

C ă t lina Mihaela N. B. DOIU  
The Doctoral School of The Bucharest University of Economic Studies

# COOPERARE ȘI COMPETIȚIE PE PIAȚA LINIILOR AERIENE

---

## Keywords

Airline business  
Competitiveness  
Cooperation  
Air transport  
Corporate culture  
Market

## JEL Classification

R41, R4, M14

---

## Abstract

*You cannot compete in time with airlines on transcontinental runs, but you can outstrip them in comfort, safety, dependability of service, and also show the passenger the countryside. This, we believe, is a permanent market. (Edward G. Budd Jr, speech before the American Association of Passenger Traffic Officers, Chicago, 24 April 1957)*

*After numerous studies made by various scientists, after 1800, it has been concluded that people would function more efficiently if they cooperate. However, not only families and communities, but also educational systems encourage competition, because it is seen as the only way to achieve success, by doing that, the power of cooperation is completely ignored. Still, from an economic point of view, cooperation and competition represent essential elements of progress, both being parts of the corporate culture.*

*This paper proposes research in the evolution of alliances in airline companies, the regulations of the domain, with consideration of a competitive labor market, the efficiency and the benefits among consumers.*

## Introducere

„Aviația este ramura aeronauticii care se ocupă de construcția, funcționarea și utilizarea aeronavelor mai grele decât aerul. Tot prin „aviație” se înțelege totalitatea avioanelor și a personalului de care dispune o țară” [1]

În funcție de scopul și destinația avută, aviația se împarte în[2]:

- *Aviația civilă*, cu ramurile:
  - Aviația de transport, care servește pentru transportul călătorilor și al mărfurilor.
  - Aviația sportivă ce are ca scop recrutarea de tineri pentru a deveni piloți sau parașutiști. Tot în cadrul aviației sportive sunt organizate și activitățile de zbor cu motor sau fără (planorism) pentru piloții sportivi, precum și activitățile de parașutism și aeromodelism.
  - Aviația utilitară, care prestează diferite servicii de transport în domeniul sanitar (aviația sanitară) și turistic (aviația de agrement), respectiv prestează lucrări de tratamente chimice în agricultură și silvicultură (aviația agricolă).
- *Aviația militară*, care este o categorie de forțe armate, destinată ducerii acțiunilor de luptă în cooperare cu trupele de uscat, marina militară, și alte forțe militare precum și pentru misiuni independente. Aviația militară efectuează și activități de transport aerian (trupe, tehnică) în scopuri proprii.

## Istoria aviației

Zborul a reprezentat visul dintotdeauna al omului, imitația înălțării păsărilor stând la baza diverselor legende și povești apocrife. Mitul lui Icar relatează primul zbor al omului, legenda înfățișându-l pe fiul lui Daedalus, făurindu-și aripi din pene și ceară, pentru a scăpa din labirintul în care îl închisese regele Cretei, Minos. Reușind să se ridice în văzduh, dar fascinat de frumusețea înălțimilor, Icar a uitat sfaturile

tatălui său de a nu se apropia de Soare, fapt ce-i aduce moartea. Cuprins de invidie că oamenii zboară, Helios a dat o căldură puternică, ceara topindu-se, Icar găsindu-și astfel sfârșitul în apele Mării Egee.

Considerat un vis irealizabil, zborul i-a pasionat pe oameni și i-a determinat să născocască diverse mașinării care să-i ajute să se ridice în văzduh. Renașterea îl aduce în centrul atenției pe celebrul Leonardo da Vinci, care, pornind de la studiul minuțios al zborului păsărilor, „a proiectat un aparat numit „ortopter”. Aripile acestuia ar fi trebuit să fie mișcate în același timp de mâinile și picioarele unui om, procedeu ce s-a dovedit a fi imposibil. Planurile lui da Vinci au căzut apoi în uitare pentru multă vreme.” [3]

Secolul al XVII-lea reînvie dorința de zbor a omului, prin experimentele italianului Francesco Lana-Terzi, pentru realizarea unei corabii zburătoare, ce ar fi trebuit să se înalțe cu ajutorul a patru sfere de cupru atașate. Deși proiectul nu a putut fi realizat, dovedindu-se că presiunea aerului atmosferic deteriora sferile, Lana-Terzi a fost numit „Tatăl Aeronauticii”, el schițând pentru prima oară conceptul de „dirijabil vid”.

