian, republicată, cu modificările și completările ulterioare și ale Ordinului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 808/2011;
- servicii de charter puse la dispoziție agențiilor de turism;
- servicii de închirieri aeronave către terți în regim „wet lease”, precum și
- servicii de realizare a unor lucrări de reparații și revizii aeronave, în baza certificatului de autorizare a organizației de întreținere (RO.145.040) în conformitate cu secțiunea A din Anexa II (Partea 145) la Reglementarea (EC) nr. 2042/2003.

De asemenea, *Societatea* este certificată (RO/ATO-09/1) să desfășoare programe de instruire aeronautică (Airline Training Organization), atât pentru personalul propriu, cât și pentru terți. Începând cu luna Ianuarie 2016, **BLUE AIR AVIATION S.A.** este membră a IATA (International Air Transport Association)¹.

BLUE AIR desfășoară cu preponderență transporturi internaționale de pasageri în curse regulate ce deservește interesele diasporei românești, precum și zboruri interne în Italia și România.

Capitalul social al *Societății*, în valoare totală de 1.000.000 LEI, este deținut în procent de 99,99% de AIRLINE INVEST S.A., persoana juridică cu sediul în București, str. Vasile Lascăr, nr.78A, sector 2, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul București sub nr.J40/17524/2019, CUI 42049949 și în procent de 0,01% de Rada Mihai Cătălin, persoană fizică de naționalitate americană.

Conducerea societății este asigurată de către un Consiliu de Administrație format din 3 membri, persoane fizice și juridice: societatea LISTER STUDIO S.R.L., prin reprezentant dna. Petrescu Oana Mihaela, Membru și Președinte, dna. Popescu Dana Maria, Membru, și dl. Kassimir Valkov Tanev, Membru, conform Hotărârii Adunării Generale a Acționarilor *Societății* și Actului Constitutiv al acesteia actualizat la data de 26 Iunie 2020.

¹ IATA reprezintă cea mai prestigioasă asociație în domeniul transportului aerian, reunind 290 de societăți aeriene din peste 119 țări, adică aproximativ 82% din totalul traficului aerian. <https://www.iata.org/en/about/>

În ceea ce privește activitatea derulată de către *Societate*, intervalul 2015 – 2018 a reprezentat o perioadă de creștere accelerată și investiții masive în deschiderea de noi baze și operarea de noi rute aeriene, pentru a putea deservi pasagerii la un nivel de competitiv al costurilor și a putea concura eficient cu celelalte linii aeriene prezente în România.

În aceeași perioadă, **BLUE AIR** a implementat cu succes o strategie de diminuare a riscului aferent activității principale și de integrare pe verticala prin faptul că a pus la dispoziție servicii suplimentare de charter și închiriere aeronave și echipaje (ACMI²) altor operatori, precum și toată gama de lucrări de întreținere a aeronavelor pentru terțe părți, și servicii de formare profesională.

Astfel, în doar câțiva ani, numărul de pasageri și cifra de afaceri a **BLUE AIR** s-au triplat și a ajuns să opereze, la nivelul anului 2018, peste 120 de rute europene și să genereze o cifră de afaceri de peste 500.000.000 EUR/ an, transportând peste 5 milioane pasageri pe an (din care 70% diaspora românească) și devenind al treilea cel mai mare operator de transport aerian de pasageri din Europa Centrală și de Est, după Wizz Air și LOT.

Având în vedere faptul că, pentru a câștiga piețe noi, în primii 3 ani de expansiune *Societatea* și-a desfășurat activitatea în condiții de încărcare a aeronavelor cu pasageri sub nivelul critic de 85% grad de încărcare (considerat nivelul minim necesar pentru operarea profitabilă a transportatorilor aeriени de tip low-cost), în lipsa unei finanțări adecvate a acestui proces de expansiune, creșterea inevitabilă a costurilor indirecte (cauzată în principal de dublarea costurilor salariale necesare pentru a opera noile rute deschise și de creșterea costului certificatelor de emisii de CO2 și a expunerii fiscale), a avut un impact negativ puternic asupra performanțelor financiare ale *Societății* - ducând la deteriorarea rentabilității și la erodarea semnificativă a capitalurilor proprii ale acesteia.

Pentru a consolida cota de piață obținută și a asigura continuitatea activității pe baze solide, în anul 2019 **BLUE AIR** a decis demararea unui amplu program de restructurare a rețelei de baze și rute și de reorganizare a activității, program care a avut ca efect revenirea la profitabilitate și a pus bazele unei activități sustenabile.

Ca urmare, în perioada 1 Octombrie 2018 – 30 Septembrie 2019 (i.e. anul financiar 2019) **BLUE AIR** a înregistrat conform situațiilor financiare redactate conform Standardelor Internaționale de Raportare Financiară ("IFRS") și auditate de societatea PricewaterhouseCoopers Audit S.R.L. (fără rezerve):

- O cifra de afaceri de 414.130.000 EUR,;
- Un profit net de 11.790.999 EUR, și totodată
- A plătit impozite, taxe și contribuții la bugetul de stat de peste 27.600.000 EUR

Programul de restructurare a continuat și în primele 6 luni ale anului financiar 2020 (1 Octombrie 2019 – 31 Martie 2020), cifra de afaceri a *Societății* în această perioadă fiind de 113.143.000 EUR, activitatea desfășurată în același interval de timp înregistrând o pierdere aferentă sezonului de iarnă cu peste 10.130.000 EUR mai mică decât în aceeași perioadă a anului financiar anterior. Informații detaliate legate de rezultatele financiare ale *Societății* se regăsesc în cuprinsul **Capitolului 4.1** din prezenta ofertă.

² Leasing-ul de tip ACMI este un acord între două companii aeriene, în care locatorul este de acord să furnizeze locatarului o aeronavă la un cost care include costurile cu echipajul, întreținerea și asigurarea aeronavei (ACMI) - în schimbul plății unei sume fixe pe ora de zbor operată.

Potrivit situațiilor financiare IFRS la 31 Martie 2020, valoarea totală a activelor *Societății* era de 260.420.000 EUR constând în 75% active pe termen lung (reprezentate, în principal, de active aferente drepturilor de utilizare a activelor luate în leasing, active imobilizate reprezentând plăți în avans pentru achiziționarea de aeronave Boeing 737-800 MAX și active aferente impozitului pe profit amânat), 21% active pe termen scurt (reprezentate, în principal, de creanțe și stocuri), iar totalul datoriilor era de 296.650.000 EUR, din care 58% datorii curente (în principal datorii comerciale și datorii financiare) și 42% datorii pe termen lung (în principal datorii financiare).

La data de referință a ofertei, 31 Martie 2020, *Societatea* înregistra active imobilizate în cuantum total de 195.324.179 EUR.

Totodată, la data prezentei oferte, *Societatea* este parte contractantă într-un număr de 13 contracte de leasing operațional și un contract de leasing financiar, totalul ratelor rămase de plată pe aceste contracte fiind în cuantum de 145.058.401 EUR, care, la data de 31 Martie 2020 au o valoare netă prezentă de 112.367.660 EUR.

În prezent, **BLUE AIR** se confruntă cu o situație de dificultate financiară rezultată, în principal, ca urmare a evoluției situației epidemiologice cauzată de răspândirea coronavirusului SARS-CoV-2 concretizată în declanșarea bolii infecțioase asociate – COVID-19 și declararea, la data de 11 Martie 2020, pandemiei de către Organizația Mondială a Sănătății, și, în subsidiar, ca efect al măsurilor de prevenire a răspândirii noului coronavirus pe teritoriul României prin declararea stării de urgență în data de 16 Martie 2020. Ne vom referi în continuare la termenul "pandemie" cu acest înțeles.

Așa cum se cunoaște, pandemia a avut un impact negativ semnificativ asupra industriei aviatice mondiale în ansamblu, din cauza restricțiilor de călătorie rezultate, precum și ca urmare a scăderii cererii în rândul călătorilor. Reducerea semnificativă a numărului de pasageri a condus la situația în care aeronavele zburau fără pasageri între aeroporturi și la anularea zborurilor, care la rândul lor au redus masiv veniturile companiilor aeriene și au obligat multe dintre acestea din urmă să concedieze angajații sau să își declare falimentul. La rândul său, acest context a afectat producătorii de aeronave și operatorii aeroporturilor, care au ajuns și ei la măsura de a își concedia angajații.

Cercetările arată că recuperarea mondială a cererii de pasageri până la nivelurile anterioare pandemiei este estimată a dura 2,4 ani (recuperare până la sfârșitul anului 2022), cea mai optimistă estimare fiind de 2 ani (recuperare până la jumătatea anului 2022) și cea mai pesimistă estimare 6 ani (recuperare în 2026)³.

Ca urmare a instituirii la nivel național a unor măsuri privind restricționarea circulației pentru persoane, transportatorii aerieni din România au încetat gradual operarea curselor începând cu luna Martie 2020, fapt care a condus implicit la deteriorarea situației lor economico-financiare, prin reducerea drastică a veniturilor.

Evoluția traficului lunar de pasageri al **BLUE AIR** în perioada Ianuarie – Martie 2020 a evidențiat o scădere semnificativă, ajungând în luna Martie să aibă valori cu 60% mai mici față de perioada similară a anului precedent. Această scădere a fost urmată de oprirea totală a zborurilor regulate în perioada 20 Martie – 30 Iunie 2020, ca urmare a deciziei autorităților romane de a instaura starea de urgență și de a interzice zborurile dinspre și spre majoritatea destinațiilor operate și de către **BLUE AIR**.

³ "Gudmundsson, S.V., Cattaneo, M., Redondi, R. Forecasting recovery time in air transport markets in the presence of large economic shocks: COVID-19". SSRN. 9 June 2020.

Având în vedere faptul că în perioada 20 Martie – 30 Iunie 2020 *Societatea* a avut activitatea principală suspendată în totalitate, acest fapt a generat un deficit de încasări de peste 100.000.000 EUR, iar *Societatea* s-a aflat în imposibilitatea de a onora angajamentele de plata curente și reșalonate existente la data de 31 Martie 2020.

În considerarea celor de mai sus, pentru a asigura continuitatea activității și a face posibilă reluarea plăților începând cu luna Iulie 2020, odată cu reluarea zborurilor regulate, *Societatea* a inițiat o serie de acțiuni de management de criza care au urmărit în principal:

- protejarea resurselor patrimoniale și umane ale **BLUE AIR** în perioada suspendării activității și asigurarea resurselor necesare reluării acesteia, și
- asigurarea finanțării necesare continuității activității.

În ceea ce privește protejarea resurselor patrimoniale și umane ale *Societății* în perioada suspendării activității și asigurarea resurselor necesare reluării acesteia, au fost implementate următoarele măsuri principale:

- implementarea măsurii de șomaj tehnic pentru peste 90% din angajații **BLUE AIR**;
- renegocierea, suspendarea sau reșalonarea a peste 50% din datoriile curente ale **BLUE AIR**;
- identificarea de soluții tehnice care să poată menține în bună stare de funcționare a flotei de aeronave ale **BLUE AIR** la costuri minime;
- operarea de zboruri la cerere și de repatriere pentru clienți și autorități, în condiții de urgență (cu acoperirea costurilor la nivelul cheltuielilor de operare), pentru a putea acoperi măcar parțial plata salariilor celor 10% din angajați rămași în activitate,
- obținerea tuturor autorizațiilor necesare pentru transformarea a 4 avioane din transport de pasageri în transport cargo și operarea de curse pentru transporturi de echipamente medicale și alimente, pentru a putea contribui, în măsura posibilităților, la eforturile naționale de combatere a pandemiei.

În același timp, *Societatea* a inițiat și efectuat toate demersurile legale și administrative necesare în vederea accesării unui ajutor guvernamental de urgență, care să permită reluarea în condiții normale a zborurilor de pasageri imediat ce blocajul generalizat cauzat de pandemie va permite reluarea traficului de pasageri și, implicit, realizarea veniturilor necesare acoperirii debitelor față de partenerii săi comerciali.

Ca urmare a demersurilor **BLUE AIR** de solicitare a unui ajutor de stat de urgență, începute în data de 13 Martie 2020 prin depunerea, la sediul tuturor instituțiilor statului abilitate a documentației complete în conformitate cu prevederile Comunicării Comisiei (2014/ C249/01) – Orientări privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate, și continuate cu efectuarea unor analize riguroase prin care *Societatea* a cuantificat și justificat

- valoarea pierderilor ce sunt și vor fi suferite ca urmare a efectelor pandemiei până data de 31 Decembrie 2020;
- impactul pierderilor **BLUE AIR** asupra bugetului de stat și a economiei naționale,
- modul în care **BLUE AIR** poate recupera aceste pierderi în anii următori.

Guvernul României a adoptat formal, în ședința din data de 23 Aprilie 2020, *Memorandumul cu tema: „Acordarea unui ajutor de stat, Societății Comerciale „Compania Națională de Transporturi Aeriene Române – TAROM S.A., respectiv Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A. pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei, în baza art.107 alin. (2) lit. (b) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene”, vizând un ajutor în cuantum de 300.775.000 LEI (aproximativ 62.130.000 EUR).*

În plus, pentru a putea acoperi nevoile temporare de capital de lucru pentru achiziția de certificate de CO2 necesare pentru îndeplinirea obligațiilor prevăzute în cuprinsul Hotărârii Guvernului nr. 780/2006 privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră ("HG 780/2006"), BANCA DE EXPORT IMPORT EXIMBANK SA IN NUMELE SI IN CONTUL STATULUI (EximBank) a fost autorizată, în data de 29 Aprilie 2020, prin decizia Comitetului Interministerial de Finanțare, Garanții și Asigurări de Stat ("CIFGA") să acorde **BLUE AIR** un credit-punte pe termen scurt (în numele și contul statului, rambursabil din ajutorul de stat) în valoare de 30.300.000 LEI (aproximativ 6.250.000 EUR), împrumut deja utilizat în scopul menționat.

În acest timp, deși în permanentă peste 90% din angajați au fost în șomaj tehnic, echipa **BLUE AIR** s-a mobilizat și a continuat să își facă datoria: echipa operațională a răspuns prompt tuturor solicitărilor Statului Român pentru a organiza zboruri de repatriere, echipa financiară s-a asigurat ca drămuiește fiecare resursă și își asigură sprijinul fiecărui furnizor pentru a câștiga timp esențial supraviețuirii până la reluarea activității, echipa tehnică a remodelat aeronavele necesare pentru transporturile de măști, echipamente sanitare și alimente, iar piloții și însoțitorii de nord au zburat peste tot unde a fost nevoie – către destinațiile tradiționale din Europa, dar și pe rute noi în Italia (Veneția), Franța (Marsilia), Serbia (Belgrad), Olanda (Amsterdam), China (Shanghai, Tianjin, Shenzhen), Kuwait, Emirate (Dubai), Iraq (Erbil).

În plus, pentru a putea asigura reluarea în bune condiții a zborurilor regulate începând de la 1 Iulie 2020, în data de 29 Iunie 2020 **BLUE AIR** a depus la Tribunalul Municipiului București cererea de deschidere a procedurii de concordat preventiv - cerere admisă de instanță în data de 6 Iulie 2020. Acest demers asigură premisele protejării companiei și onorarea tuturor obligațiilor asumate către pasagerii, angajații și partenerii săi, și acordă acestora și Statului Român un confort suplimentar privind capacitatea **BLUE AIR** de a își continua activitatea în condiții profitabile. **BLUE AIR** a depus prezenta Oferta de Concordat în termen de 28 de zile de la data admiterii cererii, încadrându-se în termenele legale.

Între timp, discuțiile cu reprezentanții Ministerului Transporturilor, ai autorităților competente și industriei aviatice din România au avansat, astfel încât, în cadrul ședinței de Guvern din 31 Iulie 2020 potrivit comunicării oficiale⁴ a fost avizat proiectul de *Ordonanță de urgență privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale "Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM" S.A., respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19*. Nota de fundamentare privind emiterea actului normativ este prezentată în cadrul **Anexei 16** iar Proiectul de ordonanță de urgență este prezentat în cadrul **Anexei 17** la prezenta Ofertă.

Proiectul adoptat prevede emiterea de către Ministerul Finanțelor Publice a unei garanții de stat pentru contractarea de către **BLUE AIR** a unui împrumut bancar în limita sumei de 300.775.000 lei (aproximativ 62.130.000 EUR) pe o perioadă de 6 ani, cu titlu de ajutor de stat. Modalitatea în care se va implementa ajutorul de stat este prezentată, la data depunerii Ofertei de concordat – în secțiunea 4.4.3.1.

Implementarea ajutorului de stat aprobat de Guvernul României va fi făcută pe baza informațiilor cuprinse în actul normativ adoptat, urmând a fi emise **Condițiile de acordare a garanției și structura**

⁴ <https://gov.ro/ro/media/comunicate/informatie-de-presa-privind-proiectele-de-acte-normative-adoptate-in-cadrul-edintei-guvernului-romaniei-din-31-iulie-2020&page=1>

finanțării garantate de stat, documentația contractuală aferentă (model convenție de garantare), termenii și condițiile financiare (maturitate, dobândă, perioadă de grație) se vor stabili în conformitate cu Cadrul temporar pentru măsuri de ajutor de stat pentru sprijinirea economiei în contextul actualei epidemii de COVID 19 și se vor aproba prin Hotărâre a Guvernului.

Având în vedere faptul că respectivul act normativ prevede garantarea de către stat a unui împrumut bancar, iar garanția respectivă este asimilată, conform normelor europene, unui ajutor de stat, și necesită aprobarea formală atât a Comisiei Europene, cât și a băncii comerciale care va acorda împrumutul, estimarea actuală a autorităților implicate este că de la data aprobării și până la data la care respectivele sume să poată fi disponibilizate sunt necesare încă minim 2-3 săptămâni.

Oferta de concordat finală va îngloba toate condițiile și termenii ajutorului de stat cât și impactul financiar generat.

2 PROCEDURA DE CONCORDAT PREVENTIV

2.1 Reglementarea din Legea nr. 85/2014: definiție, durată, efecte și etape

Procedura concordatului preventiv este o procedură de prevenire a insolvenței, urmărindu-se acordarea unei șanse de „redresare eficientă și efectivă a afacerii” (art. 4, pct. 2 din Legea nr. 85/2014).

Procedura de concordat preventiv este reglementată ca o procedură prin care se poate **redresa o afacere**, scopul ei fiind acela de **depășire a stării de dificultate financiară**.

Procedura se desfășoară în cadrul instituit de lege, fiind instrumentată de un administrator concordatar numit de către *Debitor* prin cererea de deschidere; judecătorul-sindic intervine în procedură cu ocazia deschiderii acesteia, a omologării concordatului, a judecării acțiunilor în nulitate și rezoluțiune a concordatului, pentru constatarea îndeplinirii condițiilor de aderare la concordatul preventiv de către un creditor nesemnatar și pentru suspendarea provizorie a executărilor silite începute împotriva debitorului.

În cadrul procedurii de concordat, *Societatea* își păstrează dreptul de administrare a propriei afaceri, deciziile urmând a fi luate de conducerea acesteia în vederea desfășurării activității normale, însă cu respectarea prevederilor concordatului preventiv.

Procedura de concordat se întinde pe o durată de 24 (douăzecișipatru) luni calendaristice, începând cu data omologării concordatului, cu posibilitatea extinderii pentru o perioadă adițională de 12 (douăsprezece) luni calendaristice.

Pentru a fi supus unei astfel de proceduri, debitorul adresează o cerere de deschidere a procedurii tribunalului competent teritorial, procedura fiind deschisă de la data încheierii de admitere a cererii, dată de judecătorul-sindic.

În cel mult **30 (treizeci) zile** de la data deschiderii procedurii, administratorul concordatar elaborează, împreună cu debitorul, lista creditorilor și oferta de concordat preventiv.

Oferta de concordat va cuprinde obligatoriu proiectul de concordat preventiv și planul de redresare, declarația debitorului privind starea de dificultate financiară în care se află și lista creditorilor cunoscuți (inclusiv cei ale căror creanțe sunt contestate integral sau parțial, cu precizarea cuantumului și a cauzelor de preferință acceptate de debitor).

Oferta de concordat comunicată este negociată cu creditorii și în termen de cel mult 60 de zile calendaristice de la data comunicării inițiale este supusă votului acestora.

Oferta de concordat este aprobată dacă este votată pozitiv de către minimum 75% din valoarea creanțelor acceptate și necontestate.

Oferta de concordat este omologată de către judecătorul-sindic, prin hotărâre executorie, ca urmare a îndeplinirii cumulative a următoarelor 2 condiții:

- a) valoarea creanțelor contestate și/sau în litigiu nu depășește 25% din masa credală;
- b) concordatul preventiv a fost aprobat de creditorii care reprezintă cel puțin 75% din valoarea creanțelor acceptate și necontestate.

Concordatul este un „contract prin care debitorul propune un plan de redresare și de realizare a creanțelor [creditorilor]” (art. 5 pct. 17 din Legea nr. 85/2014), încheiat ca urmare a acceptării prin vot a ofertei de concordat propusă de către debitor.

Așadar, prin votarea ofertei de concordat, creditorul acceptă propunerea debitorului privind modalitatea de plată a creanțelor respectivului creditor, înțelegând că renunță la a pretinde orice parte a creanței pentru care, prin concordatul pe care l-a votat, s-a propus o reducere, dacă este cazul.

Opțiunile creditorilor cu privire la oferta de concordat sunt următoarele: votul pentru aprobarea ofertei:

- Creditorul devine creditor concordatar („semnatar” al contractului de concordat preventiv) și, astfel, acceptă modificarea creanței sale conform propunerii din oferta de concordat. Modificări posibile ale creanțelor în cadrul ofertei de concordat sunt: reducerea creanței și/sau amânarea, rescadențarea sau eșalonarea plății.
- votul de respingere a ofertei:
Creditorul nu devine parte a contractului de concordat preventiv, astfel că modificările creanțelor propuse prin oferta de concordat nu i se aplică. Pe de altă parte, acești creditori nu au posibilitatea de a începe execuțiuni silite pentru recuperarea creanțelor lor istorice, și nici posibilitatea de a formula o cerere de deschidere a procedurii de insolvență împotriva *Debitoarei* de la data omologării concordatului.

2.2 Avantajele și oportunitatea procedurii de concordat preventiv

Dintr-o perspectivă generală, avantajul principal al procedurii de concordat preventiv este reprezentat de posibilitatea de desfășurare a activității în mod normal, prin menținerea poziției *Societății* în circuitul economic și prin aplicarea măsurilor de redresare a afacerii, prin depășirea stării de dificultate financiară, cu toate efectele pozitive la nivelul părților interesate.

La nivelul creditorilor, avantajele constau în realizarea creanțelor lor într-o măsură mai mare decât într-o procedură de insolvență/faliment.

Concordatul preventiv oferă avantajul unei proceduri rapide concursuale de satisfacere a creanțelor, un nivel de transparență a operațiunilor dar prin continuitatea activității curente și menținerea de către acesta a parteneriatelor necesare deja formate. Partea mai puțin avantajoasă pentru creditori este considerată doar prin raportare la situația contractuală și este reprezentat de prelungirea termenelor de achitare a creanțelor și/sau de eventuala reducere a creanței, dar toate aceste măsuri sunt propuse pentru atingerea obiectivului principal: depășirea stării de dificultate prin planul de restructurare propus și prin ajutorul de stat ce va fi acordat, prevenirea insolvenței și de a asigura viabilitatea *Societății*.

Derularea procedurii de concordat preventiv are avantajul unei proceduri rapide de satisfacere a creanțelor în mod concursal, precum și posibilitatea:

- Suspendării, odată cu depunerea ofertei de concordat preventiv, a executărilor silite în curs îndreptate împotriva averii *Societății* pentru a asigura un cadru legal de negociere amiabilă și colectivă în vederea satisfacerii creanțelor creditorilor,
- Negocierii individuale și strategice a planului de redresare cu creditorii și ajustarea planului la nivelul posibil de acceptat pentru creditorii și activitate sustenabilă a *Societății*,
- Conservarea patrimoniului social într-o măsură cât mai mare,
- Păstrarea poziției debitorului în circuitul economic, a locurilor de muncă necesare cu scopul de a depăși starea de dificultate și acoperirea datoriilor existente față de creditorii prin identificarea unor surse de plată sustenabile,
- Restructurarea operațională a *Societății* raportat la contextul actual prin care fiecare companie aeriană trece și la noul model de business – acest aspect fiind unul critic pentru viabilitatea afacerii.

2.3 Structura ofertei de concordat

Oferta de concordat include:

- proiectul de concordat preventiv (i.e. proiectul de contract propus creditorilor),
- planul de redresare al activității *Societății*,
- declarația debitorului privind starea de dificultate financiară în care se află,
- lista creditorilor cunoscuți, inclusiv cei ale căror creanțe sunt contestate integral sau parțial, cu precizarea cuantumului și a cauzelor de preferință acceptate de Debitor.

La rândul său, proiectul de concordat preventiv include:

- ✓ situația analitică a activului și a pasivului debitorului, certificată de un expert contabil/ auditată de un auditor autorizat;
- ✓ cauzele stării de dificultate financiară și, dacă este cazul, măsurile luate de debitor pentru depășirea acesteia până la depunerea ofertei de concordat preventiv;
- ✓ proiecția evoluției financiar-contabile pe următoarele 24 (douăzecișipatru) luni calendaristice;
- ✓ planul de redresare, care prevede cel puțin următoarele măsuri: reorganizarea activității debitorului, modalitățile prin care se va depăși starea de dificultate financiară.

2.4 Confirmarea soldurilor datoriilor către creditorii

Lista creditorilor cunoscuți cuprinde toți creditorii *Societății* și soldurile acestora la *DR*. Față de necesitatea existenței unui interes actual al creditorilor care își vor exprima votul în ceea ce privește oferta de concordat, vom proceda la confirmarea și actualizarea soldurilor creditorilor la o dată rezonabil apropiată de momentul comunicării ofertei negociate și revizuite și, implicit, de data votului. Pentru scopul procesului de vot asupra ofertei de concordat ne vom referi în cele ce urmează la această dată la care vor fi determinate creanțele creditorilor ca fiind Data de Referință în scopul Votului („*DRV*”).

Prin raportare la calendarul de procedură propus, față de data comunicării ofertei de concordat inițiale, confirmarea de către creditorii a soldurilor la *DR* și *DRV* se va face prin intermediul unei platforme în care aceștia își vor putea preciza soldul brut al datoriilor, sumele ce pot face obiectul compensației și soldul net, și vor putea încărca documentele justificative privitoare la diferențele de sold. Detalii cu privire la accesarea platformei vor fi comunicate prin intermediul notificărilor cu privire la depunerea prezentei oferte de concordat.

Pentru scopul demersului de confirmare, creditorii care nu își vor comunica soldurile la cele două date vor fi prezumați că sunt în acord cu *Societatea* în privința sumelor, iar cei ce nu justifică

diferențele de sold pretinse vor fi prezumați ca fiind în dezacord cu *Societatea*, dat fiind lipsa unei posibilități de conciliere.

Rezultatul exercițiului de confirmare și conciliere creanțelor creditorilor **BLUE AIR** va determina calificarea creanțelor într-una din categoriile „agreată/ prezumat agreată” sau „neagreată/ contestată/în litigiu”, iar situația acestora va fi prezentată în oferta de concordat revizuită în urma negocierilor.

2.5 Procesul de negociere

Potrivit art. 23 din Legea nr. 85/2014, oferta de concordat preventiv este notificată creditorilor de administratorul concordatar provizoriu, depusă la dosarul cauzei și la grefa tribunalului competent a judeca cererea de deschidere a procedurii.

De la data notificării ofertei către creditorii începe să curgă termenul procedural de 60 (șasezeci) zile calendaristice în care, potrivit art. 26 și 27 din Legea nr. 85/2014, trebuie să se desfășoare negocierile între creditorii concordatari și debitor și să fie exprimat votul creditorilor cu privire la concordat.

În urma procesului de negociere, în cadrul ofertei de concordat finale pot fi modificări oricare dintre elementele ofertei de concordat inițiale.

Votul creditorilor este exprimat fie prin mijloace de comunicare rapidă, fie în cadrul unei adunări a tuturor creditorilor convocată conform art. 27 alin. (3) și (4) din lege. În considerarea perioadei de negociere anterioară exprimării votului, creditorii vor avea în vedere că **votul nu poate fi decât favorabil (de acceptare a concordatului) sau nefavorabil (de respingere a concordatului), votul condiționat fiind considerat vot negativ.**

Față de acest cadru procedural, etapele premergătoare formulării cererii de omologare a concordatului preventiv sunt descrise mai jos:

- Depunerea și comunicarea/afișarea ofertei de concordat inițiale către creditorii: **3-7 August 2020;**
- Comunicarea de către creditorii a soldurilor creanțelor lor față de *Societate*: maximum **15 (cincisprezece) zile** ulterior depunerii și comunicării/afișării ofertei de concordat;
- procesul de negociere cu creditorii asupra proiectului de concordat preventiv: maximum **60 (șasezeci) zile** ulterior depunerii ofertei de concordat (art. 26, alin.3 din Lege);
- Depunerea și comunicarea/afișarea ofertei de concordat finale (cu eventuale amendamente) către creditorii și a notificării privind procesul de vot prin corespondență: **maximum 3 (trei) zile lucrătoare de la încheierea procesului de negociere;**
- Votul asupra ofertei de concordat finale (cu amendamente);

Modalitatea în care se va derula procesul de vot prin corespondență precum și data la care acesta va avea loc vor fi comunicate fie prin intermediul notificării transmise creditorilor (odată cu depunerea/afișarea ofertei de concordat finale) fie pe site-ul administratorului concordatar. În stabilirea datei la care se va desfășura votul, Administratorul Concordatar va ține cont de o perioadă de timp rezonabilă tuturor categoriilor de creditorii pentru obținerea aprobărilor interne asupra ofertei de concordat.

