

PROGRAMUL DE DEZVOLTARE ȘI MODERNIZARE

al

**S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA „TRAIAN VUIA” S.A.
PENTRU PERIOADA 2022 – 2032**



CUPRINS

SCURTA PREZENTARE A COMPANIEI	3
VIZIUNE / MISIUNE / VALORI.....	6
ANALIZA DIAGNOSTIC A SN AIT-TV SA	7
ANALIZA TRAFICULUI PE AEROPORTUL TIMISOARA 2014-2021	12
ANALIZA REZULTATELOR COMERCIALE ȘI FINANCIARE ÎNREGISTRATE DE CĂTRE SN AIT-TV SA.....	16
ANALIZA PRINCIPALILOR INDICATORI ECONOMICO-FINANCIARI SN AIT-TV SA 2014- 2020	18
CONCLUZIILE ANALIZEI SITUAȚIEI EXISTENTE	27
STRATEGIA GENERALĂ DE MANAGEMENT ȘI OBIECTIVELE PROPUSE	28
Obiectiv strategic 1 – COMERCIAL SI ECONOMIC	29
Obiectiv strategic 2 - DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ	37
Obiectiv strategic 4 – POLITICA DE RESURSE UMANE	50

SCURTA PREZENTARE A COMPANIEI

Societatea Națională Aeroportul Internațional Timișoara „Traian Vuia” S.A. a fost înființată la data de 24 august 1998 prin Hotărârea de Urgență a Guvernului H.G. 521/24 august 1998, este organizată ca societate comercială pe acțiuni, cu capital 80% de stat deținut de Ministerul Transporturilor și 20% de Fondul Proprietatea.

Aeroportul Timișoara / Traian Vuia este principala poartă aeriană de intrare în partea de vest a României, fiind al treilea aeroport (ca volum de trafic aerian) din România. Aeroportul Timișoara este cel mai mare și cel mai important aeroport din Vestul României cu o arie potențială de deservire de 2,5 milioane de locuitori din zona de Vest a României, în principal județele Timiș, Arad, Caraș Severin, Hunedoara (și nu numai), precum și locuitori din Estul Ungariei și al Serbiei.

Aeroportul Timișoara / Traian Vuia are în prezent o importanță covârșitoare pentru dezvoltarea economică din Regiunea Vest a țării, iar pentru ca acest rol să poată fi îndeplinit și în continuare este necesară o dezvoltare a activității aeroportului plecându-se de la premisele favorabile de dezvoltare a zonei și de transformare a Timișoarei într-un important pol logistic al României și al Europei de Sud Est.

Pe baza rolului și potențialului aeroportului de a atrage atât trafic intern cât și trafic internațional, Aeroportul Timișoara / Traian Vuia a fost clasificat în cadrul Masteplanului General de Transport al României, ca fiind Aeroport Hub Internațional.

Conform H.G. nr. 521 din 24 august 1998, Aeroportul Internațional Timișoara deține codul CAEN 5223 - *Activități de servicii anexe transporturilor aeriene* și are ca obiect principal de activitate efectuarea de prestări servicii, lucrări de exploatare, întreținere, reparare, dezvoltare și modernizare a bunurilor din patrimoniul său, aflate în proprietate sau în concesiune, în vederea asigurării condițiilor pentru sosirea, plecarea și manevrarea la sol a aeronavelor în trafic național și/sau internațional, asigurarea serviciilor anexe transporturilor aeriene, prin punerea la dispoziție către toți operatorii aerieni a întregii infrastructuri aeroportuare, în legătură cu aterizarea/decolarea aeronavelor, iluminat/balizaj pentru aeronave, pasageri îmbarcați/debarcați, marfă, bagaje, poștă, asigurând astfel tranzitul de persoane și de mărfuri.

Prin obiectul de activitate Aeroportul Internațional Timișoara asigură următoarele:

- ✓ exploatarea bazei aeroportuare proprii;
- ✓ întreținerea, modernizarea și dezvoltarea structurilor rutiere aeroportuare (pistă, căi de rulare, platforme), a echipamentelor, instalațiilor și construcțiilor specifice domeniului aeroportuar.
- ✓ dirijarea și deservirea la sol a aeronavelor;
- ✓ coordonarea activităților și serviciilor aeroportuare necesare deservirii la sol a aeronavelor, a traficului de pasageri și de mărfuri, a serviciilor necesare activităților de aviație generală;
- ✓ asigurarea siguranței traficului aerian în conformitate cu reglementările naționale și internaționale în domeniul aviației civile;

- ✓ asigurarea securității pasagerilor, aeronavelor, instalațiilor, echipamentelor, clădirilor și bunurilor transportate, în conformitate cu reglementările naționale și internaționale în domeniul aviației civile;
- ✓ asigurarea facilităților de control anti-deturnare, de control vamal și pentru trecerea frontierei de stat, de control veterinar și fitosanitar, de sănătate publică;
- ✓ asistență pentru căutarea și salvarea aeronavelor în primejdie și supraviețuitorilor accidentelor de aviație;
- ✓ aplicarea măsurilor de protecție a mediului în conformitate cu legislația în vigoare;

➤ Infrastructura aeroportuară existentă

Aeroportul Internațional Timișoara deține și gestionează în regim de proprietate privată toate construcțiile din zona landside (terminale pasageri, clădiri administrative și tehnice precum și parcare auto) în timp ce infrastructura din zona de airside conține bunuri proprietate publică a statului și sunt concesionate de către Ministerul Transporturilor prin contractul nr. 21.382 din 24.05.2018 către „S.N. Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia S.A.” spre administrare și exploatare. Astfel bunurile proprietate publică de natura celor prevăzute la art.135 alin.(4) din Constituția României, reprezentând pista de decolare/aterizare, căi de rulare, platforme de îmbarcare/debarcare, precum și terenurile de sub acestea sunt concesionate de către Ministerul Transporturilor către Aeroportul Timișoara, în condițiile legii.

A. Zona airside

Date tehnice suprafețe de mișcare, pista de decolare aterizare (PDA), platformele de staționare și căile de rulare AIT-TV



- ✓ Pista decolare/aterizare aeronave: 3500 X 45 m; direcții 11/29; acostamente de 15m (2 x 7,5m)
- ✓ Căi de rulare operaționale: „A” 817 X 27 m, „B” 236 X 27 m, „C” 187,5 x 35 si „L” 830 x 25 inclusiv acostamentele;
- ✓ Platformă staționare aeronave: 439 X 176 m

Sisteme de navigație:

- ✓ Sistem NDB pe direcția 290;
- ✓ Sistem ILS/DME pe direcția 290, categoria III ICAO;
- ✓ Sistem ILS/DME pe direcția 110, categoria III ICAO;
- ✓ Sistem NDB pe direcția 110
- ✓ Stații emisie – recepție COM – VHF;

- ✓ Sistem automat de observare meteo

Sistemele NDB pe direcția 290; ILS/DME pe direcția 290 și 110, categoria III ICAO; NDB pe direcția 110 și stațiile de emisie – recepție COM – VHF sunt în proprietatea și în exploatarea ROMATSA (aeroportul doar beneficiază de facilitățile tehnice oferite de aceste sisteme)

Echipamente pentru deservirea aeronavelor: scări de îmbarcare/debarcare a pasagerilor în/din aeronavă, autobuze pentru transportul pasagerilor de la/spre terminal spre/de la aeronavă, bandă bagaje, grup electrogen, airstarter, degivror, tractor transport bagaje, mașini follow-me, scară de lucru la avion, autospeciale pompieri, motostivuitoare, tractor remorcare avion (pushback tractor), încălzitor motor avion, vidanță menajeră, cărucior bagaje, etc..

Facilități mărfuri: terminal mărfuri cu o suprafață de depozitare: aproximativ 1000 mp hala principală + 400 mp depozite secundare; suprafața construită a halei de mărfuri este de 740 mp, la aceasta se adaugă 108 mp punct control marfă și 1.450 mp platforma betonată exterioară.

Terminalul dispune de:

- depozite uscate
- echipamente de prelucrare coletărie
- echipamente speciale de manipulare mărfuri;

Servicii speciale:

- lupta împotriva pericolului reprezentat de păsări
- protecție împotriva incendiilor categoria VII AD ICAO de luptă împotriva incendiilor
- căutare și salvare în caz de accident
- servicii medicale de urgență

B. Zona landside

Terminale pasageri:

- ✓ pentru curse interne și pentru curse externe – capacitate de procesare de 1.500 pasageri/oră (curse interne: 700 de pasageri pe oră și curse internaționale: 800 pasageri pe oră);
- ✓ 14 ghișee de check-in
- ✓ 7 ghișee pentru control pașapoarte
- ✓ 4 benzi bagaje
- ✓ 12 porți de îmbarcare (4 pentru curse interne, 8 pentru curse externe)
- ✓ săli de așteptare pe 2 nivele (pentru curse interne 650 m², pentru curse externe 950 m²)

Facilități business lounge in terminale

- ✓ salon oficial, cu o suprafață de 345 mp (capacitate: 40 locuri)
- ✓ lounge curse externe, cu o suprafață de 108 mp (capacitate: 20 locuri)
- ✓ lounge curse interne, cu o suprafață de 56 mp (capacitate: 10 locuri)
- ✓ salon VIP curse interne cu terasă, cu o suprafață de 68 mp (capacitate: 12 locuri)

Parcare auto: 1.000 de locuri (pasageri+angajați+colaboratori)

VIZIUNE / MISIUNE / VALORI

VIZIUNEA

Prin aplicarea unui management de calitate, Aeroportul Timișoara urmărește să ofere colaboratorilor (și în special companiilor aeriene și pasagerilor) servicii de calitate și să asigure valorificarea potențialului zonei deservite, a resursei umane și a infrastructurii existente.

MISIUNEA

Asigurarea serviciilor aeroportuare și a infrastructurii specifice, necesare desfășurării tuturor activităților în condiții de siguranță, calitate, performanță și eficiență economică, care să permită modernizarea și dezvoltarea durabilă și sustenabilă a organizației, armonizate cu protejarea mediului înconjurător.

