

Gestionarea incertitudinilor în industria transporturilor aeriene: Analiza provizioanelor și datoriilor incerte și impactul lor asupra stabilității financiare

Andreea-Denisa Bină

ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE DIN BUCUREȘTI

Facultatea: Contabilitate și Informatică de Gestiune

Program masterat: Contabilitate, Control și Expertiză

Coordonator: Conf. univ. dr. Elena- Mirela Nichita

Rezumat: Scopul acestei lucrări este de a identifica modul în care o selecție de companii din industria transporturilor aeriene prezintă provizioanele și datoriile incerte în rapoartele anuale și dacă aceste practici au impact asupra părților interesate. Modelul actual al industriei aeriene, bazat pe expansiunea rapidă și reducerea costurilor, contribuie semnificativ la creșterea riscurilor financiare, inclusiv la gestionarea incertitudinilor legate de provizioane. Provizioanele, esențiale pentru acoperirea riscurilor viitoare, sunt adesea prezentate într-un mod diferit de la o companie la alta, ceea ce reflectă practicile interne și strategia financiară a acestora. Deși reglementările internaționale, precum IAS 37 Provizioane, datorii contingente și active contingente, impun cerințe clare privind raportarea provizioanelor și a datoriilor incerte, multe dintre companiile din industria transporturilor aeriene nu reușesc să ofere o transparență adecvată sau să aplice aceste standarde într-un mod uniform. Pentru a ne atinge obiectivul lucrării, am avut în vedere rapoartele financiare a patru companii din industria aeriană (British Airways Plc, Deutsche Lufthansa AG, Ryanair Holdings Plc. și Wizz Air Holdings Plc.) publicate în perioada 2018-2023. Prin analiza de conținut a rapoartelor au fost selectate informații privind modul de prezentare a provizioanelor și datoriilor contingente, ce au fost comparate de-a lungul celor 6 ani. În urma analizei la companiile aeriene s-a constatat că Deutsche Lufthansa AG adoptă o abordare detaliată și transparentă, conformă cu IAS 37, în timp ce celelalte companii optează pentru o prezentare mai simplificată. Diferențele în raportarea claselor de provizioane și a ratei de actualizare subliniază diverse strategii de gestionare a riscurilor financiare. Rezultatele oferă o perspectivă utilă pentru profesioniștii contabili și organisme de reglementare, evidențiind gradul de conformitate și aspectele ce necesită îmbunătățiri în raportarea financiară. Analiza raportării provizioanelor și datoriilor incerte celor patru companii arată faptul că este o industrie volatilă, depinzând de mulți factori economici. Limitările cercetării includ numărul redus de companii analizate, perioada de timp restrânsă, selectarea exclusiv a companiilor europene, analiza manuală a rapoartelor și disponibilitatea acestora doar în limba engleză. Direcțiile de urmat pentru cercetările viitoare sunt clare: diversificarea eșantionului pentru a include un număr mai mare de companii, extinderea perioadei analizate pentru a obține o imagine mai cuprinzătoare și utilizarea unui software specializat pentru analiza rapoartelor. Utilizatorii acestei cercetări includ reprezentanți din mediul academic, organisme de reglementare, profesioniști contabili, organizații neguvernamentale, mass-media și cercetători din domeniu. Cercetarea furnizează informații și perspective importante pentru toți acești actori interesați de domeniul aviației.

Cuvinte-cheie: provizioane, rapoarte financiare, industria aeriană, analiză de conținut, sustenabilitate, COVID-19

Introducere

Industria transporturilor aeriene joacă un rol esențial în societatea contemporană, oferind un mijloc de transport rapid și sigur, utilizat atât pentru călătorii de agrement, cât și în scop de afaceri. Totuși, acest sector este caracterizat de o volatilitate ridicată, fiind influențat de factori economici, crize financiare, evenimente neprevăzute sau chiar catastrofe naturale, care pot afecta semnificativ stabilitatea și performanța financiară a companiilor aeriene.

Această lucrare analizează modul în care patru mari companii europene din industria transporturilor aeriene – British Airways Plc, Deutsche Lufthansa AG, Ryanair Holdings Plc. și Wizz Air Holdings Plc. – gestionează incertitudinile financiare, punând un accent deosebit pe recunoașterea provizioanelor în perioada 2018-2023. Printr-o metodă de cercetare bazată pe analiza de conținut a rapoartelor financiare sunt examinate politicile contabile aplicate, notele explicative și alte informații relevante, în conformitate cu principiul prudenței. Acest principiu contabil încurajează o abordare conservatoare în estimarea riscurilor, astfel încât posibilele pierderi să fie anticipate și reflectate corespunzător în situațiile financiare.