2.6 Implementarea concordatului preventiv

Concordatul preventiv este "un contract încheiat între debitorul în dificultate financiară, pe de o parte, și creditorii care dețin cel puțin 75% din valoarea creanțelor acceptate și necontestate, pe de altă parte, omologat de judecătorul-sindic, contract prin care debitorul propune un plan de redresare

și de realizare a creanțelor acestor creditori, iar creditorii acceptă să sprijine eforturile debitorului de depășire a dificultății în care se află" (art. 5 pct. 17 din Legea nr. 85/2014).

Implementarea concordatului preventiv se va realiza, începând cu data omologării acestuia de către judecătorul-sindic, în conformitate cu prevederile ofertei de concordat astfel cum a fost votată de creditori.

În cursul procedurii, debitorul își desfășoară activitatea în conformitate cu planul de redresare aprobat de creditor, ținând cont de evoluția elementelor care au generat criza sectorială precum și de obligațiile asumate față de creditori prin oferta de concordat. Administratorul concordatar va supraveghea modalitatea de conformare a debitorului la concordatul preventiv și va întocmi, în acest sens, rapoarte periodice adresate creditorilor.

3 Lista creditorilor cunoscuți ai Debitoarei

3.1 Prezentarea Listei Creditorilor cunoscuți

La Data de Referință („DR”), masa credală a Societății este de **298.642.599 EUR**, urmând a fi desfășurat un proces de confirmare a creanțelor potrivit calendarului din secțiunea 2.4 de mai sus.

Structura creditorilor cunoscuți ai Societății, întocmită pornind de la situația patrimonială de la Data de Referință, auditată de societatea PriceWaterhouseCoopers Audit S.R.L. (Anexa 3), este după cum urmează:

Nr.	Tip de creditori	Sold la DR (31/03/2020)			%	Sold actualizat ⁵ (€ echiv.)	Data soldului actualizat
		Termen scurt (€ echiv.)	Termen lung (€ echiv.)	TOTAL sume (€ echiv.)			
1.a)	Creditori – societăți/ furnizori de leasing – Datorii aferente contractelor de leasing	32,690,741	112,367,660	145,058,401	48.6%	145,058,401	31/03/2020
1.b)	Creditori – societăți/ furnizori de leasing (porțiune restanta)	26,339,494	-	26,339,494	8.8%	26,339,494	31/03/2020
2	Creditori instituționali	13,941,314	-	13,941,314	4.7%	10,976,786	22/07/2020
3	Alți finanțatori	3,847,417	2,000,000	5,847,417	2.0%	5,694,295	24/07/2020
4	Creditori comerciali	54,402,052	-	54,402,052	18.2%	56,581,525	31/03/2020
5.a)	Creditori bugetari – sume recunoscute	8,937,811	11,128,698	20,066,509	6.7%	21,360,132	22/07/2020
5.b)	Creditori bugetari – sume contestate și/sau neînregistrate la DR	6,621,519	-	6,621,519	2.2%	6,621,519	31/07/2020
6	Clienți creditori	21,011,479	-	21,011,479	7.0%	21,011,479	31/03/2020
7	Creditori salariați	1,173,654	-	1,173,654	0.4%	1,180,394	30/06/2020
8	Creditori din grupul BLUE AIR	1,509,476	-	1,509,476	0.5%	0	31/07/2020
9	Alți creditori	2,671,284	-	2,671,284	0.9%	2,671,284	31/03/2020
		173,146,241	125,496,358	298,642,599	100%		

⁵ Dat fiind faptul ca procesul de reconciliere si negociere cu creditorii este in curs, soldul actualizat este prezentat doar in scopuri de informare.

O parte dintre aceste creanțe sunt aferente reprezentanței fiscale pe care *Societatea* o deține în Italia, după cum urmează:

Nr.	Tip de creditori	Sold la DR 31.03.2020	Din Care:	
		TOTAL sume	Creditori Italia ⁶ (€ echiv.)	Termen lung
		(€ echiv.)	Termen scurt	
1.a)	Creditori – societăți/ furnizori de leasing – Datorii aferente contractelor de leasing	145,058,401		
1.b)	Creditori - societăți/ furnizori de leasing (porțiuni restante)	26,339,494		
2	Creditori instituționali	13,941,314		
3	Alți finanțatori	5,847,417		
4	Creditori comerciali	54,402,052	18,363,887	
5.a)	Creditori bugetari - sume recunoscute	20,066,509	6,663,830	6,416,757
5.b)	Creditori bugetari - sume contestate și/sau neînregistrate la DR	6,621,519		1,607,040
6	Clienți creditori	21,011,479		
7	Creditori salariați	1,173,654	167,343	
8	Creditori din grupul BLUE AIR	1,509,476		
9	Alți creditori	2,671,284		
		298,642,599	25,195,060	8,023,797

Având în vedere multiple situații particulare și de tratament contabil specific care conduc la diferențe între datele prezentate conform situațiilor financiare IFRS la data de 31 Martie 2020 și lista creditorilor cunoscuți, detaliem mai jos reconcilierea dintre sumele aferente listei creditorilor și situațiile financiare:

TOTAL DATORII la 31.03.2020 conform Raportări financiare IFRS	296,645,001
<u>din care au fost excluse:</u>	
Provizioane (elemente nemonetare)	(9,866,866)
Datorii aferente contractelor de leasing - valoare actualizata („discounted value” – termeni reali)	(113,321,786)
Datorii aferente impozitului amânat	(17,464,444)
Alte ajustări IFRS de natura non-monetara	(6,849,753)
Sume în litigiu	(2,179,473)
<u>la care s-au adăugat:</u>	
Datorii aferente contractelor de leasing - (valoare în termeni nominali)	145,058,401
Datorii bugetare contestate/neînregistrate la 31.03.2020	6,621,519
TOTAL LISTA CREDITORILOR la 31.03.2020	298,642,599

⁶ Creanțele aferente reprezentanței fiscale din Italia vor face obiectul unui proces de concordat dedicat, derulat în conformitate cu prevederile legislației specific din Italia.



Prezentăm mai jos detalii aferente fiecărei categorii de creditori în parte:

(1) Creditori societăți de leasing

La Data de Referință, *Societatea* are încheiate atât contracte de leasing financiar, cât și contracte de leasing operațional. Conform evidențelor contabile ale *Societății*, soldul actual la DR a datoriilor către societățile de leasing este de **171.397.895 EUR**.

Datoriile către principalii furnizori de leasing la data de referință sunt prezentate în **tabelul** de mai jos, iar situația contractelor de leasing este prezentată în Anexa nr. 1.

Societate de leasing	Datorii viitoare aferente contractelor de leasing (EUR)	Sold la DR (EUR)	Total datorie (EUR)
AIR LEASE CORPORATION	117,299,858	9,961,494	127,261,352
BCC EQUIPMENT LEASING CORPORATION (Boeing)	-	4,369,829	4,369,829
SASOF III AVIATION IRELAND DAC	4,682,151	2,068,953	6,751,104
ACS AERO LEASING 3 DESIGNATED A.COM.(PK TRANSP.)	3,652,508	1,278,146	4,930,653
MOTORACTIVE IFN SA	820,997	262,793	1,083,791
AEROTRON IRELAND LIMITED	-	713,498	713,498
SASOF II AVIATION IRELAND LIMITED	14,766,308	1,581,802	16,348,111
MTU Maintenance Lease Serv B.V.	-	1,100,166	1,100,166
CONSTITUTION AIRCRAFT LEASING (IRELAND) 3 LIMITED	3,836,579	1,195,780	5,032,358
AFO AIRCRAFT (NZ) LTD	-	1,342,220	1,342,220
IAI-ISRAEL AEROSPACE INDUSTRIES	-	534,332	534,332
WWTAI AirOpCo II DAC	-	621,711	621,711
AIRCRAFT ENGINE LEASE FINANCE, Inc.	-	129,898	129,898
EUROPEAN AVIATION LTD	-	98,130	98,130
JET ENGINE INVESTORS II LP	-	269,801	269,801
Bridgewater Engine Ownership III, LLC	-	96,452	96,452
AIR LEASE CORPORATION	-	714,489	714,489
TOTAL	145,058,401	26,339,494	171,397,895

(2) Creditorii instituționali

Creditorii instituționali, cu un sold echivalent de **13.941.314 EUR**, sunt reprezentanți de bănci (Citibank Europe Plc, Dublin – Sucursala Romania) și creditori obligatari (SOCIETATEA DE INVESTIȚII FINANCIARE BANAT-CRIȘANA S.A. - SIF1 Banat-Crișana).

⁷ Sold actualizat la data de 31/07/2020: 11,494,212 EUR

⁸ Sold actualizat la data de 29/07/2020: 2,008,843 EUR

⁹ Sold actualizat la data de 29/07/2020: 2,670,370 EUR

Condițiile de acordare și soldul acestor finanțări sunt prezentate în tabelul de mai jos în sumar și în **Anexa nr. 2** în detaliu.

Finanțator	Contract de finanțare nr./dată	Suma împrumutată	Tip de finanțare
Citibank Europe Plc, Dublin – Sucursala Romania („Citibank”)	Contract cadru pentru acordarea de credite bancare nr. 9034/CB/ 12.12.2019	Suma cnf. contract: 5.000.000€ Sold la DR: (sau 4.941.333,96€)	Garanții constituite de BLUE AIR: ipotecă mobilă asupra conturilor bancare ale împrumutatului; Garanții constituite de terți: Fidejusiune data de AIR LEASE CORPORATION (Los Angeles, SUA);
SIF1 Banat-Crișana („SIF1”)	Documentul de ofertă (Prospect) privind emisiunea de obligațiuni corporative Blue Air Aviation SA, adresat la mai puțin de 150 de investitori	Suma: 9.000.000 € Sold la DR: 42.995.700lei	Garanții constituite de BLUE AIR: - Garanții constituite de terți: 1) ipotecă constituită de AIRLINE INVEST S.A. asupra a 7.000 de acțiuni reprezentând 70% din capitalul social al BLUE AIR ; 2) ipotecă constituită de Rada Teodor Cristian asupra a 1.345.075.520 de acțiuni reprezentând 80% din capitalul social al AIRLINE INVEST S.A.; 3) ipotecă imobiliară de rang I constituită asupra imobilului reprezentat de teren intravilan, situat în Soseaua București – Ploiești nr. 97A, sector 1, cu suprafața de 94.479 mp, înscris în Cartea Funciară nr. 230751, identificat cu număr cadastral 230751, tarla 414, parcela 2, proprietatea BLUE AIR INVESTIȚII S.R.L.; 4) ipotecă asupra 29.600 părți sociale reprezentând 100% din capitalul social al BLUE AIR INVESTIȚII S.R.L., constituită de dl. RADA TEODOR-CRISTIAN/BLUE AIR AVIATION S.A.

În cursul lunii aprilie 2020, *Societatea* a contractat un credit de la BANCA DE EXPORT IMPORT EXIMBANK SA IN NUMELE SI IN CONTUL STATULUI (EximBank) (în numele și în contul statului roman) pentru finanțarea nevoilor temporare de capital de lucru pentru achiziția de certificate CO2 aferente zborurilor efectuate în anul 2019, având termen de scadență 28 Iulie 2020.

Prin urmare, acest împrumut nu este inclus în tabelul privind structura creditorilor cunoscuți de mai sus (la 31.03.2020), însă considerăm relevantă prezentarea mai jos detaliilor aferente acestei finanțări.

Finanțator	Contract de finanțare nr./dată	Suma împrumutată	Tip de finanțare
Banca de Export-Import a României Eximbank SA (în numele și în contul statului român) („Eximbank”)	Contract de credit nr. 7-CST – DFGANCS/ 29.04.2020	Suma cnf. contract: 30.300.000lei Sold la 31.05.2020: 30.300.000lei	Garanții constituite de BLUE AIR: ipotecă mobilă asupra conturilor bancare ale împrumutatului; Garanții constituite de terți: 1) ipotecă imobiliară de rang II asupra imobilului reprezentat de teren intravilan, categoria de folosință pădure, situat în Soseaua București – Ploiești nr. 97A, sector 1, cu suprafața de 94.479 mp, înscris în Cartea Funciară nr. 230751, identificat cu număr cadastral 230751, tarlăua 414, parcela 2, proprietatea BLUE AIR INVESTIȚII SRL; 2) ipotecă mobilă de rang I asupra pădurii amplasate pe imobilul-teren ipotecat, proprietatea BLUE AIR INVESTIȚII S.R.L.;

(3) Alți finanțatori – subcategoria include creditorii persoane juridice (Total Asset Management S.R.L. sau Zeitfracht GmbH&Co.KG) și creditorii persoane fizice (Luciana Păunescu/Tudor Zamfir Constantinescu) care au împrumutat *Societatea*.

Finanțator	Contract de finanțare nr./dată	Suma împrumutată	Tip de finanțare
Total Asset Management SRL	Contract de împrumut nr. 780/13.11.2019 1610/14.11.2019)	Suma cnf. contract: 2.000.000 € Sold la DR: 9.382.000lei (sau 1.944.295€)	Negarantat
Zeitfracht GmbH&Co.KG	Contract de finanțare (Provision of financing)	Suma cnf. contract: 10.000.000€ Sold la DR: 3.357.417€	Garanție: Ipotecă asupra acțiunilor deținute de RADA CRISTIAN TEODOR, reprezentând 19.999988% din capitalul social al AIRLINE INVEST SA.
Luciana Păunescu/Tudor Constantinescu	Contract de împrumut cu garanție imobiliară aut. sub nr. 185/ 03.02.2020 de către NP Marius Luca (SPN Luca și Dumitrescu)	Suma cnf. contract: 1.600.000 € Sold la DR: 2,364,446 lei (sau 490.000€)	Garanție: Ipotecă imobiliară de rang I asupra terenului cu suprafață de 2.548,47 mp, situat în București, str. Ocna Sibiului nr. 50-58, sector 1, identificat cu nr. cadastral 257249, înscris în CF nr. 257249, constituită de Cristian Teodor Rada.

(4) Creditori comerciali

Creditorii comerciali, cu un sold total al *DR* de **54.402.052 EUR** (în echivalent), au fost grupați în mai multe categorii, determinate funcțional, după cum urmează:

Categorie de creditori comerciali	Sold la DR (€) (EUR)
Furnizori – mentenanță	4.056.876
Aeroporturi si agenți de handling	24.463.577
Asigurători	1.251.751
Creditori – taxa navigație	7.439.038
Creditori – închiriere spații	376.625
Alți furnizori	16.814.185
TOTAL	54.402.052

(5) Creditorii bugetari

Soldul datoriilor bugetare este 26.688.028 EUR, fiind reprezentat de:

(5A) datorii **recunoscute** în situațiile financiare ale *Societății* – în cuantum de 20.066.509 EUR, detaliate după cum urmează:

Creanțe bugetare	Total creanță în sit. fin. (€ echiv.)	Din care suma inclusă în eşalonare (€)	Decizia de eşalonare
HM REVENUE & CUSTOMS (HMRC)	3,708,357	2,376,248	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
Taxe aferente salariilor	3,025,213	845,195	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
TVA de plata Romania	24,405	24,405	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
Venituri dobânzi nerezidenți	227,947	227,947	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
TOTAL creditori bugetari Romania	6,985,922	3,473,795	
TVA Italia	12,560,456	8,512,562	Multiple decizii de esalonare emise de Agenzia delle Entrate
Contribuții salariale Italia	520,131	520,131	Multiple decizii de esalonare emise de Agenzia delle Entrate
TOTAL creditori bugetari Italia	13,080,587	9,032,693	
TOTAL GENERAL	20,066,509	12,506,488	

(5B) datorii **nerecunoscute** în situațiile financiare ale *Societății* la *DR*, în valoare totală de 6.621.519 EUR, constând în:

(i) sume contestate în total de 4.609.210 EUR și

(ii) sume înregistrate la momentul comunicării deciziei de eşalonare, moment ulterior *DR*, în valoare totală de 2.012.308 EUR, detaliate după cum urmează:

Creanțe bugetare	Suma contestată (€ echiv.)	Suma inclusă în eşalonare (€ echiv.)	Detalii despre creanță și litigii	Decizia de eşalonare
Impozit venituri redevente nerezidenti	1,278,503	1,278,503	Redevente motoare aeronava, BLUE AIR considera ca acestea nu reprezintă echipamente, ci componente piese de schimb, neputând fi incluse în sfera de impozitare	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
Accesorii aferente impozit venituri redevente nerezidenti	635,551	635,551	Redevente motoare aeronava, BLUE AIR considera ca acestea nu reprezintă echipamente, ci componente piese de schimb, neputând fi incluse în sfera de impozitare	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
Impozit venituri comisioane nerezidenti	1,628,364	1,143,628	Sume reprezentând remunerații pentru servicii, eronat clasificate ca și comisioane	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
Accesorii impozit venituri comisioane nerezidenti	769,813	769,813	Sume reprezentând remunerații pentru servicii, eronat clasificate ca și comisioane	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
Impozit persoane juridice nerezidente 31.01.2014	155,148	48,399	Motivul contestării - identic cu cele anterior prezentate.	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
Accesorii impozit persoane juridice nerezidente 31.01.2014	141,831	141,831	Motivul contestării - identic cu cele anterior prezentate.	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
Accesorii TVA de plata Romania	0	3,984	Au fost înregistrate ulterior DR, la momentul comunicării Deciziei de esalonare	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
Accesorii dobanzi nerezidenti	0	63,074	Au fost înregistrate ulterior DR, la momentul comunicării Deciziei de esalonare	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
Accesorii taxe salarii	0	159,773	Au fost înregistrate ulterior DR, la momentul comunicării Deciziei de esalonare	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
Accesorii accize	0	178,437	Au fost înregistrate ulterior DR, la momentul comunicării Deciziei de esalonare	Decizia de eşalonare la plată nr. 48834/21.05.2020
TOTAL creditorii bugetari Romania	4,609,210	4,422,994		
Accesorii TVA Italia + Contributii salariale Italia	0	1,607,040	Suma esalonată, care va fi înregistrată în contabilitate pe măsura plății accesoriilor	
TOTAL GENERAL	4,609,210	6,030,034		

Precizăm că sumele de 4.609.210 EUR, reprezentând obligații fiscale principale și accesoriile aferente care fac obiectul contestațiilor și acțiunilor în instanță, nu sunt recunoscute în evidențele contabile la data de 31 Martie 2020.

În legătură cu obligațiile fiscale, menționăm că există o serie de decizii referitoare la datoriile bugetare contestate de *Societate*, după cum urmează:

- Decizia de amânare la plată nr. 48835/21.05.2020 – cu privire la penalități de nedeclarare de 6.718.152 LEI; Aceste penalități se vor transforma în obligații de plată în cazul nerespectării graficului de plată stabilit prin decizia de eșalonare la plată nr. 48834/21.05.2020;
- Decizia de eșalonare la plată nr. 48834/21.05.2020 privind obligații fiscale în cuantum de 38.105.206 lei – prin care se acordă eșalonarea la plată pe o perioadă de 24 luni a datoriilor în sold la data eliberării certificatului de atestare fiscală nr. 9875/11.03.2020. Din aceasta sumă, 28.683.745 LEI sunt obligații fiscale principale și 9.421.461 LEI sunt obligații fiscale accesorii (din care 7.465.838 LEI aferente sumelor principal contestate în valoare de 14.775.445 LEI);
- Obligații bugetare aferente lunii Februarie 2020 - 5.417.069 LEI;
- Obligații bugetare aferente lunii Martie 2020 - 4.472.405 LEI;

Menționăm că decizia de eșalonare de mai sus, urmează altor decizii acordate în perioada 2018-2019 și cuprinde sumele stabilite suplimentar prin Raportul de inspecție fiscală nr. F-MC-295/10.08.2018, care totalizează 16.050.631 LEI. Din această sumă totală, 1.275.186 LEI a fost deja achitată la data depunerii Ofertei de concordat, iar suma de 14.775.445 LEI (compusă din 6.722.326 LEI – impozit pe veniturile din redevențe motoare obținute de nerezidenți și 8.053.119 LEI - impozit pe veniturile din comisioane obținute de nerezidenți) a fost contestată astfel:

- **BLUE AIR** a sesizat instanța de contencios administrativ cu o cerere pentru anularea obligațiilor bugetare suplimentare în suma de 8.053.119 LEI reprezentând impozit pe veniturile din comisioane obținute de nerezidenți;
- **BLUE AIR** a formulat contestație administrativă pentru suma de 6.722.326 LEI, iar în urma admiterii acesteia, s-a dispus reverificarea pentru aceasta obligație fiscală. Ulterior, atât reverificarea, cât și contestația formulată de BLUE AIR asupra noului raport de inspecție fiscală au fost soluționate nefavorabil pentru BLUE AIR, fiind comunicate *Societății* prin Decizia nr. 127/04.06.2020. Astfel, având în vedere această soluție nefavorabilă, cu privire la suma de 6.722.326 LEI reprezentând impozit pe veniturile din redevențe motoare de aeronava obținute de nerezidenți, *Societatea* va formula o acțiune în contencios administrativ, în vederea anulării Deciziei nr. 127/04.06.2020, în termenul legal calculat de la data comunicării Deciziei nr. 127/04.06.2020.

Până la soluționarea cauzelor menționate mai sus, având în vedere că obligațiile fiscale contestate nu sunt suspendate la plată, **BLUE AIR** a cuprins aceste sume în eșalonarea la plată nr. 48834/21.05.2020.

Cu privire la această eșalonare, *Societatea* a constituit garanții în favoarea ANAF – D.G.A.M.C. asupra aeronavelor având numerele de înmatriculare YR-BAF, YR-BAP și YR-AMA, precum și asupra autoturismelor în proprietate.

Societatea înregistrează la data de 31 Martie 2020 datorii către autoritățile fiscale din Italia în sumă de 14.687.627 EUR, din care suma de 10.639.733 EUR este eșalonată la plată până în Luna Octombrie 2024, iar suma de 4.047.894 EUR nu este eșalonată la acest moment. Solicitarea de eșalonare va fi depusă după primirea tuturor documentelor necesare emise de autoritatea fiscală a statului italian.

(6) Clienți creditori

La DR, sumele datorate de *Societate* către clienții săi (încasate anterior prestării serviciului) sunt în cuantum de 21.011.479 EUR (în echivalent).

Datoriile **BLUE AIR** către clienții săi rezultă din:

- a) contravaloarea biletelor de avion emise clienților pentru care zborul nu a fost încă prestat,
și
- b) orice alte facturi emise către clienți anterior prestării efective a serviciului.

(7) Salariați

Datoriile față de salariați la **DR** sunt în cuantum de 1.173.654 EUR (în echivalent) și includ salarii și indemnizații datorate, precum și cheltuieli cu asigurările sociale curente aferente lunii Martie 2020.

La data de 30 Iunie 2020, *Societatea* avea 946 salariați și 3 persoane cu contract de mandat. Ca urmare a efectelor negative ale pandemiei, la data de 30.06.2020 *Societatea* avea obligația plății către salariați reprezentând echivalentul a aproximativ 2,5 luni calendaristice.

(8) Creditorii din grupul debitoarei

Pentru scopurile prezentei proceduri, fac parte din același grup cu **BLUE AIR**, Societatea AIRLINE INVEST S.A. (acționarul majoritar al **BLUE AIR**, deținând 99%), BLUE AIR INVESTIȚII S.R.L., BLUE AIR TECHNIC S.R.L și Rada Cristian Teodor.

Datoriile **BLUE AIR** față de grup sunt în cuantum total de 1.509.476 EUR (în echivalent) după cum urmează:

Creditor	Sold la DR (EUR)	Detalii
Rada Cristian Teodor	1.509.476 (1.500.000 Euro + dobanzi)	Conform Contract de cesiune de părți sociale încheiat la data de 20.09.2019 între BLUE AIR (cesionar) și RADA CRISTIAN TEODOR (cedent). Suma de plata la 31.07.2020 este zero.

Sursa: informații puse la dispoziție de BLUE AIR

Ulterior datei de 31 Martie 2020, în condițiile lipsei de lichidități cu care se confrunta **BLUE AIR** ca efect al pandemiei, creditorul Rada Cristian Teodor a decis să renunțe la încasarea sumei de 1.500.000 EUR.

(9) Alți creditor

Datoriile către alți creditor, în cuantum de **2.671.284 EUR** (în echivalent) sunt reprezentate de garanții încasate de *Societate* de la clienții săi, cele mai mari sume fiind la data de referință datorate astfel:

Creditor	Sold la DR (EUR)
Charter Broker	952.450
Tez Tour SRL	270.000

(10) Datorii sub condiție

Principalele obligații de plată afectate de condiții sunt:

- (a) Datoriile ANAF contestate:

- suma de 8.053.119 LEI – întrucât Curtea de Apel a respins cererea **BLUE AIR** privind suspendarea obligației de plată până la soluționarea contestației, suma a fost inclusă în eșalonarea acordată de ANAF, generând ieșiri de numerar;
 - suma de 6.722.326 LEI reprezentând impozit pe veniturile din redevențe motoare de aeronavă obținute de nerezidenți - urmare a soluționării nefavorabile a contestației cu privire la suma respectivă (prin Decizia 127/04.06.2020), **BLUE AIR** va sesiza instanța de contencios administrativ pentru anularea acesteia;
- (b) Prejudiciul invocat de lichidatorul judiciar al BATA în cadrul acțiunii în anulare a transferului de activitate încheiat între BATA și **BLUE AIR** în anul 2013;
- (c) Prejudicii potențial a fi plătite ca urmare a litigiilor inițiate de pasageri – într-un quantum estimat de 3.250.000 EUR, calculat considerând un procent de acordare de către instanță a despăgubirilor cerute de 75-80%.

În momentul îndeplinirii condiției, creditorul respectiv devine titularul unei creanțe actuale, care va fi inclus în procedura de concordat a **BLUE AIR** ca urmare a formulării unei cereri de aderare la concordat.

3.2 Dispoziții privind tratamentul modificărilor creanțelor între DRV și data efectivă a votului

Având în vedere următoarele:

- în ceea ce privește concordatul preventiv, legea aplicabilă nu definește o dată de referință certă (așa cum se întâmplă în cazul insolvenței), la care să se refere tabelul creditorilor sau oferta de concordat;
- există necesitatea acordării accesului la vot cu puterea de decizie dată de nivelul de expunere al fiecărui creditor;
- realitatea economică a unei societăți funcționale este extrem de dinamică, ceea ce ridică problema actualizării continue a proiecțiilor financiare care stau la baza ofertei de concordat;

În acest sens, se impune necesitatea actualizării datei de referință inițiale (DR) a creanțelor către o dată de referință a creanțelor apropiată de data votului (DRV).

Pentru eficiență, în situația intervenirii unor modificări ale creanțelor între DRV și data efectivă a votului, propunem ca aceste creanțe să beneficieze de următorul tratament:

- va fi considerată o datorie curentă, căreia i se vor aplica termenii contractuali dintre **BLUE AIR** și creditorul respectiv,
- va fi considerată o stingere de datorie, în contul tranșelor de plată prevăzute în oferta de concordat, începând cu ultima tranșă programată și continuând în sens invers cronologic până la acoperirea sumei stinse,
- va fi considerată fie o datorie curentă, fie o stingere de datorie, în cazul în care respectivul creditor înregistrează față de **BLUE AIR** atât creșteri de datorie, cât și creșteri de creanțe/scăderi de datorie, calificarea aplicându-se pentru valoarea netă a pozițiilor;
- biletele la ordin introduse la plată vor fi considerate datorii curente/datorii anterioare prin raportare la data introducerii la plată de către creditor.

Tot în legătură cu creditorii *Societății* beneficiari ai unor bilete la ordin emise sau girate de *Societate*, precizăm că la data de 3 August 2020, **BLUE AIR** nu era înregistrată în Centrala Incidentelor de Plăți cu incidente de plată.

4 PROIECTUL DE CONCORDAT PREVENTIV

Concordatul preventiv este un contract judiciar¹⁰, format prin acordul de voință al debitorului și creditorilor concordatari format în condițiile art. 27, în sensul modificării, creării sau stingerii unor raporturi juridice stabilite între părți, inclusiv contracte existente, însă cu respectarea limitelor impuse de lege.

Caracterul judiciar al contractului este determinat de omologarea de către judecătorul-sindic a contractului, care are scopul asigurării opozabilității acestuia față de creditorii desemnari (art. 28) și față de terți. Astfel, de la data omologării concordatului preventiv nu va putea fi formulată o cerere de deschidere a procedurii de insolvență împotriva *Debitoarei*, iar suspendarea procedurilor de executare silită va deveni definitivă.

În fapt, proiectul de concordat preventiv reprezintă propunerea *Debitoarei* privind modificarea unor raporturi juridice, transmisă creditorilor în vederea negocierii cu bună-credință, potrivit procedurii descrise în secțiunea 2.5 din prezenta ofertă, și a agreării asupra termenilor și condițiilor ce vor governa relațiile lor viitoare.

4.1 Situația financiară a *Debitoarei* – context al aplicării procedurii de concordat preventiv

Așadar, pe baza situațiilor financiare consolidate ale grupului **BLUE AIR** și auditate de PricewaterhouseCoopers Audit S.R.L., vom prezenta în cele ce urmează împrejurările financiare în care s-au manifestat cauzele de dificultate financiară ale *Societății* și care au condus la deschiderea procedurii de concordat preventiv.