VALORI

Valorile principale ale SN AIT-TV SA sunt:

Valoare	Implicații
Comunitate	Promovăm un mediu de încredere și incluziune, făcând aeroportul nostru un loc binevenit pentru părțile interesate și creând valoare pentru comunitate.
Excelență	Ne interesează să evoluăm și să aplicăm cele mai bune practici pentru a atinge cele mai înalte standarde în toate aspectele muncii noastre
Servicii	Ne străduim întotdeauna să depășim așteptările clienților oferind servicii excepționale și facilități de ultimă generație.
Competență	Ne întărim fundamentul asigurându-ne că avem cele mai bune abilități și competențe pentru a răspunde nevoilor organizației și ale părților interesate.
Integritate	Exercităm cel mai înalt nivel al corectitudinii, transparenței și bunei guvernări care manifestă valorile unei organizații responsabile.
Responsabilitate	Urmărim în mod activ să atragem și să păstrăm profesioniști de înaltă calificare angajați să maximizeze siguranța, fiabilitatea și responsabilitatea în întreaga organizație.
Mediu înconjurător	Protejarea mediului înconjurător se înscrie în direcțiile noastre privind dezvoltarea durabilă care răspunde nevoilor actuale fără a compromite capacitatea generațiilor viitoare de a folosi aceleași resurse.

ANALIZA DIAGNOSTIC A SN AIT-TV SA

Analiza succintă a sectorului de activitate al SN AIT-Tv SA

Sectorul în care activează AIT este cel al transporturilor aeriene de persoane și mărfuri. Acest sector este unul de maximă importanță în activitatea economico-socială a țării, mai ales ținându-se cont de particularitățile acestui tip de transport. Aeroporturile, alături de operatorii aerieni sunt principalele verigi ale acestui sector.

Transporturile aeriene constituie un sector vital al oricărei economii, contribuind la crearea de locuri de muncă, la dezvoltarea comerțului și conectarea a milioane de întreprinderi și persoane cu restul lumii. Transportul aerian este unul dintre cele mai des utilizate moduri de transport atât de către pasagerii care vor să parcurgă distanțe lungi în timp scurt, cât și de către firmele care necesită transportul mărfurilor rapid ori în condiții speciale. În prezent operatorii de transport aerian de mărfuri oferă echilibru între viteză, fiabilitate și cost, fiind o opțiune avantajoasă pentru firmele importante din domeniul comerțului.

În ultimii 20 de ani, liberalizarea pieței interne a serviciilor aeriene în UE, precum și creșterea substanțială a cererii în domeniul transportului aerian în UE și în întreaga lume, au dus la o dezvoltare semnificativă a acestui sector. Comisia Europeană estimează că traficul aerian din Europa va ajunge la 14,4 milioane de zboruri în 2035, cu 50 % mai mult decât în anul 2012.

La finalul lunii ianuarie 2020, la nivel mondial, ca urmare a răspândirii virusului SARS CoV- 2 în tot mai multe state ale lumii a fost declarată starea de urgență. La finalul lunii februarie 2020 impactul epidemiei de COVID -19 asupra transporturilor aeriene a devenit tot mai evident în întreaga lume. Potrivit estimărilor efectuate de către Internațional Civil Aviation Organization (ICAO), anul 2020 a adus pierderi de venituri aeroporturilor, la nivel mondial, de 114 miliarde de dolari, aeroporturile din Europa fiind cele mai afectate și înregistrând pierderi de venituri în sumă de peste 40,5 miliarde de dolari și o scădere a traficului de pasageri de 70,4% comparativ cu anul 2019.

Menționăm faptul că cele mai recente prognoze IATA/ICAO/ACI de revenirea a traficului la valorile înregistrate în ultimul an 2019, sunt undeva în anul 2024 pentru anumite aeroporturi iar după ultimele reevaluări chiar în anul 2025 pentru traficul internațional și majoritatea aeroporturilor.

În România, conform statisticilor de trafic realizate de către Asociația Aeroporturilor din România în anul 2020 s-a înregistrat o scădere cu 69% a traficului de pasageri, de la 23.234.580 pasageri transportați în anul 2019 la doar 7.200.753 pasageri înregistrați în anul 2020.

Anul 2021 a adus recuperarea parțială a traficului de pasageri pierdut din cauza pandemiei, astfel numărul pasagerilor înregistrați pe toate aeroporturile din România a crescut cu 56%, de la 7,2 milioane pasageri în anul 2020 la 11,2 milioane pasageri în anul 2021.

În ceea ce privește numărul de mișcări aeronave efectuate în România, în anul 2020 raportat la anul 2019 s-a înregistrat o scădere de 52%, în timp ce traficul aerian de marfă a suferit o contracție de 14% în anul 2020 față de anul 2019.

Tabelul nr.1 Evoluția traficului de pasageri pe aeroporturile din România în 2021 vs. 2020 vs.2019

Aeroport	Pasageri 2019	Pasageri 2020	Pasageri 2021	Evoluție 2021/2019 (%)	Evoluție 2021/2020 (%)
România-Total	23.234.580	7.200.753	11.206.481	-52%	56%
Otopeni	14.697.239	4.451.256	6.891.449	-53%	55%
Cluj	2.921.392	899.311	1.459.255	-50%	62%
Iași	1.313.921	468.125	639.532	-51%	37%
Timișoara	1.595.012	470.631	629.353	-61%	34%
Bacău	468.455	123.019	379.947	-19%	209%
Suceava	430.064	188.388	346.210	-19%	84%
Sibiu	729.160	226.454	280.644	-62%	24%
Craiova	514.544	159.552	191.510	-63%	20%
Oradea	94.977	37.598	134.519	42%	258%
Târgu Mureș	179.066	85.090	90.626	-49%	7%
Constanța	127.302	42.409	52.465	-59%	24%
Satu Mare	84.171	25.547	47.280	-44%	85%
Baia Mare	40.902	17.344	44.266	8%	155%
Arad	18.739	1.636	11.671	-38%	613%
Băneasa	6.975	3.797	7.681	10%	102%
Tulcea	99	30	73	-26%	143%
Tuzla	12.562	566		-100%	-100%

Traficul de pasageri la nivel global a început să se redreseze pe fondul retragerii treptate a restricțiilor de mobilitate fizică, rămânând însă la niveluri mult inferioare celor anterior răspândirii infecției cu coronavirus. În același timp, dinamica recuperării traficului de pasageri rămâne incertă pe termen scurt, fiind dependent de evoluția pandemiei și de măsurilor asociate în special procesul de vaccinare a populație din România și din restul țărilor din Europa.

Conform statisticilor Airports Council International (ACI) și Asociației Aeroporturilor din România (AAR), traficul aeroportuar a înregistrat în anii 2021 și 2020 față de anul 2019 următoarele scăderi:

Tabelul nr.2 Evoluția traficului aeroportuar de pasageri 2021 și 2020 versus 2019

Traficul aeroportuar la nivel	Scădere 2020 vs 2019 (%)	Scădere 2021 vs 2019 (%)
Global	-60,0%	-51,7%
Europa	-70,4%	-58,0%
România	-69,0%	-51,8%
Aeroportul Timișoara	-70,5%	-60,5%

În ceea ce privește piața națională, menționăm că în prezent în România funcționează 16 aeroporturi, toate fiind internaționale. Dintre acestea doar 3 sunt în subordinea Ministerului Transporturilor fiind catalogate de importanță națională, celelalte fiind trecute în subordinea Consiliilor Județene. Din punct de vedere administrativ, Aeroportul Otopeni și Aeroportul Băneasa se constituie într-un singur aeroport - „Compania Națională Aeroporturi București”.

Aeroportul Timisoara / Traian Vuia deservește o arie de 1,8 milioane de locuitori și este pe locul IV în topul aeroporturilor din România după numărul de pasageri procesați în anul 2021 și pe locul II în topul aeroporturilor după cantitatea de marfă tranzitată în anul 2021.

Piața deservită (zona de captare) de Aeroportul Timișoara este reprezentată de județele Timiș, Arad, Caraș-Severin, Hunedoara, și parțial Bihor (partea de sud), Mehedinți (partea de Vest) și Banatul Sârbesc. Teoretic în aria de captare a TSR ar intra și Szeged-ul, dar în practică locuitorii preferă Budapesta datorită numărului mai mare de zboruri/destinații operate de la acest aeroport.

Zona de captare a Aeroportului Timisoara (AIT Catchment Area), este zona geografică din care aeroportul se poate aștepta în mod rezonabil să atragă pasageri pentru serviciile oferite.

Aria de captare a Aeroportului Timișoara / Traian Vuia totalizează 1,8 milioane persoane, 91% fiind reprezentată de populație de pe teritoriul României și 9% de populație de pe teritoriul Serbiei, conform datelor din tabelul de mai jos:

Tabelul nr. 3 Aria de captare AIT

Țară	Unitate administrativă	Populație rezidentă	Alocare AIT	Populație deservire AIT
	Total	3.176.537		1.791.051
România	Total	2.551.537		1.634.801
	Regiunea Vest	1.757.837		1.436.376
	Arad	412.847	90%	371.562
	Caraș-Severin	266.152	100%	266.152
	Hunedoara	373.568	25%	93.392
	Timiș	705.270	100%	705.270
	Bihor	557.169	25%	139.292
	Mehedinți	236.531	25%	59.133
Serbia	Banatul Sârbesc	625.000	25%	156.250

Populația de pe teritoriul României aflată în aria de captare a AIT este dată de populația din Regiunea de Dezvoltare Vest.

Regiunea de Dezvoltare Vest a României are o suprafață de 32.034 kmp (13,4% din suprafața țării) și este formată din:

- ✓ 4 județe: Arad, Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș.

