

**Raportul anual al Consiliului de Administratie  
conform  
Regulamentului C.N.V.M. nr. 1/2006  
pentru exercitiul financiar 2014**

**S. ROMAERO S.A.**

**Forma judiciara: S.A.**

Sediul social: B-dul Ficusului nr.44, sector 1, Bucuresti

Numarul de telefon/fax: 021.5994104/021.5994105

C.U.I : 1576401 atribut fiscal RO

Numarul si data inregistrarii la Oficiul Registrului Comertului: J40/3940/1991

Piata organizata pe care se tranzactioneaza valori mobiliare: Piata secundara

Capitalul social subscris si varsat: 15.615.372,50 lei

Numar actiuni nominative: 6.246.149

Valoare nominala a unei actiuni: 2,50 lei

Structura actionariatului la 31 Decembrie 2014:

Nume actionar	Nr actiuni subscrise	Valoare subscrisa si varsata (lei)	Pondere
Ministerul Economiei, Comertului si Turismului	3.241.752	8.104.380,00	51,900
Fondul PROPRIETATEA	1.311.691	3.279.227,50	21,000
SIF Muntenia	1.614.693	4.036.732,50	25,851
Alte persoane fizice si juridice	78.013	195.032,50	1,249
<b>TOTAL</b>	<b>6.246.149</b>	<b>15.615.372,50</b>	<b>100,000</b>

**1. Analiza activitatii societatii S. ROMAERO S.A.**

**1.1.a. Descrierea activitatii de baza a societatii S. ROMAERO S.A.**

Societatea are ca obiect de activitate, in principal, conform Actului Constitutiv din data de 12.09.2011, urmatoarele:

- Intretinerea, repararea si reconditionarea aeronavelor;
- Produse ale constructiei aeronautice si spatiale;
- Fabricarea armamentului si munitiei;
- Servicii de transport aerian ocazional;
- Servicii de studiere a pietei si sondaje;
- Servicii de consultare pentru afaceri si management;
- Servicii de testari si analize tehnice;
- Servicii de selectie si plasare a fortei de munca;
- Alte servicii prestate in principal intreprinderilor (organizare de expozitii, targuri si conferinte);
- Administrarea activitatilor pentru protectia mediului inconjurator;
- Servicii de instruire in scoli de pilotaj pentru avioane si nave.

Activitatile S. ROMAERO S.A. se desfasoara cu respectarea conditiilor de autorizare. Acestea se realizeaza in structura integrata a societatii pe capacitati de productie (spatii, utilaje, instalatii, agregate) comune cu aceeasi salariati ai societatii, care lucreaza atat pentru programele industriei de aparare cat si pentru programele economice, functie de contractele incheiate si de programele interne pentru incadrarea in termenele de contract. In anul 2014 activitatile principale au constat in lucrari de intretinere si reparatii avioane, constructii aerostructuri, confectii neavionabile si diverse lucrari si servicii.

**1.1.b. Infiintarea societatii comerciale:**

S. ROMAERO S.A. (din 1990) s-a infiintat prin Hotararea Guvernului Romaniei nr. 1213/1990 prin preluarea integrala a patrimoniului fostei Intreprinderi de Avioane Bucuresti. La infiintare, firma a avut ca obiect de activitate repararea aeronavelor civile si militare existente la data respectiva si construirea unor avioane utilitare.

Dupa anul 1980 in aceasta societate s-a construit avionul BAC 1-11. Din anul 1990, in urma sistarii programului de fabricatie avion BAC1-11, S. ROMAERO S.A. si-a orientat activitatea pentru identificarea unor noi parteneri:

- Executie elemente structurale av. BOEING- SUA;
- Executie elemente structurale av. CL 415-Canadair Bombardier;
- Proiectare si executie gabarite av. GALAXY –I.A.I. Israel;
- Executie repere pentru aeronavele Airbus A 319/320/321, Hellenic Aerospace Industry Ltd;
- Executie piese pentru aeronavele Boeing 777 si 767, SPIRIT AeroSystems UK;
- Executie elemente structurale, ansamble si S.D.V.-uri, B.A.E Systems Anglia;
- Proiectare si executie SDV-uri, gabarite executie produs fuselaj posterior av. GALAXY-SOGERMA FRANTA;
- Executie kit-uri Defender si continuarea constructiei avioanelor BN 2 si BNG Anglia;
- Executii invelisuri, lise, dublari avion civil A 380-SABCA Belgia;
- Fabricatie cadre usi Boeing B-737 - CYCLONE ELBIT SYSTEMS;
- Fabricatie invelisuri pentru aeronava Dassault Falcon SMS - AEROLEAN;
- Fabricatie invelisuri si lise pentru Embraer KC -390 - AERO VODOCHOODY;
- Intretinere si reparatii avioane vest-modernizari, controale, vopsiri av. BOEING 727, BOEING 737, inclusiv NG, BOEING 707, MD seriile 80 si Airbus 320;
- Reparatii, intretinere, modernizari, vopsiri avioane C 130 Hercules.

#### **1.1.c. Fuziune sau reorganizare semnificativa in anul 2014:**

Nu este cazul.

#### **1.1.d. Achizitii de active in anul 2014:**

In cursul anului 2014 au fost realizate imobilizari corporale – investitii din surse proprii in valoare totala de 296 mii lei.

In anul 2014 activele imobilizate nu au fost reevaluate.

#### **1.1.e. Descrierea principalelor rezultate ale evaluarii activitatii societatii**

##### **1.1.1. Elemente de evaluare generala:**

- rezultatul exercitiului - pierdere:** 45.029.984 lei;
- cifra de afaceri:** 80.223.497 lei;
- export :** valorificarea pe piata externa a produselor realizate a fost de peste 78%;
- costuri aferente cifrei de afaceri:** 79.018.139 lei.

Veniturile totale realizate in 2014 (85.749 mii lei) comparativ cu cele planificate conform Bugetului de Venituri si Cheltuieli aferent anului 2014 au inregistrat o nerealizare de 33,90%.

Cifra de afaceri realizata in anul 2014 a crescut fata de anul precedent cu 20,99%.

Din analiza pe elemente primare a cheltuielilor aferente activitatii de exploatare (87.991 mii lei) rezulta o pondere de 14,43% a cheltuielilor materiale si de 58% a cheltuielilor cu personalul. **Ponderea de 58% a salariilor, a contributiilor aferente acestora, precum si a contravalorii tichetelor de masa acordate salariatilor in anul 2014 este rezultatul faptului ca productia executata in anul 2014 s-a realizat in principal cu materiale proprietatea clientilor a caror valoare nu se regaseste in volumul total de activitate.**

In industria de aviatie cheltuielile cu personalul detin o pondere de minim 50% in total cheltuieli aferente activitatii de exploatare.

Amortizarea inclusa in costurile anului 2014 in conformitate cu prevederile Legii nr. 15/1994 privind amortizarea capitalului imobilizat in active corporale si necorporale, republicata cu modificarile si completarile ulterioare, a fost de 10.135 mii lei (11,52%).

Diminuarea cu 2,98 % a cheltuielilor privind utilitatile in anul 2014 fata de nivelul previzionat in bugetul de venituri si cheltuieli s-a realizat ca urmare a masurilor implementate de catre conducerea societatii.

**Avand in vedere rezultatul exercitiului financiar 2014 – pierdere in valoare de 45.029.984 lei, consideram necesara prezentarea principalelor cauze care au condus la aceasta situatie si anume:**

1. Nefinalizarea actiunilor demarate pentru valorificarea unor active prin dare in plata si vanzare a condus la inregistrarea unor cheltuieli privind dobanzi si penalitati aferente intarzierii la plata a obligatiilor catre bugetul general consolidat al statului in valoare de 17.690.888 lei, precum si a unor provizioane de 2.769.110 lei;
2. Livrarea cu intarziere a unor aeronave catre Flybrokers a generat provizioane pentru riscuri si cheltuieli in cuantum de 369.625 lei;

3. Declansarea procedurilor de insolventa si/sau faliment pentru asociatii si clientii incerti a condus la ajustarea creantelor cu suma de 3.532.789 lei;
4. Cresterea cursului de schimb valutar al dolarului american de la 3,2551 lei la 3,6868 lei a influentat nefavorabil rezultatul exercitiului cu 4.108.254 lei;
5. Nerealizarea planului de productie planificat pentru anul 2014 cu 3.565.707 euro.
6. Nivelul tehnic si tehnologic actual al S ROMAERO SA genereaza costuri necompetitive in comparatie cu concurenta.

e) S. ROMAERO S.A. detine circa 30% din piata interna de confectii si componente aeronautice si circa 40% din piata interna de reparatii. Cota de piata detinuta pe plan international de catre ROMAERO este sub 1%.