Rezultatele cercetării evidențiază diferențe semnificative între companii în ceea ce privește modul de raportare a provizioanelor, influențate de strategiile individuale și de modelul de afaceri adoptat. Deși toate companiile analizate aplică standardele internaționale de raportare financiară, modalitățile de prezentare și recunoaștere a provizioanelor variază, afectând transparența și comparabilitatea informațiilor financiare.

Lucrarea recunoaște anumite limitări, cum ar fi accesibilitatea datelor financiare detaliate și perioada restrânsă a analizei (2018-2023). Totodată, studiul poate fi îmbunătățit prin extinderea eșantionului de companii, prelungirea perioadei de analiză sau utilizarea unor metode de cercetare mixte, care să coreleze datele financiare cu factori nefinancieri specifici industriei aviatice. Această abordare ar permite o evaluare mai profundă a modului în care companiile aeriene gestionează riscurile și incertitudinile în raportarea lor financiară.

1. Recenzia literaturii de specialitate

1.1. Reglementări naționale și internaționale privind provizioanele

Mediul de afaceri este caracterizat de incertitudini și provocări pe care entitățile trebuie să le gestioneze cu responsabilitate pentru a le depăși cu costuri minime și pentru a obține rezultate conform așteptărilor. Din punct de vedere contabil, incertitudinile sunt prezentate în situațiile financiare sub forma provizioanelor. La nivel internațional, acestora le este alocat un standard de contabilitate, și anume *IAS 37 Provizioane, datorii contingente și active contingente*. Conform acestui standard (IFRS, 2025), provizioanele sunt definite ca instrumente financiare ce se alcătuiesc pe baza cheltuielilor anticipate și previzibile. Acestea vor viza sume de bani ce se estimează că vor acoperi pierderi a căror producere este foarte posibilă, dar al căror total nu este cunoscut cu exactitate.

Conform cu *IAS 37 Provizioane, datorii contingente și active contingente*, provizioanele sunt definite ca fiind datorii incerte în ceea ce privește exigibilitatea și valoarea. Un provizion va fi înregistrat în contabilitate doar în momentul în care acesta îndeplinește următoarele condiții:

1. Entitatea are o obligație actuală ca rezultat al unei situații anterioare;
2. Există probabilitatea ca resursele să fie consumate pentru a îndeplini acea obligație;
3. Este posibilă efectuarea unei estimări credibile a valorii obligației.

La nivel național, în conformitate cu *OMFP 1802/2014 pentru aprobarea Reglementărilor contabile privind situațiile financiare anuale individuale și situațiile financiare anuale consolidate* (Ministerul Finanțelor Publice, 2014), provizioanele sunt constituite pentru a acoperi obligațiile cu natura clar definită, care la data bilanțului sunt probabil să apară sau este cert că vor apărea, dar care prezintă incertitudini cu privire la valoarea sau data exactă a apariției lor. În reglementările contabile naționale sunt menționate trei condiții pentru recunoașterea provizioanelor (Figura 1).

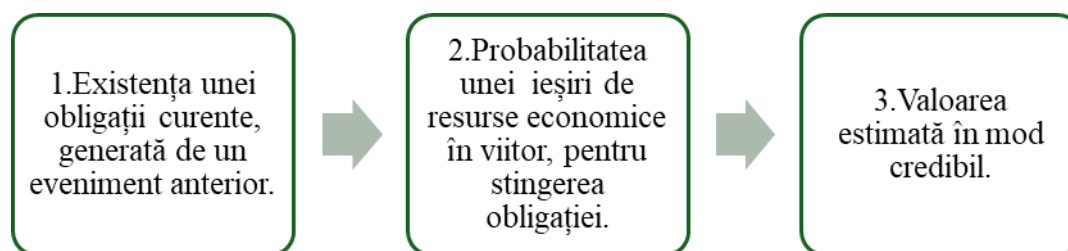


Figura 1. Criterii de recunoaștere a unui provizion
Sursa: Prelucrare proprie

Din punct de vedere al condițiilor de recunoaștere a unui provizion în contabilitate, acestea sunt identice cu cele din referențialul internațional.

1.2. Prezentarea și recunoașterea provizioanelor în situațiile financiare

Provizioanele, recunoscute conform *IAS 37 Provizioane, datorii contingente și active contingente* sunt datorii cu termen sau valoare incertă, iar această natură incertă face ca ele să fie percepute ca informații prospective. Prezentarea informațiilor este unul dintre factorii determinanți ai calității raportării financiare și este un subiect discutat pe larg în literatura financiar-contabilă. Deoarece guvernanța corporativă utilizează dezvăluirea și transparența ca politică de reducere a problemelor și eliminarea asimetriei situațiilor financiare față de realitatea economică și, prin urmare, îmbunătățirea calității raportării financiare, divulgarea a câștigat în continuare importanță în ultimii ani.