- ✓ 42 orașe, din care 12 municipii (gradul de urbanizare a regiunii = 63,6% populație urbană),
- ✓ 276 comune (318 unități administrativ-teritoriale).

Conform datelor Institutului Național de Statistică populația rezidentă la 1 ianuarie 2021 a regiunii Vest este estimată la 1.757.837 locuitori.

În ceea ce privește populația sârbă aflată în aria de captare a AIT-TV, acesta este localizată în regiunile Banatul de Nord, Banatul Central și Banatul de Sud.

- Districtul Banatul de Nord se află situat în partea nordică a Republicii Serbia, numără 146.000 de locuitori și cuprinde municipiile: Kanjiza, Senta, Ada, Coka, Novi Knezevac și Kikinda.
- Districtul Banatul Central se află în partea de nord-est a Serbiei are 186.000 de locuitori și cuprinde municipalitățile: Novi Becej, Nova Crnja, Zitiste, Secanj și Zrenjanin.
- Districtul Banatul de Sud se află în partea de est a Serbiei, are o populație de 293.000 de locuitori și cuprinde: Vrsac, Opovo, Pladiste, Kovacica, Alibunar, Bela Crkva, Pancevo.

Creșterea traficului aerian la nivelul AIT-TV este determinată în principal de creșterea economică a regiunii pe care o deservește aeroportul, dar și de dezvoltarea schimburilor internațional și scăderea prețurilor biletelor de către principalele companii aeriene care operează în aceasta zona a Europei. Creșterea importanței prețului redus ca element de stimulare a cererii este principala caracteristică cheie care va influența evoluția viitoare a industriei de transport aerian, aspect demonstrat de succesul deosebit al companiilor aeriene low-cost. Astfel, deși creșterea economică a regiunii continuă să susțină creșterea cererii pentru transportul aerian, un nivel ridicat al prețurilor practicate de companiile aeriene tradiționale, determină o oarecare limitare a acesteia.

Un alt factor ce contribuie la creșterea traficului aerian este reprezentat de expansiunea rețelei globale de destinații, rețea deservită de companii care efectuează legături regulate. Aceste destinații sunt alese atât ca destinații de vacanță, cât și pentru călătoriile în scop de business, iar multitudinea variantelor disponibile nu face altceva decât să sporească numărul posibilităților de consum cu efect direct asupra traficului aerian.

Alături de acești factori, un alt factor generator de trafic este dat de migrația externă înregistrată în rândul populației din Regiunea Vest a țării. Un număr tot mai mare de persoane migrează în căutarea unui loc de muncă mai bun cu scopul de a crește nivelul propriu de trai precum și al familiilor rămase în țară. Vorbim atât de persoane cu studii medii care se confruntă cu lipsa unor locuri de muncă remunerate corespunzător, cât și de persoane cu studii superioare, specialiști în diverse domenii precum inginerie, medicină, care aleg să migreze într-o altă țară ce le oferă condiții de muncă și de trai superioare celor de care ar fi putut beneficia în România.

De asemenea numărul de turiști sosiți în structurile de primire turistică din regiune este un alt factor generator de trafic aerian. La acesta se adaugă numărul de vacanțe în străinătate achiziționate de locuitorii regiunii, pentru majoritatea destinațiilor de vacanță fiind preferat transportul aerian în detrimentul unor variante mai puțin avantajoase atât din punct de vedere al timpului cât și al costurilor. Astfel, în anul 2021, în Regiunea de Vest s-a înregistrat un număr de 673.385 (+ 41% față de anul 2020) sosiri ale turiștilor în structurile cu funcțiuni de cazare turistică.

În ceea ce privește transportul, sondajele efectuate la nivel național indică faptul că românii preferă în continuare zborurile de tip charter (incluse în pachetul turistic) și doar 20% aleg să meargă pe cont propriu în vacanță.

De asemenea numărul persoanelor care au ales un zbor charter de vacanță în străinătate a crescut cu 20 % în anul 2021 raportat la anul 2019.

Tabelul nr.4 - Nivelul și evoluția numărului de turiști

Item	U.M.	2018	2019	2020	2021	Evol. 2020/2019	Evol. 2021/2020
Romania	nr. turiști	12.809.877	13.290.062	6.335.431	9.276.719	-52%	46%
Regiunea Vest	nr. turiști	1.011.134	1.067.070	476.597	673.385	-55%	41%
Timis	nr. turiști	378.797	396.090	158.834	191.840	-60%	21%
Arad	nr. turiști	216.016	234.885	103.237	171.204	-56%	66%
Caras-Severin	nr. turiști	228.210	243.094	143.728	191.374	-41%	33%
Hunedoara	nr. turiști	188.111	193.001	70.798	118.967	-63%	68%

La nivel regional, turismul montan contribuie la atragerea unui număr considerabil de turiști, datorită reliefului deosebit, care permite practicarea diferitelor sporturi, drumeții, speoturism, etc. Cadrul natural este caracterizat printr-o diversitate mare de forme de relief, floră și faună, precum și existența unor zone protejate deosebite precum: Cascada Bigăr, Ochiul Beilului, Cascada Beușnița, Cazanele Dunării. Tot un factor de atracție este și turismul rural și cel etnografic, care conservă portul popular, folclorul, obiceiurile populare, arhitectura tradițională (case, biserică), meșteșuguri populare, arta culinară, podgorii. De asemenea, nu putem ignora nici turismul cultural-istoric, bazat pe rețeaua de muzee istorice (Muzeul Banatului), de etnografie și folclor (Muzeul Satului Bănățean, Muzeul Traian Vuia), case memoriale (Casa Memorială Ioan Slavici), castele (Castelul Corvinilor), cetăți (Cetatea Sarmizegetusa Regia, Cetatea de la Deva), etc, dar nici turismul balneoclimateric (Băile Herculane), proprietățile apei minerale de la Buziaș fiind recunoscute pe plan internațional.

Călătoriile în scop de business reprezintă, în fapt, factorul cu influența cea mai mare în evoluția traficului aerian de pe Aeroportul Timisoara. Sursa generatoare de călătorii de business în Regiunea Vest este data de prezența ridicată a investițiilor străine, locul II după zona București-Ilfov (peste 6,4 miliarde euro, din care peste 4 miliarde sunt în județul Timiș). Pentru investitorii străini, Regiunea Vest s-a reliefat ca fiind un spațiu investițional promițator, unde oportunitățile substanțiale ale unei piețe emergente pot fi valorificate într-un mediu de afaceri modern și civilizat. Astfel, plecând de la un set de circumstanțe favorabile și clădind pe o impresionantă tradiție industrială, Regiunea Vest a înregistrat o creștere economică constantă, superioară mediei românești și a reușit să atragă un volum impresionant de investiții străine, orientate către sectoare economice dintre cele mai diverse. Principalele domenii în care operează companiile cu capital străin sunt automotive, IT&C, outsourcing, agricultură, industria textilă și alimentară.

ANALIZA TRAFICULUI PE AEROPORTUL TIMISOARA 2014-2021

➤ Evoluția traficului aerian de pasageri 2014-2021

În tabelul de mai jos este redat numărul și evoluția pasagerilor care au fost înregistrați de către Aeroportul Internațional "Traian Vuia" Timișoara (AIT) în perioada 2014-2021 (estimat).

Tabelul nr. 5 Evoluția traficului de pasageri AIT vs. piața din România

Specificație	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Pasageri AIT	734.568	923.570	1.160.167	1.621.529	1.517.309	1.595.012	470.631	629.353
Evoluție trafic AIT (%)	-	25,7%	25,6%	39,8%	-6,4%	5,1%	-70,5%	34%
Trafic aerian România	11.754.439	13.293.948	16.418.673	20.267.945	21.841.393	23.234.580	7.200.753	11.206.481
Evoluție piață RO (%)	-	13,1%	23,5%	23,4%	7,8%	6,4%	-69,0%	55,6%

În perioada 2014-2019, traficului aerian de pasageri înregistrat de către Aeroportul Internațional Timișoara s-a dublat, de la 734.568 pasageri în anul 2014 la un număr de 1.595.012 pasageri înregistrați în anul 2019, creșterea traficului este de 117%.

Evoluția pozitivă a traficului total de pasageri în perioada 2015-2018, a consemnat ritmurile mari de creștere, în anul 2015 (+26%), în anul 2016 (+26%) și în anul 2017 (+40%). În anul 2018 s-a înregistrat o ușoară scădere a traficului de pasageri, apărută pe fondul reconsiderării/restăngerii activității companiei Ryanair pe piața din România. Astfel, pe parcursul anului 2018 Ryanair a renunțat la toate zborurile de pe Aeroportul Internațional Oradea și Aeroportul Internațional Craiova, și și-a redus la jumătate numărul zborurilor pe Aeroportul Internațional Timișoara.

În anul 2020, traficul de pasageri pe Aeroportul Internațional Timișoara a înregistrat, raportat la anul 2019, o scădere a numărului de pasageri cu 70,5%. Astfel, dacă în perioada ianuarie-decembrie 2019, un număr de 1.595.012 de pasageri au tranzitat Aeroportul Timișoara, pe parcursul anului 2020 numărul acestora a fost de doar 470.631 pasageri.

Scăderea semnificativă a traficului de pasageri înregistrată în anul 2020 comparativ cu anul anterior, s-a produs în contextul nefavorabil și imprevizibil al răspândirii globale a cazurilor de infectare a populației cu noul coronavirus SARS-CoV-2 (sau COVID-19), precum și din cauza măsurile restrictive de călătorie impuse de statele naționale la nivel european și internațional.

Traficul de pasageri pierdut din cauza pandemiei a început să fie recuperat parțial începând cu anul 2021, când Aeroportul Internațional Timișoara a înregistrat, raportat la anul 2020, o creștere de 34% a numărului de pasageri, dar raportat la anul 2019, s-a înregistrat o scădere a traficului de pasageri de 60,5%.