Nr. crt.	Denumire produs	Cota de piata detinuta (nivel) %		Piete tinta
		National	International	
1.	Aerostructuri	< 30	< 1	Producatorii de avioane/furnizorii de prim rang ce doresc sa isi externalizeze productia catre o facilitate care sa le ofere beneficiul unor costuri scazute; in conditiile in care externalizarea se face catre o facilitate din Europa care indeplineste normele de calitate necesare in domeniul aerospacial (UE, America de Nord, Asia).
2.	Reparatii si intretinere avioane	< 40	< 1	Companiile aeriene „low cost”, care au in flota avioane vechi, de tipul B737 si MD82 care necesita un volum important de manopera pentru serviciile de mentenanta/ reparatii (UE, Asia).

#### f) lichiditate

Denumirea indicatorului	Algoritm de calcul	2014
<b>1. Indicatori de lichiditate</b>		
a) Indicatorul lichiditatii curente	Active curente/Datorii curente	1,04
a) Indicatorul lichiditatii imediate	Active curente - Stocuri/ Datorii curente	0,37

#### 1.1.2. Evaluarea nivelului tehnic al S. ROMAERO S.A.

##### a) Principalele piete de desfacere:

###### EXTERN

- S.U.A. – BOEING;
- CANADA - BOMBARDIER;
- ANGLIA – SPIRIT AEROSYSTEMS, FALKO;
- ISRAEL – ELBIT SYSTEMS CYCLONE;
- FRANTA- AEROLEAN;
- BELGIA-SABCA;
- FINLANDA – PATRIA;
- SUECIA – SAAB;
- SPANIA - ALESTIS;
- AUSTRALIA - IAP AUSTRALIA GROUP;
- POLONIA – FLYBROKERS;
- CEHIA – AEROVODOCHODY;

###### INTERN

- M.Ap.N.;
- BLUE AIR – AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS;
- U.A.C.E.;
- ELMET SYSTEMS.

b) Ponderea fiecărei categorii de produse sau servicii în veniturile și în totalul cifrei de afaceri ale S. ROMAERO S.A. pentru ultimii 3 ani :

**Venituri Totale**

Indicatori	2012 (mii lei)	Pr (%)	2013 (mii lei)	Pr (%)	2014 (mii lei)	Pr (%)
Cifra de Afaceri	66.777	69,43	66.305	64,25	80.223	93,25
Venituri aferente costului producției în curs de execuție	2.035	2,12	6.046	5,86	-20.911	N/A
Alte venituri din exploatare	11.528	11,99	15.044	14,58	18.066	21,00
Venituri din Exploatare, exclusiv venituri cf. OUG nr. 95/2002, venituri din provizioane și din ajustări pentru depreciere privind activitatea de exploatare	80.340	83,54	87.395	84,69	77.379	90,54
<b>Venituri Totale (inclusiv venituri cf. OUG nr. 95/2002)</b>	<b>96.181</b>	<b>100</b>	<b>103.194</b>	<b>100</b>	<b>85.749</b>	<b>100</b>

**Cifra de Afaceri**

Nr. crt.	Programme	2012 (mii lei)	Pr (%)	2013 (mii lei)	Pr (%)	2014 (mii lei)	Pr (%)
1	I.A.I. G-200	0	0	0	0	0	0,00
2	I.A.I. B 737	42,11	0,06	24,52	0,04	0	0,00
3	SABCA	4.103,31	6,15	4.714,10	7,11	4.561,91	5,69
4	SAAB	0	0	51,90	0,08	804,44	1,00
5	BOEING (Turn-Mill)	4.250,08	6,37	4.859,85	7,33	4.811,82	6,00
6	SPIRIT	6.893,55	10,32	5.364,92	8,09	6.230,83	7,77
7	AEROVODOCHODY	0	0	4.976,74	7,51	3.342,35	4,17
8	SKYAIRCRAFT	116,53	0,17	0	0,00	0	0,00
9	CYCLONE	2.092,69	3,13	2.815,68	4,25	3.578,10	4,46
10	ELMET	683,46	1,02	587,35	0,89	404,15	0,50
11	B.N. GROUP	414,62	0,62	2.863,15	4,32	1.191,72	1,49
12	PATRIA	227,84	0,34	0	0,00	0	0,00
13	BOMBARDIER	5.634,21	8,44	1.637,08	2,47	2.251,45	2,81
14	REIMS (AEROLEAN)	1.623,50	2,43	2.973,54	4,48	3.935,78	4,91
15	REPARATII AERONAVE	27.016,00	40,46	20.640,00	31,13	29.240,00	48,91
16	Diverse lucrari si servicii	13.679,47	20,49	14.757,03	22,26	19.870,95	12,30
	<b>TOTAL</b>	<b>66.777,37</b>	<b>100</b>	<b>66.305,86</b>	<b>100,00</b>	<b>80.223,50</b>	<b>100,00</b>

c) Produsele noi avute în vedere pentru care se va afecta un volum substanțial de active în exercitiul financiar 2015, precum și stadiul de dezvoltare al acestor produse:

- piese primare și lise pentru aeronava B 787 - este în stadiul de negociere avansată;
- întreținere și reparații aeronave B 737 NG - este în derulare;
- componente avion B787 - este în stadiul de ofertare;
- învelisuri și lise de A320/321 - este în stadiul de negociere avansată;
- servicii de întreținere și reparații pentru aeronavele de tipul AN-30 și Hercules C130 - în stadiul de ofertare.
- **BOEING** - în anul 2014 au fost date mai multe oferte de preț pentru piese **B 737,747,767,777** - se așteaptă feedback de la client;

- **AVIRO AIR ( avem contract, urmeaza acceptul ofertelor si deschiderea lucrarilor )**
- - executie control C la aeronava BAe 146-300, E3193 **94,266.00 EURO**
- - executie control C la aeronava BAe 146, E2271 **85,554.00 EURO**
- - executie vopsire la aeronava BAe 146, E2271 **42,636.00 EURO**
- **IAP AUSTRALIA**
- - executie control C la aeronava BAe 146 G-ZAPK ( se asteapta SOW )
- **UABDL (POTENTIAL CLIENT)**
- - executie control C la aeronava MD83 S2-AEU **120,676.00 EURO**
- - executie control C la aeronava MD83 S2-AEJ **125,366.00 EURO**
- **A-SONIC - aeronavele mentionate mai jos sunt in ROMAERO, asteptam SOW pentru cotationie si inceperea lucrarilor**
- - executie control C la aeronava MD83 N992JM ( se asteapta SOW )
- - executie control C la aeronava MD83 4L-LAU ( se asteapta SOW )
- **BLUE AIR ( lucrarile mentionate mai jos vor fi executate in parteneriat cu BLUE AIR, aernoavele sunt programate la inceputul lunii aprilie)**
- - executie lucrari la aeronava I-BPAC ( ofertare )
- - executie lucrari la aeronava I-BPAL ( se asteapta SOW )
- - executie control C la aeronava B737-400 ( ofertare )
- - vopsire B737-400 YR-BAS, B737-700 MSN30651, B737-400 MSN26066 ( ofertare )
- **BOEING - piese masinate de 737,747,767,777 - este in stadiul de pre acordare contract. Conform ultimei notificari primite prin Minister, prelungirea contractului existent pe perioada 2016 – 2021 are o valoare estimata la 9 mil USD.**
- **SPIRIT Aerosystems - repere A320 Slat – negociere. Acest proiect se va desfasura pe perioada 2018-2022 si are o rata posibila de livrare de 25 seturi pe luna.**

**Valoarea estimata a contractelor potentiale/in perspectiva pentru anul 2015 este de peste 8 milioane euro.**

### **1.1.3. Evaluarea activitatii de aprovizionare tehnico-materiala:**

Principalii furnizori de materii prime si materiale utilizate pentru desfasurarea activitatii sunt: ALL METALS SERVICES (UK); B/E AEROSPACE (USA); FUTURE METALS INC. (OLANDA) A J WALTER AVIATION (UK); PPG INDUSTRIES (UK); GM&T; SAYWELL INTERNATIONAL LTD (UK); SOCOMORE FINISHING TEHN. (FRANCE); TMX AEROSPACE (USA); WESCO AIRCRAFT (USA). Plata furnizorilor se face in termenele negociate individual cu fiecare furnizor.