4.1.1 Analiza situației patrimoniale

Analiza activului *Societății* în perioada raportată (30 Septembrie 2018 – 31 Martie 2020) este prezentată mai jos:

Elemente de activ (EUR)	30-Sep-18 (retratat conform IFRS 16)	30-Sep -19 (retratat conform IFRS 16)	31-Mar-19 (auditat, fara retratare conform IFRS 16)	31-Mar-20 (in curs de finalizare a auditului, cu retratare IFRS 16)
Active imobilizate	238.683.561	248.526.347	57.584.622	195.324.179
Imobilizări necorporale	519.099	488.607	496.869	464.922
Imobilizări corporale	180.809.197	181.926.132	27.078.368	135.879.941
Fond Comercial	17.075.087	16.676.532	16.635.565	16.419.752
Garanții pe termen lung	20.922.417	10.697.018	10.973.334	8.704.636
Active financiare pe termen lung	12.710.221	12.943.818	-	12.315.941
Activ aferent impozitului amânat	6.647.541	25.794.239	2.400.486	21.538.987
Active circulante	66.631.867	73.383.713	66.070.792	65.096.101

¹⁰ Legea nr. 85/2014 definește la art. 5 pct. 17 concordatul preventiv ca fiind "un contract încheiat între debitorul în dificultate financiară, pe de o parte, și creditorii care dețin cel puțin 75% din valoarea creanțelor acceptate și necontestate, pe de altă parte, omologat de judecătorul-sindic, contract prin care debitorul propune un plan de redresare și de realizare a creanțelor acestor creditori, iar creditorii acceptă să sprijine eforturile debitorului de depășire a dificultății în care se află".

Stocuri de mărfuri și materiale	5.772.669	5.139.942	5.906.731	4.352.034
Creanțe comerciale	18.492.157	13.529.396	15.566.123	17.363.364
Alte creanțe curente	27.072.198	20.287.404	17.234.706	13.660.808
Numerar în casierie și la conturi curente	6.434.607	5.653.302	6.604.930	4.906.682
Garanții curente	5.331.663	18.604.613	20.758.302	13.530.041
Active financiare curente	3.528.572	10.169.055	-	11.283.172
Total active	305.315.428	321.910.059	123.655.414	260.420.280

Sursa: Situațiile financiare IFRS ale Societății

Creșterea valorii imobilizărilor corporale la luna Martie 2020 față de luna Martie 2019 se datorează în mare parte reevaluării flotei și implementării noului standard IFRS 16, care impune recunoașterea dreptului de utilizare a activelor contractate prin leasing operațional în bilanțul Societății. Variația valorii activelor este corelată puternic cu structura flotei **BLUE AIR**. Evoluția structurii flotei Societății în ultimii 3 ani este prezentată mai jos:

Structura flotei de aeronave	2020 (6 luni)	2019 (12 luni)	2019 (6 luni)	2018 (12 luni)
737 Classic	10	10	10	16
Flota proprie	6	8	7	7
Flota in leasing operational	3	2	2	6
Flota in leasing financiar	1	0	1	3
737 NGs	11	13	14	13
Flota proprie				
Flota in leasing operational	11	13	14	13
Flota in leasing financiar		0	0	0
Total	21	23	24	29

În prima jumătate a anului financiar 2020, **BLUE AIR** a vândut o aeronavă Boeing 737-530, în luna Noiembrie 2019, iar în luna Octombrie 2019 a returnat, fără costuri suplimentare, 1 aeronavă Boeing 737-8Q8.

Activele financiare pe termen scurt și pe termen lung sunt constituite din sumele plătite în contul rezervei de mentenanță pentru aeronavele operate sub contracte de leasing.

Activul aferent impozitului amânat a crescut ca efect al implementării noului standard de contabilitate IFRS 16.

Creanțele comerciale au crescut la luna Martie 2020 față de data de 30 Septembrie 2019, ca urmare a sezonității activității Societății, luna Martie anticipând vârful de activitate din perioada de vară, determinat și de numărul de aeronave anticipate a fi utilizate în vara anului 2020, comparativ cu iarna 2019 -2020.

Alte creanțe comerciale conțin în mare parte avansurile plătite la furnizori, care au scăzut în luna Martie 2020, ca urmare a reducerii activității Societății.

Garanțiile curente se referă în principal la depozitele sau avansurile plătite furnizorilor Societății, în special furnizorilor de aeronave și combustibil, care variază în funcție de volumul achizițiilor. De

asemenea, aici se includ și garanțiile reținute de procesatorii de plăți în vederea acoperirii riscului de neprestare a serviciilor vândute de către *Societate* (respectiv neefectuarea zborurilor achiziționate de clienții finali).

Analiza pasivului *Societății* în perioada 30 Septembrie 2018 – 31 Martie 2020 este prezentată mai jos:

Elemente de pasiv (EUR)	30-Sep-18	30-Sep -19	31-Mar-19	31-Mar-20
	(retratat conform IFRS 16)	(retratat conform IFRS 16)	(auditat, fara retratare IFRS16)	(in curs de finalizare a auditului, cu retratare IFRS16)
Capitaluri proprii	(30.284.238)	(4.326.522)	(88.164.172)	(36.224.721)
Capital social și suplimentar	21.441	18.943	18.896	348.436.275
Surplus din reevaluare si alte rezerve	12.681.304	26.023.616	12.417.443	24.546.694
Rezultat reportat	(36.340.576)	(23.206.977)	(94.086.334)	(54.213.564)
Rezerva de reorganizare	-	-	-	(348.228.955)
Alte elemente ale capitalului propriu	(6.646.407)	(7.162.103)	(6.514.178)	(6.765.170)
Datorii pe termen lung	136.236.288	162.718.182	13.189.404	123.475.653
Împrumuturi pe termen lung	-	-	-	1.944.295
Datorii din leasing pe termen lung	118.627.844	98.976.184	16.557	87.783.292
Împrumuturi de la acționari pe termen lung	-	23.736.278	-	-
Provizioane	6.005.199	10.982.266	5.758.510	9.866.866
Datorii aferentă impozitului amânat	7.025.337	23.051.782	2.400.486	17.464.444
Alte datorii pe termen lung	4.577.909	5.971.671	5.013.851	6.416.757
Datorii curente	199.363.376	163.518.400	198.630.182	173.169.348
Împrumuturi pe termen scurt	6.923.848	7.967.410	13.288.368	17.694.126
Datorii din leasing pe termen scurt	35.888.319	28.505.958	134.726	25.538.494
Împrumuturi de la acționari pe termen scurt	2.018.389	688.972	1.093.543	1.509.476
Datorii comerciale	93.087.134	95.292.695	113.087.701	88.552.352
Subvenții	1.953.454	1.681.612	1.912.809	1.655.719
Venituri în avans	31.029.462	9.247.053	48.640.718	18.564.743
Alte datorii curente	28.462.770	20.134.701	20.472.317	19.654.438
Total datorii	335.599.665	326.236.581	211.819.586	296.645.001
Total pasiv	305.315.426	321.910.059	123.655.414	260.420.280

Sursa: Situațiile financiare IFRS ale Societății

La data de 30 septembrie 2019 *Societatea* înregistra în continuare capitaluri proprii negative de - 4.326.522 EUR, deși în anul financiar 2019 (1 Octombrie 2018 – 30 Septembrie 2019) aceasta a



Înregistrat profit și a efectuat o reevaluare pozitivă a activelor, care au majorat semnificativ capitalurile proprii. În primele 6 luni din anul financiar 2020, din cauza sezonității în industria aeronautică, coroborat cu impactul pandemiei, capitalurile proprii au scăzut și se afla la nivelul negativ de 36.22 mil. EUR la 31 Martie 2020.

Datoriile pe termen lung au crescut, în principal datorită impactului recunoașterii datoriilor cu leasingul operațional în bilanțul *Societății* și a datoriilor aferente impozitului amânat, ca urmare a implementării standardului contabil IFRS 16.

În categoria împrumuturi pe termen lung se înregistrează împrumutul în valoare inițială de 2.000.000 EUR, contractat de la Total Asset Management S.R.L. în Noiembrie 2019 cu scadența în luna Mai 2021.

Provizioanele se referă la rezervele pentru pensiile angajaților conform legislației în vigoare în industria aeronautică, provizioane pentru penalități, bonusuri și concedii nefolosite.

Datoriile curente au scăzut la luna Martie 2020 față de luna Martie 2019, în mare parte ca rezultat al măsurilor de optimizare a modelului de business, printre care reducerea numărului de rute și închiderea totală sau parțială a unor baze de operare în afara țării.

Împrumuturi pe termen scurt cuprind obligațiunile corporative deținute de SIF 1 Banat-Crișana în valoare de 9.000.000 EUR, un overdraft contractat de la Citibank în valoare de 5.000.000 EUR și alte împrumuturi cu valori mai mici.

Datoriile comerciale cuprind furnizori de combustibil, aeroporturi, chirii și servicii de administrare a traficului aerian. Valoarea lor a variat în funcție de sezonitate, dar și în urma reducerii operării.

Veniturile în avans reprezintă biletele achiziționate online de către pasageri. Aceste venituri au scăzut ca urmare a reducerii numărului de rute operate, coroborat cu impactul pandemiei care a determinat clienții să fie mai rezervați în programarea unor călătorii cu avionul cu mult timp în avans.

4.1.2 Contul de profit și pierdere

Prezentarea situației generale a profitabilității *Societății* vizează în mod special două aspecte importante, respectiv: i) evoluția rezultatului și ii) modul de formare a acestuia. Primul dintre aceste aspecte este necesar pentru aprecierea unor tendințe, iar cel de-al doilea pentru formularea unor judecăți de valoare asupra activităților desfășurate. Situația rezultatelor obținute de către *Societate* pentru anii financiari 2018 și 2019, precum și 6 luni ale anului financiar 2020 comparate cu 6 luni din anul financiar 2019 este prezentată mai jos:

Contul de profit si pierdere (EUR)	30.09.2018 (9 luni) (auditat)	30.09.2019 (12 luni) (auditat)	31.03.2019 (6 luni) (auditat)	31.03.2020 (6 luni) (în curs de finalizare a auditului)
Venituri				
Venituri din vânzări de bilete	231,318,699	268,672,833	106,760,799	72,873,206
Venituri auxiliare	46,591,363	78,498,067	33,913,940	21,128,182
Venituri din alte servicii	42,273,674	66,956,559	13,748,747	19,142,321
Total venituri nete	320,183,736	414,127,459	154,423,486	113,143,709
Costuri directe				
Costuri cu combustibil și lubrifianti	(104,051,940)	(117,484,820)	(55,219,985)	(34,461,368)
Taxe aeroportuare și alte comisioane variabile	(58,376,479)	(80,747,069)	(39,856,180)	(25,047,656)
Costuri cu angajații - Diurne	(4,022,608)	(7,554,208)	(2,758,718)	(4,277,609)
Alte costuri directe	(8,056,350)	(4,751,002)	(2,676,482)	(1,790,271)
Certificate CO2	(10,221,573)	(8,993,874)	(5,788,455)	(2,348,589)
Rezerve pentru mentenanță	(14,692,315)	(35,085,729)	(8,802,756)	(2,086,617)

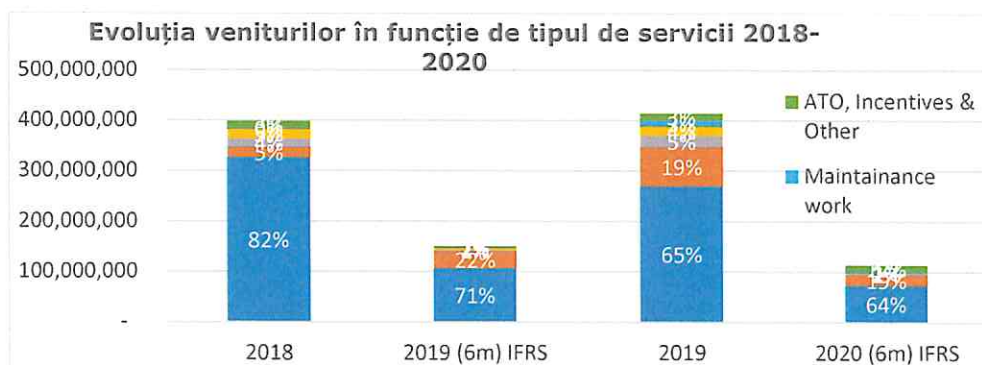


Costul vânzării și cheltuieli de marketing/distribuție	(13,596,244)	(18,833,710)	(9,639,917)	(5,587,638)
Total costuri directe	(213,017,508)	(273,450,413)	(124,742,492)	(75,599,748)
Profit brut	107,166,228	140,677,047	29,680,994	37,543,961
Marja directă (%)	-	-	-	-
Cheltuieli de exploatare				
Mentenanță - materiale și manoperă	(13,244,588)	(21,195,350)	(7,425,059)	(6,080,756)
Prime de asigurare	(2,413,787)	(1,408,975)	(613,269)	(91,108)
Costuri cu angajații - Salarii și training	(31,448,997)	(38,578,527)	(20,306,022)	(11,721,485)
Alte cheltuieli operaționale	(24,650,783)	(25,568,029)	(11,680,866)	(14,321,804)
Total cheltuieli de exploatare	(71,758,155)	(86,750,881)	(40,025,216)	(33,035,125)
EBITDAR	35,408,073	53,926,166	(10,344,222)	4,508,836
Cheltuieli cu închirierea aeronavelor	(32,262,527)	(38,740,372)	(1,923,298)	(876,466)
EBITDA	3,145,546	15,185,794	(12,267,520)	3,632,370
Depreciere și amortizare	(5,395,111)	(3,872,223)	(2,690,641)	(15,761,964)
Alte venituri/cheltuieli (net)	(853,455)	(186,346)	(16,107,898)	(16,868,731)
Cheltuieli/Venituri financiare (net)	(2,660,057)	(4,375,276)	(13,077,115)	(3,522,535)
Profit înainte de impozitare	(5,763,078)	6,751,950	(44,143,174)	(32,520,859)
Cheltuieli cu impozitul pe venit	(141,689)	5,035,795	2,676,772	1,180,129
Profit net	(5,904,766)	11,787,745	(41,466,403)	(31,340,730)

Sursa: Situațiile financiare IFRS ale Societății

În perioada 1 Octombrie 2019 – 31 Martie 2020 (primele 6 luni ale anului financiar 2020 reprezentând sezonul de iarnă) **BLUE AIR** a înregistrat EBITDAR pozitiv, de 4,508,836 EUR față de un EBITDAR negativ de -10,344,222 EUR în perioada similară a anului financiar precedent. Profitabilitatea *Societății* este puternic influențată de sezonalitatea transportului aerian de pasageri, majoritatea profitului fiind obținut în a doua jumătate a anului financiar.

Venituri. Începând cu anul 2013 **BLUE AIR** a implementat o strategie de diminuare a riscului aferent lipsei de finanțare prin diversificare și integrare pe verticală – oferind servicii suplimentare de charter, închirind aeronave și echipaje (ACMI) altor operatori, precum și toată gama de lucrări de întreținere a aeronavelor pentru terțe părți, și servicii de formare profesională. Evoluția structurii de venituri obținute de *Societate* este prezentată în graficul de mai jos:



Sursa: Sursa: Informații financiar-contabile furnizate de Societate și prelucrate de KPMG

Anii financiari 2018 - 2020 se referă la perioada 1 Octombrie - 30 Septembrie, cu excepția perioadelor de 6 luni care se referă la perioada cuprinsă între 1 Octombrie și 31 Martie.

Evoluția veniturilor este una pozitivă în ultimii ani, datorită creșterii cotei de piață și a bazei de clienți ai *Societății*. În 2019, **BLUE AIR** a început un program de optimizare a activității prin încetarea operării pe rutele și bazele neprofitabile, fără potențial de creștere sau profitabilizare în viitor. Astfel, bazele operaționale de la Liverpool și Constanța au fost închise, iar baza de la Torino a fost redusă la jumătate. În rezultat, veniturile din cursele regulate au scăzut, dar au fost compensate de venituri auxiliare (taxe pentru bagaje, rezervări de loc, etc.) și operațiunile de închiriere aeronave și echipaje, precum și de o reducere mult mai drastică a costurilor directe.

Cheltuieli. Costurile directe ale *Societății* s-au redus cu 39% în perioada Octombrie 2019 – Martie 2020 în comparație cu perioada similară din anul financiar precedent, în timp ce veniturile au scăzut doar cu circa 27%, înregistrând o îmbunătățire a marjei directe de la 19% la 33%, ca rezultat al inițiativelor de eficientizare a activității *Societății*. Reducerea costurilor cu combustibil și taxe aeroportuare ca urmare a încetării rutelor neprofitabile a fost parțial compensată de creșterea costurilor variabile cu personalul navigant, ca rezultat al creșterii gradului de utilizare al echipajelor.

Cheltuielile din exploatare s-au redus cu 17% în 6 luni încheiate la Martie 2020 față de perioada similară a anului financiar precedent, în principal datorită scăderii numărului de angajați, ca rezultat al reducerii numărului de rute operate.

Cheltuielile cu închirierea aeronavelor s-au redus semnificativ, ca urmare a implementării standardului de contabilitate IFRS 16, care în schimb a dus la o creștere a cheltuielilor cu deprecierea și amortizarea.

4.1.3 Analiza principalilor indicatori financiari

În perioada analizată, principalii indicatori economico-financiari ai activității *Societății* evidențiază o situație înrăutățită din punct de vedere a lichidității și solvabilității.

Indicator	U/M	Sep-18	Sep-19	Mar-19	Mar-20
Indicatori de lichiditate					
Indicatorul lichidității imediate	X ori	0,31	0,42	0,30	0,35
Rata autonomiei financiare	%	Negativ	negativ	negativ	negativ
Indicatori de risc					
Indicatorul gradului de îndatorare	X ori	Negativ	negativ	negativ	negativ
Indicator de solvabilitate	X ori	0,91	0,99	0,58	0,88

Sursa: Informații financiar-contabile furnizate de Societate și prelucrate de KPMG

Lichiditatea imediată a fost calculată ca raport între activele curente altele decât stocuri, pe de o parte, și datoriile curente ale *Debitorilor*, pe de altă parte. Valorile scăzute ale acestui indicator sugerează greutățile întâmpinate de *Societate* în susținerea datoriilor curente.

Rata autonomiei financiare a fost calculată ca raport între capitalurile proprii și total pasiv și reflectă gradul în care pot fi onorate din surse proprii obligațiile de plată. Dacă această rată este mai mică de 30% înseamnă că *Societatea* nu mai prezintă garanții pentru a contracta noi credite. În cazul **BLUE AIR**, acest indicator este negativ, din cauza capitalurilor proprii încă negative, ca rezultat al expansiunii realizată fără finanțare dedicată.

Gradul de îndatorare calculat ca raport între datoriile totale și capitalurile proprii și reflectă limita până la care *Societatea* este finanțată din alte surse decât din fondurile proprii și este un indicator complementar ratei autonomiei financiare. Cu cât gradul de îndatorare este mai mic, cu atât *Societatea* prezintă o flexibilitate financiară crescută, permițându-i o independență sporită a managementului financiar. Și acest indicator are o valoare negativă în cazul *Debitoarei*, ca rezultat al capitalurilor proprii încă negative, ca rezultat al expansiunii realizată fără finanțare dedicată.

Gradul de solvabilitate se calculează ca raport între total active și total datorii. Prin acest indicator se măsoară securitatea de care se bucură o societatea față de bancă și creditorii. Valoarea critică a acestei rate este de apreciată ca fiind 1,5. În cazul *Societății*, acest indicator este subunitar.

4.1.4 Analiza elementelor extra-bilanțiere relevante

La data prezentei oferte, obligațiile *Societății* nu sunt garantate prin scrisori de garanție emise de terți.

Pentru obligațiile asumate de **BLUE AIR** față de Citibank, Air Lease Corporation a emis o garanție corporativă, ce este garantată cu aeronavele Boeing 737 înmatriculate sub numerele: YR-BAG, YR-AMC și YR-AMB.

4.1.5 Analiza principalelor garanții constituite în favoarea creditorilor

Pentru garantarea executării obligațiilor asumate de **BLUE AIR** față de creditorii săi au fost constituite următoarele garanții asupra bunurilor din patrimoniul *Societății*:

Constituitorul garanției	Creditorul	Obiectul garanției	Temeiul creanței
BLUE AIR	ALC – Citibank	Aeronava Boeing 737 YR-BAG, YR-AMC, YR-AMB	Contract cadru pentru acordarea de credite bancare nr. 9034/CB/12.12.2019
BLUE AIR	ANAF	Aeronava Boeing 737 YR-BAF, YR-BAP, YR-AMA + autovehicule	Decizia de eşalonare
BLUE AIR	Motoractive IFN – Garanti BVBA	Aeronava Boeing 737 YR-AME	Contract de leasing - Motoractive
BLUE AIR AVIATION SA/ RADA TEODOR-CRISTIAN	SIF1 Banat-Crișana	29.600 părți sociale reprezentând 100% din capitalul social al BLUE AIR INVESTITII SRL	Documentul de ofertă (Prospect) privind emisiunea de obligațiuni corporative Blue Air Aviation SA, adresat la mai puțin de 150 de investitori

Totodată, pentru garantarea executării obligațiilor sale din anumite contracte, *Societatea* a constituit garanții în numerar („cash collateral”) în valoare totală de 13,711,251 EUR, astfel cum sunt prezentate în **Anexa nr. 4**

De asemenea, garantarea executării obligațiilor **BLUE AIR** față de creditorii săi a fost asigurată și prin constituirea unor garanții de către terți, după cum urmează:

Constituitorul garanției	Creditorul	Obiectul garanției	Temeiul creanței
ALC	Citibank	Fideiusiune data de AIR LEASE CORPORATION (Los Angeles, SUA)	Contract cadru pentru acordarea de credite bancare nr. 9034/CB/12.12.2019
AIRLINE INVEST SA	SIF1 Banat-Crișana	7000 acțiuni, reprezentând 70% din capitalul social al BLUE AIR	Documentul de ofertă (Prospect) privind emisiunea de obligațiuni corporative Blue Air Aviation SA, adresat la mai puțin de 150 de investitori
RADA CRISTIAN TEODOR	SIF1 Banat-Crișana	1.345.075.520 de acțiuni reprezentând 80% din capitalul social al AIRLINE INVEST SA	Documentul de ofertă (Prospect) privind emisiunea de obligațiuni corporative Blue Air Aviation SA, adresat la mai puțin de 150 de investitori
BLUE AIR INVESTIȚII SRL	SIF1 Banat-Crișana	teren intravilan, situat în Soseaua București - Ploiești nr. 97A, sector 1, cu suprafața de 94.479 mp, înscris în Cartea Funciară nr. 230751, identificat cu număr cadastral 230751, tarlăua 414, parcela 2 (rang I)	Documentul de ofertă (Prospect) privind emisiunea de obligațiuni corporative Blue Air Aviation SA, adresat la mai puțin de 150 de investitori
BLUE AIR INVESTIȚII SRL	EXIMBANK (NCS)	teren intravilan, situat în Soseaua București - Ploiești nr. 97A, sector 1, cu suprafața de 94.479 mp, înscris în Cartea Funciară nr. 230751, identificat cu număr cadastral 230751, tarlăua 414, parcela 2 (rang II)	Contract de credit nr. 7-CST - DFGANCS/29.04.2020
BLUE AIR INVESTIȚII SRL	EXIMBANK (NCS)	pădurea amplasată pe terenul ipotecat	Contract de credit nr. 7-CST - DFGANCS/29.04.2020
RADA CRISTIAN TEODOR	LUCIANA PAUNESCU/TUDOR CONSTANTINESCU	terenul cu suprafață de 2.548,47 mp, situat în București, str. Ocna Sibiului nr. 50-58, sector 1, identificat cu nr. cadastral 257249, înscris în CF nr. 257249	Contract de împrumut cu garanție imobiliară aut. sub nr. 185/ 03.02.2020 de către NP Marius Luca (SPN Luca și Dumitrescu)
RADA CRISTIAN TEODOR	Zeitfracht GmbH&Co.KG	Acțiuni reprezentând 19.999988% din capitalul social al AIRLINE INVEST SA	Contract de împrumut, Contract de finanțare, Contract de Servicii, Contract PayOne

4.2 Starea de dificultate financiară

4.2.1 Cauzele stării de dificultate financiară

Situația de dificultate financiară cu care se confruntă **BLUE AIR** este determinată în mod esențial de măsurile impuse de situația epidemiologică/pandemia generată de virusul SARS-CoV-2 atât la nivel global, precum și în România.

Pandemia a pus în dificultate întregul sector aviatic, înregistrându-se deja falimente răsunătoare ale unor societăți aviatice de renume la numai câteva săptămâni de la declanșarea epidemiei (ex. Fly Be – UK, Trans States Airlines – SUA, Compass Airlines -SUA, Virgin Australia, Avianca – Colombia, LATAM Airlines -SUA, etc.).

În cazul **BLUE AIR**, pandemia și măsurile întreprinse la nivel global și național pentru limitarea răspândirii virusului au creat efecte constând în tot atâtea cauze intermediare ale stării de dificultate financiară.

Evoluția traficului lunar de pasageri al **BLUE AIR** în perioada Ianuarie – Martie 2020 a evidențiat o scădere semnificativă, ajungând în luna Martie să înregistreze valori cu 60% mai mici față de perioada similară a anului precedent. Această scădere a fost urmată de oprirea totală a zborurilor regulate în perioada 20 Martie – 30 Iunie 2020, ca urmare a deciziei autorităților romane de a instaura starea de urgență și de a interzice zborurile dinspre și spre majoritatea destinațiilor operate și de către **BLUE AIR**.

Având în vedere faptul că în perioada 20 Martie – 30 Iunie 2020 *Societatea* a avut activitatea principală suspendată în totalitate, acest fapt a generat un deficit de încasări de peste 100.000.000 EUR, iar *Societatea* s-a aflat în imposibilitatea de a onora angajamentele de plată curente și reeșalonate existente la data de 31 Martie 2020.

Chiar și în prezent, după reluarea zborurilor regulate începând cu data de 1 iulie 2020, activitatea *Societății* este la un nivel scăzut, sub 40% din nivelul perioadei similare a anului financiar 2019, insuficient a asigura îndeplinirea tuturor obligațiilor de plată asumate anterior crizei generate de pandemie.

i. Diminuarea semnificativă a veniturilor și încasărilor *Societății* ca urmare a schimbării comportamentului călătorilor - înainte de declararea stării de urgență

În primă fază a pandemiei, panica generată de SARS CoV-2 a modificat semnificativ comportamentul de piață al cumpărătorilor de servicii de transport aerian; astfel, efectele înregistrate începând cu luna Februarie-Martie 2020 au fost:

- ✓ Reducerea gradului de încărcare al aeronavelor prin renunțarea de către un număr mare de pasageri la serviciul de transport deja achiziționat; impactul a fost cu atât mai grav în cazul **BLUE AIR**, cu cât politica prețurilor scăzute practicate de *Societate* se bazează pe un grad ridicat de ocupare a locurilor;
- ✓ Suspendarea unor rute ca urmare a măsurilor de carantină, în special către Italia, către care **BLUE AIR** avea rute de zbor active;
- ✓ Solicitățile de anulare a rezervărilor făcute anterior, inclusiv cu rambursarea contravalorii totale sau parțiale ale biletului, și scăderea drastică a rezervărilor pentru sezonul de primăvară-vară.

Din perspectiva fluxurilor de numerar, pandemia și măsurile de limitare a răspândirii noului coronavirus SARS-CoV-2 au generat fluxuri negative de numerar începând cu data de 23 Februarie 2020.

ii. Pierderea integrală a veniturilor și încasărilor din zboruri regulate în perioada 20 Martie – 30 Iunie 2020 ca urmare a suspendării zborurilor regulate după instaurarea stării de urgență pe teritoriul României

Având în vedere faptul că în perioada anterioară crizei generate de pandemie veniturile *Societății* erau generate în proporție de 95% de zborurile regulate de pasageri, restricțiile de circulație a persoanelor impuse prin ordonanțele militare emise în perioada de stare de urgență (16 Martie 2020 - 15 Iunie 2020) au cauzat deteriorarea masivă a situației financiare a *Societății*.

Chiar și în prezent, pe perioada stării de alertă, mai puțin de 30% din destinațiile **BLUE AIR** nu sunt supuse suspendării sau unor restricții de circulație.

Estimarea pierderilor ce vor fi suportate de *Societate* este dificilă, evoluția pandemiei și a măsurilor necesare limitării ei fiind greu de anticipat. Astfel, dacă la data de 11 Martie 2020 conducerea **BLUE AIR** estima o pierdere de 45.540.000 EUR, în Aprilie 2020 nivelul estimat al pierderii a fost revizuit la 66.630.000 EUR, acesta reprezentând în continuare nivelul maxim al pierderilor cauzate de companie pe care *Societatea* îl are în vedere la aceasta data.

Chiar și ulterior încetării stării de urgență, prelungirea suspendării zborurilor spre destinații afectate de pandemie și măsurile de izolare/ carantină aplicate fie de autoritățile române, fie de către autoritățile din majoritatea țărilor de destinație, sunt de natură să afecteze fluxurile de numerar și veniturile *Societății*.

iii. Comportamentul de piață al călătorilor ulterior încetării stării de urgență

Pe lângă restricțiile impuse de autorități, efectele pandemiei au generat pe termen scurt modificări semnificative și ale comportamentului călătorilor având în vedere:

- ✓ Panica generată cu privire la posibilitatea infectării într-o aeronavă (spațiu redus și închis) și înlocuirea transportului aerian cu transportul rutier;
- ✓ Evitarea efectuării concediilor în lunile de vară în afara țării;
- ✓ Timpul mediu între efectuarea unei rezervări și momentul călătoriei s-a redus semnificativ, de la o medie de 30-45 zile anterior crizei, la 3-4 zile în perioada curentă, ceea ce afectează în mod negativ intrările de numerar în *Societate*.