Analizând datele anterior prezentate se observă faptul că în primii 3 ani din perioada analizată Aeroportul Timișoara a înregistrat ritmuri de creștere superioare pieței din România,

În timp ce în ultimii 4 ani traficul de pasageri a înregistrat o evoluție sub nivelul general al pieței din România.

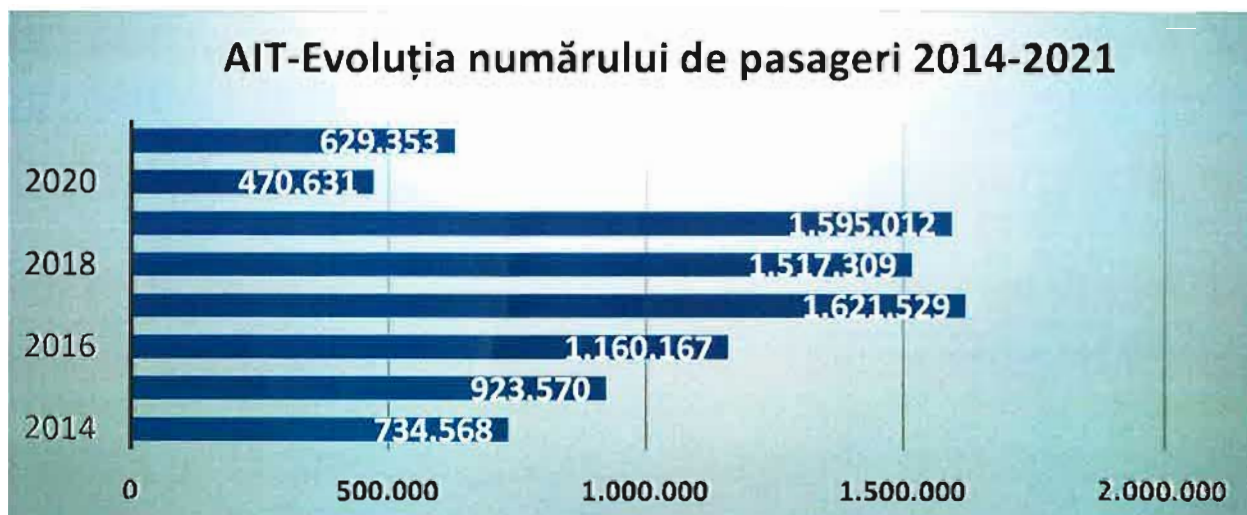


Figura nr.2 Evoluția numărului de pasageri

➤ Operatori aerieni prezenți pe AIT în anul 2021

În anul 2021, pe Aeroportul Internațional Timișoara Traian Vuia au operat următoarele companii aeriene:

- ✓ zboruri regulate de pasageri 5 companii: Tarom, Lufthansa, Wizz Air, Blue Air și Ryanair;
- ✓ zboruri regulate de marfă și poștă, 6 companii aeriene Swiftair Grecia, ASL Belgium pentru operatorul logistic FedEx/TNT, Swiftair pentru operatorul logistic DHL, Airster (până în 29 octombrie) Cargo Air pentru DHL (din 01 noiembrie) și Swiftair pentru operatorul logistic UPS;
- ✓ s-au operat zboruri de tip charter de vacanță spre 6 destinații: Hurghada (TAROM și Animawings) Creta-Heraklion (Aegean), Skiathos (TAROM), Antalya (TAROM, Air Bucharest, Animawings, FreeBirds și Tailwind), Rhodos (Animawings) și Hammamet (Air Bucharest).
- ✓ zboruri de aviație generală

În anul 2021, au fost operate zboruri regulate de pasageri pe un total de 19 rute regulate de pasageri, dintre care 18 rute externe și 1 rută internă, după cum urmează :

- ✓ Compania TAROM a operat zboruri regulate spre București-Otopeni;
- ✓ Compania aeriană Blue Air a operat zboruri regulate spre București-Otopeni;
- ✓ Compania aeriană Lufthansa a operat zboruri spre: Munchen și Frankfurt-am-Main;
- ✓ Compania aeriană Wizz Air a efectuat zboruri regulate spre 16 destinații: Bruxelles-Charleroi, Dortmund, Londra-Luton, Madrid, Memmingen, Milano-Bergamo, Paris-Beauvais,

Karlsruhe/Baden-Baden, Santorini, Bari, Bologna, Roma-Ciampino, Barcelona, Frankfurt-Hahn, Valencia și Veneția-Treviso;

- ✓ Compania aeriană Ryanair a operat zboruri regulate spre: București-Otopeni și Milano-Bergamo.

➤ Evoluția numărului de mișcări aeronave 2014-2021

Evoluția numărului de mișcări este în corelație cu evoluția numărului de pasageri, astfel numărul mișcărilor de aeronave înregistrează o creștere de 17% în anul 2015 față de anul de anul 2014, o creștere de 18% în anul 2016 față de anul 2015, o creștere de 26% în anul 2017 față de anul 2016, și o ușoară scădere în anul 2018. Anul 2019 a adus o creștere de 1.5%, atingând valoarea de 17.476 de mișcări.

Dacă pe parcursul anului 2019 un număr de 17.476 de aeronave au aterizat sau decolat de pe Aeroportul din Timișoara, în anul 2020 s-au înregistrat un număr de 10.180 de mișcări aeronave, procentual reprezintă o scădere de 42% a numărul mișcărilor de aeronave efectuate față de anul 2019, scădere datorată manifestării efectelor pandemiei de COVID-19 prin restrângerea severă a mobilității persoanelor.

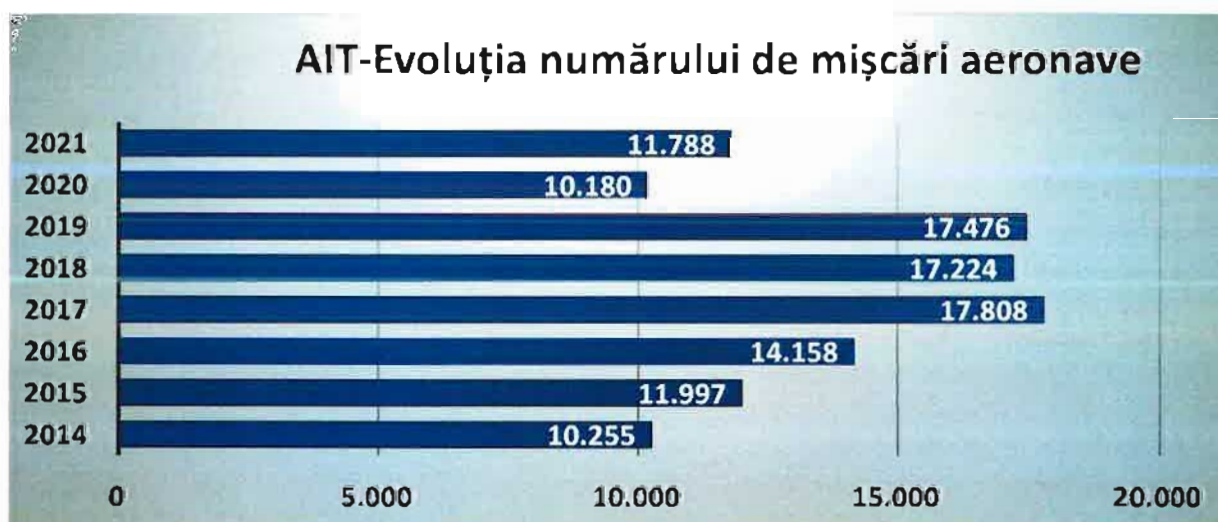


Figura nr.3 Evoluția numărului de mișcări aeronave

➤ Evoluția traficului de marfă (cargo) 2014-2021

Activitatea cargo pe Aeroportul Internațional Timișoara este una deosebită, astfel că, cei mai importanți jucători din domeniu, la nivel mondial sunt prezenți și anume: DHL, UPS, TNT/FedEx.

Astfel, după nivelul activității cargo derulate, 6.054 tone marfă manipulate în anul 2021. Aeroportul Internațional Timișoara se situează pe locul 1 la nivel național (excluzând Aeroportul Otopeni). De altfel, în anul 2021, prin Aeroportul Internațional Timișoara s-a transportat 45% din cantitatea de marfă cumulată a tuturor aeroporturilor regionale din România.

Traficul de marfă a înregistrat creșteri semnificative în fiecare dintre ultimii ani, astfel în anul 2015 traficul de marfă a înregistrat o creștere de 37% față de anul 2014, în anul 2016 (+49%), în anul 2017 (+19%), în anul 2018 (+29%), iar în anul 2019 pe Aeroportul Internațional Timișoara au fost manipulate 5167 tone (-13%).

Volumul de mărfuri încărcate/descărcate în anul 2021 a fost mai mult decât tripul față de volumul de mărfuri operate în anul 2014 (+219%).

Este de așteptat ca acest trend pozitiv să se mențină și în perioada următoare, pentru anul 2022 fiind estimate în acest moment 8.000 de tone. Aeroportul Internațional Timișoara are în desfășurare lucrări pentru realizarea unui nou terminal cargo, pentru a răspunde nevoilor clienților din sectorul logistic din transportul aerian de mărfuri.