### **1.1.4. Evaluarea activitatii de vanzare:**

a) Evolutia vanzarilor pe piata interna si externa in anul 2014 fata de anul 2013 a fost urmatoarea:

	-lei-	
Vanzari	2013	2014
Export	50.881.542	62.574.328
Tara	15.424.316	17.649.169
<b>Total vanzari</b>	<b>66.305.858</b>	<b>80.223.497</b>

b) Descrierea situatiei concurentiale in domeniul industriei aeronautice pe plan intern si extern si principalii competitori:

#### **Pe piata interna**

Industria de aviatie dezvoltata in Romania dupa anul 1975 nu a incurajat concurenta interna, astfel fiecare intreprindere a avut propriul sau domeniu distinct de activitate:

- AEROSTAR Bacau, specializata in intretinerea, reparatia si modernizarea avioanelor de lupta din dotarea M.Ap.N;

- I.A.R Brasov, specializata in constructia si reparatia de elicoptere;

- Intreprinderea de Avioane Craiova, specializata in fabricatia de avioane militare de vanatoare-bombardament (IAR 93) si aeronave de antrenament (IAR 99).

Schimbarile economice survenite dupa anul 1989 din Romania au marcat un moment de cotitura pentru toata industria aeronautica romaneasca, devenind necesare schimbari majore si restructurari succesive.

Trecerea de la o economie "de comanda" la economia "de piata" a determinat societatile comerciale sa intre in pozitia de concurente pe piata libera in vederea obtinerii de contracte de la terti.

Pentru activitatea de reparatii si intretinere avioane, **principali concurenti interni** sunt TAROM, AEROSTAR, BLUE AIR – A.M.S.

- AEROSTAR este certificata pentru activitati de intretinere avioane de baza si linie, detinand logistica si personalul necesar pentru a efectua lucrari de reparatii si intretinere pentru urmatoarele tipuri de aeronave: B737-200, 300, 400 si 500, BAE ATP si SAAB 340, RJ, BAE 146, Airbus 320. AEROSTAR a finalizat constructia unui nou hangar care poate acomoda aeronave "wide body", astfel incat va intra si pe alte pietele (de intretinere aeronave "wide body");

- Compania TAROM este cunoscuta ca si competitor in zona MRO, detinand aceleasi capabilitati ca si ROMAERO, avand insa avantajul echipamentelor cumparate prin ajutor de stat (Decizia 130/16.04.2004) - sub forma integrarii in flota/reabilitarea hangarului de intretinere, inclusiv echipamente cat si organizarea TAROM - Intretinere ca centru de profit (conform planului de restructurare si ajutorului primit de la stat in 2004);

- BLUE AIR – A.M.S. este certificata pentru activitati de intretinere avioane de baza si de linie pentru aeronave Boeing 737, 300, 400, 500 si Next Generation (NG).

**Principali concurenti pe plan international** pentru activitatea de constructie aerostructuri sunt diferite companii specializate din SUA, Franta, Marea Britanie, Spania, Belgia, Italia, Polonia, Cehia, etc.

Pentru serviciile de intretinere si reparatii aeronave, in prezent, sunt peste 170 de statii de reparatie amplasate pe cinci continente, majoritatea autorizate EASA si FAA (ex. In zona: Ungaria, Grecia, Turcia, etc.). Global este previzionata o crestere in medie cu 3,2% pe an pana in 2031, in conditiile in care traficul aerian este previzionat sa depaseasca aceasta cifra - astfel cel de pasageri este estimat la o crestere de 5% pe an, iar cel cargo la 5,2% pe an.

c) Dependenta S. ROMAERO S.A. fata de un grup de clienti :

Principali clienti si ponderea detinuta de acestia in cifra de afaceri realizata in anul 2014 sunt:

- Flybrokers: peste 17%; BOEING: peste 6%; SPIRIT AEROSYSTEMS: peste 8%; BOMBARDIER: cca 3 %; MApN: peste 4%; Blue Air – Airline Management Solutions: peste 9%.

### 1.1.5. Evaluarea aspectelor legate de salariatii S. ROMAERO S.A.

a) Numarul mediu al salariatilor in activitate in anul 2014 a fost de 889 salariatii.

Bugetul de Venituri si Cheltuieli pe anul 2014 prevede un numar mediu de 910 salariatii in activitate.

Nivelul de pregatire al personalului la data de 31.12.2014:

- Personalul cu studii superioare reprezinta 20,24% din total personal;
- Personalul cu studii medii reprezinta 79,76% din total personal.

Gradul de sindicalizare al personalului inregistrat la 31.12.2014: 88,39%.

b) Descrierea raporturilor dintre manager si angajati, precum si a oricaror elemente conflictuale ce caracterizeaza aceste raporturi:

Analiza schimbarilor structurii organizatorice S. ROMAERO S.A. - perioada ianuarie – decembrie 2014.

1. Structuri Organizatorice elaborate in anul 2014

- Structura organizatorica inregistrata cu nr.8008/24.01.2014
- Structura organizatorica inregistrata cu nr. 8046/30.07.2014
- Structura organizatorica inregistrata cu nr. 8054/14.08.2014

2. Schimbarile in structura organizatorica au constat in principal in:

- ♦ prin decizia C.A. 11/13.08.2014 s-a infiintat post Director General Adjunct si a fost incheiat contract de mandat cu acesta

- ◆ definirea activitatii Biroului Audit Intern ca activitate functional independenta; reprezinta ansamblul formelor de control exercitate la nivelul S. ROMAERO S.A. stabilite de conducere in concordanta cu obiectivele acesteia si reglementarile legale, in vederea asigurarii administrarii fondurilor in mod economic, eficient si eficace
  - ◆ reorganizari de activitati – prin preluare, redistribuire, comasare, restrangere activitati
  - ◆ desfiintari, prin reorganizare, structuri si posturi conducere
  - ◆ redenumiri structuri si posturi de conducere
  - ◆ infiintari, prin reorganizare, structuri si posturi conducere
3. La proiectarea structurilor organizatorice s-au avut in vedere
- ◆ acces direct si decizie corelata cu obiectivele functiei
  - ◆ cresterea eficientei prin decizii operative si actiuni fluente
  - ◆ intarirea controlului
  - ◆ reducerea circuitului de informatii
  - ◆ utilizarea resurselor umane, fluidizarea activitatilor

#### **1.1.6. Evaluarea impactului activitatii de baza asupra mediului inconjurator:**

In momentul de fata SC ROMAERO SA detine urmatoarele autorizari de functionare:

- Autorizatia Integrata de Mediu nr. 45 revizuita la data de 11.11.2009 valabila pana la data de 31.10.2017;
- Autorizatia de Gospodarire a Apelor nr. 38/9 - B din 19.02.2009 emisa de ANAR - Directia Apelor Arges - Vedea - SGA Ilfov – Bucuresti, cu termen de valabilitate 31.10.2017;
- Accept de Evacuare nr. 967/12.11.2009, emis de SC Apa Nova Bucuresti SA;
- Autorizatia de Mediu nr.475 din 26.11.2010 emisa de ARPM pentru desfasurarea activitatii de productie componente si echipamente de aeronave, reparatii si intretinere aeronave valabila pana la data de 26.11.2020.

#### **1.1.7. Evaluarea activitatii de cercetare - dezvoltare:**

In anul 2014 in S. ROMAERO.S.A. s-au derulat urmatoarele programe de cercetare:

##### **a) Colaborare SFWA – Smart Fixed Wing Aircraft ITD, condus de INCAS si finantat de Uniunea Europeana – FP7.**

La acest Program, proiectarea este asigurata de INCAS, iar ROMAERO participa cu proiectarea gabaritelor si SDV-urilor, precum si cu proiectarea tehnologica pentru executia pieselor primare si a subansamblelor de structura si in final asigura executia acestora: Aerofairing (2 buc.), Bord de fuga aripa (2 buc.), Eleroane aripa (4 buc.), Zona de tranzitie (2 buc.), Varf de plan (2 buc.), Plastron (2 buc.). Realizarea cu succes a acestui program ofera posibilitatea societatii noastre pe de-o parte sa devina subcontractor direct pentru AIRBUS si, pe de alta parte posibilitatea participarii la urmatorul program – CLEAN SKY 2 care vizeaza realizarea prototipului unui avion bazat pe rezultatele obtinute din programul CLEAN SKY.

In anul 2014 in S. ROMAERO.S.A a conceput si sustinut in fata comisiilor de specialitate ale Airbus materiale privind modul de fabricatie a componentelor mentionate anterior, materiale care au fost acceptate in totalitate. Deasemeni, pe langa dispozitive sau produs primele piese de avion din Zona de tranzitie (cca 150 piese). S-au prezentat periodic materiale in cadrul intalnirilor trimestriale.

b) Colaborare cu Universitatea Politehnica Bucuresti prin Centrul de Cercetare si Expertizare Materiale Speciale – CEMS pentru executia proiectului de Cercetare nr. 293/2014 privind Dezvoltarea unui nou tip de rezervor exterior suplimentar, din materiale compozite avansate, acrosat pe elicopterul IAR 330 PUMA.