Așadar, volumul redus al activității continuă și după ridicarea stării de urgență, sporind dificultățile financiare și operaționale ale *Societății*.

Față de aceste elemente și având în vedere gradul mare de incertitudine privind evoluția situației la nivel internațional, pe baza unor scenarii de repornire, conducerea companiei a implementat un **proces de reevaluare continuă a efectelor cauzate de pandemie**, luând săptămânal decizii de închidere sau deschidere de rute, modificare de frecvențe, comasare de zboruri și realocare de aeronave și echipaje, funcție de evoluția cererii și de acțiunile competiției – pentru a se asigura că diminuează la maxim pierderile generate de aceasta situație de forță majoră.

iv. Efectele schimbărilor legislației unionale cu privire la operatorii aerieni afectați de pandemia cu noul coronavirus SARS-CoV-2

În contextul crizei generate de pandemie, la nivelul Uniunii Europene a fost amendată legislația, între altele fiind introdusă posibilitatea (în locul obligației), la nivelul autorității competente responsabile, de a suspenda sau revoca licența de operare a transportatorului aerian din Uniunea

Europeană care înregistrează rezultate necorespunzătoare la evaluarea periodică efectuată în perioada 31 Martie 2020 - 31 Decembrie 2020, efectuate conform art. 9 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și Consiliului.

Condițiile în care autoritatea competentă responsabilă poate decide a nu suspenda sau revoca licența de operare a transportatorului aerian din Uniunea Europeană sunt introduse la data de 25 Mai 2020 prin Regulamentul (UE) 2020/696 și sunt reprezentate de: (a) siguranța să nu fie pusă în pericol și (b) să existe o perspectivă realistă de redresare financiară satisfăcătoare în următoarele 12 (douăsprezece) luni.

De asemenea, modificarea din 25 Mai 2020 a regulamentului menționat prevede posibilitatea statelor membre de a refuza/limita/condiționa exercitarea drepturilor de trafic în perioada 1 Martie 2020 - 31 Decembrie 2020 dacă astfel de măsuri sunt necesare pentru a răspunde pandemiei cu noul coronavirus SARS-CoV-2. Așadar, fără a aduce atingere obiectivelor prioritare privind siguranța pasagerilor și limitarea răspândirii SARS-CoV-2, însă recunoscând efectele negative ale pandemiei asupra industriei de transport aerian, legiuitorul unional a reglementat condițiile de susținere a demersurilor de redresare financiară ale operatorilor aerieni.

4.2.2 Măsurile luate de Societate pentru depășirea stării de dificultate financiară până la depunerea ofertei de concordat preventiv

4.2.2.1 Situația premergătoare stării de dificultate financiară: Programul de Redresare 2019-2020

Pentru a consolida cota de piață obținută și a asigura continuitatea activității pe baze solide, în anul 2019 **BLUE AIR** a decis demararea unui amplu Program de Redresare, program care a avut ca efect revenirea la profitabilitate și a pus bazele unei activități sustenabile.

Ca urmare a acestui program, în perioada 1 Octombrie 2018 – 30 Septembrie 2019 (i.e. anul financiar 2019) **BLUE AIR** a înregistrat conform situațiilor financiare redactate conform Standardelor Internaționale de Raportare Financiară ("IFRS") și auditate de societatea PricewaterhouseCoopers Audit S.R.L. (fără rezerve):

- O cifra de afaceri de 414.130.000 EUR;
- Un profit net de 11.790.999 EUR, și totodată
- A plătit impozite, taxe și contribuții la bugetul de stat de peste 27.600.000 EUR.

Programul de Redresare demarat la sfârșitul anului 2018 pentru anii 2019-2020 se axa pe următoarele direcții principale:

i) Restructurarea acționariatului, a procesului de decizie și a guvernantei corporative

Pentru a putea asigura revenirea la profitabilitate și la un model de creștere sustenabilă, în a doua jumătate a anului 2018 acționariatul **BLUE AIR** a demarat un amplu proces de clarificare strategică finalizat prin decizia de renunțare la modelul de „business hibrid” și repoziționarea **BLUE AIR** ca operator „low cost – low complexity”.

Această decizie a avut ca efect renunțarea de către **BLUE AIR** la modelul hibrid cu 4 piloni (curse regulate, curse în regim charter, activitate de cargo și ACMI) și orientarea tuturor resurselor spre profitabilizarea curselor regulate în sistem low-cost, cu focus pe creșterea veniturilor din servicii conexe („ancillaries”), precum și separarea (inclusiv la nivel de acționariat) a activităților de

distribuție în Belgia și Europa de Vest (prin societatea **MAXI TRAVEL SPRL**) și respectiv a activităților de handling și servire la bord (prin societatea **UPLIFT AVIATION SERVICES S.R.L.**).

În plus, o dată cu modificarea formei de organizare de la societate cu răspundere limitată („SRL”) la societate pe acțiuni („SA”), **BLUE AIR** a adoptat o nouă structură organizatorică cu 5 linii funcționale, conduse de către un Comitet Director cu rol executiv (format din șefii celor 5 linii funcționale) și nou Regulament de Funcționare care stabilește mecanisme de decizie bazate pe roluri și responsabilități clare.

În paralel, pentru a asigura focusul strategic și o mai bună conectare cu industria aviatică internațională, acționariatul **BLUE AIR** a stabilit, în luna Iunie 2019, crearea unui Consiliu Consultativ („Advisory Council”) cu rol de direcție, strategie și control, din care fac parte specialiști recunoscuți în domeniile considerate cheie pentru ambiția **BLUE AIR** de a deveni un jucător important pe piața low-cost din Europa Centrală și de Est. La data de astăzi, membrii Consiliului Consultativ ai **BLUE AIR** sunt Mihai Tanasescu (fost Ministru de Finanțe și reprezentant al României la FMI), Thomas Winkelmann (membru în Board-ul Jet Blue, fost CEO al Germanwings), Anselm Gehling (Investment Advisor și fost CEO al Dr. Peters Fund) și Bogdan Dumitru (avocat, reprezentant investitori potențiali).

ii) Restructurare comercială

Soluția de restructurare comercială a avut în vedere analizare detaliată a profitabilității rutelor și a evoluției estimate funcție de cerere și competiție, selectarea celor identificate ca având cel mai mare potențial pe termen mediu și lung, focalizarea întregii atenții manageriale asupra acestora și renunțarea la cele neprofitabile. De asemenea, în condițiile în care s-a redus flota de aeronave, *Societatea* a avut în vedere recalibrarea rețelei pentru a asigura o utilizare mai eficientă a aeronavelor și echipajelor și creșterea veniturilor din activități auxiliare prin promovarea specifică și creșterea vanzarilor de servicii adiacente.

iii) Restructurare informatică

Societatea a inițiat programul de revizuire a portofoliului de proiecte IT continuând să le mențină pe acelea care aveau un impact în aria financiară și managementul costului, inclusiv a pregătirii infrastructurii digitale necesare reluării creșterii comerciale. Au fost implementate aplicații informatice de cash management, de urmărire eficientă a datoriilor de plată și soluții care să conducă la scurtarea procesului de validare și înregistrare a datoriilor.

iv) Restructurare financiară

Pentru creșterea gradului de acuratețe a datelor, *Societatea* a implementat o aplicație care preia automat costurile directe din raportările făcute de către echipajul de bord. În planul de restructurare sunt avute în vedere măsuri de reînnoire treptată a flotei cu impact asupra reducerii costurilor cu combustibilul și a celor de reparații, de renegociere a contractelor de asistență la sol, revizuirea portofoliului de contracte cu furnizorii, analiza termenilor financiari ai contractelor și renegocierea cu scopul reducerii costurilor și creșterii termenelor de plată, schimbarea schemei de comisioane cu impact asupra reducerii comisioanelor și a remizelor acordate agenților revânzătoare.

De asemenea, pentru a reduce presiunea exercitată de restanțe anterioare anului 2019, *Societatea* a încheiat acorduri de eșalonare la plată cu o parte din furnizorii strategici, în special aeroporturi, societăți de leasing și furnizori de piese, precum și cu ANAF.

v) Restructurare de personal

În cadrul Programului de restructurare implementat la nivelul BLUE AIR au fost avute în vedere măsuri de:

- i) reducere a costurilor cu personalul, într-o primă fază, prin aplicarea unui program de plecări voluntare a salariaților, iar ulterior, prin aplicarea unui program de concediere colectivă în măsura în care acesta prim demers nu avea eficiența scontată, precum și
- ii) externalizarea unor activități auxiliare.

Concluzia este ca Programul de Redresare s-a concretizat prin implementarea în anul 2019 a următoarelor măsuri principale:

- ✓ renunțare la rutele care aduceau cele mai mari pierderi și închiderea/diminuarea bazelor de operare neprofitabile;
- ✓ returnarea accelerată a 4 aeronave, în acord cu lessori și fără costuri suplimentare pentru *Societate*;
- ✓ lansarea unui proiect de creștere a veniturilor din servicii auxiliare (alegerea locului în avion, îmbarcarea cu prioritate, achiziționarea de bagaje suplimentare, etc.);
- ✓ înghețare a demersurilor de recrutare în luna Septembrie 2019, desființarea posturilor vacante în luna Noiembrie 2019 și lansarea unui program de plecări voluntare în luna Decembrie 2020, precum și externalizarea unor activități auxiliare;
- ✓ implementarea unor noi principii de guvernare corporativă ce a presupus revizuirea structurii organizatorice a *Societății*;
- ✓ solicitare privind eşalonarea la plată, pe o perioadă de 24 luni, a obligațiilor către bugetul general consolidat rezultate urmare inspecției fiscale desfășurată la nivelul *Societății*.

Bugetul și planul de acțiune al **BLUE AIR** pentru anul financiar 2020 au avut ca obiectiv finalizarea Programului de Redresare, inițiat în anul 2019, având în vedere consolidarea beneficiilor generate de implementarea Programului de restructurare 2019 – 2020 și asigurarea unei creșteri sustenabile în perioada 2021-2023, pentru a face posibilă listarea la London Stock Exchange în toamna anului 2023.

Programul de restructurare a continuat și în primele 6 luni calendaristice ale anului financiar 2020 (1 Octombrie 2019 – 30 Martie 2020), iar în consecință **BLUE AIR** a înregistrat EBITDAR pozitiv, de 4.508.836 EUR față de un EBITDAR negativ de -10.344.222 EUR în perioada similară a anului financiar precedent și pierdere cu peste 10.000.000 EUR mai mică decât în aceeași perioadă a anului anterior. Profitabilitatea *Societății* este puternic influențată de sezonabilitatea transportului aerian de pasageri, majoritatea profitului fiind obținut în a doua jumătate a anului financiar.

4.2.2.2 Planul de acțiuni adoptat de companie pentru reducerea pierderilor generate de pandemia generată de noul coronavirus SARS-CoV-2 (Martie 2020 – prezent)

Pandemia generată de SARS-CoV-2 reprezintă o urgență sanitară majoră pentru cetățeni și societăți, generând un șoc major pentru economie și pentru companii care s-au confruntat cu pierderi și cu o lipsă acută de lichidități.

Pandemia cu noul coronavirus SARS-CoV-2 a avut un impact negativ semnificativ asupra industriei aviației, din cauza restricțiilor de călătorie rezultate, precum și a scăderii cererii în rândul călătorilor.

Din perspectiva fluxurilor de numerar estimate de *Societate*, pentru anul financiar 2020, se poate vedea cum pandemia provocată de SARS CoV-2 a afectat **BLUE AIR** începând cu luna Februarie

2020, atunci când fluxul de numerar din lună a devenit negativ ca urmare a diminuării bruște și considerabile a veniturilor și încasărilor începând cu data de 23 Februarie 2020.

În contextul deteriorării situației financiare, **Societatea a inițiat o serie de demersuri și a aplicat măsuri imediate** cu scopul de a depăși criza generată de noul coronavirus și a diminua pagubelor provocate care au condus la deteriorarea poziției financiare.

i) **Demersuri pentru obținerea ajutorului de stat**

În data de 13 Martie 2020, prin scrisoarea nr. 5812, **Societatea** a transmis Guvernului României documentația completă pentru acordarea unui ajutor de stat individual pentru salvare în conformitate cu prevederile Comunicării Comisiei (2014/C 249/01) - Orientări privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate.

Prin această solicitare, **Societatea** a detaliat efectele economice asupra activității și a estimat, la acel moment, un deficit de numerar necesar a fi acoperit de 45.540.000 EUR pentru perioada Martie – Iunie 2020.

Analiza financiară prezentată în solicitarea adresată Guvernului României includea **două posibile scenarii de evoluție a Societății**, respectiv un scenariu ce constă în menținerea situației existente generate de impactul cauzat de epidemie și care arată o probabilitate extrem de mare de intrare a **Societății** în stare de insolvență și ulterior în faliment cu un impact sever negativ asupra **BLUE AIR**, salariaților, terților contractanți, pasageri și nu în ultimul rând asupra bugetului de stat și a economiei în general și un alt scenariu în care **Societatea** va beneficia de un sprijin în condițiile cadrului de reglementare pentru ajutorarea societăților aflate în dificultate și incluse în sectoarele de activitate care au fost afectate în mod direct de pandemie.

Astfel, prin documentația pregătită în vederea aprobării de către Guvernul României a Memorandumului menționat mai sus, **Societatea a reevaluat prejudiciul cauzat de pandemie la 66.630.000 EUR** la acel moment - prin diminuarea pe de o parte a veniturilor planificate și pe de altă parte recunoașterea impactului pozitiv din economiile de costuri directe, după cum este prezentat mai jos:

Venituri din transport de pasageri	UM	Ian	Febr	Mar	Apr	Mai	Iun	Iul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Total
Realizat 2019		24.45	27.93	22.54	32.41	33.84	40.45	48.70	54.83	44.68	30.76	23.66	24.45	408.69
Bugetat 2020 - initial	mEUR	17.94	14.35	19.62	28.16	26.80	31.28	44.49	51.81	37.38	30.76	23.66	24.45	350.69
Realizat 2020 (ian-martie)	mEUR	17.94	14.35	8.77										41.06
Forecast 2020 (apr-dec)	mEUR				4.22	5.36	7.98	14.02	17.23	11.86	11.69	10.11	10.45	92.92
Venituri pierdute ca efect al COVID-19	mEUR			10.84	23.93	21.44	23.30	30.48	34.58	25.52	19.07	13.55	14.00	216.71
Costuri aferente transportului de pasageri														
Realizat 2019		31.50	33.67	28.80	32.81	31.88	36.99	34.20	37.39	30.14	37.06	28.51	29.46	392.41
Bugetat 2020 - initial	mEUR	24.64	23.02	25.09	25.59	30.01	30.32	31.67	32.18	28.64	37.06	28.51	29.46	346.19
Realizat 2020 (ian-martie)	mEUR	37.06	28.51	18.92										84.49
Forecast 2020 (apr-dec)	mEUR				8.27	13.61	14.49	14.57	15.34	13.11	19.04	15.30	15.81	129.53
Costuri evitate ca efect al COVID-19	mEUR			6.17	17.32	16.41	15.83	17.10	16.83	15.53	18.02	13.21	13.65	150.08
Prejudiciu														
Venituri pierdute minus costuri evitate ca efect al COVID-19 pentru curse de linie	mEUR			4.67	6.61	5.03	7.48	13.37	17.75	9.99	1.05	0.33	0.35	66.63

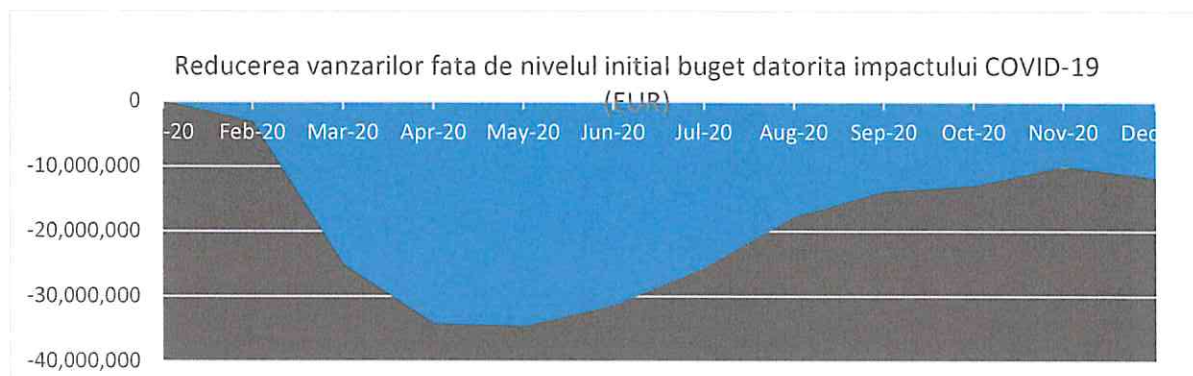
Sursa: Memorandumul adoptat de Guvernul României în data de 23 Aprilie 2020 – Anexa nr. 5 (sume convertite din LEI în EUR)

Chiar și ulterior încetării stării de urgență, numeroase restricții ori măsuri de natură să afecteze activitatea **Societății** au rămas valabile o perioadă de timp, fiind valabile chiar și la acest moment, acestea privind:

- Prelungirea suspendării zborurilor spre destinații afectate de pandemie fie de către autoritățile române fie de către autoritățile din majoritatea țărilor de destinație a rutelor **BLUE AIR**,
- Măsuri de izolare la domiciliu ori de carantină instituționalizată dispuse fie de către autoritățile române, fie de către autoritățile din alte țări unde **BLUE AIR** are rute de zbor.

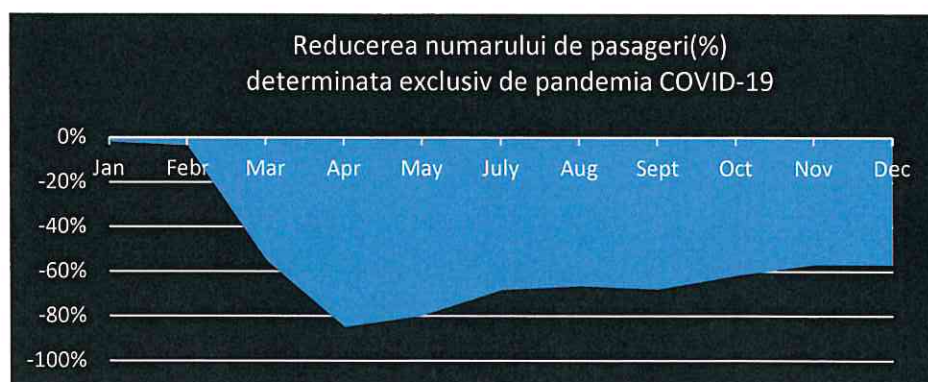
Aceste măsuri, cu actualizări săptămânale, au fost și sunt de natură a reduce semnificativ cererea din partea călătorilor, precum și creșterea valorii voucherelor emise în vederea utilizării ulterioare ca urmare a suspendării zborurilor, ceea ce afectează negativ fluxurile de numerar viitoare. Imprevizibilitatea acestor măsuri de ultim moment comunicate de către autorități afectează în mod negativ imaginea *Societății* și a întregii industrii aviatice.

Mai jos este prezentat impactul pandemiei cu noul coronavirus SARS-CoV-2 asupra veniturilor **BLUE AIR** pentru anul 2020, unde nivelul 0 este reprezentat de vânzările lunare bugetate (perioada Ianuarie - Martie 2020 reprezintă pierderi curente, în timp ce perioada Aprilie - Decembrie 2020 reprezintă pierderi estimate).



Sursa: Răspunsul întocmit de către Societate la solicitarea Cabinetului Ministrului nr. 171186/05.05.2020 – Anexa nr. 6

De asemenea, mai jos este prezentată evoluția lunară estimată - ținând cont de impactul previzionat al pandemiei asupra numărului pasagerilor față de cifrele inițial bugetate pentru 2020:



Sursa: Răspunsul întocmit de către Societate la solicitarea Cabinetului Ministrului nr. 171186/05.05.2020 – Anexa nr. 6

Față de aceste elemente și având în vedere gradul mare de incertitudine privind evoluția situației la nivel internațional, pe baza unor scenarii de repornire, este necesară reevaluarea continuă a efectelor cauzate de pandemie.

De asemenea, prin răspunsul la solicitarea Cabinetului Ministrului nr. 171186/05.05.2020 (Anexa nr. 6), *Societatea* detaliază următoarele aspecte:

- I. Planul de acțiuni/măsură adoptat la nivelul *Societății* pentru reducerea pagubei generate de pandemie și stadiul implementării acestuia;
- II. Calculul detaliat al pagubei generate de pandemie (62.130.000 EUR) pentru care se solicita ajutor de stat și justificarea perioadei (Martie – Decembrie 2020) în care se consideră ca rezultatele *Societății* vor fi afectate de pandemie;
- III. Justificarea modalității alese pentru calcularea pagubei și motivele pentru alegerea bugetului revizuit pentru anul 2020 ca perioadă de referință pentru stabilirea pagubelor produse de pandemie;
- IV. Informații privind încadrarea **BLUE AIR** în categoria companiilor aflate/neaflate în dificultate la data de 31 Decembrie 2020;
- V. Hotărârile Adunării Generale a Acționarilor pentru aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2020 al *Societății*.

Precizăm faptul că, între timp, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Telecomunicațiilor ("MTIC") a redactat și trimis către Ministerul Finanțelor Publice ("MFP") o propunere de act normativ potrivit căreia instrumentul de ajutor de stat către **BLUE AIR** îl reprezintă o garanție de stat pentru un împrumut bancar cu rambursare în 6 ani calendaristici, inclusiv o perioadă de grație de 1 an calendaristic.

Proiectul de act normativ „ORDONANȚA de urgență privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale "Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM" S.A., respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19" a fost publicat pe pagina de web a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și a fost avizat în cadrul ședinței Guvernului României din 31 Iulie 2020 potrivit comunicării oficiale, urmând a fi publicat în Monitorul Oficial¹¹ și este prezentat în cadrul **Anexei nr. 16**.

Proiectul de act normativ se afla încă pe flux de aprobare, iar estimarea actuală a autorităților implicate este că va fi aprobat de către Guvernul României prin Ordonanță de Urgență în prima jumătate a lunii August 2020 - urmând ca după emiterea actului normativ să mai fi necesară o perioadă de 2-3 săptămâni pentru a obține și avizarea, respectiv aprobarea formală, a Comisiei Europene și a băncii comerciale care va acorda creditul de 300.775.000 LEI în baza garanției de stat mai sus menționate.

ii) Demersuri operaționale pentru reducerea efectelor generate de pandemie

Pentru a reduce pagubele generate de pandemie, *Societatea* a luat o serie de măsuri adecvate fiecărei etape de gestiune a pandemiei, după cum urmează:

a) Măsuri luate până la declararea stării de urgență

- ✓ Protejarea sănătății angajaților și a pasagerilor și limitarea răspândirii SARS-CoV-2;
- ✓ Reducerea treptată a numărului de zboruri pe rutele internaționale pentru diminuarea pierderilor financiare;

¹¹<https://gov.ro/ro/media/comunicate/informatie-de-presa-privind-proiectele-de-acte-normative-adoptate-in-cadrul-edintei-guvernului-romaniei-din-31-iulie-2020&page=1>

- ✓ Accelerarea demersurilor de reeșalonare a datoriilor fiscale acumulate de *Societate* în perioada de efectuare a investițiilor majore și pentru care *Societatea* depusese pe 29 Noiembrie 2019 o cerere de eșalonare pe o perioadă de 24 (douăzecișipatru) luni calendaristice. Acordul de principiu privind amânarea la plata a penalităților în cuantum de 8.647.913 LEI și eșalonarea la plată, pentru o perioadă de 24 (douăzecișipatru) luni calendaristice, a obligațiilor fiscale în cuantum de 34.021.522 LEI a fost emis de către ANAF sub nr. 48081 la data de 12 Martie 2020;
- ✓ Demararea eforturilor pentru identificarea unor soluții de finanțare pe termen scurt și mediu pentru acoperirea deficitului de numerar generat de reducerea semnificativă a nivelului de activitate.

b) Măsuri luate pe durata stării de urgență

- ✓ Organizarea programului „Te aducem acasă” prin care a oferit posibilitatea tuturor pasagerilor afectați de anulări să se repatrieze;
- ✓ Introducerea sistemului de telemuncă pentru personalul activ și acordarea de concedii de odihna pentru 60% din salariații *Societății*;
- ✓ Asigurarea continuității activității prin organizarea de zboruri la cerere/charter și de repatriere cu scopul acoperirii parțiale a numerarului necesar plății salariilor și a certificatelor CO₂;
- ✓ Obținerea autorizărilor de operare de zboruri cargo și modificarea a 4 aeronave pentru a putea realiza transporturi de marfă și a genera o sursă suplimentară de venituri;
- ✓ Sistarea tuturor proiectelor neesențiale pentru *Societate*;
- ✓ Reeșalonarea și renegocierea contractelor cu furnizorii pentru a evita un blocaj financiar, sens în care au fost contactați furnizorii strategici, obținându-se o perioadă de grație de 1-2 luni pentru plata facturilor, a fost amânat termenul de plată până la limita legală posibilă pentru certificatele CO₂ și a fost amânată plata salariilor datorate pentru luna Martie 2020 până la cel mai târziu 15 Mai 2020;
- ✓ Adoptarea măsurii de șomaj tehnic pentru 90% dintre salariații *Societății* în contextul măsurilor legislative adoptate prin OUG nr. 30/2020 completată de OUG nr. 32/2020 privind măsura șomajului tehnic;
- ✓ Continuarea eforturilor de identificare a unei soluții de finanțare pentru asigurarea continuității activității, prin demersurile comune a celor doi operatori, **BLUE AIR** și Tarom, de a solicita un ajutor de stat în baza art. 107(2) pct. b) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene. Memorandumul de acordare a ajutorului de stat a fost aprobat în ședința de guvern din data de 23 Aprilie 2020;
- ✓ Demararea procesului de consultare cu salariații pentru a găsi cea mai bună metoda de adaptare a costurilor salariale la noul nivel de activitate preconizat pentru perioada 2020-2021;

c) Măsuri planificate pentru durata stării de alertă:

- ✓ Reluarea graduală a zborurilor către destinații pentru care exista cerere din partea pasagerilor, în măsura în care aceste zboruri se pot autofinanța;
- ✓ Demararea unui proiect de reducere cu 50% a costurilor fixe cu salariații *Societății*;

- ✓ Asigurarea reeșalonării și renegocierii contractelor cu furnizorii pentru a asigura continuitatea activității *Societății* fără sincope;
- ✓ Demararea procesului de reorganizare/concediere colectivă, a redefinirii structurii de personal și a schemei de salarizare ale *Societății* adecvate noului model de business și nivel de activitate.
- ✓ Lansarea unui program de asigurare a fluenței informaționale și operaționale în scopul îmbunătățirii substanțiale a calității serviciilor *Societății*.

iii) Demersuri pentru obținerea altor finanțări

Pentru a putea acoperi nevoile temporare de capital de lucru pentru achiziția de certificate de CO₂ necesare pentru îndeplinirea obligațiilor prevăzute în cuprinsul Hotărârii Guvernului nr. 780/2006 privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră ("HG 780/2006"), *Societatea* a contractat de la EximBank S.A., în numele și contul statului un credit în valoare de 30.300.000 LEI, aprobat de Comitetului Interministerial de Finanțare, Garanții și Asigurări de Stat ("CIFGA") la data de 29 Aprilie 2020. Detalii despre acest împrumut au fost prezentate în secțiunea (2) din subcapitolul 3.1 al prezentei oferte de concordat.

Pentru a acoperi nevoile de capital de lucru estimate a apărea în perioada Decembrie 2020 – Martie 2021 de aproximativ 20.000.000 EUR, *Societatea* a reluat proiectul inițiat în Septembrie 2019 privind atragerea unui investitor, proiect derulat cu ajutorul consultantului privind finanțări corporative Barons Capital Partners. Formele de finanțare avute în vedere au fost multiple: participație la capital, împrumuturi convertibile, împrumuturi sau orice alte forme de finanțare.

În acest sens, pe data de 29 Iulie 2020, Consultantul a informat Administratorul Concordatar despre interesul unui investitor care, urmare a finalizării unui proces de due-dilligence și raportat la condițiile actuale de piață are disponibilitatea de a investi aproximativ 30.000.000 EUR în cursul lunii Octombrie 2020, un element important fiind condițiile de implementare ale ajutorului de stat (Anexa 18).