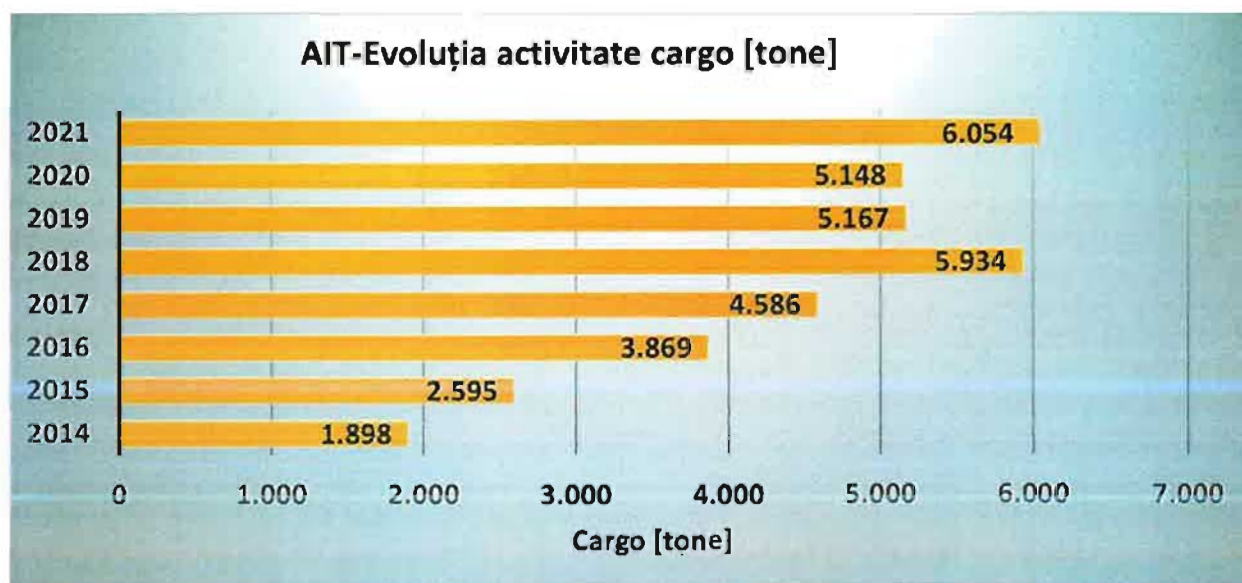


Figura nr.4 Evoluția numărului de marfă tone tranzitată

Importanța și dezvoltarea Aeroportului Internațional Timișoara în ceea ce privește traficul de marfă este dată de ponderea acestuia (45%) în totalul mărfuri manipulate pe aeroporturile regionale din România în anul 2021, după cum se poate observa în graficul de mai jos.

Traficul de marfă (tone) pe aeroporturi regionale 2021

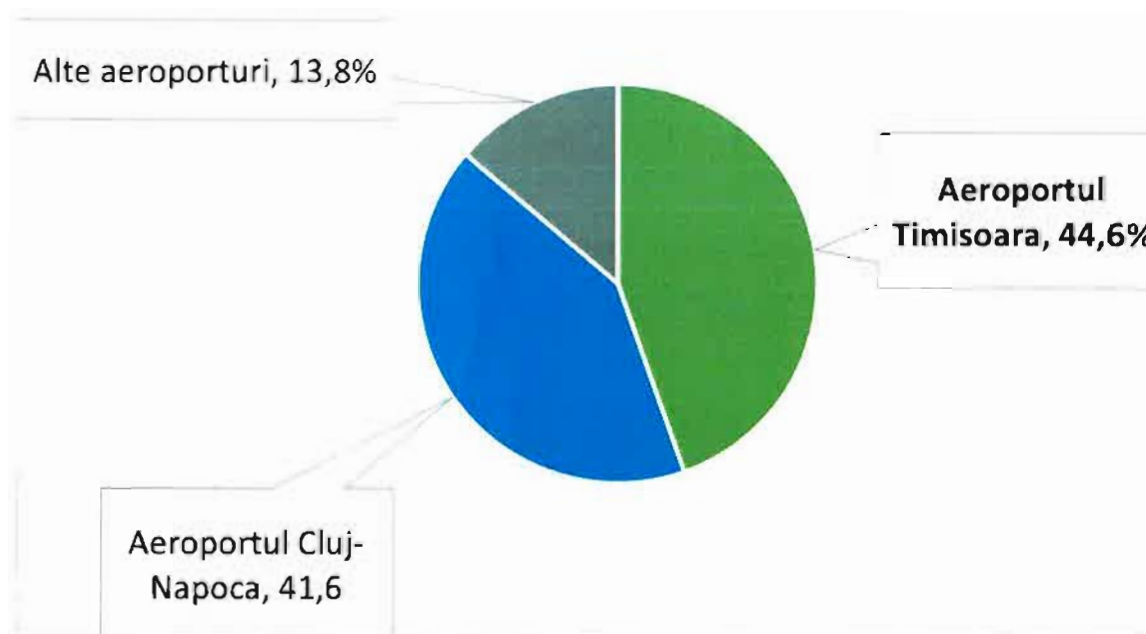


Figura nr.5 Evoluția numărului de tone de marfă aeroporturile regionale 2021

ANALIZA REZULTATELOR COMERCIALE ȘI FINANCIARE ÎNREGISTRATE DE CĂTRE SN AIT-TV SA

În cadrul acestei secțiuni sunt prezentate rezultatele comerciale și financiare înregistrate de Aeroportul Internațional Timișoara în perioada 2014-2020. Aceste date sunt corelate cu dinamica mediului de afaceri și cu analiza traficului.

Din punct de vedere economico-financiar, creșterea de activitate s-au concretizat în creșteri ale cifrei de afaceri, veniturilor totale și a profitului, constituind baza unei perspective de dezvoltare a aeroportului în perioada următoare prin realizarea unor noi terminale aeroportuare pentru pasageri, precum și echiparea acestora cu echipamentele de securitate și siguranță necesare, conform reglementărilor în vigoare.

Figura de mai jos surprinde grafic evoluția principalele 3 elemente: veniturile totale, cheltuielile totale și profitul brut.

Evoluția Profitului brut și a Veniturilor/Cheltuielilor Totale 2014-2020

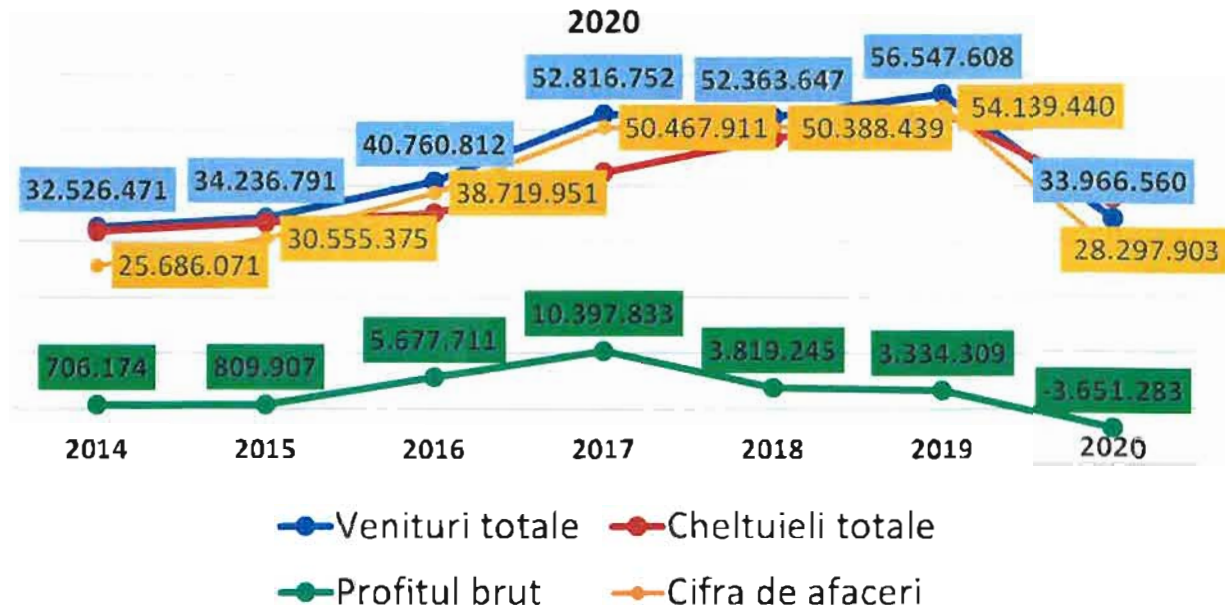


Figura nr.6 Evoluția profitului brut veniturilor/cheltuielilor totale 2014- 2020

Pandemia Covid-19 a avut un efect devastator asupra aviației civile și, implicit, asupra tuturor aeroporturilor, la nivelul întregii planete. Potrivit ultimelor estimări efectuate de către Internațional Civil Aviation Organization (ICAO), anul 2020 a adus pierderi de venituri aeroporturilor, la nivel mondial, de 114 miliarde de dolari, aeroporturile din Europa fiind cele mai afectate și înregistrând pierderi de venituri în sumă de peste 40,5 miliarde de dolari și o scădere a traficului de pasageri de 70.4% comparativ cu anul 2019.

Conform ACI la nivelul Europei veniturile aeroporturilor au înregistrat în anul 2020 o scădere de 60% față de anul 2019 (în valori absolute -30 miliarde de euro), în timp ce pentru anul 2021 ACI estimează o scădere a veniturilor raportat la nivelul anului 2019 de aproximativ 29,1 miliarde de euro.

Aeroportul Timișoara nu a făcut excepție și a înregistrat o scădere a cifrei de afaceri de 57%, o pierdere în valori absolute de peste 30,6 milioane de lei - de la o cifră de afaceri de 54.139.440 în anul 2019 la o cifră de afaceri de doar 23.521.668 în anul 2020, pe fondul scăderii numărului de pasageri cu 70,5%, în timp ce veniturile totale au înregistrat o scădere de 40%.

Dacă am extrage veniturile excepționale obținute de aeroport pe parcursul anului 2020 în cuantum de 8.530.728 lei și anume: ajutorul de stat primit în sumă de 4.776.234 lei, veniturile de la AJOFM pentru susținerea salariaților conform OUG 32/92/132 în sumă de 2.213.022 lei, precum și veniturile câștigate în urma unui proces cu ANAF în sumă de 1.541.472 cuprinse în alte venituri din exploatare, atunci veniturile totale în anul 2020 ar fi fost de doar 25.435.832, iar scăderea față de anul 2019 ar fi fost de 55%.