#### **1.1.8. Evaluarea activitatii societatii S. ROMAERO S.A. privind managementul riscului:**

##### **Evaluarea gradului de risc aferent instrumentelor financiare**

Evolutia cursului valutar influenteaza veniturile societatii, apreciem ca societatea este expusa riscului valutar.

Pentru exercitiile viitoare riscul de scadere a tarifelor orare este destul de mic, fapt datorat cererii mari din zona constructorilor de aeronave si a operatorilor aerieni in zona si imposibilitatea actuala ca servicii similare sa fie oferite de firme din aceasta zona geografica.

Cresterea semnificativa a ratei dobanzii poate influenta intr-o anumita masura rata profitului, fapt datorat liniilor de credit contractate de societate cu o dobanda variabila.

Politica bancilor cu capital strain de a converti creditele acordate initial in valuta straina in credite in lei constituie un risc deoarece poate influenta atat rezultatul exercitiului cat si fluxul de numerar.

Continuitatea activitatii nu poate fi influentata de riscul ratei dobanzii deoarece veniturile obtinute din activitatea de fabricatie aerostructuri si lucrarilor de reparatii si intretinere aeronave depasesc rata dobanzii.

**Riscul de lichiditate** apare din posibilitatea ca unul sau mai multi clienti sa nu isi poata achita obligatiile fata de societate in conformitate cu termenii contractuali, dar acest risc este diminuat de faptul ca:

- partenerii nostrii pentru activitatea de fabricatie aerostructuri sunt clienti cu bonitate ridicata, acestea punand la dispozitia ROMAERO materialele necesare programelor in regim "fara plata" datorita fortei lor de negociere si dorintei acestora de fixare a preturilor; societatea noastra are in custodie stocuri minime de siguranta de materiale proprietatea clientilor create de acestia;
- in conformitate cu termenii contractuali din contractele de reparatii si intretinere aeronave clientii trebuie sa plateasca in avans 50% din valoarea acestora, iar diferenta se achita inainte de plecarea aeronavelor din ROMAERO, iar NRC-urile in termen de maxim 30 zile de la facturare;
- termenii contractuali din contractele de prestari servicii si locatie garanteaza buna plata, prin constituirea la data semnarii acestora a unei garantii a carei valoare sa reprezinte suma prestatiei pe trei luni.

De asemenea, riscul de lichiditate poate sa apara ca urmare a colaborarii in proiecte de dezvoltare de produse aeronautice bazate pe principiul participarii la risc („risk sharing”) – noua forma de acceptare ca si subcontractor in proiecte de mare anvergura.

**Riscul de daune** este asigurat prin asigurarea de tip Hangarkeepers&Products Liability incheiata anual.

#### 1.1.9. Elemente de perspectiva privind activitatea S. ROMAERO S.A.

##### a) Prezentarea si analiza factorilor de incertitudine care ar putea afecta lichiditatea in 2015 comparativ cu 2014:

ROMAERO isi desfasoara activitatea in conditiile unei puternice competitii de piata, cu preponderenta pe piata externa.

Pentru mentinerea societatii in zona de competitivitate, Romaero a adoptat o serie de masuri interne imediate pentru reducerea costurilor. Acestea trebuie sustinute insa de masuri cu sprijin extern pe termen scurt, mediu si lung, din partea Ministerului Economiei, Comertului si Turismului in calitate de actionar majoritar. Romaero isi intensifica atat actiunile de reducere a consumurilor privind energia electrica, comunicatiile, transporturile, dobanzile bancare, cat si actiunile privind activitatea de marketing pentru identificarea unor clienti suplimentari, in vederea realizarii volumului de venituri previzionate prin BVC, cu focalizare pe firme capabile sa atribuie contracte complexe, cu valoare mare, precum si actiunile privind renegocierea contractelor in vederea incadrarii acestora in parametrii de profitabilitate.

In acest sens, societatea continua o strategie de renuntare la programele mici, cu venit incert si focalizare pe contracte ferme incheiate pe minim 4 - 5 ani cu clienti precum Boeing, Bombardier Aerospace, Spirit Aerosystems, S.A.B.C.A., etc. care sa asigure un flux de numerar lunar constant. De asemenea in strategia de crestere economica se are in vedere atat atragerea de contracte de contrapartida, aceasta reprezentand cea mai oportuna actiune de completare a portofoliului de comenzi, in conditiile achizitionarii de tehnica militara de catre Ministerul Apararii, cat si incheiere de contracte ferme cu operatori de zbor civili sau militari, pentru intretinerea si/sau reparatia flotelor din dotare, care sa asigure o afluire constanta si continua a aeronavelor.

##### b) Prezentarea si analiza efectelor cheltuielilor de capital, curente sau anticipate asupra situatiei financiare din S. ROMAERO S.A. in anul 2015 fata de anul 2014:

Pentru anul 2015 s-au prevazut prin BVC urmatoarele cheltuieli de capital:

- |                           |                |
|---------------------------|----------------|
| • Surse Proprii si Atrase | 4.729 mii lei. |
| • Surse Atrase            | 45.778 mii lei |

Urmare Hotararii Adunarii Generale Ordinare a Actionarilor nr. 7 din data de 09 decembrie 2014 prin care sunt aprobate propunerile pentru obiective strategice si masurile de redresare a situatiei economico-financiare a S. ROMAERO S.A. solicitam sprijin din partea actionarului majoritar pentru asigurarea fondurilor necesare investitiilor cu caracter urgent ce trebuie materializate in prima parte a anului 2015 (aproximativ 3, 5 milioane euro).

Prin realizarea acestor investitii consideram ca va creste productivitatea muncii si competitivitatea produselor fabricate de catre S. ROMAERO S.A. cu efect direct in cresterea cifrei de afaceri.



c) **Prezentarea si analiza evenimentelor, tranzactiilor, schimbarilor economice care afecteaza semnificativ veniturilor din activitatea de baza:**

### Situatia actuala a S. ROMAERO S.A.

#### **Consideratii generale privitor la problemele cu care se confrunta S. ROMAERO S.A.**

1. Cea mai mare problema a societatii o reprezinta ramanerea in urma din punct de vedere a capabilitatii tehnice pe fondul unei lipse cvasitotale de investitii derulate dupa anul 1989 mai ales in conditiile in care si dotarea anterioara s-a facut preponderent in anii 80' cand importurile de echipamente si utilaje erau sistate; chiar si utilajele existente sunt acum intr-o stare de uzura fizica sau morala avansata ceea ce creaza probleme majore. Aceasta situatie genereaza munca ineficienta, cu costuri mult peste oferta concurentiala din piata similara. Pe cale de consecinta, in loc sa genereze profit, in mare parte contractele asumate de catre Romaero S.A. au menirea doar de a acoperi costurile de productie, rata de profitabilitate nefiind suficienta pentru a acoperi pierderile acumulate;
  2. Lipsa capitalului de lucru a facut ca productia sa se realizeze cu intarziere si cu costuri mari, inclusiv prin plata dobanzilor la creditele angajate pentru finantarea acesteia; Astazi aceasta cheltuiala, cuplata cu rambursarea cel putin partiala a acestora este o adevarata "pedeapsa" pentru productia curenta;
  3. Lipsa capabilitatii de a participa in dezvoltarea de proiecte in domeniu - nu exista organizatie proprie de proiectare/dezvoltare produse si nu exista resurse proprii pentru a sustine aceasta activitate. Acest lucru a facut ca Romaero sa atraga lucrari exclusiv pe principiul competitivitatii care in conditiile expuse mai sus au restrans si vor restrange tot mai mult sansa de a obtine noi lucrari;
  4. Resursa umana disponibila, cea care candva reprezenta principalul atu real, este acum imbatranita si impune desfasurarea unei politici coerente pentru mentinerea ei (exista fenomenul de migratie spre alte tari);
  5. In domeniul datoriilor istorice o data cu perpetuarea situatiei economice deficitare nu s-au putut realiza plati continue ceea ce a dus la cresterea valorii prin adaugare permanenta a dobanzilor de penalizare.
- Problema arieratelor ar putea fi solutionata in diferite moduri:
- aplicarea prevederilor Ordonantei nr. 14/31.Iul.2014 pentru modificarea si completarea O.U.G. nr. 88/1997 privind privatizarea societatilor si/sau
  - prin conversia datoriilor in actiuni si/sau
  - prin dare in plata si/sau
  - prin valorificare de active disponibile si/sau
  - prin utilizarea unor sume din privatizare pentru anulara arieratelor.