Primele rezultate de zbor se văd însă abia spre sfârșitul secolului al XVIII-lea, când omul a reușit să se înalțe spre cer cu ajutorul balonului umplut cu aer cald. Primele planoare experimentale (cu aripi arcuite ca ale păsărilor) sunt construite în 1890 de către Otto Lilienthal, decedat în încercarea lui de a cuceri văzduhului. 6 ani mai târziu, Samuel Pierpont Langley lansează un planor care zboară aproape un kilometru și ajunge la o înălțime de aproximativ 30 de metri. Sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea impulsionează construcția de avioane prin apariția motoarelor cu ardere internă. Cel dintâi avion cu un astfel de motor aparține fraților Wilbur și Orville Wright, care, în 1903 „au reușit să se ridice cu aeroplanul timp de 12 secunde, zborul având loc la Kitty Hawk, în Carolina de Nord(S.U.A).”[4]

Progresele se înmulțesc, inițiativele continuând atât în Europa, cât și în America. Primul avion care a decolat cu mijloace proprii de bord a fost construit în Franța de inventatorul român Traian Vuia (18 martie 1906). La 12 noiembrie 1906, Santos-Dumont obține primul record mondial recunoscut de Federația Aeronautică Internațională acordat pentru parcurgerea în zbor a 220 metri în 21,5 secunde.[5] Decembrie 1910 marchează primul zbor cu un avion cu reacție construit de inginerul român Henri Coandă. Deși prima traversare a Atlanticului a avut loc în iunie 1919, fiind efectuată de către aviatorii britanici John Alcock și Arthur Brown, cea recunoscută în istorie este cea a lui Charles Lindbergh din 1927.

Tensiunile crescând din Europa, dinaintea Primului Război Mondial, împing guvernele să introducă o nouă armă pe câmpul de luptă: avionul militar, trecându-se astfel la producții de serie. Se remarcă astfel aeroplanelle militare de la Reims, octombrie- noiembrie 1911, unde concurează constructorii francezi și britanici. Cei mai mari producători de avioane din această perioadă sunt: Franța, Regatul Unit, Germania și Italia.[6] La sfârșitul războiului se numără: 4500 aeronave franceze, 3500 avioane britanice, 2500 avioane germane.



În perioada interbelică, supranumită „Epoca de aur a aviației”, se înregistrează un record de viteză (755,138 km/h), atins de celebrul Messerschmitt Bf 109, unul dintre cele mai moderne avioane de vânătoare din acea epocă (26 aprilie 1939). Epoca aviației atinge însă apogeul în Al

Doilea Război Mondial, prin avioanele cu elice și motor cu ardere internă, înlocuite ulterior de avioanele cu motor cu reacție și radar. [7]

În perioada postbelică se asistă la „un surplus de aparate de zbor. Debutază transportul comercial regulat, capabil să învingă dificultățile atmosferice și climatice și să practice chiar zborul fără vizibilitate. Dezvoltarea motorului cu reacție conduce la apariția avioanelor de linie supersonice.”[8]

### Transportul aerian comercial

Poate fi realizat prin curse aeriene regulate și prin curse aeriene neregulate, presupunând efectuarea unor zboruri contra cost.[9]

Conform ICAO, cursele aeriene neregulate se clasifică în:

- **curse aeriene charter** - zboruri efectuate pe baza unui aranjament contractual între furnizorul de transport aerian și o entitate care închiriaza o aeronava; în general zborurile charter sunt organizate de tur operatori ca parte a unui pachet turistic ce poate să includă și cazare, masa și transferuri. Charterele se pot organiza și pentru transportul mărfii sau poștei.
- **curse aeriene la cerere** - din aceasta categorie fac parte serviciile de Taxi Aerian ce presupun zboruri la comandă pentru transportul pasagerilor, mărfurilor sau poștei (aici sunt incluse și zborurile care se efectuează pentru poziționarea unei aeronave la puntele de unde se preiau sau unde se debarca bunul transportat), Aviația Comerciala de Business și alte curse aeriene la cerere.
- **alte curse aeriene neregulate** - servicii neincluse în primele doua categorii.

Prima linie aeriană din lume a fost înființată în anul 1909 de către Ferdinand Graf von Zeppelin, purtând numele DELAG (German Airship Corporation), în perioada 1910-1913 înregistrându-se un trafic de peste 34.000 pasageri. La 8

februarie 1919 este inaugurată prima legătură comercială între Marea Britanie și Franța. Pe 7 octombrie 1919 a fost înființată cea mai veche companie aeriana din lume, KLM, ce a operat primul zbor abia în 1920, între Amsterdam și Londra. În anii următori se înființează și alte companii, dintre care: AERFLOT (Rusia) în 1923, PAN AMERICAN AIRLINES (SUA) în 1927, SABENA (Belgia) în 1923. În 1926 apare compania Deutsche Luft Hansa AG (Lufthansa) prin fuziunea Deutscher Aero Lloyd AG și Junkers – Luftverkehrs AG, considerat a fi un moment marcant în transportul aerian de pasageri în Europa. **Air France** a luat naștere pe **7 octombrie 1933** prin fuziunea a cinci firme franceze: Air Union, Air Orient, Société Générale de Transport Aérien (SGTA), CIDNA și Aéropostale. În România, compania TARM i-a naștere în 1944.