Intrucat, structural, aeroporturile au o pondere foarte mare a costurilor fixe și semi-fixe care nu se pot

ajusta odată cu reducerea volumului de activitate, cheltuielile totale au înregistrat în anul 2020 o scădere de 29,3% față de anul 2019, lucru care a condus la trecerea aeroportului pe pierdere în anul 2020, în condiții normale de activitate Aeroportul Timișoara a raportat profit și a distribuit dividende către acționari.

ANALIZA PRINCIPALILOR INDICATORI ECONOMICO-FINANCIARI SI AIT-TV SA 2014-2020

➤ Analiza activității comerciale 2014-2020

În condițiile economiei de piață analiza cifrei de afaceri este considerată ca hotărâtoare pentru aprecierea locului și rolului întreprinderii în cadrul sectorului său de activitate, a poziției sale pe piață, a capacității acesteia de a desfășura o activitate profitabilă.

Tabelul nr.6 - Evoluția veniturilor 2014-2020

Specificatie	U.M.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Numar pasageri	Pax	734.568	923.570	1.160.167	1.621.529	1.517.309	1.595.012	470.631
Evoluție nr.pasageri	%		26%	26%	40%	-6%	5%	-70%
Venituri aeronautice	Lei	20.677.267	24.771.406	32.541.103	43.161.922	42.243.395	45.785.608	19.067.570
Evoluție venituri aeronautice	%		20%	31%	33%	-2%	8%	-58%
Venituri non aeronautice	Lei	5.008.803	5.783.968	6.178.847	7.305.989	8.145.045	8.353.831	4.454.099
Ajutor de stat	Lei							4.776.234
Cifra de afaceri (CA)	Lei	25.686.071	30.555.375	38.719.951	50.467.911	50.388.439	54.139.440	28.297.903
Subvenții AJOFM	lei							2.213.022
Venituri non operationale	Lei	6.840.400	3.681.417	2.040.862	2.348.841	1.975.207	2.408.168	3.455.635
Pondere v.aero în VT	%	64%	72%	80%	82%	81%	81%	56%
Pondere v.non aero în VT	%	15%	17%	15%	14%	16%	15%	13%
Pondere v.non oper. în VT	%	21%	11%	5%	4%	4%	4%	31%
Venituri totale (VT)	Lei	32.526.471	34.236.791	40.760.812	52.816.752	52.363.647	56.547.608	33.966.560
Cifra de afaceri/pasager	Lei/pax	35	33	33	31	33	34	50

Din datele prezentate în tabelul de mai sus se observă că pe parcursul perioade analizate, volumul de activitate al aeroportului exprimat prin cifra de afaceri, a înregistrat un trend ascendent, mai puțin în anul 2020, an care a fost profund marcat de pandemia de COVID-19.

Astfel dacă la începutul perioadei de analiză 2014, Aeroportul Internațional Timișoara a înregistrat un nivel al cifrei de afaceri de 25.686.071 lei, observăm faptul că în anul 2019 (ultimul an normal de activitate) aceasta a crescut cu 111%, cifra de afaceri atingând valoarea de 54.139.440 lei (maxim istoric pentru aeroport). O creștere semnificativă a fost înregistrată în anul 2017 față de anul precedent, o creștere în valori absolute de 11.747.960 lei, ceea ce reprezintă o creștere procentuală de 30% în anul 2017 față de anul anterior. Această creștere s-a datorat începerii operării pe AIT a companiei Ryanair, cel mai mare operator low-cost din Europa, succesul rutelor introduse de acest operator repercutându-se în mod pozitiv asupra cifrei de afaceri și a veniturilor totale ale AIT.

Dacă raportăm cifra de afaceri înregistrată de Aeroportul Internațional Timișoara în ultimul an încheiat 2020 față de anul 2014, observăm faptul că nivelul cifrei de afaceri a înregistrat o creștere de 10%, practic nivelul business-ului a fost resetat de către pandemie la nivelul anului 2014.

Comparând evoluția traficului de pasageri cu evoluția veniturilor aeronautice putem afirma faptul că cele două sunt puternic corelate, micile diferențe fiind rezultatul existenței unor grile de reducere pentru tariful de aterizare și tariful de îmbarcare pasageri în funcție de volumul de activitate desfășurat pe aeroport de către operatorii aerieni. Efectele existenței unei grile de reduceri comerciale în funcție de volumul de activitate se observă și în cazul reducerii activității. Astfel, în anul 2018 numărul pasagerilor s-a redus cu 6% în timp ce veniturile aeronautice s-au redus cu doar 2%. Cel mai elocvent este ultimul an, 2020, când traficul de pasageri s-a redus cu 70% față de anul 2019 iar veniturile aeronautice s-au redus cu doar 58%.

Întrucât creșterea volumul de activitatea s-a translatat în foarte mare măsură în creșterea veniturilor aeronautice obținute de către aeroport, putem afirma faptul că creșterea activității aeroportului a fost una sănătoasă, sporul de pasageri regăsindu-se în cifra de afaceri.

În ceea ce privește structura veniturilor ce contribuie la realizarea cifrei de afaceri, menționăm că există două categorii de venituri principale și anume: venituri aeronautice și venituri non-aeronautice. Pe lângă aceste două tipuri mai există la nivelul aeroportului și venituri non-operaționale (venituri din subvenții pentru investiții, venituri financiare, etc)

Veniturile aeronautice reprezintă veniturile obținute de aeroport din taxele încasate pentru aeronave (taxe aterizare, iluminare, parking, staționare etc), taxele încasate pentru pasageri (securitate, asistență PMR etc) și alte taxe încasate pentru operațiuni de trafic aerian. Veniturile non-aeronautice reprezintă celelalte categorii de venituri realizate de aeroport, precum: venituri din parcări, închirieri spații birouri și spații publicitare, etc.

Analizând structura veniturilor obținute de către AIT în perioada 2014-2019 (anul 2020 este unul atipic datorită pandemiei care a adus modificări și elemente noi precum ajutorul de stat pentru perioada de "lockdown" sau subvențiile primite de la AJOFM pentru susținerea unei părți din cheltuielile cu

salariile angajaților), observăm faptul că veniturile aeronautice dețin ponderi cuprinse între 64% și 82% din veniturile totale în timp veniturile non-aeronautice înregistrează ponderi cuprinse între 13% și 17% iar veniturile non-operaționale dețin ponderi între 4% și 21%.

În perioada 2014-2019 ponderea medie a pe Aeroportul Internațional Timisoara a celor 3 categorii de venituri a fost:

- venituri aeronautice: 75%
- venituri non-aeronautice: 15%
- venituri non-operaționale aeronautice: 10%

Benchmark-ul pe aeroporturile profitabile din întreaga lumea realizat în anul 2019 pe partea de venituri are următoarea structură:

- pondere venituri aeronautice: 54%
- pondere venituri non-aeronautice: 40,2%
- pondere venituri non-operaționale aeronautice: 5,8%

Din informațiile prezentate mai sus se deduce faptul că veniturile non-aeronautice sunt insuficient dezvoltate în raport cu media sectorului (benchmark internațional), fiind oportună și necesară creșterea și diversificarea activităților și veniturilor non-aeronautice, care astfel să contribuie la sporirea veniturilor totale și a rezultatelor financiare ale aeroportului.

➤ Analiza cheltuielilor și a rezultatului brut al exercițiului

Nivelul principalelor categorii de cheltuieli ale Aeroportul Timisoara sunt redată în tabelul de mai jos:

Tabelul nr.7 - Principalele categorii de cheltuieli ale Aeroportului Timisoara

Specificatie	C.M.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Medie 2014-2021
Numar pasageri	Pax	734.568	923.570	1.160.167	1.621.529	1.517.309	1.595.012	470.631	1.146.112
Evoluție pasageri	%		26%	26%	40%	-6%	5%	-70%	
Cheltuieli totale (CT)	Lei	31.820.397	33.426.884	35.083.101	42.418.919	48.544.402	53.213.299	37.617.843	40.303.535
Evoluție cheltuieli totale	%		5%	5%	21%	14%	10%	-20%	
Cheltuieli bunuri&servicii	Lei	13.503.777	14.840.348	17.923.093	21.481.685	24.672.709	29.570.106	17.539.832	19.933.079
Pondere ch. licențe în CT	%	42%	44%	51%	51%	51%	56%	47%	49,5%
Cheltuieli taxe&impozite	Lei	1.014.582	1.216.686	1.276.226	1.732.945	1.603.436	1.754.658	939.426	1.362.566
Ch amortizare investiții	Lei	6.387.254	3.807.537	4.287.949	4.545.587	4.900.473	5.317.641	5.509.953	4.965.199
Alte cheltuieli	Lei	221.276	2.558.061	223.875	1.192.185	2.560.446	358.820	29.672	1.020.619
Cheltuieli financiare	Lei	909.873	1.249.346	1.336.756	1.504.172	841.969	958.701	960.013	1.108.690
Cheltuieli legate de personal	Lei	9.783.535	9.754.906	10.035.202	11.962.345	13.965.369	15.253.374	12.638.946	11.913.383
Pondere ch. personal în CT	%	31%	29%	29%	28%	29%	29%	34%	29,6%

Specificatie	U.M.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Medie 2014-2021
Nr. mediu de angajati	Ang.	240	232	232	240	240	241	216	234
Cheltuiala medie totală lunară/angajat	Lei/Ang.	3.397	3.504	3.605	4.154	4.849	5.274	4.876	4.235
Venituri în avans-Subvenții Inv.	Lei	2.542.709	1.689.653	1.213.093	1.223.352	1.284.235	1.311.782	1.267.106	1.504.561
Grad acoperire subv.-investiții	%	40%	44%	28%	27%	26%	25%	23%	30%
Grad suportare investiții ATT	%	60%	56%	72%	73%	74%	75%	77%	70%
Profit brut	Lei	706.174	809.907	5.677.711	60.397.833	3.819.245	3.334.309	-3.651.283	3.013.414
Profit brut/pasager	Lei/pax	1,0	0,9	5	6	3	2	-8	3
Cheltuieli totale/pasager	Lei/pax	43	36	30	26	32	33	80	35
Cheltuieli/pax fara inv si pers	Lei/pax	21	22	18	16	20	20	41	20
Venituri totale/pasager	Lei/pax	44	37	35	33	35	35	72	38
Rata profitului brut	%	3%	3%	15%	21%	8%	6%	-13%	8%
Valoarea adăugată	Lei	12.182.294	15.715.027	20.796.858	28.986.226	25.715.730	24.569.334	10.758.071	19.135.329
Rata valorii adăugate	%	47%	51%	54%	57%	51%	45%	38%	49%