In cursul anului 2014 conducerea ROMAERO a realizat urmatoarele:

- a) Prima etapa de reproiectare a structurii organizatorice a ROMAERO se realizeaza utilizand metodologia Lean Management cu sprijinul unei firme de specialitate in acest domeniu, si anume prin identificarea proceselor structurate, obiectivelor si indicatorilor de performanta care vor reduce la minim varianta de reproiectare a structurii organizatorice.;
- b) Urmare negocierilor purtate cu furnizorii de utilitati s-au obtinut reduceri ale tarifelor de peste 10%, precum si termene de plata de 60 zile de la livrare;
- c) S-au renegociat tarifele pentru incadrarea acestora in limita minima de profitabilitate:
  - invelisuri polisate de B-767 - contract incheiat cu firma SPIRIT;
  - fabricatie cadre usa B-737 - contract incheiat cu firma ELBIT SYSTEMS CYCLONE;
  - executie piese Bombardier CRJ 900 - contract incheiat cu firma UNIVERSAL ALLOY CORPORATION EUROPE SRL (UACE);
  - executie procese speciale B-737 - contract incheiat cu firma ELMET BACAU;

De asemenea, pe baza analizei situatiei actuale a ROMAERO, Directorul General Adjunct impreuna cu membrii consiliului de administratie au supus spre aprobare Adunarii Generale Ordinare a Actionarilor convocata in data de 09 decembrie 2014 obiectivele strategice si masurile de redresare a situatiei economico-financiare a S. ROMAERO S.A. avand in vedere o STRATEGIE COMBINATA, care consta din:

- Etapa I. STRATEGIA DE STABILITATE (neutra) combinata cu STRATEGIA DE RESTRANGERE PROPRIU - ZISA, pe termen scurt.
- Strategia de stabilitate se aplica zonei produselor/serviciilor, pietelor, metodelor de productie in legatura cu care Compania sufera putine si nesemnificative schimbari;
- Strategia de restrangere propriu-zisa se aplica in scopul reducerii cheltuielilor si al punerii in ordine a afacerilor, pentru a face fata cu succes situatiei prezente, nefavorabila, urmarindu-se imbunatatirea situatiei financiare deteriorata si eficientizarea activitatii in scurt timp.

- Etapa II, STRATEGIA DE CRESTERE – pe termen mediu si lung, care are in vedere extinderea semnificativa a volumului de activitate si implicit cresterea cifrei de afaceri.

#### PRINCIPALELE OBIECTIVE

Pe termen scurt ca actiune imediata:

Realizarea conditiilor de asigurare flux de numerar pentru activitatea curenta, cu plata datoriilor curente.

- A.1 cresterea portofoliului de comenzi pentru contractele actuale de fabricatie;
- A.2 asigurarea de comenzi pentru 3-4 ani simultan in zona de intretinere reparatii pentru lucrari de baza;
- A.3 asigurare comenzi de 3 avioane pe luna pentru vopsire;
- A.4 scaderea cheltuielilor cu personalul pe termen scurt cu 19%, respectiv cu 29% pe termen lung ;
- A.5 scaderea cheltuielilor cu materialele si utilitatile 10%;
- A.6 scaderea cheltuielilor cu servicii de terti 5%;
- A.7 recuperarea creante restante certe.

Urmare Hotararii Adunarii Generale Ordinare a Actionarilor nr. 7 din data de 09 decembrie 2014 prin care sunt aprobate propunerile pentru obiective strategice si masurile de redresare a situatiei economico-financiare a S. ROMAERO S.A. solicitam sprijin din partea actionarului majoritar pentru:

1. Stingerea datoriilor restante prin:

- a) Conversia in actiuni cu majorarea capitalului social;
  - b) Darea in plata a unor active prin aplicarea prevederilor art.175 din Codul de procedura fiscala;
  - c) Vanzarea unor active care nu participa direct la realizarea obiectului de activitate.
2. Dezvoltarea de activitatii de intretine avioane de transport C130 Hercules si prin cresterea volumului comenzilor/contractelor incheiate cu M.Ap.N.;
  3. Desemnarea prin HG a Romaero ca centru national/regional de service pentru avionul C27 Spartan;
  4. Disponibilizare prin concediere colectiva cu salarii compensatorii asigurate prin aplicare OU 36 – derogatoriu, prin promovarea unei OUG;
  5. Definirea ca centru local de intretinere de baza avioane civile prin transfer activitati ale TAROM;
  6. Participare la program Clean Sky II prin asigurare fonduri de cofinantare – Ministerul Economiei si/sau Ministerul Cercetarii;
  7. Alocarea fondurilor necesare pentru anul 2015 in baza art. 10 din OUG nr. 95/2002 privind industria de aparare, cu modificarile si completarile ulterioare, conform solicitarii transmise de S ROMAERO SA pentru un numar mediu maxim de 300 persoane;
  8. Garantarea contrapartidelor (ex. Offset pentru aeronava C 27 Spartan);
  9. Asigurarea fondurilor necesare investitiilor cu caracter urgent ce trebuie materializate in prima parte a anului 2015 (aproximativ 3, 5 milioane euro);
  10. Inceperea procesului de privatizare / creare de societati mixte avand in vedere scrisorile de intentie transmise Ministerului Economiei, Comertului si Turismului de catre companii de renume in domeniul aviatiei (SONACA Belgia, Aerovodochody Cehia);

**Cheia desfasurarii activitatii in conditii de eficienta a S. ROMAERO S.A., bazata pe un urias potential material si uman, este cea de DEZVOLTARE a societatii prin re tehnologizare/modernizare si atragere de contracte externe si de contrapartida (atat timp cat aceste obligatii contractuale exista).**

**Investitiile vor avea in vedere achizitia de utilaje, echipamente, infrastructura, pregatire profesionala, sistem IT, in scopul cresterii competitivitatii pe piata mondiala de profil, prin scaderea la mai mult de jumătate a timpilor de prelucrare a pieselor primare si cresterea calitatii produselor.**

**Este imperios necesara orientarea primordiala a strategiei pentru perfectarea de contracte/comenzi externe de natura sa orienteze majoritar productia Romaero catre export.**

Romaero si-a intensificat continuu eforturile de marketing pentru identificarea unor clienti suplimentari, in vederea realizarii volumului de venituri previzionate prin BVC, cu focalizare pe firme capabile sa atribuie contracte complexe, cu valoare mare.

In acest sens, pentru fabricatia de aerostucturi se are in vedere stabilirea unor relatii cu firme care au obligatii de contrapartida pe contracte deja incheiate si cu lucrari efectuate catre parteneri din Romania si in acelasi timp sunt capabile sa transmita pachete de lucrari semnificative.

In zona de reparatii aeronave se va urmări stabilizarea relatiei cu actualii clienti dar si adaugarea de clienti noi prin depunerea unor eforturi sustinute in activitatea de marketing.

Piata tinta se polarizeaza in principal in doua zone:

- Pentru serviciile de intretinere/reparatii avioane companiile aeriene (inclusiv "low cost"), care au in dotare avioane de tipul Boeing B737/MD82, ATP, Airbus A320, BAE 146/RJ;
- Pentru fabricarea de aerestructuri - companiile din industria aerospaciala localizate in tari cu tariful ratei orare ridicat – Europa de Vest, SUA, Canada, Israel.

### **Perspectiva de dezvoltare a afacerilor in perioada 2015-2016**

Obiectivul principal al ROMAERO S.A. este de a continua activitatea ca subcontractor al "leaderilor"/integratorilor pietei mondiale ai domeniului aeronautic prin incheierea de contracte ferme si de dezvoltarea activitatilor de intretinere si reparatii avioane civile si militare, onorand cerintele clientilor la termenul stabilite si in conditiile de calitate corespunzatoare.

Acest obiectiv trebuie sprijinit prin obtinerea de costuri reduse ca rezultat al productivitatii si altor masuri de management.

Intrucat nivelul de calitate necesar al produselor aeronautice pentru mentinerea certificarii aeronautice este foarte ridicat, competitia intre producatorii de aeronave se rezuma in fapt la preturi, la respectarea termenelor de livrare contractuale si la participarea la risc. Pentru aceasta societatea trebuie sa-si dezvolte capacitatea de a fabrica produse noi impreuna cu parteneri puternici si sa co-finanteze fabricatia, recuperand investitia dupa vanzarea produselor.

Piata este inca influentata de criza financiara globala manifestata evident incepand cu 2008 prin colapsul multor institutii financiare.

Industria de transport aerian este strans legata de dinamica mediului economic, astfel in perioadele de recesiune economica numarul persoanelor care calatoresc cu avionul scazand drastic. Acest fenomen este atribuit in special veniturilor in scadere si a pretului combustibililor in crestere. Cele mai afectate sunt cursele pe distante scurte/medii, acest tip de curse fiind specifice operatorilor low-cost. Au avut loc si falimente cum ar fi: Sterling, Futura, SkyEurope, Seagle Air, LagunAir, Inter Airlines si Alitalia.