De asemenea, pentru a acoperi deficitul de numerar care este estimat a apărea în perioada Noiembrie 2021 – Aprilie 2022 de aproximativ 30-35.000.000 EUR, *Societatea* intenționează să reia proiectele de atragere de finanțare prin majorare de capital/ emisiune de obligațiuni întrerupte ca urmare a apariției situației de forță majoră generată de pandemie. În baza acestui proiect, *Societatea* consideră că va putea atrage până în lunile Octombrie – Noiembrie 2021 cel puțin 60.000.000 EUR, din care 30-35.000.000 EUR vor acoperi fondurile necesare pentru încheierea în bune condiții a concordatului, iar restul vor fi folosite pentru reluarea proiectelor de dezvoltare ale *Societății*.

iv) Demersuri pentru eșalonarea unor datorii

Având în vedere efectele profunde ale pandemiei asupra fluxurilor de numerar ale *Societății*, aceasta a negociat cu o parte din creditorii săi prelungirea scadenței datoriilor lor. În acest sens, menționăm cu titlu de exemplificare:

- Actul adițional nr. 2 încheiat de *Societate* la Prospectul privind emisiunea de obligațiuni corporative BLUE AIR AVIATION S.A., autentificat la data de 15 Iunie 2020 sub nr. 739 de către notar public Marius Luca din cadrul SNP „Luca și Dumitrescu”, SIF1 și *Societatea* emitentă au agreeat asupra modificării Prospectului prin prelungirea scadenței și plata obligațiunilor la datele de 15 Iunie 2020, 15 Iulie 2020, 15 August 2020, 15 Septembrie 2020;

- Actul adițional din data de 14 Februarie 2020 încheiat de *Societate* cu Total Asset Management S.R.L., prin care a fost prelungită scadența împrumutului de 2.000.000 EUR, până în luna Mai 2021;
- Acordul de esalonare a ratelor de leasing aferente contractului încheiat de *Societate* cu SASOF III (A3) Aviation Ireland DAC, datat 17 Iulie 2020, prin care părțile au agreeat esalonarea obligației de plată, neachitată la data de 30 Iunie 2020, în cuantum total de 2.164.481,86 USD, în rate egale pe perioada rămasă a contractului de leasing, respectiv până la data de 29 Mai 2022;
- Acordul de esalonare a ratelor de leasing aferente contractului încheiat de *Societate* cu SASOF II (E) Aviation Ireland Limited, datat 17 Iulie 2020, prin care părțile au agreeat esalonarea obligației de plată, neachitată la data de 30 Iunie 2020, în cuantum total de 1.192.483,40 USD, în rate egale pe perioada rămasă a contractului de leasing, respectiv până la data de 13 Iulie 2025;
- Acordul de esalonare a ratelor de leasing aferente contractului încheiat de *Societate* cu SASOF II Aviation Ireland Limited, datat 17 Iulie 2020, prin care părțile au agreeat esalonarea obligației de plată, neachitată la data de 30 Iunie 2020, în cuantum total de 1.641.460,87 USD, în rate egale pe perioada rămasă a contractului de leasing, respectiv până la data de 8 Mai 2025;

4.2.2.3 Adaptarea strategiei Societății la schimbările apărute asupra industriei aviatice după apariția pandemiei

Deteriorarea accentuată a situației financiare cauzată de creșterea raportului dintre cheltuielile și veniturile obținute în aceeași perioadă a condus la concluzia evidentă că *Societatea*, chiar și după declararea stării de alertă, nu mai are capacitatea să finanțeze rezultatul negativ din activitatea de exploatare.

Raportat la reducerea numărului de zboruri, practic suspendarea zborurilor regulate și efectuarea exclusiv de zboruri ad-hoc de repatriere, precum și imposibilitatea planificării unui program de zbor din cauza tergiversării procesului de ridicare a restricțiilor care este unul diferit de la o țară la alta, a pus *Societatea* în fața derulării unei activități foarte reduse.

În considerarea aspectelor economice evidente și a incertitudinii asupra modalității în care activitatea *Societății* se va desfășura după declararea stării de alertă, **BLUE AIR** a decis prelungirea măsurii măsurii șomajului tehnic începând cu data de 15 Mai 2020 până la data de 30 Iunie 2020 și a reducerii cu 20% a salariilor de încadrare a personalului neafectat de măsura șomajului tehnic. Începând cu data de 1 Iulie 2020, măsura șomajului tehnic a rămas aplicabilă doar pentru personalul navigant și tehnic, pentru restul salariaților adoptându-se măsura săptămânii reduse de lucru de la 5 la 4 zile lucrătoare. În funcție de evoluția economică a *Societății*, se va analiza utilitatea acestor măsuri dincolo de data de 30 Septembrie 2020.

Efectul direct al pandemiei asupra activității operaționale a *Societății* și a rezultatelor financiare a condus la necesitatea menținerii măsurilor de reducere a costurilor luate în perioada stării de urgență și ulterior de alertă și adoptarea unor măsuri echilibrate, în continuitatea celor deja implementate la nivelul structurii funcționale, de natură a asigura atât sustenabilitatea activității, cât și a protejării locurilor de muncă.

În vederea reducerii pierderilor și asigurării unui nivel mai redus al costurilor, *Societatea* a luat măsuri ce vizează structura organizatorică a acesteia prin continuarea măsurilor de

reorganizare/restructurare a activității cu scopul reducerii costurilor și diminuării ponderii structurilor suport.

i) Revizuirea strategiei comerciale – post-COVID -19 și restructurarea bazelor operaționale și a rutelor

Societatea va continua procesul de redefinire a strategiei comerciale demarate în perioada 2018-2019. Aceasta are ca punct central intenția **BLUE AIR** de a deveni un jucător semnificativ pe piața low-cost din Europa Centrală și de Est, fiind linia aeriană preferată (prima opțiune) atât pentru micul antreprenoriat și diaspora din România, cât și la nivelul celorlalte piețe deservite (cu focus pe Italia).

Principiile pe care este construită această strategie includ, printre altele:

- ✓ Creșterea angajamentului angajaților *Societății* în implementarea strategiei comerciale;
- ✓ Dobândirea calității de leader în categoria operatorilor de tip low-cost din punct de vedere al satisfacției clienților;
- ✓ Creșterea relevanței în piețele deservite atât din punct de vedere al capacității operate, cât și din punct de vedere al numărului de rute operate;
- ✓ Analiza permanentă a costurilor de operare cât și a celor totale în vederea asigurării profitabilității;
- ✓ Sporirea demersurilor de digitalizare și self-service a experienței clienților.

Planul de afaceri pentru următorii 5 ani are în vedere:

- i) Creșterea/recâștigarea cotei de piață – *Societatea* intenționează să devină leader sau co-leader de piață pentru cel puțin 3 piețe în 2021, 4 piețe până în 2022 și respectiv 5 piețe până în 2024;
- ii) Creșterea satisfacției clienților prin oferirea unor servicii de calitate superioară la prețuri competitive.

De asemenea, *Societatea* are în vedere o restructurare a bazelor operaționale pentru a implementa cu succes strategia propusă. Baza din București (Otopeni) va rămâne pilonul central al dezvoltării viitoare, capacitatea, calculată ca numărul de locuri puse în vânzare, și numărul de rute urmând a fi extinse în vederea atingerii pragului de relevanță pentru această piață.

Pe termen scurt va fi extins numărul de rute domestice, urmând ca începând cu sezonul de vară 2021 să fi extinsă în mod considerabil rețeaua de rute externe. De altfel, încă de la data depunerii cererii de concordat și până la data întocmirii prezentului raport au fost (re)deschise sau a fost extins numărul de frecvențe pentru 3 rute interne, respectiv București-Cluj, București-Timișoara și București- Oradea.

De asemenea, o reușită remarcabilă a noului management din zona comercială a fost deschiderea rutei București-Amsterdam, cu o frecvență zilnică începând cu luna Septembrie 2020. La aceasta se adaugă o serie de rute noi ce vor fi deschise începând cu primăvara anului 2021 în vederea creșterii gradului de satisfacere a nevoilor clienților *Societății*.

Pe lângă baza din Otopeni și a celor interne deja existente, se are în vedere extinderea numărului de baze secundare prin includerea în programul de zbor a rutelor de tip W sau a rutelor internaționale cu o oprire internă (ex. București-Cluj-Dublin). Aceste noi baze vor contribui în mod considerabil la realizarea veniturilor planificate în fluxurile de numerar precum și la creșterea relevanței serviciilor oferite pe piața românească.

Un alt pilon al expansiunii comerciale și operaționale a *Societății* îl reprezintă piața din Italia unde se dorește identificarea unor noi posibile "orașe-ancoră" în care să fie deschise baze operaționale prin intermediul cărora va crește relevanța atât prin extinderea rutelor domestice sau a celor internaționale.

Concomitent cu deschiderea de noi baze, se analizează oportunitatea închiderii bazelor deja existente pentru care *Societatea* și-a pierdut calitatea de leader sau unde rutele operate s-au dovedite a aduce o profitabilitate marginală.

În vederea alinierii la cerințele pieței, precum și pentru asigurarea fluxurilor de numerar, până la finalul lunii Iulie 2020 vor fi disponibile la vânzare zboruri pentru sezonul de vară 2021, atât pentru rutele deja existente în portofoliul *Societății*, cât și pentru cele nou deschise sau cele sezoniere.

Analiza de profitabilitate a bazelor operaționale sau a rutelor individuale va fi un proces continuu, care va fi urmărit îndeaproape astfel încât orice deviații de la plan să fie corecte în timp util în vederea implementării cu succes a planului de afaceri.

ii) Reorganizarea conducerii

Pentru a relansa eforturile de repositionare a companiei ca operator low-cost pe pietele identificate ca fiind prioritare în strategia **BLUE AIR** și de refocalizare a *Societății* pe activitatea de zboruri regulate după 4 luni de suspendare a acestora datorită restricțiilor adoptate de autoritățile române și europene, începând cu data de 1 Iulie 2020, **BLUE AIR** a numit un nou director general adjunct care coordonează linia funcțională Comercial în persoana d-lui Krassimir Tanev. Acesta îi succede d-lui Carsten Schaeffer care a preluat începând cu aceeași data poziția de Administrator în cadrul Consiliului de Administrație al AIRLINE INVEST S.A., și va fi responsabil cu identificarea oportunităților de dezvoltare a activităților de cargo, ACMI și chartere cu clientela și flota dedicate, pentru a nu afecta la nivel strategic focusul BLUE AIR pe activitatea principală, de operator zboruri regulate low-cost. Această modificare în structura conducerii produce beneficii ambelor companii pentru că:

- **BLUE AIR** va beneficia de experiența îndelungată și relevantă a dlui Krassimir Tanev în ceea ce privește definirea strategiei comerciale a companiilor „low cost/ultra low cost”, în stabilirea planurilor tactice de execuție a strategiei și în coordonarea proiectelor de dezvoltare, diversificare și optimizare permanentă a portofoliului de produse și servicii oferite de companii cu un model de business similar cu modelul țintă al **BLUE AIR**. În noul său rol, acesta va fi responsabil pentru dezvoltarea și implementarea strategiei comerciale a **BLUE AIR**, având ca prioritate oferirea celei mai bune experiențe de călătorie din segmentul low-cost, o politică sustenabilă și competitivă de prețuri și management al veniturilor, crearea unui model de distribuție eficient din punct de vedere al costurilor și gestionarea rețelei **BLUE AIR**, aflată în expansiune rapidă. Acesta s-a alăturat **BLUE AIR** venind de la grupul IAG, unde a ocupat atât poziția de Director Piețe Internaționale la Vueling, precum și cea de Director General la compania-soră LEVEL Europe.
- AIRLINE INVEST S.A. va beneficia de experiența dlui. Carsten Schaeffer în definirea modelelor de business pentru structuri de grup ce conțin companii din industria aviației (operatori în aviație pasageri și cargo, companii de reparații și mentenanță, etc.), în cunoașterea contextului economic european (principală piața de operare a **BLUE AIR**), a tendințelor viitoare de dezvoltare a pieței europene și internaționale. Precizăm că în peste 30 ani de experiență, dl. Carsten Schaeffer a ocupat poziții de top management în companii precum Managing Director la Miles & More International, vice președinte Comercial la

Lufthansa – Africa, Middle East, vice președinte for la Sabre, Senior vice președinte responsabil cu Revenue Management, Comercial & Distribuție la Air Berlin.

În plus, în conformitate cu decizia acționariatului BLUE AIR din luna iunie Societatea este în curs de a actualiza sistemul de guvernanta corporativa pentru a transforma Consiliul Consultativ în Consiliu de Supraveghere și a trece de la un sistem de management unitar la un sistem dual până cel târziu la începutul anului financiar 2021, în pregătirea procesului de atragere de capital.

Având în vedere prevederile „**Ordonanței de urgență privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale “Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” S.A., respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19**” avizată în ședința de Guvern din data de 31 Iulie 2020, care prevede nominalizarea unui reprezentant al Ministerului Finanțelor Publice în Consiliul de Administrație al BLUE AIR, acest demers a fost suspendat temporar până la clarificarea mandatului acestui reprezentant.

iii) Reorganizarea structurii funcționale și restructurarea personalului

Având în vedere incapacitatea financiară a BLUE AIR de a finanța rezultatul negativ din activitatea de exploatare, ca urmare a pierderilor înregistrate din cauza pandemiei și ținând cont de imposibilitatea reluării imediate a operării la nivelul planificat înainte de pandemie deoarece :

- (i) nu exista nici un fel de predictibilitate în ceea ce privește ridicarea restricțiilor, gradul în care acestea se vor ridica și temporizarea acestui proces diferit de la o țară la alta, precum și riscul reînstituirii unor restricții;
- (ii) contracția așteptată a cererii din partea pasagerilor;
- (iii) accentuarea concurenței pentru acești pasageri (și în aceste condiții foarte putini), mai ales în condițiile în care alte companii aeriene din alte țări au acorduri de transport cu guvernul statelor respective care favorizează operatorii aerieni locali (cum s-a demonstrat în cazul muncitorilor români sezonieri care au plecat în Germania exclusiv cu firme de transport aerian germane);

pentru menținerea Societății în piață în domeniul de activitate și evitarea declarării stării de insolvență, precum și, în vederea asigurării stabilității locurilor de muncă esențiale și necesare în derularea activității în contextul volumului actual și situației economico-financiare actuale, managementul BLUE AIR a decis a fi luate măsuri și la nivel organizatoric/ structural al societății prin reorganizarea/restructurarea activității pentru liniile funcționale Management General, Financiar, Comercial și Operațiuni. Aceste măsuri au ca scop atât reducerea costurilor cu personalul, cât și reducerea ponderii structurilor cu activitate administrativă și de suport.

Principiile care stau la baza reorganizării structurilor funcționale și a restructurării personalului, având ca scop să asigure punerea în aplicare a măsurilor de redresare a activității societății în general și în același timp buna funcționare a activității și eficientizarea acesteia, sunt:

A) Centralizarea activităților administrative legate de personalul navigant în cadrul Societății, având în vedere:

- 1) reducerea volumului de activitate în zona administrativă,
- 2) reducerea numărului de deplasări în vederea efectuării de training-uri și implicit a reducerii numărului de formulare de deconturi, diurne, etc. care sunt necesare a fi realizate în aceste situații conform procedurilor interne ale Societății,
- 3) necesitatea optimizării de costuri printr-o gestiune centralizată a furnizorilor și obținerea unor discount-uri de scală.

B) Centralizarea funcțiilor de permanenta 24/7, în vederea obținerii de economii de scală, a unei utilizări mai eficiente a resursei umane și implicit a unei performante îmbunătățite, având în vedere reducerea de activitate datorată:

- 1) reducerii numărului de aeronave în folosință și implicit a reducerii numărului de rute deservite de acestea,
- 2) reducerii frecvenței zborurilor operate cu aceste aeronave datorita restricțiilor de călătorie în vigoare și a impredictibilității măsurilor de relaxare a acestora și
- 3) reducerii prezentei pe anumite baze, tradiționale ale **BLUE AIR**.

C) Externalizarea activităților de administrare și salarizare personal, pentru a obține o îmbunătățire a raportului cost/beneficiu, gestionarea mai bună a riscurilor și îmbunătățirea soluției tehnice folosite.

D) Externalizarea activităților de sănătate și securitate în muncă, pentru a obține a îmbunătățire a raportului cost/beneficiu, o flexibilitate mai mare în ceea ce privește costurile necesare desfășurării acestei activități, precum și o deservire mai bună a nevoilor bazelor de operare.

E) Ajustarea numărului de posturi din structurile comercială, financiară și operațională la volumul de activitate preconizat pentru anul acesta și pentru anul următor, precum și ajustat la schimbarea de strategie comercială, după cum urmează:

- 1) Reducerea volumului de activitate datorită: (i) reducerii numărului de aeronave în folosință și implicit a reducerii numărului de rute deservite de acestea, (ii) reducerii frecvenței zborurilor operate cu aceste aeronave datorită restricțiilor de călătorie în vigoare și viitoare și a impredictibilității măsurilor de relaxare a acestora;
- 2) Reducerea masivă a efortului de gestionare a partenerilor de distribuție ca urmare a reducerii cu 90% a numărului actual de 2401 parteneri de distribuție rezultată în urma modificării Strategiei comerciale pe canalele B2B („business to business”) și B2C („business to customer”), cei 10% ramasi reprezentand peste 70% din volumul de business generat
- 3) Automatizarea unor activitati (cum ar fi comunicarea catre pasageri, modul de self-service pentru interfata WEB, etc.) care pana de curand erau efectuate de salariati ai diviziei comerciale in zona de „Call Center” și „Parteneri”.

F) alte criterii specifice liniilor functionale din zona de suport:

- 1) Automatizarea unei serii de activitati, pana de curand efectuate de salariati ai diviziei financiar (contabilitate);
- 2) Reducerea volumului de activitate preconizat pentru anul 2020 si pentru urmatorul an, in oglinda cu reducerea de activitate inregistrata in intreg sectorul aviatic ;
- 3) Desfiintarea activitatii de Casierie ;
- 4) Reducerea numarului de sedii secundare/ spatii de birouri si centralizarea activitatilor suport in cadrul Sediului Principal (Baneasa Business & Techology Park)

Masurile de reorganizare prin reducerea personalului in diviziile Management General, Financiar, Comercial si Operațiuni sunt aliniate cu strategia comerciala si operaționala a *Societății*, iar pe baza analizelor realizate la nivelul fiecărei divizii, corelate cu reducerea volumului de activitate, cu necesitatea utilizării mai eficiente a resurselor disponibile prin alocarea acestora, in funcție de aptitudini și abilități profesionale, cu dezvoltarea și automatizarea proceselor in zonele in care activitatea o impune a rezultat ca este necesara continuarea a măsurilor de restructurare personalului prin desființarea unui număr de 102 posturi din cadrul diviziilor menționate.

Astfel, din totalul de 949 se vor desființa 102 posturi cu consecința concedierii, pentru motive ce nu țin de persoana salariatului, ocupanților posturilor afectate de desființare. În egala măsură, pentru a putea susține strategia comercială și operațională a companiei, urmare a propunerilor de reorganizare/restructurare un număr de 22 posturi sunt transferate intern (fără impact în numărul total de posturi), și 31 posturi sunt nou înființate. Procesul de reorganizare se încadrează în ipotezele aplicării procedurii concedierii colective, motiv pentru care măsura concedierii determinată de aprobarea noii structuri organizatorice reprezintă concediere colectivă, concediere care se face prin aplicarea procedurii prevăzute de lege, măsurilor legale cu privire la preaviz, măsuri de combatere a șomajului, protecție socială, etc. Urmare a reorganizării/restructurării rezultă o nouă structură organizatorică a societății cu un număr total de 878 posturi.

Precizăm faptul că nivelul costurilor salariale aferente personalului liniei funcționale **Operațiuni Zbor**, au fost optimizate deja prin adoptarea, începând cu data de 1 iunie 2020 a noii politici de remunerare care asigură o distribuție mai corectă a costurilor între componenta fixă și cea variabilă, precum și o corelare optimă a componentei variabile a câștigurilor salariale cu contribuția directă în crearea de valoare adăugată.

La fel, costurile salariale aferente personalului liniei funcționale **Tehnic** sunt în curs de optimizare prin negocierea unei noi politici de remunerare care va introduce principiul „componentei variabile” a câștigurilor salariale, componenta care va fi corelată cu nivelul de productivitate și performanța profesională a salariaților, măsurat pe baza unor criterii de performanță stabiliți la începutul fiecărui an financiar. Impactul optimizării costurilor salariale ca urmare a implementării noii politici de remunerare este deja luat în considerare la proiecțiile financiare prezentate pentru compania nou înființată BLUE AIR TECHNIC S.R.L.

De asemenea, având în vedere înființarea, în cadrul grupului AIRLINE INVEST S.A., a societății de întreținere și mentenanță aeronave BLUE AIR TECHNIC S.R.L. cu scopul de a extinde oferirea acestui tip de servicii și pentru companii altele decât **BLUE AIR**, precum și proiectele de înființare a unor activități de cargo, charter și ACMI cu flota dedicată, care să nu afecteze planificarea eficientă a activității **BLUE AIR**, pentru asigurarea sinergiilor în utilizarea eficientă a funcțiilor suport de consultanță juridică, resurse umane și IT, **BLUE AIR** a decis externalizarea acestor activități către acționarul majoritar AIRLINE INVEST S.A.

Principalele aspecte avute în vedere la momentul deciziei acestui transfer de activitate se numără:

- Realizarea obiectivelor grupului de reducere a costurilor **BLUE AIR** și a celorlalte societăți din grup,
- Implementarea proiectelor de anvergură pe zona de resurse umane și IT, cu impact atât în modelul de business al companiilor din grup (online sales, growth acceleration) cât și în ușurința de a dezvolta activitatea prin suport IT la cel mai înalt nivel,
- Asigurarea sinergiilor în utilizarea eficientă a funcțiilor suport,
- Posibilitatea creării unui HUB de tehnologie care să permită atragerea celor mai bune resurse pe care altfel ar fi dificil de recrutat într-o companie dedicată unui anumit tip de activitate (companie aeriană, companie de servicii de mentenanță și reparații pentru aeronave, companie de servicii de cargo, etc.).

iv) Restructurarea flotei de aeronave

Programul de operare pentru ultimele 3 luni ale anului financiar 2020 este redus datorită pandemiei de SARS-CoV-2, repornirea operării comerciale făcându-se progresiv funcție de cererea în piață și pe rutele unde nu există restricții de operare. Ca urmare, numărul de aeronave în operarea până la sfârșitul sezonului de vară 2020 fiind de 9 aeronave.

Aeronavele de tip Clasic 737-300/400/500 necesita o serie de lucrari de intretinere cu costuri semnificative, de aceea dintre toate aeronavele numai 3 dintre acestea mai pot opera. Adicional si acestea necesita lucrări costisitoare precum restaurare performante si inlocuiri de componente cu viata limitata la motoare, reparatii capitale trenuri de aterizare, controale majore de intretinere. Intentia este să fie consumată perioada de viață rămasă la aceste avioane si apoi sa fie introduse in program de stocare, scopul final fiind de a găsi cumparatori pentru acestea, in starea in care sunt si cu oferirea catre potentialii clienti a unui pachet care să includă lucrările de întreținere si repunere in serviciu de catre **BLUE AIR** în baza investițiilor acestora.

Pentru aeronavele de tip NG 737-800 aflate în lucrari de intretinere, este avuta in vedere necesitatea gasirii resurselor financiare pentru finalizarea lucrarilor pentru a fi aduse la zbor in perioada imediat urmatoare.

Din Septembrie 2020 *Societatea* are în vedere urmatorul ciclu de afluire a aeronavelor la scadență a lucrarilor de intretinere conform planificarii de lucrari intretinere baza (o linie de intretinere va fi ocupata continuu pana in primavara anului 2021 de un avion 737-800 aflat la lucrări).

Restructurarea flotei are in vedere utilizarea unui număr de 10 aeronave de generatie 737-800, cu care se va începe operarea în cursul anului financiar 2021.

De asemenea, până la finalul anului financiar 2020 resursa disponibilă din punct de vedere cicli și ore de zbor la aeronava 737-300, precum la si cele doua aeronave 737-500 va fi consumata, intentia fiind de a stoca aceste aeronave si a le vinde pe piață.

Planul de operare pentru 2021 cuprinde un numar de 20 de aeronave, cele 10 aeronave 737-800 existente in flota constituind coloana vertebrala. Cresterea flotei pana la 20 de aeronave are in vedere in principal preluarea noilor aeronave de tip 737-MAX (model 737-8) care se asteapta a fi repus in operare incepand din septembrie – octombrie 2020. In aceste conditii exista aeronavele inchiriate in sistem „dry lease”, doua dintre acestea fiind deja fabricate si asteptand sa fie receptionate la începutul anului financiar 2021, restul aeronavelor urmând a fi livrate în mod eşalonat până în luna mai 2021.

Ca o oportunitate, în prezent sunt purtate discutii pentru inchirierea unei aeronave 737-700 in sistem „dry lease” in conditii foarte avantajoase, aceasta urmând a fi inchiriată in regim „power by the hour” (costul chiriei se stabileste in functie de numarul efectiv de ore de utilizare a aeronavei), intrarea in flota fiind planificata la mijlocul lunii august 2020, urmand a fi menținută în operare pana la inlocuirea la sfarsitul anului 2021 cu o aeronava de tip 737-8. Pentru anii urmasori, 2022 si 2023 planul este de a creste moderat, pana la 23 de aeronave, corelat cu nivelul de operare planificat pentru acesti ani.

În timpul stării de urgență, pentru o perioada temporara au fost transformate in cargo un numar de 4 aeronave, fiind efectuat transportul de produsele medicale in cabina pasageri, modificarea avand o aprobare temporara pentru a ajuta in lupta impotriva raspandirii virusului SARS-CoV-2. Deoarece cererea de a avea aceste aeronave la zbor pentru pasageri pe timpul verii - in pregatirea lunii iulie cu reluare zborurilor pe curse regulate – acestea au fost readuse in configuratie pasageri.

4.3 Proiecția pe 24 de luni a evoluției financiar-contabile

4.3.1. Analiza sectorului aeronautic

4.3.1.1 Contextul actual în care se regăsește sectorul aviatic

Pandemia cu noul coronavirus SARS-CoV-2 și declanșarea bolii infecțioase contagioase COVID-19 nu este doar cea mai gravă criză globală de sănătate de la Marea gripă din 1918, dar este probabil să devină una dintre cele mai costisitoare pandemii din istoria recentă. Aceasta a perturbat inițial economia chineză, ulterior răspândindu-se la nivel global.

Evoluția pandemiei și impactul său economic sunt foarte incerte la acest moment, ceea ce îngreunează factorii de decizie atât la nivel politic, dar și la nivel economic.

Industria aeriană a fost afectată în mod special de pandemia coronavirusului, deoarece zborurile internaționale și cele interne au fost restricționate sau chiar oprite total, astfel companiile aeriene sunt în imposibilitatea de a opera în condiții normale pentru o perioadă nedeterminată de timp.

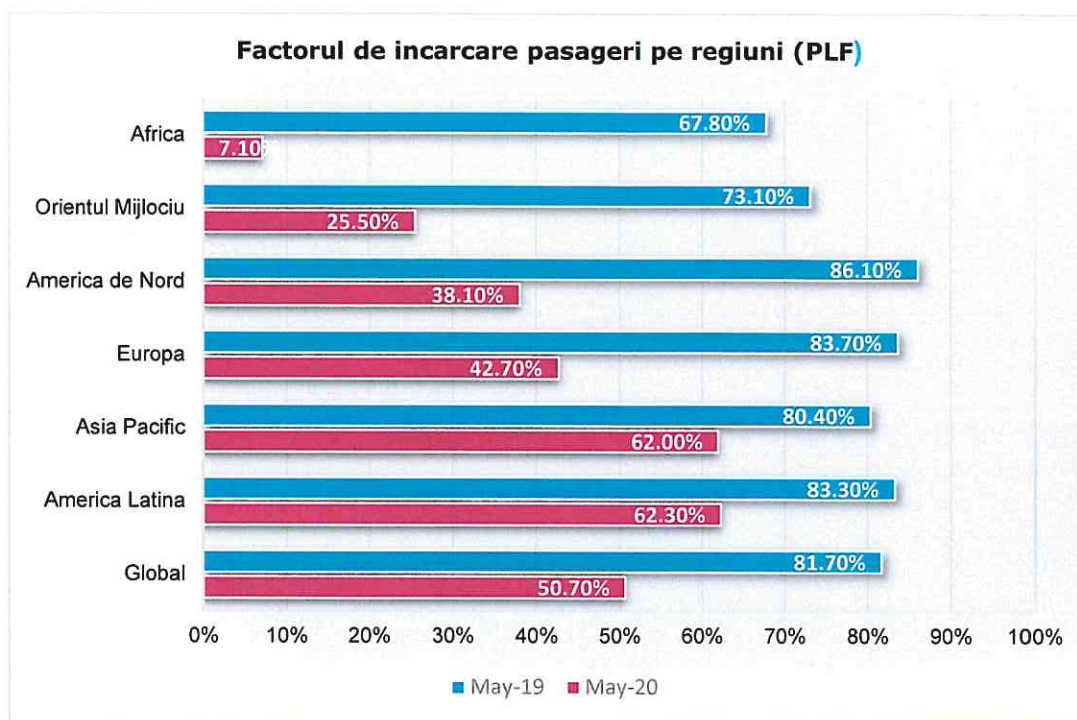
În cele ce urmează prezentăm un scurt istoric al celor mai relevante puncte în evoluția crizei generate de pandemie asupra traficului mondial de călători¹²:

- Focarul SARS-CoV-2 a afectat traficul aerian din China începând cu sfârșitul lunii ianuarie 2020.
- În februarie 2020, capacitatea internațională de pasageri s-a redus cu 10%, în principal cu referire la traficul din/către țările care se confruntă cu un focar precoce și țările profund interconectate cu China.
- În martie 2020, capacitatea internațională de pasageri s-a redus cu 48%, acest indicator s-a redus semnificativ nu numai în țările care se confruntă cu un focar timpuriu, ci la nivel mondial.
- În aprilie 2020, capacitatea internațională de pasageri a înregistrat o reducere fără precedent, 94% (estimat) raportat la aceeași perioadă a anului trecut.
- La 18 mai 2020, toate destinațiile mondiale aveau restricții de călătorie. Aproximativ 185 (85%) de destinații și-au închis complet sau parțial granițele, în timp ce 11 destinații (5%) au suspendat complet sau parțial zborurile internaționale.

Revenind la contextul actual, în următorul tabel am prezentat evoluția unora dintre cei mai relevanți indicatori pentru companiile aeriene, capacitatea și gradul de încărcare, pentru perioada februarie-aprilie 2020, la nivel european și la nivel internațional.