Este o perioadă a experimentărilor, companiile se aflau în proprietatea statului, fiind finanțate din fonduri publice. Cu toate că prețurile pentru transportul aerian erau mult mai mari decât la celelalte mijloace de transport (statisticile SUA arătau că prețul serviciului de transport aerian era triplu față de cel al transportului auto și înzecit față de cel feroviar), competiția se rezuma “mai degrabă la criterii non-economice, companiile mai puternice intrând pe teritoriul național al altei țări, aproape nestingherite. Iar acestea puteau avea sau nu, la randul lor, un transportator aerian capabil să răspundă atacului comercial.” [10]

În 1944 este înființată Organizația Aviației Civile Internaționale (ICAO), prin care se pun bazele unei colaborări inter-guvernamentale. Astfel, fiecărui stat i se recunoștea suveranitatea asupra spațiului aerian național, accesul transportatorilor aerieni străini putând fi realizat doar în baza unui acord bilateral între statele în cauză.

Remarcabil este faptul că, deși își desfășurau activitatea pe o piață

competitivă, concurența se manifesta doar formal între cele două companii care primeau “drepturile de trafic”. Acestea “negociau orarele de zbor, dar și tarifele de călătorie practicate, astfel încât să nu-și aduca deservicii reciproce. Deoarece nici un alt operator nu putea transporta pasageri și marfa între orașele desemnate prin Hotărârile de Guvern încheiate, orice înțelegere comercială între companiile naționale implicate, în mod practic induceau situații de monopolizare a pieței, unde tarifele erau controlate, iar accesul în rețelele GDS ( Global Distribution Systems ) era imposibil de obținut de către cei din afară.” [11]

Deși cadrul legislativ era defectuos, statul putând interveni în mod direct în economie, companiile încep să se diferențieze prin diverse metode de promovare: fuselajele aeronavelor au fost vopsite în culorile drapelului național, au apărut notiunile de “flag carrier” și “legacy”, s-au îmbunătățit serviciile la bord și la sol, oferindu-se în categoria de lux etc, compania respectivă fiind un motiv real de mândrie al unei țări.

Încurajarea de către stat a concurenței nelociale, formarea cartelurilor internaționale, practicarea prețurilor discriminatorii etc au generat probleme de dezechilibru comercial, astfel că, în jurul anilor 1970, sub presiunea mediului privat, statele au fost nevoite să relaxeze treptat condițiile de acces pe piață a operatorilor aerieni externi ( controlul strict al rutelor, tarifele și politicile de vânzări, licențele de operare etc ), fapt ce a generat creșterea productivității.

În urma emiterii reglementării nr. 2408/92 privind Accesul Transportatorilor Comunitari pe Rutele Aeriene Intra-Comunitare, de către Consiliul Europei, se anulează toate restricțiile legate de trafic, astfel că, ambele categorii de transport – regulat și neregulat – primesc drepturi legale în mod nediferențiat. Este momentul apariției a numeroase companii aeriene cu capital privat.

În prezent, piața globală înregistrează peste 2000 de companii aeriene ce operează peste 23.000 de aeronave, cu servicii la peste 3700 de aeroporturi. Creșterea traficului aerian mondial fiind în medie de 5% în ultimii 30 de ani.

### **Bibliografie**

- [1] Academia Română, Institutul de Lingvistică Iorgu Iordan Dicționarul explicativ al limbii române (DEX), București, Editura Univers Enciclopedic, 1998
- [2] Lucian Miclăuș - Glosar aviatic, Timișoara: Ed. Marineasa
- [3] Oana Stoichițescu, „Istoria aviației” <http://oanastoichitescu.blogspot.ro/2009/05/istoria-aviatiei.html>
- [4] idem
- [5] Istoria aviației

[http://ro.wikipedia.org/wiki/Istoria\\_avia%C8%9Biei](http://ro.wikipedia.org/wiki/Istoria_avia%C8%9Biei)

[6] WWI airplane statistics by nation

[7] Istoria aviației

[http://ro.wikipedia.org/wiki/Istoria\\_avia%C8%9Biei](http://ro.wikipedia.org/wiki/Istoria_avia%C8%9Biei)

[8] idem

[9] Transportul aerian comercial

[http://ro.wikipedia.org/wiki/Categorie:Transportul\\_aerian\\_comercial](http://ro.wikipedia.org/wiki/Categorie:Transportul_aerian_comercial)

[10] Zaharia, G.-., „Culoarea strălucitoare a companiilor aeriene I”, EconomiaOnline.ro, februarie 2013 <http://economiaonline.ro/culoarea-stralucitoare-a-companiilor-aeriene/>

[11] Zaharia, G.-., „Culoarea strălucitoare a companiilor aeriene II”, EconomiaOnline.ro, martie 2013

<http://economiaonline.ro/culoarea-stralucitoare-a-companiilor-aeriene-ii/>