Activitatea de intretinere si reparatii din cadrul Romaero isi are ca tinta companiile de leasing care au in flota in special aeronave de tipul A320, B737 si MD-82. Datorita efectelor recesiunii economice asupra operatorilor ce in mod obisnuit apelau la serviciile Romaero, activitatea de mentenanta si reparatii a inregistrat o scadere in ultimii ani.

Un alt sector puternic lovit de criza economica este cel al aeronavelor de tip "business jet". Astfel IAI si-a redus numarul de fuselaje comandate, cu un impact profund asupra portofoliului de comenzi avand in vedere ca Programul G200 reprezenta in momentul de varf circa 30% din cifra de afaceri. Comenzile au fost reduse progresiv pana la sfarsitul anului 2010 cand programul s-a oprit, IAI si Gulfstream avand in proiect succesorul aeronavei G200 : G280. In acest proiect Romaero a participat la licitatie pentru fabricarea fuselajului anterior pentru aeronava G280. Avand in vedere buna cooperare cu IAI si experienta obtinuta in programul precedent, G280 ar putea fi succesorul lui G200 si la Romaero.

Desi afectate intr-o mai mica masura, principalele doua mari companii ce activeaza pe piata aeronavelor de linie – Boeing si Airbus au trecut la implementarea unor programe de crestere a productivitatii si reducere a costurilor. Acestea se reflecta direct in lantul de aprovizionare, furnizoriilor fiindu-le ceruta aplicarea unui coeficient anual de reducere a preturilor care poate ajunge pana la 8%. In principiu acest coeficient este aplicabil pachetelor noi de lucrari sau contractelor reînnoite, dar poate fi aplicat si ca urmare a unei renegocieri. Criza economica a avut efecte profunde asupra modului in care companiile isi desfasoara activitatea. Tendinta actuala este de reducere a riscului nu numai in faza de industrializare a produsului, ci si pentru promovare si proiectare.

Capabilitatile Romaero in ceea ce priveste partea de intretinere si reparatii s-au mutat in principal pe cerintele pietei Europene. Odata cu modernizarea flotelor majoritatea companiilor aeriene au in dotare aeronave de tipul Airbus 320 si Boeing 737 din seriile Next Generation.

Pentru a raspunde acestor noi cerinte Romaero si-a extins aria de certificare, in anii precedenti pentru Boeing 737/NG si pentru A320 si urmareste in continuare marirea paletei de aeronave cuprinse in domeniul de certificare pentru activitatea de reparatii/intretinere.

Pentru perioada 2015-2016 pietele tinta pentru Romaero sunt in continuare:

- Companiile aeriene de leasing, care au in flota avioane de tipul Boeing B737 seriile 100-900, Airbus A320 si MD82 – pentru serviciile de maintenance/reparatii;
- Producatorii de avioane/furnizorii integratori care doresc sa isi externalizeze productia catre o facilitate care sa le ofere beneficiul unor costuri competitive; in conditiile in care externalizarea se face catre o facilitate din Europa care indeplineste normele de calitate impuse pentru domeniul aerospacial.

## 2. Actiunile corporale ale S. ROMAERO S.A.

### 2.1. Precizarea amplasarii si a caracteristicilor principalelor capacitati de productie in proprietatea S. ROMAERO S.A.

- Capacitatile de productie ale societatii sunt amplasate in B-dul Ficusului nr. 44, sector 1, Bucuresti.

Nr. Crt.	Denumire	Descriere
<b>ECHIPAMENTE DE BAZA IN SECTIA DE PRELUCRARE A TABLELOR</b>		
1	Conturare	Masina de conturat cu comanda numerica (CNC) WADKIN Ux;
		Masina de conturat cu comanda numerica (CNC) WADKIN OMEGA;
		Masina de debavurat FLADDER 300;
2	Formare - indoire, roluire, Presa cu covor de cauciuc	Presa formare prin indoire SAGMA
		Presa formare prin indoire cu comanda numerica (NC) LVD TYPE PPEB 100/MNC
		Echipament de formare prin roluire cu comanda numerica (NC) 4R HS 20-220 SAHINLER
		Presa cu covor de cauciuc IMGB
		Presa cu covor de cauciuc JOHN SHOW
		Presa covor de cauciuc EMC 6300T- ACB
3	Formare prin tragere	Presa pentru formare prin tragere a extrudatelor MTPC 100 (HUFFORD A15 similar)
		Presa pentru formare prin tragere a extrudatelor HUFFORD A10
		Presa pentru formare prin tragere a extrudatelor cu comanda numerica (NC) CNC-V21-300 CYRIL BATH
		Presa pentru formare longitudinala prin tragere a invelisurilor MTTC 250 (HUFFORD A44 similar)
		Presa pentru formare transversala prin tragere a invelisurilor MFBA1000 (TC 1000 SIMILAR)
		Presa pentru formare transversala prin tragere a invelisurilor FRITZ MULLER ZSE 160
4	Conturare spatiala	Echipament de gaurire si conturare spatiala in 5 axe KOMO 510 Fusion 5 Axis Series ROUTER
5	Strunjire	Strung cu comanda numerica (NC) MAZAK-SQT 250 MY
		Strung cu comanda numerica (NC) MAZAK-SQT 250 MS
		Strung cu comanda numerica (NC) HITACHI SEIKI - HT20S11
		Strung cu comanda numerica (NC) MAZAK C LATHE NEXUS MATRIX 640
6	Frezare cu comanda numerica (NC)	Masina de frezat cu comanda numerica (NC) FOREST TC7-OE
		Masina de frezat cu comanda numerica (NC) FOREST V800-ME
		Masina de frezat cu comanda numerica (NC) FOREST TC10MCE
		Masina de frezat cu comanda numerica (NC) FOREST TC20-BE
		Masina de frezat cu comanda numerica (NC) FOREST V2-1600-AE
		Masina de frezat cu comanda numerica (NC)

		FOREST V2-1600-BE Masina de frezat cu comanda numerica (NC) FOREST VH2000-BE Masina de frezat cu comanda numerica (NC) cu TRUNION HAAS VF6
7	Inspectie	Masina de control tridimensional cu comanda numerica DEA - BETA Sistem de masurare LASER TRACKER LEIKA LTD 840 Echipament de scanare cu lumina albastra ATOS 3 GOM
8	Tratamente de suprafata	CHEMICAL CONVERSION CHROMIC ANODIZING; Anodizare sulfo-tartarica ; Anodizare sulfurica ; Decapare sulfocromica; Cadmiere otel; Anodizare cromica Pasivizare otel inox; Decapare acida; Alodinare colorata; Alodinare incolora
9	Tratament termic	ALIAJE DE ALUMINIU: Cuptor KPA 7/9; Furnace KPA 12/28; Cuptor KPKC 150/1200; Cuptor CALORIS CAL 25; Cuptor CALORIS CAL 4; Etuva EN 1000-1.
10	Vopsire	Cabina de vopsire/ Etuva Cabina de vosire BLOWTHERM 1 Cabina de uscare; LACKRO ECO AIR
11	Vopsire Avioane	Hangar de vopsire
12	Compozite	Autoclava SCHOLZ
13	Frezare chimica	Frezare chimica linia 1; Frezare chimica linia 2
14	Alte procese	Sudare WIG; sudare MIG / MAG ; sudare Oxiacetilenica; Brazare Aluminiu; Brazare Otel; Brazare Otel Inox; Sudare prin presiune Inspectie NDT

• Tehnologii de fabricatie

Nr. Crt.	Denumire proces	Caracterizare tehnologie existenta
1	Fabricație de ansamble	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Asamblari structurale (avioane, ansamble majore-aripe, fuselaj, ampenaj, ansamble-panouri de presiune, panouri laterale, carenaje, piloni, usi, etc.);</li> <li>▪ Asamblari nituite - pentru nituri standardizate nu sunt limite dimensionale, exista echipamente specializate pentru nituri speciale ca; Cherry, Cherry-Max ;Briles; Avdel, Pop;</li> <li>▪ Asamblari imbulonate (buloane, suruburi, saibe piulite, Lock-bolturi, Jobolturi, Hi-lok-uri), strangeri dinamometrice;</li> <li>▪ Asamblari mecanice-presare/fretaj, sertizare rulmenti;</li> <li>▪ Asamblări sudate: suduri TIG (GTAW) aliaje aluminiu, oțel aliat si nealiat, otel inox, titan si aliaje de titan, nichel si aliaje de nichel, sudura MIG/MAG (GMAW) aliaje aluminiu, oțel aliat si nealiat, otel inox, sudura în puncte prin rezistență pentru aluminiu, aliaje de Al și oțel inox, brazări cu flacara oxiacetilenica cu aluminiu, alama, argint;</li> <li>▪ Piese compozite cu structura sandwich executate in autoclava, prin procedeul sacului de vid, dimensiuni maxime piese 6000 x 1800 mm,</li> <li>▪ Ansamble etansate sau lipite cu adezivi nestructurali;</li> <li>▪ Ansamble lipite cu adeziv structural executate in autoclava, dimensiuni maxime piese lipite 6000 x 1800 mm.</li> </ul> <p><b>Nota :</b> Executia ansamblelor lipite cu adezivi structurali si a compozitelor necesita calificarea prealabila a procesului si de catre client.</p>