Conform ICAO, deși în aprilie companiile aeriene au plasat în jur de jumătate din flota lor spre depozitare, cererea pasagerilor a continuat să scadă mai rapid decât capacitatea. Drept urmare, pentru întreaga industrie factorul de încărcare a pasagerilor a scăzut cu 47 de puncte prin raportare la anul precedent, în timp ce pentru transportatorii europeni factorul de încărcare a scăzut cu 53 de puncte.

¹² Effects of Novel Coronavirus on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, ICAO, 20 iulie 2020.



Sursa: IATA. Nota: PLF=passenger load factor.

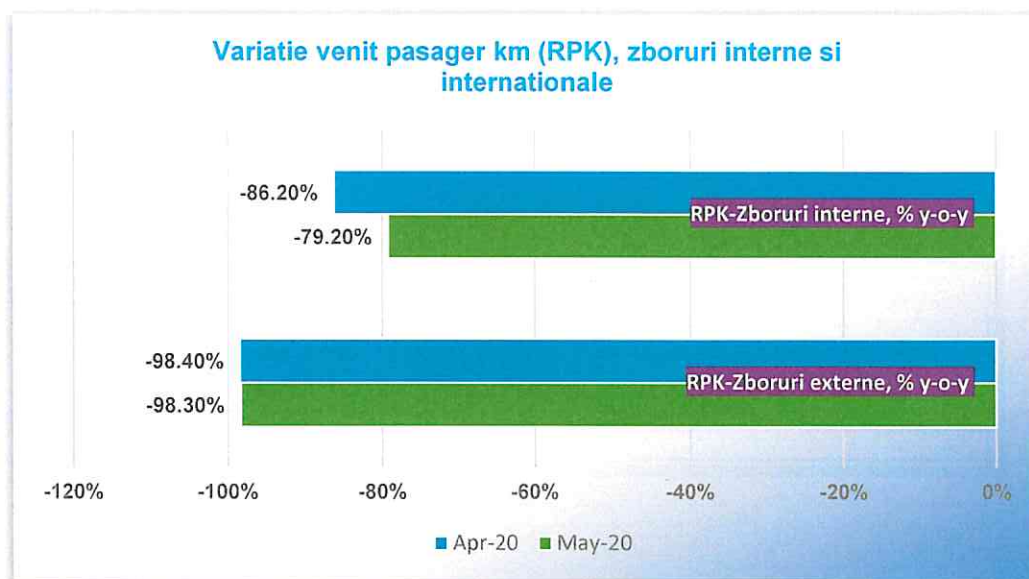
În luna mai, ca urmare a ridicării anumitor restricții de călătorie, cererea a crescut, îmbunătățind astfel indicatorul privind încărcare care a urcat până la 50.7%. Pe de altă parte, capacitatea nu înregistrează îmbunătățiri, scăderea față de anul precedent fiind de 86%, similar cu diminuarea atinsă în luna mai la nivelul întregii industrii (ASK:-87%).

În luna mai 2020, pentru 4 din cele 6 regiuni expuse în graficul de mai sus, au fost atinse noi recorduri ale valorilor minime înregistrate de indicatorul PLF, inclusiv pentru Europa. Asia-Pacific și America Latină au fost singurele regiuni care au înregistrat un factor de încărcare de peste 60% în luna mai, dar în același timp și aceste două regiuni au o scădere de aproximativ 20 de puncte comparativ cu un an în urmă.

Planificarea capacității pe termen scurt o să fie o provocare pentru companiile aeriene. Din ultimele studii reiese că pasagerii și-au schimbat comportamentul de rezervare, biletele lor fiind achiziționate mult mai aproape de data plecării prin comparație cu maniera de planificare a călătoriei de dinainte de pandemie. Această lipsă de vizibilitate asupra cererii imediate, crește și mai mult incertitudinea cu care se confruntă sectorul aviației în general.

Un alt indicator relevant pentru sectorul aviatic, este RPK („revenue passenger kilometer” – venitul pe pasager per kilometru), în luna mai indicatorul RPK pe rute internaționale a înregistrat o scădere de 98.3% față de anul precedent, fiind în linie cu scăderea de 98.4% înregistrată la nivelul lunii aprilie 2020. Variația negativă a RPK care se apropie de 100%, se reflectă la nivelul tuturor regiunilor din lume.

Datele disponibile la luna mai 2020, arată că pe rutele interne s-a performat mai bine comparativ cu rutele internaționale. RPK pe zborurile interne s-a contractat cu 79% la luna mai 2020 față de anul precedent, comparativ cu scădere de 86% înregistrată în aprilie 2020.



Sursa: IATA. Nota: RPK=Revenue passenger kilometers.

Conform IATA, rezultatele financiare initiale ale trimestrului 2 din 2020 indică faptul că industria aeriană va înregistra cea mai slabă performanță financiară la nivel trimestrial, pe fondul raspandirii SARS-CoV-2 în toate regiunile. Deși companiile aeriene au impus imediat masuri stricte de reducere a costurilor pentru optimizarea numerarului și pentru limitarea impactului generat de pierderi de venituri fără precedent, industria continuă să se confrunte cu scaderi ale fluxurilor de numerar.

Asadar, analizele de piata mentionate in cadrul acestui capitol, care au fost realizate de asociatiile si organismele care sunt implicate activ in sectorul aviatic, releva ca desi rata de contractia a pietei a fost relativ mai usoara in luna mai comparativ cu perioadele precedente (februarie-aprilie 2020), deoarece țările au început să-și ridice măsurile restrictive și cererea a fost îmbunătățită, condițiile de operare au rămas dificile la nivel mondial, inclusiv la nivel european.

4.3.1.2 Scenarii cu referire la evolutia sectorului

La acest moment organizatiile mondiale reprezentative din domeniu precum IATA¹³, EUROCONTROL, ICAO¹⁴ sunt in general reticente in a emite previziuni cu privire la evolutia pietei, subliniind faptul ca gradul de incertitudine este semnificativ.

In schimb, acesti au intocmit o serie de scenarii pe care o sa le prezentam in cadrul acestei sectiuni. Aceste scenarii pot suferi modificari avand in vedere dependenta de un numar mare de variabile, cum ar fi durata și amplexarea focarelor și măsurile de izolare, gradul de încredere a consumatorilor pentru călătoriile aeriene și condițiile economice.

¹³ IATA: International Air Transport Association

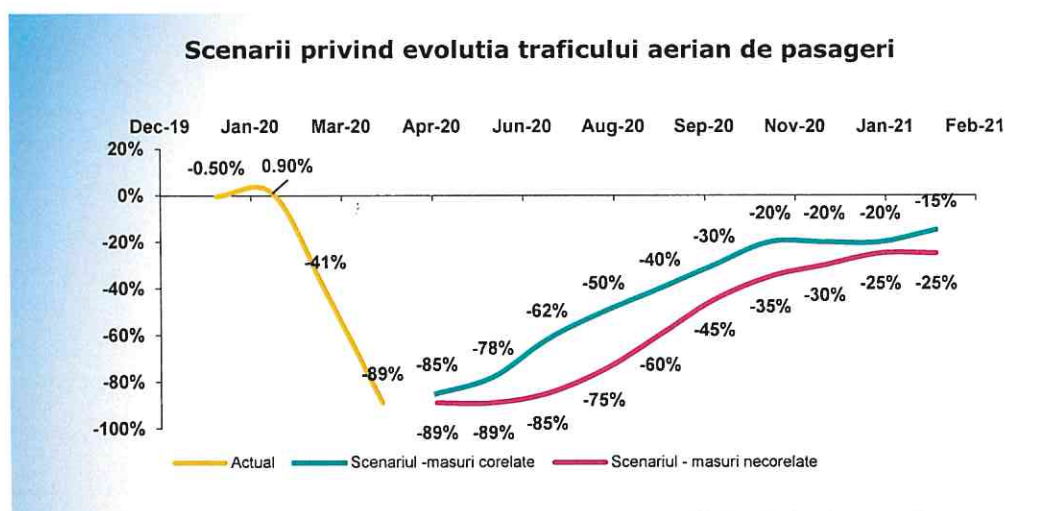
¹⁴ ICAO: International Civil Aviation Organization

Primul scenariu pe care o să îl prezentăm este cel realizat de ICAO. Astfel, ultimele estimări realizate de organizația internațională¹⁵, indică faptul că impactul posibil al pandemiei asupra traficului mondial de călători raportat la planificarea inițială/circumstanțe normale de business ar fi:

- Pentru perioada ianuarie – Decembrie 2020 se estimează:
 - O scădere cuprinsă între 43% și 51% a locurile oferite de companiile aeriene;
 - O reducere totală de 2.433 – 2.924 milioane de pasageri;
 - Aproximativ 279 - 333 miliarde EUR pierderi potențiale cu referire la veniturile operatorilor de companii aeriene.
- Pentru perioada ianuarie – martie 2021 se estimează:
 - O scădere cuprinsă între 18% și 44% din locurile oferite de companiile aeriene;
 - Reducere totală de 215 - 520 milioane de pasageri ;
 - Aproximativ 32 - 72 miliarde EUR pierderi potențiale cu referire la veniturile operatorilor de companii aeriene.

Un alt scenariu despre posibila evoluție a pieței, de această dată la nivel regional, este realizat de EUROCONTROL¹⁵, care a estimat pentru anul 2020 o pierdere de 110 miliarde EUR pentru companiile aeriene, aeroporturi și furnizorii de servicii de navigație aeriană din Europa.

Estimările au avut în vedere două scenarii raportate la anul de bază 2019, scenariul măsurilor corelate și cel al măsurilor necorelate, acestea sunt prezentate grafic mai jos:



Sursa: Eurocontrol.

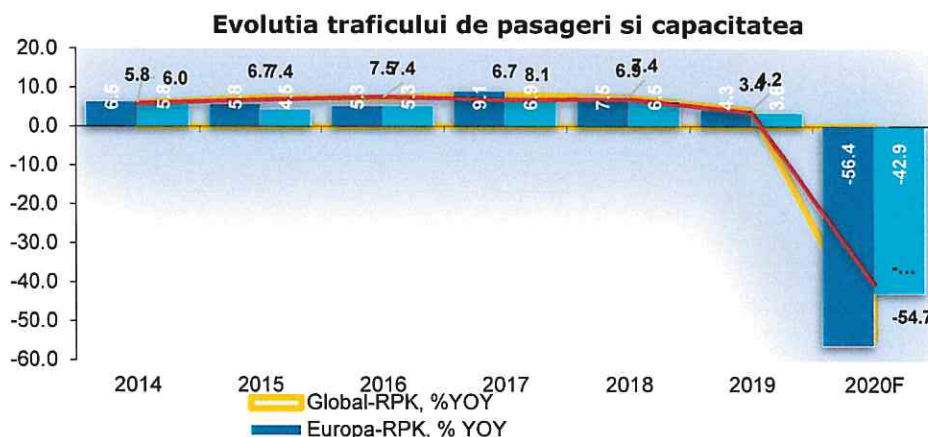
Pentru scenariul măsurilor corelate care presupune folosirea unui set comun de reglementări operaționale în contextul pandemiei la nivelul companiilor aeriene și aeroporturilor din UE, se prevede pentru 2020 o pierdere de 45% din zboruri (5 milioane), în timp ce scenariul măsurilor necorelate ar avea ca rezultat pierderea a 57% din zborurile (6,2 milioane).

¹⁵<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-04/eurocontrol-aviation-recovery-factsheet-27042020.pdf>

Totodata, IATA¹⁶ prezinta in raportarile intocmite , estimari care sunt in linie cu cele mentionate anterior. Asumptia principala de la care se porneste in cadrul acestor estimari este că pandemia va fi gestionata corespunzator și ca nu va exista un al doilea val de cazuri de îmbolnăviri cu COVID-19.

Astfel, organizatia estimeaza ca in 2020 companiile aeriene o sa inregistreze pierderi de aproximativ 72,6 miliarde EUR, care sunt de 3,2 ori mai mari decât în criza financiară globală. În 2020, RPK-urile se estimeaza ca o să scadă cu 54,7%, ceea ce duce la o pierdere de 50% din venituri comparativ cu anul precedent. La nivel de costuri, se estimează că acestea vor scădea într-un ritm mai lent (-35%) prin raportare la scaderea inregistrata pe parte de venituri. Este foarte posibil ca operatorii de zboruri să suporte costuri de exploatare mai mari din cauza cerințelor de sănătate și de reglementare impuse ca urmare a pandemiei. În același timp, IATA estimeaza ca tarifele aeriene o sa fie la valori mai scăzute inițial, pentru a ajuta la stimularea cererii, punand astfel presiune asupra marjelor de profitabilitate si rentabilitate ale companiilor aeriene.

In graficul urmator este redată estimarea realizată de IATA pentru anul financiar 2020, cu referire la evolutia traficului de pasageri si la evolutia capacității :



Sursa: Eurocontrol. Nota:2020F=Valoare estimată pentru anul financiar 2020

Organizatia prevede ca in anul 2021 revenirea la o activitate rentabila va fi dificilă pentru industrie. Deși activitatea economică se așteaptă să se îmbunătățească în 2021, revenirea activității de transport aerian la nivelurile anterioare crizei pare puțin probabilă. Un factor important o sa fie comportamentul prudent al călătorilor care o sa afecteze în continuare cererea de călătorie in prima parte a anului 2020. Ca și în criza financiară globală, se estimează că pierderile din întreaga industrie se vor extinde si in anul consecutiv. Cu toate acestea, pierderile din 2021 vor fi mai moderate, până la 13.8 miliarde de EUR, iar marja EBIT se va îmbunătăți de la -23,4% la -4,2%.

In concluzie, perioada de repornire va fi dificilă pentru companiile aeriene Desi anumite tari par ca reusesc sa administreze criza COVID-19, la nivel global criza este departe de a se termina. Chiar si pe fondul unei imbunatatiri, o sa continue sa planeze riscul ca posibilele câștigurile recente sa fie inversate dacă există un al doilea val de infecții.

¹⁶<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-june-2020-data-tables/>

4.3.2 Proiecții financiare

1) CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE PREVIZIONAT

	Actual	Act (7 luni) + Forecast	Forecast	Forecast
	FY19	FY20	FY21	FY22
	An-1	An-1	An1	An2
VENITURI				
Venituri din bilete	314,090	100,457	283,485	305,956
Venituri auxiliare	33,081	14,430	69,977	78,431
Alte venituri	66,957	31,996	12,700	12,700
Total venituri	414,127	146,883	366,162	397,087
COSTURI DIRECTE				
Combustibil	(117,485)	(41,538)	(74,139)	(81,714)
Manipulare (handling)	(46,957)	(19,728)	(56,475)	(60,684)
Navigatie	(33,790)	(14,701)	(36,724)	(39,737)
Echipaje de zbor	(7,554)	(5,874)	(18,129)	(18,546)
Rezerva de mentenanta	(35,086)	(13,034)	(30,384)	(27,718)
Certificate CO2	(8,994)	(3,633)	(9,268)	(10,459)
Rezervari bilete	(17,426)	(6,464)	(15,444)	(17,579)
Marketing & PR	(1,407)	(2,000)	(8,440)	(8,024)
Alte costuri directe	(4,751)	(2,851)	(1,649)	(1,649)
Total costuri directe	(273,450)	(109,823)	(250,652)	(266,110)
COSTURI INDIRECTE				
Asigurari	(1,409)	(1,941)	(1,782)	(2,160)
Mentenanta	(21,195)	(31,621)	(10,290)	(10,522)
Salarii - costuri fixe	(41,115)	(24,361)	(17,869)	(17,820)
Training	(6,015)	(1,931)	(4,666)	(4,666)
Iregularitati de transport	(2,183)	(3,568)	(2,650)	(2,650)
Chirii si utilitati	(2,520)	(2,025)	(1,282)	(1,275)
IT & Telecomunicatii	(4,539)	(6,645)	(7,914)	(7,914)
Consumabile & Protocol	(271)	(618)	(371)	(371)
Onerarii avocati si consultantii	-	(4,000)	(1,900)	(1,710)
Alte cheltuieli, penalitati si costuri asociate	(6,965)	(7,264)	(5,289)	(5,112)
Total costuri indirecte	(86,212)	(83,974)	(54,013)	(54,200)
EBITDAR	54,465	(46,913)	61,498	76,778
EBITDAR (%)	13.2%	-31.9%	16.8%	19.3%
Leasing aeronave ("dry lease")	(38,740)	(27,922)	(44,120)	(57,843)
EBITDA	15,725	(74,835)	17,377	18,935
EBITDA (%)	3.8%	-50.9%	4.7%	4.8%
Amortizare	(3,872)	(2,381)	(2,017)	(1,816)
Interese de participare	(0)	18	-	-
Cheltuieli financiare	(5,101)	(6,819)	(3,338)	(2,869)
Provizioane	-	(110)	-	-
Venit/cheltuiala din valorificari active	-	3,301	-	-
REZULTAT BRUT	6,752	(80,826)	12,022	14,250
Impozit pe profit	-	-	-	-
Impozit pe profit amanat	5,036	(1,608)	-	-
REZULTAT NET	11,787	(82,434)	12,022	14,250

Sursa: Planul de afaceri al Companiei

2) SITUATIA FLUXURILOR DE NUMERAR PREVIZIONAT

-Sume in mii EUR	Act (7 luni) + Forecast (5 luni)	Forecast	Forecast
	FY20	FY21	FY22
Fluxuri de numerar operationale			
Incasari aferente veniturilor			
Incasari din bilete si auxiliare	175,034	351,038	393,486
Incasari din alte venituri	14,635	12,183	13,006
Total incasari	189,669	363,221	406,492
Plati aferente cheltuielilor operationale			
Combustibil	(48,144)	(74,139)	(81,714)
Manipulare si navigatie	(57,237)	(83,736)	(102,205)
Mentenanata si training	(15,546)	(48,520)	(43,449)
Rezervari bilete si iregularitati transport	(5,580)	(17,682)	(20,295)
Marketing	(1,576)	(10,466)	(9,564)
Asigurari	(740)	(1,701)	(2,160)
Leasing si chirii	(14,431)	(44,305)	(59,080)
IT & Telecomunicatii	-	-	-
Alte cheltuieli	(18,878)	(20,876)	(17,896)
Salarii	(31,284)	(35,455)	(36,441)
Certificate CO2	(12,050)	(9,235)	(10,493)
Total plati cheltuieli operationale curente	(205,465)	(346,114)	(383,298)
FLUXURI NETE DE NUMERAR DIN OPERATIUNI	(15,795)	17,106	23,194
Fluxuri de numerar financiare			
Finantari noi			
Tragere - imprumut garantat de stat	62,015	-	-
Injectie de capital (equity)	-	20,000	30,000
Alte finantari	33,391	-	-
Total finantari noi	95,407	20,000	30,000
Plati aferente finantari noi			
Plati principal imprumut garantat de stat	-	(2,067)	(12,403)
Alte finantari	(13,669)	-	-
Plati dobanda	(1,246)	(2,336)	(1,812)
Plati finantari	(14,915)	(4,404)	(14,215)
FLUXURI NETE DE NUMERAR FINANCIARE	80,492	15,596	15,785
Fluxuri de numerar din investitii			
Incasari			
Incasari din garantii leasing	-	-	1,138
Incasari din garantii procesator	2,728	3,353	-
Alte incasari	501	-	-
Total incasari	3,230	3,353	1,138
Plati			
Plati din garantii leasing	-	(5,688)	(1,138)
Plati din garantii procesator	(5,000)	-	-
Total plati	(5,000)	(5,688)	(1,138)
FLUXURI NETE DE NUMERAR DIN INVESTITII	(1,770)	(2,335)	-
FLUXURI NETE DISPONIBILE PENTRU PLATA	62,926	30,368	38,979
Datorii istorice			
Bilete pasageri (rambursari + portofel electronic)	(7,407)	(12,558)	(7,535)

Societati de leasing (creante restante)	(3,863)	(6,292)	(8,278)
Creditori instititionali	(15,257)	-	(4,941)
Alti finantatori	(490)	-	(5,357)
Creditori bugetari (creante fiscale)	(9,262)	(6,095)	(6,026)
Creditori comerciali	(191)	(16,100)	(13,310)
TOTAL PLATI DATORII ISTORICE	(36,470)	(41,045)	(45,448)
FLUXURI TOTALE DE NUMERAR	26,456	(10,677)	(6,470)
Sold initial numerar	4,972	31,428	20,751
Sold final numerar	31,428	20,751	14,281

Sursa: Planul de afaceri al Companiei

4.3.3 Premise principale ale proiecțiilor financiare și ale proiectului de concordat

4.3.3.1 Observații generale

Previziunile financiare au fost întocmite pe o perioada de 24 (douăzecișipatru) luni calendaristice (perioada vizata de concordat preventiv), asumând ca prima luna a perioadei de concordat este Noiembrie 2020. Având în vedere complexitatea procedurii și multitudinea de factori ce pot prelungi omologarea concordatului preventiv pana la această dată, în situația în care omologarea acestuia va surveni ulterior datei de 1 Octombrie 2020, prima luna de previziuni financiare (și implicit și de plăți asumate către creditori) va fi considerată prima lună următoare celei în care concordatul preventiv a fost omologat.

Proiecțiile financiare au fost întocmite plecând de la bugetul BLUE AIR pentru anul 2020, însă luând în calcul efectele pandemiei resimțite asupra industriei aviatice începând cu luna Februarie 2020 până la data prezentei oferte.

Cu toate că *Societatea* a luat în calcul o revenire graduală a nivelului zborurilor pe perioada următoare, există un nivel semnificativ de incertitudine privind evoluția pandemiei și a nivelului de infectări atât în România cât și în principalele destinații europene ale **BLUE AIR**, respectiv Italia, Marea Britanie, Spania, Germania, Franța, Grecia. Prin urmare, în situația unei evoluții negative a pandemiei în această regiune, nivelul de activitate (zboruri) poate fi semnificativ afectat, conducând astfel la scăderea capacității de rambursare a datoriilor de către *Societate*.

Astfel, această incertitudine poate fi de natură să creeze necesitatea fie a unor renegocieri pe parcursul procedurii de concordat cu principalii creditori ce ar putea fi afectați, fie a prelungirii perioadei de concordat cu încă 12 (douăsprezece) luni calendaristice, în conformitate cu art. 24, alin. 4 din Legea nr. 85/2014.

4.3.3.2 Ipoteze principale legate de activitate

a) Nivelul veniturilor și numărul de zboruri

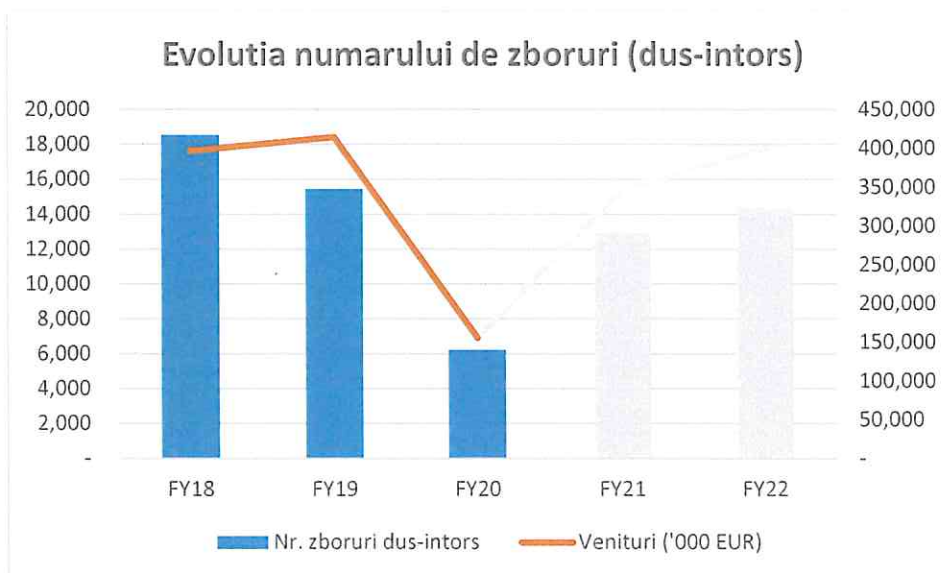
Ipoteza determinantă în stabilirea nivelului de activitate și a nivelului veniturilor este numărul de pasageri transportați, acesta depinzând în principal de numărul de zboruri ce pot fi efectuate în condiții de profitabilitate sau break-even, din care deriva numărului de aeronave necesar a se afla în exploatare.

Pentru perioada de concordat a fost vizată, în linie cu estimările Eurocontrol, o recuperare graduală până la luna Septembrie 2022 a nivelului de operare existent în anul 2019, luând în calcul o structură a cifrei de afaceri adaptată profilului companiei aviatice de tip „low-cost” spre care strategia acesteia se concentrează.



Societatea intenționează să păstreze în mare parte rutele existente precum și deschiderea unor noi rute atât interne (în România și respectiv în Italia), precum și a unor rute internaționale în spațiul european.

În graficul de mai jos sunt detaliate previziunile de număr de zboruri și venituri în raport cu perioada istorică.



Sursa: Previziunile financiare ale Societății

A fost considerată menținerea segmentului de zbor mediu la aproximativ 1.500 km, acesta fiind o rezultantă a rețelei și rutelor operate.

Prețul mediu al biletului de zbor de bază pentru perioada procedurii de concordat a fost estimat a avea o ușoară scădere (aproximativ -10%) față de nivelul mediu anului 2019, fiind compensată cu creșterea veniturilor auxiliare, ca urmare a introducerii unei noi politici de tarification a serviciilor adiționale zborului, precum și ca urmare a schimbării sistemului de rezervare care permite dezvoltarea unor servicii auxiliare în linie cu cerințele pieței și ale competitorilor direcți. Adaptarea politicii de tarification a serviciilor vizează alinierea la structura celor practicate de competitorii de tip „low cost”.

De asemenea, Societatea și-a propus o creștere etapizată a gradului mediu de ocupare a aeronavei până la un nivel de aproximativ 90% începând cu anul 2022, în conformitate cu previziunile organismelor din industria aviatică.

În categoria „Alte Venituri” sunt prevăzute:

- venituri din zboruri charter – 7.5 – 10.5 mil. EUR pe an, în creștere, ocazionate de diferite evenimente;
- venituri din marketing – 5,2 – 3,7 mili. EUR pe an, în scădere;

b) Flota de aeronave

În ceea ce privește flota de aeronave, Societatea își propune continuarea activității în următoarele condiții:

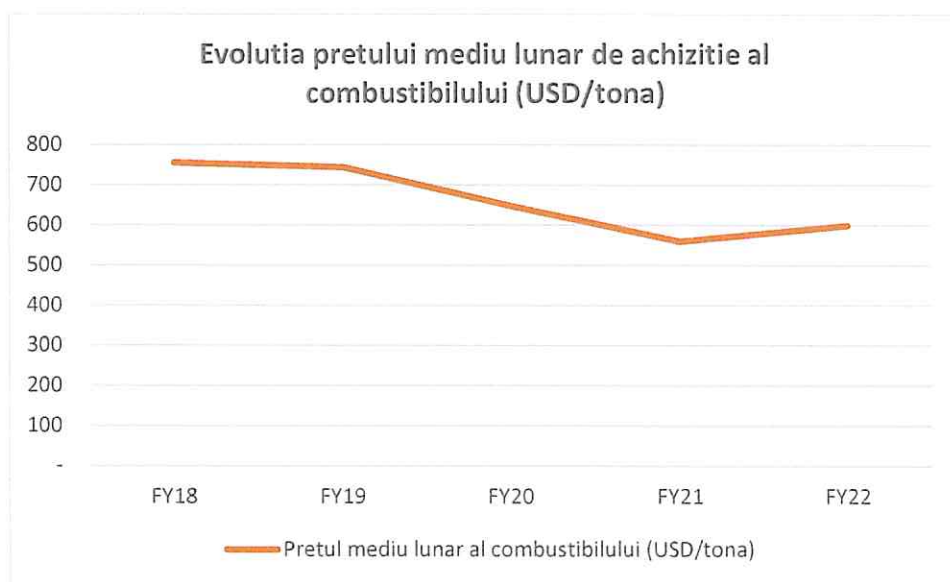
- Operarea cu flota existentă de aeronave aflate în leasing până la finalul contractelor de leasing;
- Operaționalizarea unei flote de 6 aeronave Boeing 737-MAX, în leasing operațional, începând cu luna ianuarie 2021 (deja contractate) ;

- Operaționalizarea unei flote de 5 aeronave Boeing-737-MAX, in leasing operațional, începând cu luna aprilie 2021 (negocieri in curs);
- Returnarea aeronavelor aferente contractelor de leasing care ajung la maturitate (1 in anul 2021 si 2 in anul 2022);

Achitarea sau, după caz, recuperarea garanțiilor contractuale cu privire la contractele de leasing a fost inclusă in cadrul previziunilor fluxurilor de numerar.

c) Costul cu combustibilul

Având in vedere scăderea semnificativă a prețului barilului de petrol la nivel mondial in primul trimestru al anului 2020, dar și previziunile existente la nivel mondial privind evoluția așteptată a prețului, in cadrul planului de afaceri al *Societății* o scădere a prețului mediu de achiziție la 559 USD/tonă in FY21 (față de nivelul mediu de 755 USD/tona in FY21) și o revenire ușoară a acestuia in FY21 la 599 USD/tonă, conform graficului de mai jos:



Sursa: Previziunile financiare ale *Societății*

Consumul de combustibil per aeronavă per BH a fost păstrat constant pe durata previziunilor, la nivelul mediei înregistrate pe FY19-FY20, corelat și cu structura flotei. In cadrul acestuia a fost luata in calcul eficiența crescută a avioanelor noi însă compensată cu dimensiunea mai mare a acestora.

d) Cheltuieli cu manevrarea aeronavelor ("handling & landing")

Previziunile financiare au luat in calcul creșterea costurilor mediu pe zbor cu aproximativ 25% in FY21 față de anii anteriori și o creștere de 3% in FY22 față de FY21, ca urmare a introducerii unor rute noi și a modificării unor frecvențe pentru rutele existente. La acestea vor contribui și modificările apărute in structura flotei de aeronave prin reînnoirea acesteia cu unele de dimensiuni mai mari, reflectându-se astfel într-o creștere a costurilor per operațiune.

e) Cheltuieli cu navigația aeronavelor

In această categorie, sunt incluse in principal costurile cu navigația oferită de entitățile parte a Organizației Europene pentru Siguranța Navigației Aeriene - EUROCONTROL, determinate de traversarea unor teritorii parte a Uniunii Europene in cursul unui zbor.