Raportarea corporativă este esențială pentru supraviețuirea firmelor și a piețelor de capital. Studiarea nivelului de publicare a informațiilor oferă o înțelegere mai profundă a acestui proces. Deși efectele adoptării IFRS asupra raportării corporative sunt greu de cuantificat, analiza provizioanelor este importantă, deoarece acestea influențează informațiile prospective și guvernanța corporativă (Acar & Ozkan, 2017).

Studiul lui Acar și Ozkan (2017) arată că doar 62% dintre firmele analizate recunosc provizioane, iar doar 32% furnizează toate informațiile cerute de IAS 37. Companiile cu consilii de administrație mai mari și mai independente sunt mai predispuse să recunoască provizioane, acestea având valori mai ridicate. De asemenea, firmele cu raportare completă a provizioanelor au consilii mai mari și o concentrare mai mare a acționariatului, în timp ce companiile deținute de doi directori executivi sunt mai puțin transparente.

1.3. Relația dintre provizioane și principiul prudenței: risc, ambiguitate și prudență în contextul provizioanelor

Legătura dintre provizioane și principiul prudenței este una strânsă în contabilitate și în procesul de pregătire a situațiilor financiare. Principiul prudenței este unul dintre principiile de

bază ale contabilității și se referă la abordarea conservatoare a evaluării și prezentării informațiilor financiare. Acest principiu implică asigurarea că veniturile și activele nu sunt supraevaluate, iar cheltuielile și obligațiile sunt subevaluate. Principiul prudenței sugerează că atunci când există incertitudini cu privire la o situație, este mai sigur să se ia în considerare cea mai pesimistă perspectivă și să se reflecte aceasta în situațiile financiare. Astfel, provizioanele sunt o modalitate de a aplica principiul prudenței în practica profesională contabilă.

În termeni tradiționali, principiul prudenței impune nerecunoașterea anticipată a profiturilor și recunoașterea anticipată a pierderilor. Anticiparea profiturilor conduce la recunoașterea incipientă, chiar înainte de a exista un drept legal asupra veniturilor care le generează. O abordare de manieră conservatoare nu impune ca toate veniturile să fie încasate, ci ca toate tranzacțiile care generează venit să fie ușor de verificat.

1.4. Aspecte nefinanciare privind provizioanele în industria aeriană. Influența turismului asupra industriei aeronautice

Studiile evidențiază importanța informațiilor nefinanciare în raportarea corporativă, acestea ajutând la evaluarea și anticiparea performanței financiare. Behn și Riley (1999) analizează relevanța acestora în industria aeronautică, unde factori precum satisfacția clienților, numărul de pasageri și veniturile din bilete contribuie la previzionarea rezultatelor financiare.

Industria aeriană și turismul sunt strâns interconectate, având atât influențe pozitive, cât și negative. Avansul tehnologic și reducerea prețurilor biletelor au stimulat creșterea traficului aerian, în timp ce reglementările stricte și impactul ecologic rămân provocări. Liberalizarea pieței aviatice poate favoriza expansiunea turismului, însă restricțiile din anumite țări continuă să limiteze acest proces.

1.5. Impactul pandemiei COVID-19 asupra industriei aeriene

Pandemia COVID-19 a generat incertitudine majoră în industria transportului aerian, determinând restricții, scăderea călătoriilor și creșterea costurilor operaționale. Multe companii aeriene au intrat în faliment sau au fuzionat pentru a supraviețui (Shabankare et al., 2023).

Criza a accentuat importanța strategiilor de afaceri și a încrederii clienților, deoarece riscul perceput al călătoriilor aeriene a afectat intenția de reutilizare a serviciilor. Imaginea negativă asociată avioanelor a influențat industria pe termen lung, iar companiile trebuie să găsească soluții pentru a reduce acest risc și a recâștiga încrederea pasagerilor.

Studiile arată că, în timpul pandemiei, angajamentul față de brand a avut un impact pozitiv asupra încrederii clienților și a stimulat intenția lor de cumpărare. Totuși, riscurile percepute au afectat semnificativ dorința de a refolosi serviciile companiilor aeriene, evidențiind necesitatea unor măsuri eficiente pentru redresare.

1.6. Rolul alianțelor strategice în industria aeriană

Industria aeriană a trecut prin numeroase provocări, inclusiv privatizare și dereglementare, determinând companiile să formeze alianțe strategice. Bennett (1999) evidențiază avantajele și dezavantajele acestor asocieri, analizând cazul British Airways. Alianțele oferă beneficii precum influență sporită pe piață, reducerea concurenței, costuri și riscuri mai mici, dar și posibilitatea firmelor de a se concentra pe competențele lor de bază.

Cooperarea între companii a stimulat competitivitatea și tendința de comercializare comună, accelerând dorința de apartenență la rețele globale. Totuși, Bennett (1999) arată că

beneficiile promise de aceste alianțe sunt uneori greu de cuantificat. Dacă tendința continuă, industria va fi dominată de transportatori mari, conducând la globalizare.