2	Fabricație de piese primare	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Piese primare metalice din aliaje de aluminiu, oțel sau titan, cu diverse forme geometrice specifice construcției și reparatelor de avioane;</li> <li>▪ Invelisuri formate prin întindere longitudinală cu dimensiuni maxime, lungime 5600 mm, lățimea 2000 mm, grosime 8 mm;</li> <li>▪ Invelisuri și borduri de atac formate prin întindere transversală cu dimensiuni maxime, lungime 5000mm, lățime 10000mm, grosime 5mm;</li> <li>▪ Profile trase prin matrită sau roluite din tablă pentru cadre și lise cu lungimea maximă de 12000 mm;</li> <li>▪ Lise și cadre formate prin întindere: lungimea max. 5800 mm;</li> <li>▪ Profile extrudate formate prin întindere: lungimea max. 5800 mm Piese formate la presa hidraulică cu covor de cauciuc: dimensiuni maxime: masa mașinii de 1250x2000mm, înălțime maximă a blocului de formare 150mm.</li> <li>▪ Piese formate la presa hidraulică cu elastomer, cu presiune înaltă (800bari): dimensiuni maxime ale mesei de lucru 1000x800mm, înălțime max. a blocului de formare 100mm;</li> <li>▪ Piese executate prin prelucrare mecanică clasică: mortezare, strunjire int/ext, filetare int/ext, rectificarea int/ext, plană, frezare clasică, frezare prin copiere, ajustare, găurire,alezare la materiale metalice și nemetalice;</li> <li>▪ Piese executate prin frezare C.N. pe mașini în cinci axe până la lungimi de 12m, lățimi de 2m, înălțime 0.6 m;</li> <li>▪ Piese din tablă frezate CN pe mașina în 5 axe cu lungimea de 3.5 m, lățimea 1.8 m, înălțimea 1.0 m.</li> </ul>
3	Fabricare SDVG-uri	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Metode clasice: frezare, strunjire, sudură, ajustaj;</li> <li>▪ Metode neconvenționale: beton (calapoade de formare prin întindere), rășini, fibră de sticlă, prelucrare CNC 5 axe oțel;</li> <li>▪ Dispozitive de asamblare ansamble majore, minore;</li> <li>▪ Dispozitive de formare la presa cu covor de cauciuc;</li> <li>▪ Dispozitive de formare prin întindere;</li> <li>▪ Dispozitive de fixare pentru strunjire, frezare, găurire;</li> <li>▪ Echipamente de ridicare;</li> <li>▪ Dispozitive de verificare.</li> </ul>
4	Inspecție	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Echipament LEICA Laser Tracker LTD 840, cu sistem de operare "PolyWorks 10": măsurare și scanare cu rază Laser, soft cu posibilitate de "reverse engineering"</li> <li>▪ Inspecție CMM – mașină automată de măsurat tridimensional și control al suprafețelor în sistem 3D, cu calculator de procesare a rezultatelor;</li> <li>▪ Echipamente de aliniere optice pentru gabaritele de asamblare;</li> <li>▪ Echipament de control computerizat cu lumina monocoloră albastră ATOS 3 GOM;</li> <li>▪ Inspecție NDT: cu lichid penetrant colorant sau fluorescent, raze X, cu particule magnetice, ultrasonic, cu curenți EDDY, control defecte prin anodizare;</li> <li>▪ Teste de laborator: duritate, conductivitate, încercări mecanice, analize chimice și metalografice, analize de combustibili și uleiuri de aviație, analize de mediu.</li> </ul>

5	Procese speciale	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tratamente de suprafață: alocromare, alodinare, anodizare cromică, anodizare sulfuric tartarica și anodizare sulfurică pentru aliaje de aluminiu, cadmiere oțel-carbon și oțel inoxidabil, cadmiere aliaje de cupru, pasivizare oțel-carbon și oțel inoxidabil ;</li> <li>▪ Tratamente termice: aliaje de aluminiu,</li> <li>▪ Vopsire cu uscare la aer și la cuptor pentru piese primare și subansamble;</li> <li>▪ Vopsire cu uscare în aer avioane și componente de avioane;</li> <li>▪ Frezare chimică pentru aliaje de aluminiu;</li> <li>▪ Shotpeening cu bile ceramice;</li> <li>▪ Zincare prin pulverizare;</li> </ul> <p><b>Nota:</b> Aceste tipuri de procese sunt acreditate NADCAP cu procedura de supraveghere (auditare) periodica;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Celelalte tipuri de procese sunt evaluate și aprobate de clienți.</li> </ul>
6	Alte capacități pentru Divizia de Intreținere și Reparații Avioane	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Decapare chimică și mecanică, vopsire parțială și totală avioane Boeing B 737, Airbus A 320, MD 80, Bae 146;</li> <li>▪ Cantărire orice tip de aeronavă; Compensare aparatură de navigație la banc și pe avion;</li> <li>▪ Intreținere generală (A, B,C,D ; CPCP) ;</li> <li>▪ Intreținere la linie ;</li> <li>▪ Reparații structurale majore scheme client sau proprietare;</li> <li>▪ Modificări structurale majore scheme client sau proprietare, inclusiv amenajări vip;</li> <li>▪ Testări la sol și în zbor;</li> <li>▪ Controale nedistructive motoare și avioane.</li> </ul>

Atelierele pentru tratamente termice și sudura sunt dotate cu o gama de echipamente standard. Atelierele detin de asemenea echipamente specializate pentru:

- durificare prin calire și racire în ulei, apă sau glicoli;
- durificare piese mari;
- detensionare structuri sudate.

### 2.2. Descrierea și analiza gradului de uzură al proprietăților S. ROMAERO S.A.

Gradul de uzură a proprietăților societății noastre este determinat de durata normală de funcționare a acestora, stabilit conform legislației în vigoare și de durata de funcționare consumată până la 31.12.2014.

Utilajele și echipamentele ROMAERO, utilizate curent în procesele de producție, sunt foarte diversificate. Situația lor actuală, din păcate, prezintă un grad avansat de uzură fizică și morală.

Pentru majoritatea echipamentelor ROMAERO se apreciază un **grad de uzură „medie”** cuprins între 30% și 60%, iar pentru mașini unelte un grad de uzură medie cuprins între 50% și 80%, unele dintre ele având uzură morală de 100%.

### 2.3. Precizarea potențialelor probleme legate de proprietate asupra activelor corporale ale S. ROMAERO S.A.

Mentionăm că la 31.12.2014 societatea are active imobilizate ipotecate în favoarea Bancii Comerciale Române și a Bancii Transilvania.

## 3. Piața valorilor mobiliare emise de S. ROMAERO S.A.

### 3.1. Precizarea pietelor din România și din alte țări pe care se negociază valorile mobiliare emise de S. ROMAERO S.A.

S. ROMAERO SA face parte din programul de privatizare în masa a statului, drept urmare acționarul majoritar a înscris societatea pentru tranzacționare la Bursa în data de 15.01.1997.

Valorile mobiliare emise de S. ROMAERO S.A. sunt tranzacționate în România, pe piața secundară BVB.

### 3.2. Descrierea politicii S. ROMAERO S.A. cu privire la dividende:

În anii 2012 - 2014 societatea nu a repartizat dividende din profitul net contabil.

3.3. S. ROMAERO S.A. nu a întreprins nici o măsură pentru achiziționarea de acțiuni proprii.

3.4. S. ROMAERO S.A. nu are filiale.

3.5. S. ROMAERO S.A. nu a emis obligatiuni sau alte titluri de creanta.

#### 4. Conducerea societatii comerciale la data de 31.12.2014

##### 4.1. Prezentarea listei administratorilor

a)

Nr. Crt.	Numele si prenumele	Funcția	Perioada	Data nasterii
1.	ENCUTESCU Aurel Sorin	Membru C.A.	19.12.2012 - prezent	05.04.1955
2.	FILIMON Gabriel	Membru C.A.	28.10.2013 – prezent	12.12.1960
3.	BUZATU Florin Danut	Membru C.A.	27.10.2014 - prezent	16.01.1967
4.	GHEORGHE Teodor-Iulian	Membru C.A.	26.07.2012 - prezent	11.01.1977
5.	TRIFA Aurelian Mircea Radu	Membru C.A.	12.12.2013 – prezent	27.04.1961
6.	POST VACANT	Membru C.A.		
7.	POST VACANT	Membru C.A.		

b) orice acord, intelegere sau legatura de familie intre administratorul respectiv si o alta persoana datorita careia persoana respectiva a fost numita administrator - administratorii au fost aleși de Adunarea Generala a Actionarilor societatii, in baza propunerilor Ministerului Economiei, a Fondului Proprietatea si SIF Muntenia (prin ordine de mandatare a reprezentantilor in AGA);

c) participarea administratorului la capitalul societatii comerciale – nu este cazul;

d) lista filialelor societății comerciale și a societăților controlate de aceasta – nu este cazul;

e) lista persoanelor afiliate societății comerciale – nu este cazul.