In această categorie de costuri a fost considerată o creștere medie de aprox. 2-3% pe an determinată de așteptarea privind ajustarea tarifelor EUROCONTROL pentru acoperirea pierderilor suferite pe durata pandemiei, precum și de modificările care apar in structura de rute și frecvențele operate.

f) Cheltuieli cu achiziția de certificate CO2

Necesarul privind achiziția de certificate CO2 este calculat în baza emisiilor de CO2 determinate de consumul de combustibil pentru fiecare zbor, pentru care **BLUE AIR** este obligată să achiziționeze acest tip de certificat.

Numărul de certificate primite gratuit a fost asumat în scădere cu 5% pe an, ca urmare a politicii Uniunii Europene de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

A fost prevăzut un preț mediu de achiziție de 30 EUR/certificat în FY21 și 31,25 EUR/certificat în FY22, ca urmare a așteptării de creștere a prețului pe termen lung.

g) Cheltuieli cu leasing-ul aeronavelor („dry leasing”) și rezerva de mentenanță

În ceea ce privește cheltuielile cu leasing-ul de aeronave, previziunile financiare țin cont de modalitatea de calcul a ratelor de leasing pentru fiecare contract, luând în calcul și

- reînnoirea flotei de aeronave prin recepționarea unui număr de 11 aeronave adiționale începând cu anul 2021;
- returnarea aeronavelor aferente contractelor de leasing ce urmează să expire astfel: 1 contract în anul 2021 și 2 contracte în anul 2022;

În ceea ce privește rezerva de mentenanță ce este achitată proprietarilor aeronavelor, aceasta a fost considerată conform obligațiilor asumate în cadrul contractelor de leasing, raportate la numărul de ore de zbor al aeronavelor în perioadă.

h) Alte Cheltuieli operaționale

- Cheltuieli de personal: cheltuielile salariale au fost previzionate pe baza noii scheme de salarizare implementate la 1 Iulie 2020 în care s-a urmărit creșterea ponderii variabile a salariului mediu pentru personalul navigant, la nivel de zbor și reducerea componentei fixe. Cheltuielile de personal previzionate au luat în calcul și diminuarea numărului de angajați ca urmare a proiectului de redresare operațională, precum și noile politici de remunerare stabilite pentru salariații din cadrul Direcției Operațiuni Zbor și Direcției Tehnice. Proiectul este în curs de implementare și se va finaliza la sfârșitul lunii Octombrie 2020.
Cheltuieli indirecte: exceptând cheltuielile cu asigurarea avioanelor și cheltuielile de mentenanță care se situează la un nivel mai ridicat în anul 2021 datorită majorării flotei de aeronave, restul cheltuielilor prevăd o reducere cu 10% în anul 2021 comparativ cu anul 2020, fiind efectul eforturilor **BLUE AIR** de a optimiza costurile.

i) Cheltuieli financiare

În această categorie au fost luate în calcul cheltuieli anuale cu diferențele de curs valutar rezultate din deprecierea așteptată a EUR în raport cu Dolarul American (în care *Societatea* achiziționează combustibilul), la un quantum de 1.000.000 EUR pe an.

De asemenea, au fost asumate cheltuieli cu dobânzile aferente contractelor de credit la nivelul prevăzut din aceste contracte, acestea fiind raportate la soldul lunar al expunerilor.

j) Impozit pe profit

Cu toate că începând din anul 2021 *Societatea* va înregistra un profit net contabil, nu a fost prevăzut impozit pe profit de plată ca urmare a faptului că *Societatea* înregistrează o pierdere fiscală raportată la 31 Martie - 30 Septembrie 2020 de 160.509.247 LEI.

4.3.2.3. Ipoteze principale legate de fluxurile de numerar

a) Încasări din operațiuni curente

Încasările au fost calculate ținând cont de următoarele elemente:

- **Zboruri de linie:** valoarea biletelor (tarif de baza, taxe pasageri si auxiliare) este plătită integral în avans de către pasageri (bazat pe comportamentul istoric de achiziție a biletelor), iar o parte din suma plătită este reținută de către procesatorul plăților și eliberată ulterior către **BLUE AIR** la un anumit număr de zile după încasare. Procentul reținut și durata reținerii sumelor diferă de la procesator la procesator. Taxa pasageri este plătită de către pasageri la achiziția biletului și este plătită către aeroport la data zborului și diminuează încasarea netă pentru zborul de linie.
- **Zboruri pentru transportul de marfa și charter:** se încasează 50% înainte de zbor și restul după efectuarea zborului.
- **Alte venituri:** încasarea se face după prestarea serviciului

b) Plăți aferente datoriei noi generate:

- **Combustibil:** se plătește în avans;
- **CO2:** strategia **BLUE AIR** este de a cumpăra trimestrial certificate CO2 pentru a împărți riscul privind fluctuațiile mari de preț ce pot apărea pe parcursul unui an și pentru a se evita achiziția întregii cantități în luna aprilie a fiecărui an – termenul de conformare pentru toți emitenții de gaze cu efect de seră, prețul având o tendință crescătoare;
- **Furnizori:** s-a calculat un termen de plată mediu din contractele pe fiecare categorie de furnizori, termenele fiind cuprinse în general între 30-45 de zile;
- **Salarii:** plata salariilor se realizează în 2 tranșe: prima la sfârșitul lunii pentru care se plătește salariul și tranșa a doua la jumătatea lunii următoare;

c) Finanțări noi:

Premisa principală a ofertei de concordat preventiv este determinată de obținerea ajutorului de stat prin contractarea și încasarea unui împrumut garantat de stat în luna August 2020, în valoare de 62.130.000 EUR (echivalent 300.775.000 LEI) conform Memorandumului aprobat de către Guvernul României în 23 Aprilie 2020, privind acordarea unui ajutor de stat pentru companiile Tarom și **BLUE AIR**, în condițiile în care acesta a fost prezentat în cadrul secțiunii 4.4.3.1 din prezentul raport. Durata de rambursare a împrumutului a fost considerată 6 ani, inclusiv o perioadă de gratie de 12 luni de la data încasării. A fost considerată o dobândă de 3.25% pe an, un comision de acordare de 0.1% și un comision aferent garanției de stat de 1.6%.

Având în vedere faptul că, chiar și cu încasarea ajutorului de stat menționat mai sus, dar fără o finanțare suplimentară, fluxurile de numerar ale societății (în condițiile rambursărilor asumate către creditorii) generează un deficit cumulat maxim de aproximativ 55.000.000 EUR pe durata FY21 și FY22, devine evident faptul că este necesară capitalizarea *Societății* pe perioada procedurii de concordat în această perioadă.

Astfel, au fost asumate prin oferta de concordat implementarea unor injecții de capital pe perioada procedurii de concordat astfel:

- O injecție de capital (equity) în sumă de 15.000.000 EUR, în luna Decembrie 2020;
- O finanțare fie sub formă de capital (equity) sau datorie (debt) în sumă de 5.000.000 EUR în luna Martie 2021;

- O finanțare fie sub formă de capital (equity) sau datorie/obligațiuni (debt) în sumă de 30.000.000 EUR în luna Octombrie 2021;

Detalii cu privire la strategia de finanțare a *Societății* și demersurile ce urmează a fi implementate sunt prezentate în cadrul secțiunii 4.4.3.2.

d) Rambursarea finanțărilor existente:

Rambursarea finanțărilor existente a fost considerată în conformitate cu propunerile realizate către creditorii în cadrul secțiunii 4.3.3 din prezenta ofertă.

e) Încasări din garanții leasing:

Au fost luate în considerare încasarea garanțiilor achitate către finanțatorii de leasing la finalul contractelor de leasing.

f) Plăți din garanții leasing:

La această categorie s-a avut în vedere plata garanțiilor aferente contractelor de leasing ce urmează a fi semnate pentru asigurarea flotei necesare realizării volumelor de zbor previzionate în modelul financiar. Pentru estimarea cuantumului acestora a fost luată în calcul experiența aferentă contractelor existente de leasing precum și practica de piață.

4.3.4 Determinarea capacității de rambursare a datoriilor

Așa cum rezultă din proiecțiile financiare prezentate la secțiunile anterioare și în Anexele nr. 7 și nr. 8, pentru a putea determina nivelul și modalitatea de plată a creanțelor aferente creditorilor concordatari, au fost considerate într-o primă fază fluxurile de numerar generate de activitatea operațională a *Societății* pentru FY21 și FY22 precum și încasarea ajutorului de stat, iar excedentul rămas este pus la dispoziția creditorilor concordatari, pe baza unui tratament detaliat în cadrul secțiunii 4.3.4.

Astfel, capacitatea de rambursare a datoriilor pe durata FY21 și FY22 este determinată prin considerarea următoarelor elemente specifice activității:

- **Încasări totale aferente veniturilor operaționale** în sumă de 769.713.000 EUR;
- **Plăți aferente cheltuielilor operaționale** în sumă de 729.412.000 EUR;
- **Încasarea ajutorului de stat** în sumă de 300.775.000 lei (aprox. 62.130.000 EUR), precum și serviciul datoriei aferent acestuia pentru perioada aferentă, rezultând o sumă netă de 47.545.000 EUR;
- **Fluxurile de numerar aferent investițiilor** (încasări și plăți aferente garanțiilor constituite) în sumă netă de 4.491.000 EUR.

Din suma rezultată ca fiind rămasă la dispoziție de 92.337.000 EUR, față de datoriile existente față de creditorii conform listei creditorilor, în sumă de aproximativ 186.275.000 EUR (excluzând datoriile pe termen lung aferente leasing-urilor), se poate concluziona că acestea nu pot fi acoperite în integralitate pe durata perioadei de concordat doar din aceste surse.

Prin urmare, rezultă atât nevoia restructurării datoriilor prin eşalonare și/sau reduceri de datorie, iar în unele cazuri pe o perioadă care să depășească perioada concordatului preventiv precum și injectia de capital într-o modalitate în care să aibă în vedere:

- i) Continuarea activității și restabilirea viabilității *Societății*;
- ii) Posibilitatea reală de implementare a unui concordat preventiv, atât prin asigurarea unui tratament echitabil creditorilor care să permită aprobarea acestuia precum și a identificării unui investitor dispus să contribuie la finanțarea procedurii de concordat;

4.3.5 Propuneri către creditorii concordatari

Așa cum este menționat mai în detaliu în secțiunea 4.4.3.1, conform *Memorandumului aprobat de Guvernul României în data de 23.04.2020*, a fost luată decizia acordării unui ajutor de stat, în anul 2020, către societatea Blue Air Aviation SA (împreună cu Compania Națională de Transporturi Aeriene Române – TAROM SA) pentru "*compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19 și cauzate direct de această pandemie, în baza art. 107, alin.(2), lit.b) și alin. (3) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene*", măsura propusă încadrându-se în politicile economico-bugetare și financiare ale statului român și fiind în concordanță cu legislația națională și europeană privind ajutorul de stat.

Conform aceluiași memorandum ajutorul de stat care va fi acordat BLUE AIR va fi în cuantum total de 300.775.000 LEI (aprox. 62.130.000 EUR), suma estimată la acel moment pentru acoperirea pierderilor generate de pandemie și cauzate direct de aceasta pentru perioada Martie – Decembrie 2020.

Proiectul de act normativ „*ORDONANȚA de urgență privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale "Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM" S.A., respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19*” a fost publicat pe pagina de web a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și a fost adoptat în cadrul ședinței Guvernului României din 31 iulie 2020 potrivit comunicării oficiale, urmând a fi aprobat și publicat în Monitorul Oficial¹⁷ și este prezentat în cadrul **Anexei nr. 16**.

Principala premisă a continuității activității în cadrul procedurii de concordat este reprezentată de încasarea ajutorului de stat într-un interval foarte scurt de timp, ulterior emiterii unui act normativ în acest sens. Toate propunerile către creditorii sunt condiționate de încasarea ajutorului de stat.

De asemenea, oferta de concordat se bazează pe efortul consensual al creditorilor pentru a permite continuarea activității *Societății* (bazată pe recuperarea graduală a industriei aviatice după efectele generate de pandemie) în vederea generării unor resurse financiare pe durata perioadei de concordat (dar și pe termen lung) care să permită rambursarea într-o proporție semnificativ mai mare a creanțelor față de un scenariu ipotetic de faliment.

Determinarea condițiilor și tratamentului propus creditorilor a avut în vedere următoarele elemente:

- i) capacitatea afacerii de a genera lichidități pentru perioada aferentă concordatului preventiv ("*CFADS*") și de restabilire a viabilității economice;
- ii) natura și nivelul de senioritate al datoriilor;
- iii) importanța creditorilor pentru posibilitatea continuării activității pe durata procedurii de concordat;

¹⁷<https://gov.ro/ro/media/comunicate/informatie-de-presa-privind-proiectele-de-acte-normative-adoptate-in-cadrul-edintei-guvernului-romaniei-din-31-iulie-2020&page=1>

- iv) Principiile general acceptate în domeniul restructurării financiare¹⁸, bazate pe filosofia "London Approach"¹⁹.

Astfel, următorul tratament este propus creditorilor, în funcție de categoria creditorilor din care fac parte:

1. Creditori – societăți/furnizori de leasing

- a. Creditori – societăți/ furnizori de leasing – Datorii curente aferente contractelor de leasing

Datoriile aferente contractelor de leasing, vor fi achitate, pe perioada de concordat preventiv, conform scadențelor rezultate din contractele încheiate în prezent cu societățile de leasing.

- b. Creditori - societăți/ furnizori de leasing (porțiune restanta)

În urma negocierilor începute deja cu societățile de leasing până la data prezentei oferte precum și în baza acordurilor încheiate deja cu o parte dintre acestea, aceste datorii se propun a fi eşalonate în rate lunare egale pe durata rămasă a fiecărui contract de leasing în parte, aplicând același principiu pentru toți creditorii din această categorie pentru care există un contract de leasing valabil.

În situația creditorilor unde contractul de leasing fie a expirat fie este încetat la data omologării ofertei de concordat, sumele aferente vor achitate integral în 6 rate egale, începând cu luna 19 a perioadei de concordat.

2. Creditori instituționali

Având în vedere faptul că obținerea ajutorului de stat este principala premisă a ofertei de concordat, este necesară eliberarea unor garanții pentru asigurarea contragarantiei oferite în raport de garanția de stat. Față de condițiile așteptate de către *Societate* pentru accesarea garanției de stat, în oferta de concordat este prevăzută :

- Achitarea integrală, în luna obținerii ajutorului de stat (asumată pentru luna August 2020) a soldului rămas aferent obligațiunilor emise de către **BLUE AIR**, conform prospectului privind emisiunea de obligațiuni corporative BLUE AIR AVIATION SA, autentificat prin Încheierea de Autentificare nr. 2046/16.12.2019, precum și a actelor adiționale subsecvente;
- Rambursarea integrală, în luna obținerii ajutorului de stat (asumată pentru luna august 2020) a creditului punte acordat de EximBank în baza contractului nr. 7-CST-DFGANCS din data de 29.04.2020 în cuantum de 30.300.000 LEI, cu scadență în data de 28.07.2020 pentru achiziționarea certificatelor CO2 (acest credit este contractat și utilizat ulterior DR);

¹⁸ "Statement of Principles for a Global Approach to Multi-Creditor Workouts II" – INSOL International (<https://www.insol.org/files/Publications/StatementOfPrinciples/Statement%20of%20Principles%20II%2018%20April%202017%20BML.pdf>)

¹⁹ "London Approach" – set de principii cheie pentru restructurarea datoriilor concepute inițial de Bank of England în anii 1970, pe durata perioadei de recesiune a Marii Britanii. Această filosofie a fost ulterior preluată în diferite variațiuni la nivel mondial, fiind bazate pe ipoteza că o cooperare între creditori și debitor va preveni pierderi și mai mari pentru ambele categorii și, în cele din urmă minimizarea pierderilor la nivelul întregii economii. Astfel s-a considerat de dorit evitarea lichidărilor nenecesare ale companiilor viabile, sau potențial viabile.

În ceea ce privește creditul obținut de la Citibank, acesta va fi achitat începând cu Luna 13 a perioadei de concordat, în 6 rate egale, cu acordarea unei perioade de 12 luni de grație asupra principalului.

Prin oferta de concordat nu sunt prevăzute modificări ale nivelului datoriilor precum și a dobânzilor aferente contractelor acestor finanțatori. Dobânzile vor fi achitate lunar, la finalul fiecărei luni, raportate la soldul existent, începând cu luna 1 a perioadei de concordat.

3. Alii finantatori

În legătură cu creditele aferente acestei, respectiv creditele acordate de către Zeitfracht GmbH & Co. KG și Total Asset Management SRL acestea vor fi achitate eşalonat, în 6 rate lunare egale, începând cu luna 13 a perioadei de concordat, cu acordarea unei perioade de 12 (douăsprezece) luni de grație asupra principalului.

Prin oferta de concordat nu sunt prevăzute modificări ale nivelului datoriilor precum și a dobânzilor aferente contractelor acestor finanțatori. Dobânzile vor fi achitate lunar, la finalul fiecărei luni, raportate la soldul existent, începând cu luna 1 a perioadei de concordat.

În ceea ce privește creditul acordat de persoanele fizice Constantinescu Tudor și Luciana Păunescu, acesta a fost deja rambursat, conform ultimelor scadențe contractuale, până la data prezentei oferte.

4. Creditori comerciali (furnizori)

Având în vedere necesitatea gestionării eficiente a procedurii de concordat dar și a procesului de negociere prevăzut de Lege în condițiile existenței unui număr de peste 870 creditori comerciali, aceștia au fost clasificați în mai multe categorii, fiecare categorie având un tratament diferit prin oferta de concordat. În cadrul aceleiași categorii toți furnizorii vor avea un tratament egal.

- capacitatea de plată a *Societății* pe durata procedurii de concordat;
- importanța diferită a furnizorilor pentru continuarea activității *Societății*;
- gestiunea eficientă a portofoliului de creditori și concentrarea în perioada negocierilor pe creditorii critici;
- existența unor bilete la ordin ca instrument de plată a datoriilor.

În funcție de categoria din care fac parte, acestora se va aplica un **tratament diferențiat**, cu grade de realizare a creanțelor **între 25% și 100%**.

Astfel, au fost identificate următoarele categorii și tratamente ale creanțelor pe durata procedurii de concordat:

Categorie	Creanța achitată pe parcursul perioadei de concordat	Tratament
N (sume mai mici de 5.000 EUR la data omologării concordatului preventiv) (Secțiunea 4.3.5.3)	100%	Achitate integral până la data omologării concordatului preventiv
0 (furnizori critici)	100%	3 transe lunare egale, începând cu Luna 1 a perioadei de concordat
1	75%	9 transe lunare egale, începând cu Luna 10 a perioadei de concordat
2	50%	9 transe lunare egale, începând cu Luna 13 a perioadei de concordat
3	25%	9 transe lunare egale, începând cu Luna 13 a perioadei de concordat

Criteriile de mai sus sunt cele care sunt luate in considerare calendarul de plată al furnizorilor pe perioada de concordat (**Anexa 15**).

5. Creditori bugetari

a. Creanțe acceptate și recunoscute in evidențele contabile

Creanțele bugetare vor avea următorul tratament prin oferta de concordat:

- Achitarea integrală a creanțelor deja eşalonate printr-un act administrativ, conform scadențelor rezultate din acesta;
- Achitarea integrală a creanțelor bugetare la cea mai apropiată scadență dintre finalul lunii următoare celei in care va surveni încasarea ajutorului de stat și prima lună de concordat;

Societatea intenționează să depună demersurile pentru deschiderea unei proceduri secundare de concordat pentru sucursala aflată in Italia. Astfel, in funcție de modalitatea in care acestea vor putea fi tratate in conformitate cu legislația specifică acestei țări, sumele propuse aferente creditorilor din această țară vor putea suferi modificări in cadrul ofertei de concordat finale.

b. Sume contestate și neînregistrate in evidentele contabile

Având în vedere că *Societatea* a contestat anumite sume in relație cu autoritățile fiscale din România, iar o parte dintre acestea sunt incluse in deciziile de eşalonare a unei game mai largi de datorii, acestea vor fi considerate creanțe contestate in sensul art. 23, alin. (6) din legea nr. 85/2014, având următorul tratament

- In situația in care acestea sunt incluse in decizii de eşalonare emise de către autoritățile fiscale, împreună cu alte creanțe bugetare necontestate, acestea vor fi achitate cu titlu provizoriu cu scopul menținerii valabilității eşalonării, acolo unde aceasta s-ar putea anula in situația in care nu ar fi achitate. Cu toate acestea, dacă, in urma soluționării contestațiilor/acțiunilor in instanță va exista o soluție definitivă privind anularea totală sau parțială a acestora, *Societatea* va depune demersuri de recuperare a acestor sume;
- In toate celelalte situații existente, acestea nu vor fi achitate pe durata procedurii de concordat, până la soluționarea contestației printr-o decizie definitivă a instituției in competența căruia se află soluționarea contestației;

6. Clienți creditori

Tratamentul aferent acestei categorii, reprezentata de sume achitate in contul biletelor de avion si servicii auxiliare achiziționate, nu va fi afectat de procedura de concordat preventiv. Acestea se vor achita conform politicii comerciale a *Societății*, precum și a termenilor și condițiilor existente la achiziția biletelor, in funcție de exprimarea dorințelor clienților in ceea ce privește rambursarea sumelor sau utilizarea portofoliului electronic („eWallet”), așa cum este descris in secțiunea 4.3.5.1. din prezenta ofertă.

7. Creditori salariați

Salariile restante in sold aferente personalului Blue Air vor fi achitate integral in cadrul lunii in care se va obține încasarea ajutorului de stat.

8. Creditori din grupul BLUE AIR

Așa cum este precizat in cadrul secțiunii 3.1 din ofertă, creditorul a exprimat deja renunțarea la această creanță.

9. Alți creditori

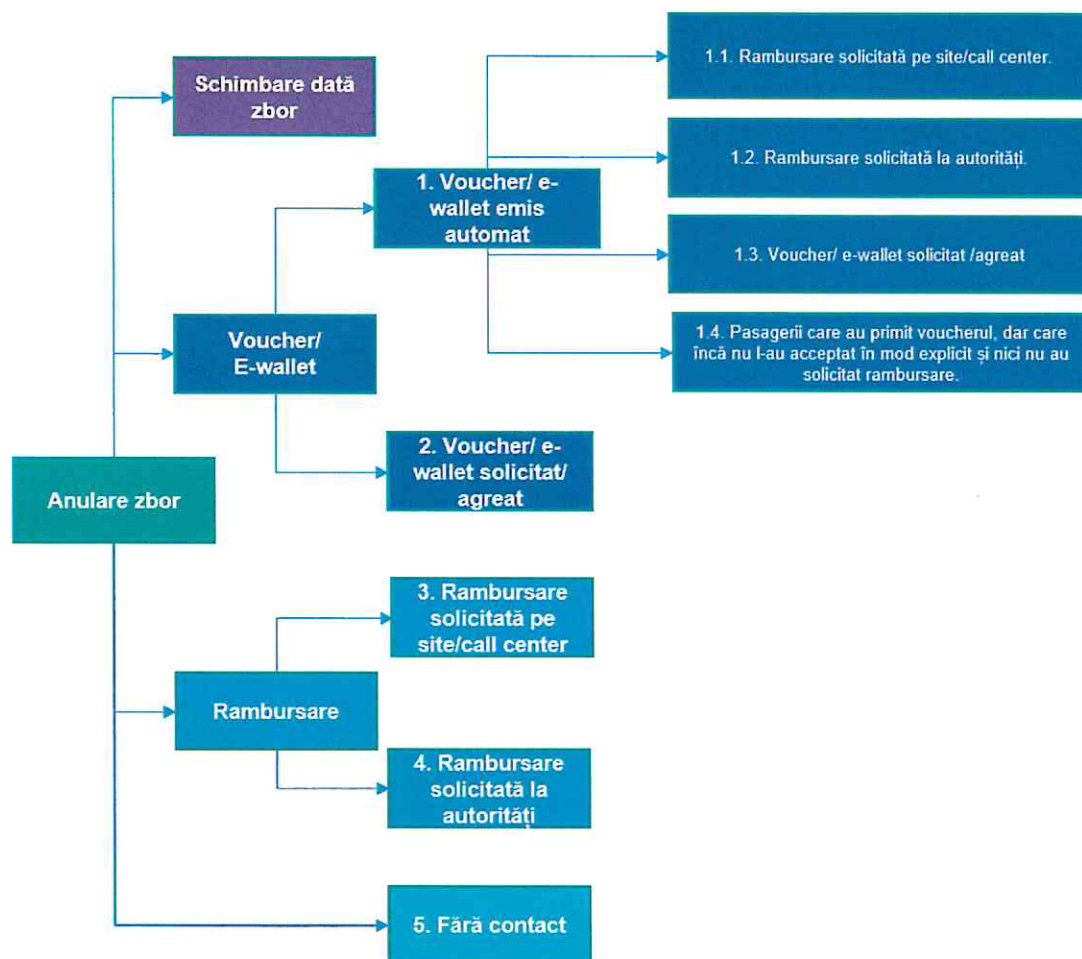
În această categorie sunt incluși creditori prin prisma garanțiilor financiare achitate către *Societate* din perspectiva derulării relațiilor comerciale cu aceștia. Aceste garanții se vor rambursa într-un termen de 30 de zile în măsura în care relațiile comerciale cu aceștia vor suferi modificări ori vor fi încheiate.

Programul de plată al creanțelor (în principal raportate la DR) este detaliat în cadrul Anexelor 12-15 la prezenta ofertă de concordat.

4.3.6 Creditori neafecțați de prezenta ofertă de concordat

4.3.6.1 Tratamentele pasagerilor ale căror zboruri au fost anulate

În urma restricțiilor impuse de autoritățile statelor în care operează **BLUE AIR**, ca urmare a măsurilor de limitare a răspândirii noului coronavirus, începând cu luna Martie 2020 au fost sistate gradual majoritatea curselor operate de *Societate*. Ca urmare, un număr mare de pasageri au solicitat sau urmează să solicite rambursarea contravalorii biletelor sau alte soluții de compensare pentru zborurile anulate. Reprezentarea grafică a procedurii curente de compensare a pasagerilor pentru zborurile anulate este prezentată în figura de mai jos:



Sursa: Procedura de lucru a BLUE AIR în cazul zborurilor anulate

În cazul anulării zborurilor, politica companiei stipulează că pasagerii afectați pot beneficia de 3 opțiuni:

- schimbarea datei de zbor fără costuri suplimentare;
- acceptarea unui voucher (din iulie 2020 s-a transformat în sold e-wallet, valabil 24 luni) pentru contravaloarea biletului, care poate fi folosit pentru achiziționarea de bilete, produse sau servicii de pe site-ul **BLUE AIR**;
- solicitarea rambursării contravalorii biletului achiziționat.

În perioada martie – aprilie 2020, din cauza volumului fără precedent de zboruri anulate și respectiv de solicitări de compensare ale pasagerilor, *Societatea* a oferit în mod automat vouchere (transformate în sold **BLUE AIR** Wallet din iulie 2020) tuturor pasagerilor ale căror zboruri au fost anulate în această perioadă (**categorია 1** din figura de mai sus). Pasagerii care au primit vouchere în mod automat, au opțiunea să solicite rambursarea totală a sumelor plătite fie prin intermediul site-ului /call center-ului **BLUE AIR** (*subcategoria 1.1*) sau apelând la autorități (*subcategoria 1.2*). Celelalte două subcategorii sunt pasagerii care au acceptat în mod explicit voucherele acordate în mod automat (*subcategoria 1.3*) și cei care nu au acceptat în mod explicit voucherele, dar nici nu au solicitat rambursări pentru zborurile anulate (*subcategoria 1.4*). Pasagerii din ultima subcategorie au în continuare opțiunea solicitării rambursării.

Începând cu luna Mai 2020, *Societatea* a oferit posibilitatea clienților afectați de anularea zborurilor să aleagă conform preferințelor modalitatea în care vor să fie compensați. Astfel, pasagerii au avut opțiunea să solicite vouchere/sold e-wallet (**categorია 2**), să solicite rambursarea contravalorii biletelor, contactând direct **BLUE AIR** (**categorია 3**), sau prin intermediul autorității ANPC (**categorია 4**). Există o categorie de pasageri pe care *Societatea* nu a reușit încă să-i contacteze pentru a-și exprima opțiunea (**categorია 5**). Acești pasageri au în continuare posibilitatea să solicite rambursare sau voucher/sold e-wallet.

Astfel, pasagerii care au ales să fie compensați cu voucher/sold e-wallet (**categorია 2**, **subcategoria 1.3** și temporar **subcategoria 1.4**) au un termen de 24 luni de la data acordării pentru a-l folosi. De asemenea, în termen de 30 zile de la data primirii ajutorului de stat, care se estimează că va fi acordat în luna august 2020, pasagerii din aceste categorii vor avea opțiunea să solicite rambursarea sumelor direct din portofelul lor electronic Blue Air (e-wallet).