British Airways, parte a grupului IAG din 2011, este cea mai mare companie aeriană din Regatul Unit, a treia ca mărime în Europa după Air France-KLM și Lufthansa, și lider în dimensiunea flotei, zboruri și destinații internaționale.

1.7. Sustenabilitate în industria aeriană. Rolul rapoartelor de sustenabilitate

Industria aeronautică are un impact negativ asupra mediului prin emisiile de CO₂ și alte gaze cu efect de seră, poluarea apei, zgomot și pierderea biodiversității. Aceste efecte au generat presiuni sociale asupra companiilor aeriene, încurajând adoptarea practicilor de responsabilitate socială corporativă (CSR) (Lee et al., 2018).

Studiul realizat de Lee et al. (2018) arată că inițiativele CSR, fie materiale, fie nemateriale, nu influențează direct performanța firmelor, dar impactul lor variază în funcție de tipul de transportator și condițiile economice. Investițiile în CSR nemateriale au un efect negativ mai pronunțat asupra transportatorilor low-cost comparativ cu cei cu servicii complete.

Negash (2012) a investigat utilizarea Standardelor Internaționale de Raportare Financiară (IFRS) pentru monitorizarea impactului asupra mediului al companiilor miniere și petroliere. Concluziile indică faptul că mecanismele voluntare de raportare a informațiilor de mediu sunt insuficiente, motiv pentru care au fost introduse rapoartele de sustenabilitate. Acestea îmbunătățesc transparența și credibilitatea datelor, mai ales când sunt corelate cu informațiile financiare.

2. Metodologia cercetării

Această lucrare propune o cercetare care se concentrează pe măsurarea și raportarea provizioanelor din mediul de afaceri, mai exact în industria transporturilor aeriene. Scopul acestei lucrări este de a analiza modul în care sunt prezentate provizioanele în rapoartele companiilor din industria aeriană. Pentru elaborarea acestei lucrări au fost selectate patru companii din această industrie, și anume: British Airways, Lufthansa, Ryanair și WizzAir, iar analiza a fost realizată pe perioada 2018-2023 (6 ani). Motivele alegerii acestei perioadă au fost următoarele: acoperirea unui interval semnificativ, evaluarea impactului evenimentelor majore, disponibilitatea datelor, comparabilitatea între ani și relevanța pentru luarea deciziilor viitoare.

În prezenta cercetare au fost analizate următoarele aspecte privind raportarea provizioanelor: (1) clasificarea curentă – necurentă a provizioanelor, (2) clasele de provizioane raportate și (3) informații raportate în conformitate cu cerințele standardului IAS 37, precum modificarea și utilizarea provizioanelor, ratele de actualizare și valoarea netă contabilă.

În continuare, sunt prezentate câteva informații despre fiecare companie în parte pentru a face o introducere succintă către analiza de conținut a rapoartelor.

- British Airways Plc. este una dintre cele mai mari companii aeriene din lume, cu sediul în Londra, Regatul Unit. Fondată în 1974, face parte din grupul International Airlines Group (IAG). BA operează o flotă modernă și zboară către sute de destinații internaționale, având Aeroportul Heathrow ca principal hub. Oferă servicii variate, inclusiv economy, business și first class. Este cunoscută pentru standardele sale de calitate și inovațiile în domeniul transportului aerian.
- Deutsche Lufthansa AG, una dintre cele mai mari companii aeriene din Europa, are sediul în Germania și face parte din grupul Lufthansa. Fondată în 1953, compania zboară către destinații globale, având huburi principale la Frankfurt și Munchen. Oferă servicii în

clasele Economy, Business și First Class. Lufthansa se remarcă prin standardele sale înalte de calitate și angajamentele față de sustenabilitate.

- Ryanair Holdings Plc. este o companie aeriană low-cost irlandeză, fondată în 1984. Este una dintre cele mai mari din Europa, operând zboruri către numeroase destinații din Europa și nu numai. Ryanair se concentrează pe prețuri reduse, având o flotă eficientă și oferind servicii de bază, fără facilități suplimentare. Principalul său hub este aeroportul Dublin, iar compania face parte din strategia de creștere rapidă și expansiune continuă în Europa.
- Wizz Air Holdings Plc. este o companie aeriană low-cost din Ungaria, fondată în 2003. Operațiunile sale se concentrează pe zboruri economice în Europa și în alte regiuni. Wizz Air are un model de afaceri bazat pe prețuri reduse, oferind servicii de bază și opțiuni suplimentare contra cost. Principalul său hub este Aeroportul Internațional din Budapesta, iar compania se remarcă prin expansiunea rapidă și creșterea continuă a rutei sale de zboruri.