Structural, ponderea medie a principalelor categorii de cheltuieli în perioada 2014-2020 este următoarea:

- ❖ Cheltuieli cu bunurile și serviciile achiziționate de la terți: 49,5%
- ❖ Cheltuieli legate de personal: 29,6%
- ❖ Cheltuieli cu amortizarea activelor imobilizate: 12,3%
- ❖ Cheltuieli cu taxe pasageri impozite și alte vărsăminte: 3,4%
- ❖ Cheltuieli financiare (cheltuiala cu dobânzile la creditele bancare, cheltuieli din diferențele de curs valutar): 2,8
- ❖ Alte cheltuieli de exploatare: 2,5%

Din evoluția anuală a principalelor categorii de cheltuieli redată în tabelul de mai sus, observăm faptul că ponderea cheltuielilor cu terți în totalul cheltuielilor aeroportului crește de la 42% în anul 2014 la 56% în anul 2019, fapt care conduce la scăderea ratei valorii adăugate de către aeroport.

Importanța valorii adăugate este covârșitoare pentru orice business deoarece din acesta se vor plăti: angajații societății, creditorii societății, taxele și impozitele către diverse autorități publice, se vor rambursa ratele la creditele contractate, se va finanța dezvoltarea afacerii prin profitul ramas la nivelul societății și se vor recompensa acționarii prin distribuirea de dividende.

Se impune scanarea cheltuielilor achiziționate de la terți în vederea analizării posibilității de internalizare a unor activități care în prezent sunt prestate de către terți.

A doua categorie de cheltuieli, cheltuielile legate de personal au înregistrat în perioada 2014-2020 o pondere medie de 29,5% ponderea fiind sub media sectorului care este de 36% conform unui studiu din sectorul administrare infrastructură aeroportuară.

De asemenea pe întreaga perioadă 2014-2020 nivelul salariului mediu brut/angajat pe AIT este sub media salariului mediu brut din sectorului 52 Depozitare și activități auxiliare pentru transport din care face parte și CAEN aeroportului 5223.

Mai mult salariu mediu brut înregistrat pe AIT este pe întreaga perioadă și sub media salariului brut înregistrat în județul Timiș, ecartul dintre ele ajungând de la -2% în anul 2014 la -28% în anul 2020.

Tabelul nr. 8 - Comparatie salariu mediu brut AIT vs. sector CAEN vs. jud. Timis

Specificatie	U.M.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total 2016-2020
Salariu mediu brut lunar AIT (fara contract de mandat, contributii angajator, tichete masă, bonuri carburant, particip. la profit)	Lei mediu brut/ang.	2.418	2.556	2.556	2.828	3.818	4.184	4.061	3.203
Salariu mediu net CAEN 52	Lei mediu brut/ang.	3.465	3.770	4.133	4.483	5.878	6.474	6.744	4.992
Salariu mediu brut lunar jud. Timis	Lei mediu brut/ang.	2.466	2.700	3.054	3.459	4.799	5.162	5.669	3.901
Salariu mediu lunar brut AIT vs CAEN 52	%	-30%	-32%	-38%	-37%	-35%	-35%	-40%	-36%
Salariu mediu lunar brut AIT vs jud. Timis	%	-2%	-5%	-16%	-18%	-20%	-19%	-28%	-18%

Măsură - creșterea salariul mediu din cadrul societății.

Rezultatul brut al exercițiului exprimă în mărimi absolute rentabilitatea brută sau pierderile aferente activității firmei după deducerea cheltuielilor totale din veniturile totale aferente unui exercițiu financiar.

În ceea ce privește nivelul profitului brut obținut de către Aeroportul Internațional Timișoara acesta a fost puțin peste 700.000 lei în anul 2014 și puțin peste 800.000 lei în anul 2015. În anul 2016 aeroportul a înregistrat un profit brut de peste 5 milioane lei a ajuns la un nivel de peste 10 milioane lei în anul 2017 (maxim al perioadei).

Începând cu 2018 rezultatele aeroportului scad pe fondul dinamicii superioare a evoluției cheltuielilor totale raportat la evoluția venturilor totale. Astfel în anul 2018 profitul scade la 3,8 milioane de lei, în 2019 coboară la 3,3 milioane lei, iar în anul 2020 Aeroportul Timișoara, în contextul manifestării efectelor pandemiei de COVID-19, trece pe pierdere (3,6 milioane lei).

Tabelul nr.9 Nivelul principalelor active pasive și indicatori derivați

Specificatie	U.M.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Medie 2014-2021
Active imobilizate	Lei	58.628.219	61.145.896	60.258.910	62.476.841	65.552.376	74.767.206	89.031.717	67.408.738
Active totale	Lei	67.600.568	70.170.025	70.000.344	75.614.689	77.814.862	84.877.577	99.421.223	77.928.470
Rata activelor imobilizate	%	87%	87%	86%	83%	84%	88%	90%	87%
Capitaluri proprii	Lei	19.674.581	21.802.867	26.160.490	33.310.793	39.014.334	41.320.475	41.135.177	31.774.102
Datorii totale	Lei	29.070.811	31.264.675	29.572.717	27.413.385	24.754.196	29.027.506	32.725.414	29.118.386
Gradul de îndatorare	%	43%	45%	42%	36%	32%	34%	33%	37%
Venituri în avans	Lei	18.855.176	17.102.483	14.267.137	14.890.511	14.046.332	14.529.596	25.560.632	17.035.981
Rata autonomiei financiare globale (RAF)	%	29%	31%	37%	44%	50%	49%	41%	41%
RAF ajustată (cuprinde și Veniturile în avans)	%	57%	55%	58%	64%	68%	66%	67%	63%

Rata activelor imobilizate reprezintă ponderea activelor imobilizate utilizate permanent, în totalul patrimoniului. Această rată se apreciază în funcție de specificul activității și reflectă gradul de investire a capitalului în societate, respectiv gradul de imobilizare a activului.

Nivelul ratei în perioada 2014-2020 reflectă o pondere situație favorabilă pentru domeniul în care activează societatea valaorea încadrându-se în media sectorului din România. În dinamică se constată o ușoară apreciere a ratei pe fondul investițiilor demarate de către Aeroportul Timisoara în anii 2019 și 2020.

Rata autonomiei financiare globale are importanța deosebită pentru instituțiile financiare, atunci când întreprinderea solicită un împrumut. Autonomia financiară pune în evidență măsura în care sursele de finanțare aparțin proprietarului. Cu cât sursele proprii dețin o pondere mai importantă în totalul surselor de finanțare cu atât autonomia financiară a întreprinderii este mai ridicată.

Potrivit tabelului de mai sus, la 31 decembrie 2020, Aeroportul dispunea de o autonomie financiară bună, dar acesta a fost impactata de către creditul de investii în valoare de 45 milioane de lei accesat în anul 2021 pentru cofinantarea Terminalul de Plecări Externe.

Gradul global de îndatorare evidenziază nivelul datoriilor aeroportului în totalul surselor de finanțare utilizate. În condiții normale de activitate gradul de îndatorare (limita până la care societatea își finanțează activitatea din alte surse: credite, datorii la furnizori, datorii la stat) trebuie să se situeze în jur de 50%. O limită sub 30% indică o rezervă în apelarea la credite și împrumuturi iar peste 80% o dependență de terți foarte mare și o situație alarmantă.

Din tabelul de mai jos observăm faptul că indicatorul gradul global de îndatorare se reduce de la 43% cât era în anul 2014 la doar 33% la sfârșitul anului 2020, dar este mult peste media aeroporturilor din România care în 2020 au înregistrat un grad mediu de 9,2%

Analiza în dinamică a activității și rezultatelor Aeroportul Timișoara realizată mai sus nu poate oferi o imagine completă asupra performanțelor din perioada 2014-2020 prin urmare se impune completarea acestei cu o analiză de benchmark cu celelalte 2 aeroporturi regionale mari de România și anume Aeroportul Cluj-Napoca și Aeroportul Iași.

Principalii indicatori economico-financiari Aeroportul Timisoara versus Aeroportul Cluj-Napoca și Aeroportul Iasi - valori medii 2014-2020

În tabelul de mai jos se regăsesc principalii indicatori economico-financiari exprimați sub forma unei valori medii a perioadei 2014-2020 ai celor 3 aeroporturi regionale mari din România.