##### 4.2. Prezentarea listei membrilor conducerii executive a S. ROMAERO S.A.

Denumire functie	Titular functie Nume- prenume	Perioada	Termen mandat	Acord, intelegere	Participare la capitalul societatii
Director General Adjunct	Boicu Vasile	13.08.2014 - prezent	4 ani	Mandat	-
Director Operational	Hurezeanu Mircea	01.07.2011 – 17.02.2015	Nespecificat	-	-
Director Comercial	Vilceanu Pantelimon	01.07.2011 - prezent	Nespecificat	-	40 actiuni
Contabil Sef	Andrei Elena	01.07.2011 – prezent	Nespecificat	-	-
Director Dezv.Investitii si Suport Productie	Mihai Remus Serbanel	19.12.2011 – 17.02.2015	Nespecificat	-	-

##### 4.3. Litigii

Pentru toate persoanele prezentate la 4.1. si 4.2. precizarea eventualelor litigii sau proceduri administrative în care au fost implicate, în ultimii 5 ani, referitoare la activitatea acestora în cadrul emitentului, precum și acelea care privesc capacitatea respectivei persoane de a-și îndeplini atribuțiile în cadrul emitentului - nu este cazul.



## 5. Situatia financiar-contabila

a+b) Elemente de bilant si contul de profit si pierderi:

-mii lei-

Indicatori	2012	2013	2014
1.Active imobilizate, din care:	770.510	774.483	770.794
-imobilizari financiare	132	115	106
2.Active circulante, din care:	169.655	180.984	183.179
-stocuri	145.022	152.117	97.084
-creante si decontari	23.878	28.567	50.859
-disponibilitati	754	300	1.762
-titluri de plasament	-	-	-
3.Cheltuieli in avans (ct.471)	33	562	65
Indicatori	2012	2013	2014
4.Datorii pe termen scurt - total, din care:	69.058	65.522	143.722
-imprumuturi si datorii asimilate	1.011	2.999	1.730
-furnizori	9.082	7.699	8.004
5.Capitaluri proprii, din care:	725.222	705.440	635.712
-capital social	15.615	15.615	15.615
6.Venituri in avans si subventii pentru investitii	25.776	29.380	26.023
Cifra de afaceri	66.777	66.305	80.223
Venituri totale, din care:	92.828	99.680	85.749
-venituri din exploatare	80.341	87.395	81.010
-venituri financiare	12.487	12.285	4.739
-venituri extraordinare	-	-	-
Cheltuieli totale, din care:	139.524	119.462	130.779
-cheltuieli exploatare	120.953	101.704	116.104
-cheltuieli financiare	18.571	17.758	14.675
-cheltuieli extraordinare	-	-	-
PROFIT BRUT/PIERDERE	-46.696	-19.783	-45.030
Impozit pe profit	-	-	-
Indicatori	2012	2013	2014
Rezultat net:			
- profit	-	-	-
- pierdere	46.696	19.783	45.030

Principalii indicatori economico-financiar sunt prezentati in situatia de mai jos:

Denumirea indicatorului	Algoritm de calcul	2014
<b>1. Indicatori de lichiditate</b>		
a) Indicatorul lichiditatii curente	Active curente/Datorii curente	1,04
b) Indicatorul lichiditatii imediate (indicatorul test acid)	Active curente - Stocuri/ Datorii curente	0,37
Denumirea indicatorului	Algoritm de calcul	2014
<b>2. Indicatori de risc</b>		
Indicatorul gradului de indatorare	Capital imprumutat/Capital propriu	10,66
<b>3. Indicatori de activitate</b>		
a) Viteza de rotatie a stocurilor	Cifra de afaceri/Stoc mediu	0,64
Nr. zile de stocare	(Stoc mediu/Cifra de afaceri)*365	566,91

b) Viteza de rotatie debitelor-clienti	(Sold mediu clienti/Cifra de afaceri)*365	50,97
c) Viteza de rotatie a creditelor furnizor	(Sold mediu furnizori/Cifra de afaceri)*365	33,13
d) viteza de rotatie a activelor imobiliz.	Cifra de afaceri/Active imobilizate	0,10
e) viteza de rotatie a activelor totale	Cifra de afaceri/Total Active	0,09
<b>4. Indicatori de profitabilitate</b>	<b>Algoritm de calcul</b>	<b>2014</b>
Marja bruta din vanzari	Profitul brut din vanzari/Cifra de afaceri*100	1,50

c) Cash - flow :

**SITUATIA FLUXULUI DE NUMERAR LA DATA DE 31 DECEMBRIE 2014**

	-lei -
<b>Fluxuri de numerar din activitati de exploatare:</b>	
<b>Profit brut (pierdere)</b>	-45.029.984
<b>Ajustari pentru:</b>	
Cheltuieli cu amortizarea	3.189.033
Venituri din subventii pentru investitii	(3.357.208)
Alte subventii reluate la venituri	(11.164.820)
Variatia provizioanelor	9.854.251
Cheltuieli privind dobanzile si alte costuri financiare	6.193.425
Diferente de curs valutar activitate finantare, net	
Venituri din dobanda si alte venituri financiare	(209)
Cheltuieli privind activele cedate	-
Venituri din vanzarea activelor	(1.860)
<b>Profit (pierdere) din exploatare inainte de variatia capitalului circulant</b>	(40.317.373)
Variatia soldurilor conturilor de stocuri	(6.106.606)
Variatia soldurilor conturilor de creante comerciale si alte creante din exploatare	(12.418.140)
Variatia soldurilor conturilor de datorii comerciale si alte datorii din exploatare	58.893.377
<b>Numerar generat din exploatare</b>	51.258
Dobanzi platite	(4.933.288)
Impozit pe profit platit	-
<b>Numerar net din activitati de exploatare</b>	(4.882.031)
<b>Fluxuri de numerar din activitati de investitie:</b>	
Plati pentru achizitionarea de actiuni	-
Plati pentru achizitionarea de imobilizari corporale si necorporale	(308.910)
Subventii pentru investitii (Incasari/Plati)	-
Alte subventii din exploatare (Incasari/Plati)	5.750.543
Incasari din vanzarea de imobilizari corporale si necorporale	1.860
Imprumuturi acordate si alte investitii	
Dobanzi incasate	209
Dividende incasate	-
<b>Numerar net din activitati de investitie</b>	5.443.702
<b>Fluxuri de numerar din activitati de finantare:</b>	
Incasari din emisiunea de actiuni	-
Variatia imprumuturilor bancare	900.115
Variatia imprumuturilor datorate entitatilor afiliate	-
Plata datoriilor aferente leasing-ului financiar	
Dividende platite	-
<b>Numerar net din activitati de finantare</b>	900.115
<b>Cresterea neta a numerarului si echivalentelor de numerar</b>	1.461.786
<b>Numerar si echivalente de numerar la inceputul exercitiului financiar</b>	299.873
<b>Numerar si echivalentele de numerar la sfarsitul exercitiului financiar</b>	1.761.659

Fata de cele prezentate, va supunem spre aprobare:

- situatiile financiare anuale si notele explicative, pentru anul 2014;
- contul de profit si pierdere pentru exercitiul financiar 2014;
- acoperirea pierderii contabile in valoare de 45.029.984 lei pentru exercitiul financiar 2014 din profiturile viitoare ca urmare a aplicarii masurilor din planul de redresare;
- descarcarea de gestiune a administratorilor.

6) Semnaturi:

CONSILIUL DE ADMINISTRATIE

Anca Magdalena **CHISER** - Presedinte

Florin Danul **BUZATU** - Membru

Gabriel **FILIMON** - Membru

Teodor-Iulian **GHEORGHE** - Membru

Celina Ruxandra **RUSU** - Membru

Aurelian Mircea Radu **TRIFA** - Membru

Aurelian **GAVRILESCU** - Membru





**CONDUCEREA EXECUTIVA**

Vasile **BOICU** - Director General Adjunct

Pantelimon **VILCEANU** – Director Comercial

Elena **ANDREI** - Contabil Sef

**Data:** 05 iunie 2015

---