Sursele din care au fost colectat datele sunt reprezentate de rapoartele financiare prezentate de către companii prin intermediul paginilor web ale acestora (Tabel 1).

Tabel 1. Sursa datelor

Companie	Informații analizate					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
British Airways https://www.britishairways.com/travel/home/public/en_ro/	Annual Report and Accounts					
Lufthansa https://www.lufthansa.com/ro/en/homepage	Annual Report					
Ryanair https://www.ryanair.com/ro/ro	Annual Report					
WizzAir https://wizzair.com/ro-ro	Annual Report and Accounts					

3. Rezultate

3.1. Analiza prezentării provizioanelor în situațiile financiare – clasificarea curent-necurent

Pentru fiecare companie am analizat cum sunt raportate provizioanele de către acestea, dacă sunt respectate cerințele din standardul *IAS 37 Provizioane, datorii contingente și active contingente*. Astfel, pentru început am verificat dacă provizioanele sunt raportate în cele două categorii, și anume: provizioane curente și provizioane necurente. De exemplu, în situația în care compania raportează aceste informații în mod separat am acordat scorul 1, iar în caz contrar am notat compania cu scorul 0.

În urma analizei efectuate privind clasificarea provizioanelor în cele două categorii am prezentat rezultatele în Tabelul 2. Din acest tabel se observă faptul că cele 4 companii analizate: British Airways, Lufthansa, Ryanair și Wizz Air respectă acest criteriu.

Tabel 2. Provizioane curente și necurente

Provizioane curente/necurente	British Airways	Lufthansa	Ryanair	Wizz Air
2018	1	1	1	1
2019	1	1	1	1
2020	1	1	1	1
2021	1	1	1	1
2022	1	1	1	1
2023	1	1	1	1
Total	6	6	6	6

3.2. Analiza prezentării provizioanelor în situațiile financiare

Companiile British Airways și Ryanair prezintă majoritatea informațiilor, cu excepția valorii actualizate a provizioanelor. Este importantă actualizarea valorii provizioanelor în condițiile în care efectul valorii-timp a banilor devine semnificativ, astfel valoarea unui provizion trebuie să reflecte valoarea actualizată a cheltuielilor necesare pentru stingerea datoriei.

Tabel 3. Situația prezentării provizioanelor – British Airways

British Airways	VNC 01.01	VNC 31.12	Provizioane suplimentare	Provizioane utilizate	Provizioane neutilizate și reluate în timpul perioadei	Valoarea actualizată
2018	1	1	1	1	1	n/a
2019	1	1	1	1	1	n/a
2020	1	1	1	1	1	n/a
2021	1	1	1	1	1	n/a
2022	1	1	1	1	1	n/a
2023	1	1	1	1	1	n/a
Total	6	6	6	6	6	n/a

Compania Lufthansa se remarcă prin transparență și conformitatea cu standardul internațional. Astfel, aceasta prezintă toate informațiile necesare referitoare la provizioane în rapoartele sale financiare. Compania Lufthansa poate fi considerată drept model pentru celelalte companii, datorită abordării riguroase pe care o are în privința prezentării provizioanelor.

Tabel 4. Situația prezentării provizioanelor – Lufthansa

Lufthansa	VNC 01.01	VNC 31.12	Provizioane suplimentare	Provizioane utilizate	Provizioane neutilizate și reluate în timpul perioadei	Valoarea actualizată
2018	1	1	1	1	1	1
2019	1	1	1	1	1	1
2020	1	1	1	1	1	1
2021	1	1	1	1	1	1
2022	1	1	1	1	1	1
2023	1	1	1	1	1	1
Total	6	6	6	6	6	6

Tabel 5. Situația prezentării provizioanelor – Ryanair

Ryanair	VNC 01.01	VNC 31.12	Provizioane suplimentare	Provizioane utilizate	Provizioane neutilizate și reluate în timpul perioadei	Valoarea actualizată
2018	1	1	1	1	1	n/a
2019	1	1	1	1	1	n/a
2020	1	1	1	1	1	n/a
2021	1	1	1	1	1	n/a
2022	1	1	1	1	1	n/a
2023	1	1	1	1	1	n/a
Total	6	6	6	6	6	n/a

La compania Wizz Air, similar cu Biritsh Airways și Ryanair observăm că lipsește valoarea actualizată a acestora, dar totodată lipsește și prezentarea provizioanelor suplimentare. Provizioanele suplimentare sunt estimări ale cheltuielilor viitoare sau pierderilor probabile care nu erau prevăzute inițial în planurile financiare ale unei companii, dar care au devenit necesare datorită unor evenimente noi sau reevaluări ale situației existente.