Pentru pasagerii care au solicitat deja o rambursare, fie contactând direct **BLUE AIR** sau prin intermediul autorităților (**subcategoria 1.1**, **1.2** și **categoriile 3 și 4**), procesarea plăților poate dura mai mult de 10 săptămâni din cauza volumului mare de cereri.

În vederea respectării cerințelor privind măsurile adoptate de Comunitatea europeană în domeniul transporturilor aerian și pentru asigurarea unei protecții a pasagerilor și a cerințelor privind protecția consumatorilor, *Societatea* a solicitat un ajutor de stat din care vor fi plătiți cu prioritate pasagerii din lista de așteptare pentru rambursare precum și cei care își vor exprima ulterior această intenție.

În cadrul procedurii de concordat, odată ce *Societatea* va primi ajutorul de stat menționat la Secțiunea 4.4.7.1 din prezentul document, atât pentru pasagerii care au solicitat cât și pentru pasagerii care vor urma etapele necesare pentru a solicita rambursarea sumelor pentru biletele achitate și ale căror zboruri au fost anulate din cauza pandemiei, *Societatea* va rambursa sumele de bani achitate astfel:

- pentru pasagerii care au solicitat deja rambursarea sumelor – în termen de 30 zile lucrătoare de la data primirii ajutorului de stat,
- pentru pasagerii care nu au solicitat rambursarea sumelor - în maxim 30 de zile de la data înregistrării cererii de rambursare prin intermediul website-ului **BLUE AIR**, prin contul individual al fiecărui pasager ce a fost deja creat, dar nu mai devreme de 15 zile lucrătoare de la data primirii ajutorului de stat.

Pasagerii care sunt de acord cu transferul sumelor achitate în cadrul portofelului electronic (e-Wallet) din cadrul website-ului **BLUE AIR**, vor putea folosi sumele existente în portofelul electronic pentru achiziționarea de bilete viitoare în funcție de necesități, în limita perioadei de 24 (douăzeci și patru) luni de valabilitate a acestora.

4.3.6.2 *Creditori comerciali (furnizori) având creanțe sub 5.000 EUR*

Pentru gestionarea eficientă a procedurii de concordat în condițiile existenței a peste 870 de creditori comerciali, creditorii având o creanță mai mică de 5.000 EUR la data omologării concordatului preventiv, vor fi îndestulați în luna imediat următoare omologării concordatului preventiv (Luna 1 de concordat). Astfel sunt estimați aproximativ 580 de creditori cu creanțe însumând aproximativ 523.000 EUR la DR.

Aceștia vor fi considerați creditori neafecțați de procedura de concordat.

4.4 Planul de redresare

Planul de redresare pentru perioada de concordat prin care compania își propune să redevină viabilă până la finalul procedurii de concordat conține următoarele elemente detaliate în continuare.

4.4.1 **Continuarea măsurilor conform planului de acțiuni adoptat de companie pentru reducerea pierderilor generate de pandemia generată de noul coronavirus SARS-CoV-2**

Ca punct central al planului de redresare, *Societatea* vizează continuarea implementării măsurilor de restructurare deja luate și/sau implementate începând cu anul 2019 și ulterior apariției pandemiei cu noul coronavirus SARS-CoV-2, măsuri detaliate la punctul 4.2.2 din prezentul document. Aceste măsuri vizează două planuri, și anume:

- 1) Planul de acțiuni adoptat de companie pentru reducerea pierderilor generate de pandemia generată de noul coronavirus SARS-CoV-2 (măsuri detaliate la punctul 4.2.2.3), incluzând:
 - i) Demersuri pentru obținerea ajutorului de stat;
 - ii) Demersuri operaționale pentru reducerea efectelor generate de pandemie;
 - iii) Demersuri pentru obținerea altor finanțări;
 - iv) Demersuri pentru eşalonarea unor datorii (aceasta măsură va fi coroborată și cu propunerile făcute către creditori prin oferta de concordat)
- 2) Adaptarea strategiei Societății la schimbările apărute asupra industriei aviatice după apariția pandemiei (măsuri detaliate la punctul 4.2.2.4), incluzând:
 - i) Revizuirea strategiei comerciale – post-COVID -19 și restructurarea bazelor operaționale și a rutelor)
 - ii) Reorganizarea conducerii
 - iii) Reorganizarea structurii funcționale și restructurarea personalului

În plus, pe durata perioadei de concordat preventiv, *Societatea* vizează implementarea următoarelor măsuri ale ofertei de concordat:

4.4.2 **Reorganizarea structurii funcționale. Transferul unor activități în scopul asigurării unor surselor de finanțare dedicate**

4.4.2.1 *Transferul activității de întreținere și mentenanță precum și activitatea de training tehnic*
În prezent, activitatea de întreținere și mentenanță și asistență tehnică pentru aeronavele **BLUE AIR** se desfășoară în cadrul organizației, prin intermediul Diviziei Operațiuni Tehnice, care deține acreditările specifice acestei activități, cu excepția lucrărilor de complexitate ridicată, de anvergură, care se desfășoară în centrele de service Boeing.

Având în vedere strategia *Societății* de a optimiza structura de grup, exprimată inclusiv prin decizia CA nr. 43/04.06.2020, este vizat transferul acestei activități către o entitate nou creată, parte din grupul AIRLINE INVEST S.A.

Conducerea *Societății* consideră că transferul activității va aduce beneficii **BLUE AIR** din următoarele considerente:

- Creșterea abordării comerciale pe care această activitate ar putea să o aibă pe viitor, capitalizând asupra oportunităților de a oferi aceste servicii către terți într-o proporție mai ridicată;
- Posibilitatea obținerii unor finanțări dedicate doar pentru această activitate, în baza activelor dedicate ce ar putea exista în patrimoniul noii entități, finanțări imposibil de accesat ca divizie/ departament în cadrul **BLUE AIR**;
- Un control sporit asupra cheltuielilor și o concentrare mai bună pe sporirea veniturilor în această activitate autonomă;
- Reducerea complexității organizatorice a **BLUE AIR** și eficientizarea activității de zboruri regulate low-cost, activitatea de baza.

Lista preliminară a elementelor ce urmează a fi transferate constă în:

- Echipamente specifice privind activitatea de întreținere și mentenanță;
- Obiecte de inventar utilizate în această activitate
- Stocuri (piese de schimb, consumabile, scule generale, etc.)
- Contracte comerciale cu terți privind activitatea de mentenanță (atât cele în care societatea are calitatea de prestator cât și beneficiar)
- Salariații implicați în această activitate (aprox. 150 salariați)

Pentru transferul acestei activități pe parcursul procedurii de concordat urmează a fi realizați următorii pași ce vor fi comunicați creditorilor în oferta de concordat finală:

- definitivarea listei activelor și pasivelor ce urmează a fi transferate, inclusiv contractele comerciale, personal;
- evaluarea activelor ce urmează a fi transferate și determinarea fie a datoriilor ce urmează a fi preluate pe noua entitate fie a remunerației pe care **BLUE AIR** ar trebui să o primească în contrapartidă;
- determinarea modalității de plată a creditorilor ale căror creanțe vor fi afectate de această tranzacție pe parcursul procedurii de concordat astfel încât să fie asigurat un tratament corect și echitabil pentru aceștia;
- definirea calendarului de pași procedurali/legali ce urmează a fi implementați;

Societatea nou creată (Blue Air Tehnic S.R.L.) va continua să presteze aceeași activitate către **BLUE AIR**, la un preț determinat de cost plus o marjă de 3-5%, cu rezerva analizei acestui preț de transfer la nivelul pieței, în urma elaborării dosarului prețurilor de transfer conform prevederilor legale în materie fiscală.

Planul de afaceri al companiei pe perioada 2021-2025 este prezentat mai jos:

CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE PREVIZIONAT

-Sume in mii EUR	Previzionat	Previzionat	Previzionat	Previzionat	Previzionat
	FY21	FY22	FY23	FY24	FY25
	An 1	An 2	An 2	An 2	An 2
VENITURI					
Venituri servicii reparații BAA	10,290	10,522	10,764	11,023	11,283
Venituri servicii reparații terți	4,500	5,200	6,600	7,200	7,900
Total venituri	14,790	15,722	17,364	18,223	19,183

COSTURI DIRECTE

Mentenanță piese de schimb	(6,660)	(6,860)	(7,066)	(7,278)	(7,496)
Mentenanță contractori	(2,000)	(2,700)	(4,100)	(4,700)	(5,400)
Cost transport	(396)	(396)	(396)	(396)	(396)
Total costuri directe	(9,056)	(9,956)	(11,562)	(12,374)	(13,292)

COSTURI INDIRECTE

Salarii - costuri fixe	(4,357)	(4,402)	(4,452)	(4,510)	(4,562)
Training	(84)	(84)	(84)	(84)	(84)
Chirii si utilități	(743)	(750)	(758)	(765)	(773)
IT & Telecomunicatii	(60)	(60)	(60)	(60)	(60)
Consumabile & Protocol	(23)	(23)	(23)	(23)	(23)
Onorarii avocați si consultanți	(100)	(90)	(80)	(85)	(85)
Penalități si costuri asociate	(121)	(121)	(121)	(121)	(121)
Total costuri indirecte	(5,488)	(5,530)	(5,578)	(5,648)	(5,708)

EBITDA	246	236	224	201	183
EBITDA (%)	2%	2%	1%	1%	1%

Sursa: Planul de afaceri furnizat de către conducerea Companiei

Finanțarea la acest nivel a activității societății nou create va fi asigurată de din surse proprii. Fondurile suplimentare pentru investițiile care sa asigure dezvoltarea activității se vor face prin accesarea programelor de finanțare din fonduri europene aprobate de Guvernul României in scopul redresării economice.

Această măsură a fost deja aprobată la nivel de principiu in cadrul Consiliului de Administrație al Societății, iar implementarea acestei acesteia este prevăzută a fi finalizată până la finalul lunii Decembrie 2020, in condițiile descrise mai sus.

4.4.2.2 Transferul activitatilor de cargo, ACMI si chartere

O altă măsură a planului de redresare ar putea viza activitățile sporadice de transport mărfuri (cargo) și/sau activitățile sezoniere de charter către o entitate nou creată, aflată in controlul AIRLINE INVEST S.A. care sa aibă ca obiective:

- transformarea activității de transport cargo desfasurata pana acum ad-hoc si fara a fi profitabila intr-o activitate permanenta desfășurată cu flota dedicata si nu doar in limita capacității de transport mărfuri ramase disponibile in zborurile regulate de pasageri,
- schimbarea strategiei privind contractarea si derularea contractelor de charter cu asigurarea unei grad mai ridicat de utilizare a aeronavelor pe tot parcursul anului

Societatea mama AIRLINE INVEST S.A. va fi responsabilă pentru dezvoltarea unui plan de afaceri dedicat si pentru si gasirea surselor de finantare necesare, preluand in administrare, pe masura operationalizarii, flota de aeronave clasice a companiei, inclusiv cheltuielile cu intretinerea si mentenanta acesteia - in timp ce **BLUE AIR** va ramane sa opereze activitatea de zboruri regulate de pasageri cu o flota de noua generatie, eficienta si cu cheltuieli de intretinere mai reduse.

AIRLINE INVEST S.A. este in curs de a întocmi planul de afaceri al acestei activități, iar in funcție de acesta urmeaza ca managementul **BLUE AIR** să aprecieze asupra oportunității acestei măsuri - din prisma beneficiilor atât pentru **BLUE AIR** cât și față de creditorii acesteia in cadrul perioadei de concordat preventiv.

Pentru transferul acestei activități pe parcursul procedurii de concordat urmează a fi realizați următorii pași ce vor fi comunicați creditorilor în oferta de concordat finală:

- întocmirea planului de afaceri al noii entități, din care să reiasă oportunitatea acestei măsuri precum și beneficiile pentru **BLUE AIR** și față de creditorii acesteia;
- definirea listei activelor și pasivelor ce urmează a fi transferate, inclusiv contractele comerciale, personal;
- evaluarea activelor ce urmează a fi transferate și determinarea fie a datoriilor ce urmează a fi preluate pe noua entitate fie a remunerației pe care **BLUE AIR** ar trebui să o primească în contrapartidă;
- determinarea modalității de plată a creditorilor ale căror creanțe vor fi afectate de această tranzacție pe parcursul procedurii de concordat astfel încât să fie asigurat un tratament corect și echitabil pentru aceștia;
- definirea calendarului de pași procedurali/legali ce urmează a fi implementați;

Prin urmare, transferul acestei activități este supus analizei de oportunitate iar rezultatele acesteia vor fi incluse în cadrul ofertei de concordat finale.

4.4.2.3 Transferul activității de servicii IT

La data depunerii prezentei oferte, *Societatea* se afla în proces de transfer al activităților IT și al furnizorilor specifici către societatea mama Airline Invest SA cu scopul de a crea un centru de competență care să obțină sinergiile operaționale și optimizările de costuri aferente prestării acestor activități în mod centralizat pentru toate entitățile din cadrul grupului.

4.4.2.4 Actualizarea guvernantei corporative

La data depunerii prezentei oferte, *Societatea* a suspendat demersurile de actualizare a sistemului de guvernanta corporativa prin transformarea Consiliului Consultativ în Consiliu de Supraveghere și trecerea de la un sistem de management unitar la un sistem dual până la începutul anului financiar 2021 până la clarificarea mandatului reprezentantului/ reprezentanților Guvernului României în structurile de conducere ale BLUE AIR, conform prevederilor „**Ordonanței de urgență privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale „Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” S.A., respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19**” avizată în ședința de Guvern din data de 31 iulie 2020, care prevede nominalizarea unui reprezentant al Guvernului în Consiliul de Administrație al **BLUE AIR**, acest demers a fost suspendat temporar până la clarificarea mandatului acestui reprezentant.

4.4.3 Asigurarea finanțării activității viitoare

4.4.3.1 Implementarea ajutorului de stat aprobat de Guvernul României

Proiectul de act normativ „ ORDONANȚA de urgență privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale “Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” S.A., respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19” avizat în cadrul ședinței Guvernului României din 31 iulie 2020 potrivit comunicării oficiale, urmând a fi aprobat și publicat în Monitorul Oficial²⁰ și este prezentat în cadrul **Anexei nr. 16**.

²⁰<https://gov.ro/ro/media/comunicate/informatie-de-presa-privind-proiectele-de-acte-normative-adoptate-in-cadrul-deintei-guvernului-romaniei-din-31-iulie-2020&page=1>

Acordarea ajutorului de stat este o premisă a ofertei de concordat care să permită funcționarea companiei pe termen scurt și mediu.

Pentru scopul ofertei inițiale de concordat, în baza discuțiilor avute de către Companie cu reprezentanții Guvernului României și a condițiilor stipulate în cadrul actului normativ, următoarele premise au fost luate în considerare:

- Acordarea ajutorului de stat în sumă de 300.775.000 lei (echivalent 62.13 mil. EUR) în cursul lunii august 2020, sub forma unui credit rambursabil acordat de către EximBank, având o perioadă de grație pentru plata principalului de 1 an, urmat de o perioadă de 5 ani, cu rate egale lunare pentru rambursarea principalului;
- Creditul rambursabil va fi garantat cu o scrisoare de garanție bancară emisă de către statul român;

Creditul garantat obținut sub forma de ajutor de stat va fi folosit exclusiv pentru acoperirea pierderilor generate de impactul pandemiei de COVID-19 asupra activității Societății.

Garanția de stat acordată Blue Air va fi garantată în favoarea statului cu 75% din acțiunile BLUE AIR AVIATION S.A. și respectiv AIRLINE INVEST S.A. precum și cu ipoteca pe aeronavele BLUE AIR libere de sarcini, un teren aflat în proprietatea grupului BLUE AIR precum și alte garanții din patrimoniul BLUE AIR AVIATION SA care să acopere cel puțin valoarea împrumutului cât și a dobânzilor și comisioanelor aferente.

Cu scopul implementării ajutorului de stat, în funcție de condițiile reflectate în cadrul actului normativ, Societatea va analiza oportunitatea procesului în curs de trecere de la un sistem de management unitar la un sistem dualist. În urma primirii ajutorului de stat, Societatea va continua să funcționeze cu o structură de guvernare corporativă care să permită urmărirea strategiilor acesteia și îndeplinirea angajamentelor asumate prin oferta de concordat preventiv.

4.4.3.2 Atragerea unui nou investitor și modificări asupra structurii capitalului social

Pentru implementarea procedurii de concordat, ulterior încasării ajutorului de stat, luând în considerare atât nivelul foarte ridicat al datoriilor față de capacitatea Societății de a genera suficiente lichidități pentru achitarea acestora (conform celor menționate în secțiunea 4.3.3 din prezentul raport) precum și capitalurile proprii negative ale Societății este necesar un aport de capital total de aproximativ 50-55 milioane EUR astfel:

- Aproximativ 20 milioane Euro în perioada Decembrie 2020 – martie 2021;
- Aproximativ 30-35 milioane Euro în perioada noiembrie 2021 – aprilie 2022;

Chiar și înainte de apariția pandemiei, așa cum a fost menționat și în secțiunea 4.2.2.3, Societatea a inițiat demersuri pentru identificarea unui investitor și a ajuns la discuții avansate cu mai mulți potențiali investitori - acestea fiind suspendate odată cu apariția efectelor pandemiei, în luna februarie 2020.

Pentru a acoperi nevoile de capital de lucru estimate a apărea în perioada decembrie-martie 2021 de aproximativ 20 milioane Euro, Societatea a reluat proiectul inițiat în septembrie 2019 privind atragerea unui investitor, proiect derulat cu ajutorul consultantului privind finanțări corporative Barons Capital Partners. Formele de finanțare avute în vedere au fost multiple: participație la capital, împrumuturi convertibile, împrumuturi sau orice alte forme de finanțare.

În acest sens, pe data de 29.07.2020, în cadrul unei vizite întreprinse la București în acest scop, Consultantul a informat Administratorul Concordatar despre interesul unui investitor care, urmare a finalizării unui proces de due-dilligence și raportat la condițiile actuale de piață are disponibilitatea de a investi aproximativ 30 mil. Euro în cursul lunii octombrie 2020 - un element important fiind condițiile de implementare ale ajutorului de stat. (Anexa 18).

De asemenea, pentru a acoperi deficitul de numerar care este estimat a apărea în perioada Noiembrie 2021 – Aprilie 2022 de aproximativ 30-35 milioane Euro, Societatea intenționează să reia proiectul de emisiune de obligațiuni planificat pentru luna septembrie 2020, suspendat de asemenea ca urmare a apariției situației de forță majoră generată de pandemie. În baza acestui proiect, Societatea considera că va putea atrage fondurile necesare până în octombrie – noiembrie 2021.

În ceea ce privește un proces de implementare a unei tranzacții, Societatea își propune să organizeze un proces competitiv, astfel :

Faza I: Pregătirea generală și Pachetul de Informații

- a) Actualizarea documentelor de marketing (Teaser, Memorandum de Informare, etc.) și a camerei de date virtuale (VDR) deja existente;
- b) Analiza posibilelor structuri ale tranzacției în cadrul procesului de concordat;
- c) Elaborarea strategiei de vânzare și stabilirea prețului de vânzare, care va cuprinde:
 - Elaborarea principalelor strategii care ar putea conduce la maximizarea sumelor obținute în urma vânzării;
 - Identificarea aspectelor ce ar putea fi evidențiate în procesul de due diligence realizat de către investitor și care ar putea avea impact asupra tranzacției propuse;
- d) Identificarea potențialilor investitori (elaborarea listei lungi și a listei scurte de investitori, precum și cei care deja și-au exprimat deja interesul până în acest moment)
- e) Contactarea potențialilor investitori și semnarea acordurilor de confidențialitate

Faza II: Oferte și finalizarea Tranzacției

- a) Primirea ofertelor indicative de la investitorii interesați, pe baza informațiilor disponibile și a structurii de tranzacție stabilite;
- b) Selectarea potențialilor investitori selectați și începerea procesului de negociere cu aceștia;
- c) Desfășurarea procesului de due diligence;
- d) Desfășurarea procesului de negociere;
- e) Primirea ofertelor ferme din partea potențialilor investitori;
- f) Documentația Tranzacției – Pregătirea și negocierea contractului de vânzare-cumpărare și clarificarea aspectelor juridice;

4.5 Propunerea Debitoarei privind Administratorul concordatar

Prin cererea de deschidere a procedurii de concordat preventiv formulată de BLUE AIR și depusă la Tribunalul București la data de 29.06.2020, Societatea a propus KPMG RESTRUCTURING SPRL în calitate de administrator concordatar, conform ofertei atașate respectivei cereri.

Oferta financiară discutată și aprobată de către Debitoare a avut în vedere experiența KPMG, a specialiștilor în restructurare și a unor echipe multidisciplinare implicate în proiect:

- Activitatea desfășurată în proiect implică o acumulare rapidă a tuturor informațiilor relevante din industria în care activează Debitorul;
- Timpul de lucru efectiv și activitatea dinamică privind preluarea și prelucrarea informațiilor, cât și ulterior întocmirii ofertei de concordat a supravegheerii implementării planului de redresare a activității;
- Activitatea privind procedurile de negociere inițiate de Debitoare, acționari și creditori;

Astfel, onorariile KPMG RESTRUCTURING SPRL, sunt structurate astfel:

A.	Onorariu pentru asistenta la stabilirea strategiei pentru restructurarea activității companiei prin recurgerea la procedura concordatului preventiv și pregătirea ofertei de concordat (facturabil 50% la data contractului și 50% la data depunerii ofertei de concordat)	30.000 EUR
B.	Onorariu pentru administrarea procedurii de concordat preventiv (onorariu lunar de la data omologării concordatului preventiv, facturabil în ultima zi a lunii la care se referă)	7.500 EUR / lună
C.	Onorariu de succes la data omologării concordatului preventiv	75.000 EUR
D.	Onorariu de succes la finalizarea primului an al perioadei de concordat (finalul lunii 12)	90.000 EUR
E.	Onorariu de succes la finalizarea cu succes a procedurii de concordat	180.000 EUR

Onorariile de succes D și E se vor achita împreună în cazul în care concordatul se încheie cu succes mai devreme de un an. Onorariile prezentate nu includ TVA precum și orice cheltuieli ocazionate de deplasarea în afara localității

Oferta tehnică a KPMG RESTRUCTURING SPRL este prezentată în **Anexa nr. 11**.

4.6 Evaluarea activelor și Testul Creditorului Privat

Ulterior depunerii ofertei de concordat inițiale, Societatea va proceda la selecția unui evaluator în vederea evaluării patrimoniului în vederea analizării gradului de acoperire a creanțelor într-o eventuală procedură de faliment, inclusiv pentru realizarea testului creditorului privat prudent.

Potrivit art. 5 pct. 71 din Legea nr. 85/2014, „testul creditorului privat reprezintă analiza comparativă a gradului de îndestulare a creanței bugetare prin raportare la un creditor privat diligent, în cadrul unei **proceduri de prevenire a insolvenței sau reorganizare, comparativ cu o procedură de faliment**. Analiza are la bază un raport de evaluare întocmit de un evaluator sau un alt specialist și se raportează inclusiv la durata unei proceduri de faliment comparativ cu programul de plăți propus. Nu constituie ajutor de stat situația în care testul creditorului privat atestă faptul că distribuțiile pe care le-ar primi creditorul bugetar în cazul unei **proceduri de prevenire a insolvenței sau reorganizare sunt superioare** celor pe care le-ar primi într-o procedură de **faliment**”.

Ulterior depunerii ofertei de concordat inițiale, în perioada de 60 de zile prevăzută de art. 26 din Legea nr. 85/2014, Compania va contracta și va derula un proces de evaluare a activelor societății cu scopul de a răspunde la cerințele legii nr. 85/2014 cu privire la prezentarea unei simulări ale sumelor primite de către creditorii într-un scenariu de faliment precum și efectuării testului creditorului privat prevăzut de art. 24, alin.5 din legea nr. 85/2014.

Acestea vor fi prezentate în cadrul variantei finale ale ofertei de concordat ce va fi supus votului creditorilor.

4.7 Tratatamentul echitabil și corect al creditorilor

În urma finalizării procesului de evaluare a activelor aflate în patrimoniul Societății, în cadrul ofertei finale de concordat va fi descrisă modalitatea în care va fi asigurat un tratament corect al creditorilor comparativ cu un scenariu alternativ, având la bază un set de principii clar determinate și uniform aplicate.

4.8 Concluziile ofertei de concordat

Planul de concordat preventiv a fost întocmit în conformitate cu art.24 din Legea nr.85/2014 și stabilește cadrul de implementare a Planului de redresare a activității BLUE AIR AVIATION SA în vederea acoperirii creanțelor având ca dată de referință 31.03.2020 precum și a creanțelor acumulate ulterior acestei perioade până la data depunerii Ofertei de concordat, cât și datoriile curente ce vor fi efectuate pe perioada derulării negocierilor și implementării planului de concordat.

Acesta are obiectivul depășirii dificultăților financiare prin continuitatea activității și menținerea Debitoarei în industria aviatică română pentru păstrarea punctelor importante ce necesită un timp pentru :

- a. menținerea unui personal calificat și instruit (formare piloți însoțitori și ingineri, activitatea de reparații avioane, menținerea unor formate prin școlile de antrenament, etc);
- b. menținerea unui contribuabil important în economia României și la bugetul acesteia al cărui esec financiar va avea repercursuri semnificative la nivel social și va crea dezechilibrul pieței de transport aerian cu impact direct asupra costurilor suportate de pasageri;
- c. onorarea tuturor obligațiilor luate asupra pasagerilor prin respectarea Regulamentului (CE) nr.261/2004 al parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 privind condițiile în care pasagerii își pot exercita drepturile minime în cazul în care sunt incidente care duc la încălcarea drepturilor lor.

5 DECLARAȚIA PRIVIND STAREA DE DIFICULTATE FINANCIARĂ

Potrivit art. 23 alin. (6) din Legea nr. 85/2014, oferta de concordat preventiv cuprinde, între altele, și declarația debitorului privind starea de dificultate financiară în care se află. În acest sens, declarația debitorului privind starea de dificultate financiară este cuprinsă în **Anexa 9**.

6 LIMITĂRI DE RESPONSABILITATE

Potrivit art. 23 alin. (3) din Legea nr. 85/2014, KPMG RESTRUCTURING SPRL, în calitate de administrator concordatar propus de către BLUE AIR AVIATION SA, a elaborat împreună cu aceasta prezenta ofertă de concordat preventiv, incluzând lista creditorilor acestei societăți.

Precizăm în mod expres faptul că administrator concordatar propus a folosit în elaborarea prezentei oferte de concordat date, informații și documente puse la dispoziția sa de către societatea debitoare pe calea corespondenței electronice (în formă electronică) sau pe suport de hârtie, precum și verbal, în cadrul întâlnirilor dintre KPMG și Societate.

Prezentul raport a fost pregătit în baza balanței de verificare și a situațiilor financiare IFRS la 31.03.2020 și a informațiilor și documentelor furnizate de către Societate până la data raportului, asupra cărora nu au fost efectuate proceduri de validare a acurateții și/ sau a conformității cu documentele sursă, acestea nefiind incluse în scopul angajamentului.

Pentru evitarea oricărui dubiu, KPMG RESTRUCTURING SPRL își declină responsabilitatea cu privire la acuratețea și legalitatea datelor și informațiilor utilizate și va fi exonerată de orice responsabilitate

asupra corectitudinii, acurateții și legalității documentelor puse la dispoziție de către beneficiarul acestui raport, BLUE AIR AVIATION SA.

Precizăm, de asemenea, că orice modificare intervenită ulterior datei de referință trebuie luată în calcul de către utilizatorii acestui raport, modificând corespunzător situația descrisă în această ofertă de concordat.

Beneficiarul acestei oferte de concordat este reprezentat de BLUE AIR AVIATION SA, înțelegându-se că va fi notificat creditorilor, depus la dosarul cauzei și la greșa tribunalului în vederea înregistrării într-un registru special, potrivit art. 23 alin. (4) și (5) din Legea nr. 85/2014.

7 ANEXE

Anexa nr. 1 – Contractele de leasing în curs de derulare

Anexa nr. 2 – Situația finanțatorilor Societății BLUE AIR AVIATION SA

Anexa nr. 3 – Creditorii cunoscuți ai BLUE AIR AVIATION SA

Anexa nr. 4 - Garanțiile în numerar și echivalent de numerar constituite de BLUE AIR AVIATION SA

Anexa nr. 5 – Memorandumul adoptat de Guvernul României în data de 23 aprilie 2020

Anexa nr. 6 - Răspunsul întocmit de către Societate la solicitarea Cabinetului Ministrului nr. 171186/05.05.2020

Anexa 7 – Previziuni financiare – Venituri și cheltuieli lunare previzionate

Anexa 8 – Previziuni financiare – Fluxuri de numerar lunare previzionate

Anexa nr. 9 – Declarația privind starea de dificultate financiară a BLUE AIR AVIATION SA

Anexa nr. 10 – Raport emis de PWC privind situațiile financiare ale societății BLUE AIR AVIATION SA

Anexa nr. 11 – Oferta KPMG Restructuring SPRL

Anexa 12 – Programul de plată al societăților de leasing

Anexa 13 – Programul de plată al entităților finanțatoare

Anexa 14 – Programul de plată al creanțelor bugetare

Anexa 15 – Programul de plată al creditorilor comerciali (furnizori)

Anexa 16 – Proiect ordonanță de urgență avizată de Guvernul României în data de 31.07.2020

Anexa 17 - Nota de Fundamentare privind emiterea Ordonanței de urgență privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale "Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM" S.A., respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19

Anexa 18 – Comunicare Barons Capital Partners privind interesul unor investitori