Tabel 6. Situația prezentării provizioanelor – Wizz Air

Wizz Air	VNC 01.01	VNC 31.12	Provizioane suplimentare	Provizioane utilizate	Provizioane neutilizate și reluate în timpul perioadei	Valoarea actualizată
2018	1	1	n/a	1	1	n/
2019	1	1	n/a	1	1	n/a
2020	1	1	n/a	1	1	n/a
2021	1	1	n/a	1	1	n/a
2022	1	1	n/a	1	1	n/a
2023	1	1	n/a	1	1	n/a
Total	6	6	n/a	6	6	n/a

3.3. Analiza structurală a provizioanelor

Pentru fiecare dintre cele 4 companii am colectat date referitoare la valoarea datoriilor totale și a provizioanelor din bilanțul contabil prezentat în rapoartele financiare. Pe baza acestor doua elemente financiar-contabile am construit o rată de structură folosind formula de mai jos:

$$\text{Ponderea provizioanelor în datorii (gi)} = \frac{\text{Provizioane}}{\text{Datorii totale}}.$$

Prin calculul acestei rate am analizat cât reprezintă provizioanele în datoriile totale ale companiei și, totodată, cum se modifică structura acestora în perioada 2018-2023.

În Tabelul 7 sunt centralizate datele aferente companiei British Airways. După cum se poate observa, datoriile totale ale British Airways au înregistrat o creștere semnificativă în perioada 2018-2022, de la 11.014 mil £ în 2018 la 18.326 mil £ în 2022. Provizioanele în raport cu datoriile totale au urmat o tendință descendentă, de la 5,08% în 2018 la 3,41% în 2023. Deși datoriile totale ale companiei au crescut constant pe parcursul acestei perioade, provizioanele au rămas relativ stabile, ceea ce reflectă o scădere a ponderii acestora în structura datoriei. Această situație ar putea indica o mai mare încredere în capacitatea companiei de a gestiona riscurile fără a alocă resurse suplimentare pentru provizioane.

Tabel 7. Structura provizioanelor în datorii totale - British Airways

British Airways	Datorii totale mil £	Provizioane mil £	Provizioane/Datorii totale (gi)
2018	11.014,00	560,00	5,08%
2019	13.075,00	596,00	4,56%
2020	14.510,00	574,00	3,96%
2021	15.972,00	613,00	3,84%
2022	18.326,00	827,00	4,51%
2023	16.653,00	568,00	3,41%

Lufthansa prezintă cea mai ridicată pondere a provizioanelor în totalul datoriilor, cu o creștere de la 25,51% în 2018 la 32,63% în 2023. Datoriile totale ale companiei au cunoscut o creștere moderată în perioada 2018-2019, urmată de o creștere semnificativă în 2020. Totuși, în anii următori, acestea au rămas relativ constante sau chiar au înregistrat o ușoară scădere, această tendință indicând o strategie de gestionare a datoriilor sau schimbări în structura financiară.

Tabel 8. Structura provizioanelor în datorii totale - Lufthansa

Lufthansa	Datorii totale mil €	Provizioane mil €	Provizioane/Datorii totale (gi)
2018	28.640,00	7.327,00	25,58%
2019	32.403,00	7.943,00	24,51%
2020	38.097,00	10.920,00	28,66%
2021	38.048,00	8.634,00	22,69%
2022	34.861,00	3.698,00	10,61%
2023	25.674,00	8.377,00	32,63%

În perioada 2018-2019, datoriile totale ale Ryanair au rămas relativ constante, indicând o stabilitate financiară în acei ani. Totuși, în 2020, acestea au înregistrat o creștere semnificativă, probabil în contextul impactului pandemiei de COVID-19 asupra industriei aeriene. În 2021, datoriile totale au scăzut, dar au revenit la niveluri similare în 2023. Această fluctuație ar putea reflecta eforturile companiei de a se adapta la schimbările din mediul de afaceri.

Tabel 9. Structura provizioanelor în datorii totale - Ryanair

Ryanair	Datorii totale mil €	Provizioane mil €	Provizioane/Datorii totale (gi)
2018	7.892,90	138,10	1,75%
2019	8.035,80	135,60	1,69%
2020	9.832,70	79,90	0,81%
2021	7.681,40	57,70	0,75%
2022	9.604,50	103,30	1,08%
2023	10.762,90	174,30	1,62%

În perioada 2018-2020, Wizz Air a înregistrat o creștere impresionantă a datoriilor totale, de la 900,20 mil € în 2018 la 3.123,3 mil € în 2020. Această creștere este atribuită în mare parte extinderii operațiunilor și a flotei companiei în acești ani, precum și impactului pandemiei COVID-19 asupra industriei aviatice.

Provizioanele companiei au fluctuat în timpul perioadei analizate, dar în general, raportul Provizioane/Datorii totale a scăzut semnificativ, de la 17,01% în 2018 la 2,11% în 2023. Această scădere sugerează o modificare în abordarea companiei față de gestionarea riscurilor și a obligațiilor viitoare, cu o mai mare prudență și o atenție mai mare la eficiența financiară.

Tabel 10. Structura provizioanelor în datorii totale – Wizz Air

Wizz Air	Datorii totale mil €	Provizioane mil €	Provizioane/Datorii totale (gi)
2018	900,20	153,1	17,01%
2019	1.029,80	149,2	14,49%
2020	3.123,30	121,2	3,88%
2021	3.818,90	88,9	2,33%
2022	5.092,10	107,1	2,10%
2023	7.392,30	156,1	2,11%

3.4. Analiza claselor de provizioane

În Tabelul 11 sunt prezentate informații referitoare la modul în care sunt structurate provizioanele la fiecare companie analizată în parte. Această analiză este utilă pentru a observa abordarea acestor companii și transparența lor față de părțile interesate.

În urma analizei efectuate, s-a constatat că Lufthansa adoptă o abordare mai detaliată în ceea ce privește provizioanele, clasificându-le în zece categorii distincte. Această abordare detaliată poate reflecta un nivel mai înalt de transparență și claritate în gestionarea riscurilor și a obligațiilor financiare. În mod contrar, companiile British Airways, Ryanair și Wizz Air au adoptat o abordare mai puțin detaliată în clasificarea provizioanelor, concentrându-se pe categorii mai generale, ceea ce poate indica o strategie mai simplificată și orientată spre eficiență operațională.

Tabel 11. Numărul claselor de provizioane

Numărul claselor de provizioane pe an/Companii	2018	2019	2020	2021	2022	2023
British Airways	4	4	4	4	5	5
Lufthansa	10	10	10	10	10	10
Ryanair	2	2	2	2	2	2
Wizz Air	2	2	2	2	2	2

3.5. Analiza prezentării datoriilor contingente în notele explicative

În cadrul cercetării, s-a analizat modul în care sunt prezentate datoriile contingente în rapoartele financiare ale companiilor pentru perioada 2018-2023, conform standardelor internaționale stabilite de IAS 37.

În acest context, fiecare companie trebuie să respecte anumite cerințe privind datoriile contingente, care includ:

1. Descrierea detaliată a datoriei contingente: companiile trebuie să explice natura datoriei, precum și evenimentul trecut care ar putea duce la o obligație viitoare. De exemplu, în cazul unui proces juridic, compania trebuie să descrie situația legală și cum poate aceasta influența obligațiile financiare.
2. Estimarea impactului financiar posibil: în raportul financiar, compania trebuie să menționeze dacă este posibil să estimeze suma potențială a datoriei. Dacă valoarea este calculabilă, aceasta trebuie prezentată în mod clar.
3. Indicația incertitudinii privind valoarea și momentul în care ar putea deveni exigibilă: de asemenea, este esențial ca fiecare companie să arate incertitudinea legată de suma datorată și momentul în care datoria ar putea deveni efectivă. De exemplu, dacă o companie se află în mijlocul unui litigiu, nu poate spune cu siguranță când și dacă va trebui să plătească.
4. Posibilitățile de recuperare a unor sume: dacă există opțiuni de recuperare (de exemplu, prin asigurări sau alte surse), aceste aspecte trebuie, de asemenea, să fie menționate în rapoartele financiare, pentru a oferi o imagine completă asupra riscurilor financiare ale companiei.

Tabel 12. Prezentarea datoriilor contingente

Criterii de recunoaștere ale unei datorii contingente	British Airways Plc	Deutsche Lufthansa AG	Ryanair Holdings Plc	Wizz Air Holdings Plc
O descriere a datoriei contingente	✓	✓	✗	✓
O estimare a impactului financiar posibil (dacă poate fi determinată)	✓	✓	✗	✓
O indicație a incertitudinii privind valoarea și momentul în care ar putea deveni exigibilă	✓	✓	✗	✓
Orice posibilitate de recuperare a unor sume, cum ar fi asigurările sau alte surse	✓	✓	✗	✓

Concluzii

În cadrul cercetării am analizat prezentarea provizioanelor în rapoartele financiare ale patru companii aeriene europene – British Airways, Lufthansa, Ryanair și Wizz Air – pentru perioada 2018-2023, cu scopul de a identifica diferențele în raportarea provizioanelor și impactul asupra părților interesate. Am constatat că, deși toate companiile activează în aceeași industrie și aplică standardele internaționale de raportare financiară (IAS 37), modalitățile de prezentare a provizioanelor variază semnificativ, reflectând practicile interne și strategiile financiare specifice fiecărei companii.

Lufthansa se remarcă printr-o abordare detaliată și transparentă a provizioanelor, respectând cerințele IAS 37 și oferind o imagine clară asupra riscurilor financiare și a obligațiilor viitoare. Aceasta include o raportare detaliată a opt clase de provizioane și menționarea ratei de actualizare, ceea ce evidențiază o strategie orientată spre stabilitate și control financiar riguros. În schimb, British Airways, Ryanair și Wizz Air adoptă o abordare mai simplificată, cu raportarea unui număr mai mic de clase de provizioane și fără menționarea ratei de actualizare, ceea ce poate reflecta o strategie orientată spre eficiență și reducerea costurilor administrative, dar care poate reduce transparența și claritatea informațiilor pentru investitori.

În ceea ce privește respectarea cerințelor IAS 37 privind clasificarea provizioanelor în cele două categorii: curent sau necurent, am constatat că toate cele patru companii respectă această cerință. Analiza structurii provizioanelor, realizată prin intermediul indicelui de structură (gi), a reliefat faptul că Lufthansa are o pondere mai mare a provizioanelor în totalul datoriilor, ceea ce poate indica o gestionare mai conservativă a riscurilor financiare comparativ cu Ryanair, care prezintă o pondere mai mică.

Rezultatele cercetării sunt utile profesioniștilor contabili și organismelor de reglementare, oferind o imagine clară asupra gradului de conformitate cu standardele internaționale și asupra aspectelor care necesită îmbunătățiri în raportarea financiară, cum ar fi menționarea ratei de actualizare a provizioanelor. În plus, cercetarea oferă o bază de comparație pentru studiile viitoare, ce ar putea explora alte companii și perioade de timp mai extinse.

Limitările acestei cercetări includ numărul redus de companii analizate, perioada de timp limitată și analiza doar a companiilor europene, ceea ce poate restrânge aplicabilitatea concluziilor la nivel global. De asemenea, analiza manuală a rapoartelor financiare și disponibilitatea acestora doar în limba engleză reprezintă alte limitări. Cercetările viitoare ar putea extinde eșantionul de companii și perioada de analiză, folosind metode mixte (calitative și cantitative) pentru a obține o imagine mai detaliată a provizioanelor și a riscurilor financiare din industria aeriană.

În concluzie, analiza provizioanelor din industria aeriană arată că fiecare companie adoptă strategii diferite pentru a gestiona riscurile financiare. Lufthansa se remarcă prin transparență și conformitate cu standardele internaționale, în timp ce British Airways, Ryanair și Wizz Air urmează o abordare mai flexibilă, concentrându-se pe eficiență și reducerea costurilor administrative. Alegerea celei mai potrivite abordări depinde de obiectivele și contextul economic specific fiecărei companii.

Bibliografie

- Acar, E. & Ozkan, S. (2017) "Corporate governance and provisions under IAS 37", *EuroMed Journal of Business*, vol. 12, no. 1: 52-72, <https://doi.org/10.1108/EMJB-03-2016-0007>
- Behn, B. & Riley, R. Jr, (1999) "Using nonfinancial information to predict financial performance: The case of the U.S. airline industry", *Journal of Accounting, Auditing and Finance*, vol. 14: 29-56, <https://doi.org/10.1177/0148558X9901400102>
- Bennett, M. M. (1999) "Strategic alliances in the world airline industry", *Progress in Tourism and Hospitality Research*, vol. 3, no. 3: 213-223. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-1603\(199709\)3:3%3C213::AID-PTH71%3E3.0.CO;2-C](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-1603(199709)3:3%3C213::AID-PTH71%3E3.0.CO;2-C)
- IFRS (2025), IAS 37 Provizioane, active și datorii contingente. [Online]. Disponibil online la: <https://www.ifrs.org/issued-standards/list-of-standards/ias-37-provisions-contingent-liabilities-and-contingent-assets/>

- Lee, S., Kim, B. & Ham, S. (2018) “Strategic CSR for airlines: does materiality matter?”, *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, vol. 30, no. 12: 3592-3608, <https://doi.org/10.1108/IJCHM-10-2017-0697>
- Ministerul Finanțelor Publice (2014) OMFP 1802/2014 Reglementări contabile privind situațiile financiare anuale individuale și situațiile financiare anuale consolidate. [Online]. Disponibil online la https://static.anaf.ro/static/10/Anaf/legislatie/OMFP_1802_2014.pdf
- Negash, M. (2012) “IFRS and environmental accounting”, *Management Research Review*, vol. 35, no. 7: 577-601. <https://doi.org/10.1108/01409171211238811>
- Shabankareh, M., Hamzavi, J., Ranjbaran, A., Esfahani, S. & Izadi, G. (2023) “The COVID-19 pandemic and repurchase intention in building brand engagement in the airline industry”, *Journal of Hospitality and Tourism Insights*, vol. 3, no. 7: 1-25, <https://doi.org/10.1108/JHTI-08-2022-0327>