*Tabelul nr. 10 - Principalii indicatori ai aeroporturilor Cluj-Napoca / Timișoara / Iași
- valori medii 2014-2020 -*

Specificatie	U.M.	Cluj-Napoca	Timisoara	Iasi	TSR vs CLJ (%)	TSR vs IAS (%)
Numar pasageri	Pax	1.977.122	1.146.112	817.572	-42%	40%
Cifra de afaceri	Lei	62.580.043	39.068.408	21.601.277	-38%	81%
Venituri totale	Lei	88.985.450	43.316.949	30.434.790	-51%	42%
Cheltuieli totale	Lei	76.933.287	40.303.535	25.529.932	-48%	58%
Profit brut	Lei	12.052.163	3.013.414	4.904.858	-75%	-39%
Active imobilizate/Investiții	Lei	434.085.146	67.408.738	96.872.560	-84%	-30%
Venituri în avans-Subvenții Inv.	Lei	20.934.935	1.504.561	6.921.647	-93%	-78%
Grad acoperire subv.-investiti	%	84%	30%	94%	-64%	-68%
Active totale	Lei	491.391.470	77.928.470	169.655.910	-84%	-54%
Rata activelor imobilizate	Lei	88%	87%	57%	-2%	51%
Datorii totale	Lei	92.067.315	29.118.386	5.773.407	-68%	404%
Gradul de îndatorare	%	19%	37%	3%	99%	998%
Nr. mediu de angajați	Ang.	276	234	107	-15%	118%
Cheltuieli legate de personal	Lei	20.279.225	11.913.383	7.249.485	-41%	64%
Cheltuiala medie totală lunară/angajat	Lei/Ang.	6.132	4.235	5.623	-31%	-25%
Rata profitului brut	%	19,3%	7,7%	22,7%	-60%	-66%
Cifra de afaceri/pasager	Lei/pax	32	34	26	8%	29%
Venituri non operationale/pasager	Lei/pax	13	4	11	-72%	-66%
Venituri totale/pasager	Lei/pax	45	38	37	-16%	2%
Cheltuieli totale/pasager	Lei/pax	39	35	31	-10%	13%
Cheltuieli/pax fara inv. si pers.	Lei/pax	16	20	13	27%	53%
Profit brut/pasager	Lei/pax	6,1	2,6	6,0	-57%	-56%

Analizând principalii indicatori medii ai perioadei 2014-2020 din tabelul de mai sus putem afirma următoarele:

- ❖ AIT a reușit să obțină în perioada 2014-2020 o medie de 1.146.112 pasageri cu 42% mai puțin decât media obținută de către Aeroportul Cluj și cu 40% mai mult decât media obținută de către Aeroportul Iași
- ❖ În ultimul an încheiat 2020 AIT a fost ajuns de către cel din Iași la numărul de pasageri, AIT înregistrând 470.631 pasageri în timp ce Aeroportul Iași 468.125 pasageri
- ❖ AIT a reușit să obțină cea mai ridicată cifră de afaceri / pasager respectiv de 34 lei, față de 32 lei / pasager la Cluj și 26 lei / pasager la Iași.
- ❖ AIT a înregistrat cea mai scăzută rată de profitabilitate, media perioadei 7,7%, cu 60% mai scăzută decât Cluj și cu 66% mai scăzută decât Iași.
- ❖ Nivelul scăzut de eficiență este confirmat și de rezultatele obținute de către aeroporturi în ultimul an încheiat; astfel în anul 2020 deși a fost cel mai dificil an din istoria aviației, aeroporturile din Cluj și Iași au reușit să se mențină pe profit, în timp ce AIT a intrat pe pierdere
- ❖ Din punct de vedere al remunerării resursei umane situația se prezintă în felul următor: cheltuiela medie totală/salariat în perioada 2014-2020, AIT: 4.235 lei, -31% față de Cluj (6.132 lei) și -25% față de Iași (5.623 lei).
- ❖ În ultimul an încheiat cheltuiela medie totală/salariat AIT: 4.876 lei, -48% față de Cluj (9.342 lei) și -35% față de Iași (7.530 lei)
- ❖ Nivelul scăzut de profitabilitate este determinat de nivelul crescut al cheltuielilor cu terți.
- ❖ Astfel, nivelul cheltuielii / pasager fără cheltuielile de personal și amortizare investiții a fost în medie în perioada 2014-2020 de 20 lei/pasager la AIT, în timp la Cluj a fost 16 lei/pasager iar la Iași doar 13 lei/pasageri. În ultimul an 2020, nivelul a fost 41 lei/pasager la AIT și doar 25 lei/pasager la Cluj și Iași.
- ❖ AIT a exploatat în perioada 2014-2020 active imobilizate medii de 67 milioane lei, cu 84% mai puține decât Aeroportul Cluj (434 milioane lei) și cu 30% mai puține decât Aeroportul Iași (97 milioane lei).
- ❖ Activele imobilizate / investițiile au fost finanțate din resurse publice în proporție de 30% la Timișoara, în proporție de 84% la Cluj și în proporție de 94% la Iași; asadar efortul investițional a fost susținut într-o proporție covârșitoare din bani publici la ultimele 2 aeroporturi (CLJ și IAS).

- ❖ Valoarea medie a veniturilor din subvenții virate la venituri a fost de 21 milioane lei la Aeroportul Cluj, de aproape 7 milioane lei la Aeroportul Iasi și de 1,5 milioane lei la Aeroportul Timisoara. Asadar Aeroporturile Cluj și Iasi au beneficiat de resurse publice însemnate pentru dezvoltarea infrastructurii în raport cu Aeroportul Timisoara.
- ❖ Aeroportul Timisoara are cel mai ridicat grad de îndatorare (37%); mult peste Cluj (19%) și Iași (doar 3%).

Concluziile analizei financiare ale SN AIT SA

Din analiza financiară a situației societății Aeroportul Internațional Timișoara desprindem următoarele concluzii:

- ❖ Cifra de afaceri a înregistrat valori semnificative și a fost în creștere pe întreaga perioadă analizată fiind corelată cu evoluția volumului de activitate, mai puțin anii 2020 și 2021 afectați puternic de pandemie;
- ❖ Creșterea volumul de activitatea s-a translatat în foarte mare măsură în creșterea veniturilor aeronautice și putem afirma faptul că creșterea activității aeroportului a fost una sănătoasă, sporul de pasageri regăsindu-se în sporul cifrei de afaceri;
- ❖ AIT a reușit să obțină cea mai ridicată cifră de afaceri / pasager respectiv de 34 lei (media perioadei 2014-2020), față de 32 lei / pasager la Cluj și 26 lei / pasager la Iasi;
- ❖ Veniturile non-aeronautice sunt insuficient dezvoltate în raport cu media sectorului (benchmark internațional);
- ❖ Ponderea cheltuielilor cu terți în totalul cheltuielilor aeroportului crește de la 42% în anul 2014 la 56% în anul 2019, fapt care conduce la scăderea ratei valorii adăugate.
- ❖ Cheltuielile legate de personal au înregistrat în perioada 2014-2020 o pondere medie de 29,5% ponderea fiind sub media sectorului care este de 36%. Mai mult salariu mediu brut înregistrat pe AIT este pe întreaga perioadă și sub media salariului brut înregistrat în județul Timiș, ecartul dintre ele ajungând de la -2% în anul 2014 la -28% în anul 2020;
- ❖ În ceea ce **privește nivelul profitului brut** obținut de către AIT acesta a fost puțin peste 700.000 lei în anul 2014 și puțin peste 800.000 lei în anul 2015. În anul 2016 aeroportul a înregistrat un profit brut de peste 5 milioane lei a ajuns la un nivel de peste 10 milioane lei în anul 2017 (maxim al perioadei). **Începând cu 2018 rezultatele aeroportului scad pe fondul dinamicii superioare a evoluției cheltuielilor totale raportat la evoluția veniturilor totale.** Astfel în anul 2018 profitul scade la 3,8 milioane de lei, în 2019 coboară la 3,3 milioane lei, iar în anul 2020 Aeroportul Timișoara, în contextul manifestării efectelor pandemiei de COVID-19, trece pe pierdere (3,6 milioane lei).

- ❖ Nivelul scăzut de profitabilitate este determinat de nivelul crescut al cheltuielilor cu terții. Astfel, nivelul cheltuielii / pasager fara cheltuielile de personal si amortizare investiții a fost în medie în perioada 2014-2020 de 20 lei/pasager la AIT, în timp la Cluj a fost 16 lei/pasager iar la Iasi doar 13 lei/pasageri. În ultimul an 2020, nivelul a fost 41 lei/pasager la AIT și doar 25/lei pasager la Cluj și Iași.
- ❖ Indicatorul gradul global de îndatorare se reduce de la 43% cât era în anul 2014 la 33% la sfârșitul anului 2020, dar este mult peste media aeroporturilor din România care în 2020 au înregistrat un grad mediu al îndatorării de 9,2%;
- ❖ Valoarea medie a veniturilor din subvenții virate la venituri a fost de 21 milioane lei la Aeroportul Cluj, de aproape 7 milioane lei la Aeroportul Iasi si de 1,5 milioane lei la Aeroportul Timisoara. Asadar Aeroporturile Cluj si Iasi au beneficiat de resurse publice insemnate pentru dezvoltarea infrastructurii în raport cu Aeroportul Timisoara.

CONCLUZIILE ANALIZEI SITUAȚIEI EXISTENTE

În urma analizelor mediilor interne și externe efectuate asupra SN AIT-TV SA au rezultat următoarele concluzii:

- ❖ Evoluția traficului de pasageri s-a încadrat în ultimii 4 ani (2018-2021) sub trendul pieței din România, de asemenea și prin raportarea pasagerilor estimati pe anul 2021 la pasageri înregistrați în anul 2014, constatăm faptul că numărul pasagerilor AIT din 2021 reprezintă doar 85,8% din numărul pasagerilor înregistrați în anul 2014, în timp ce întreaga piață din RO va atinge în 2021 93,6% din pasagerii înregistrați în anul 2014;
- ❖ Rezultatele financiare generale ale AIT au consemnat îmbunătățiri cosniderabile în ani 2016-2017 comparativ cu anul 2014, după care rezultatele financiare, asemenea traficului de pasageri s-au deteriorat în perioada 2018-2019;
- ❖ Dacă raportăm rezultatele financiare obținute de către AIT la rezultatele financiare obtinute de celelalte două aeroporturi regionale mari Cluj-Napoca Iași, în urma rezultatelor medii din perioada 2014-2020, cât și din analiza distinctă a ultimului an financiar încheiat 2020, constatăm faptul că AIT a înregistrat rezultate nesatisfăcătoare;
- ❖ AIT este unul dintre aeroporturile importante al României, care încadrată într-un plan de dezvoltare ambițios și bine argumentat care îi poate spori poziția competitivă de pe piață;
- ❖ Spațiile aerogărilor destinate pasagerilor (zone publice și terminale) sunt dimensionate corespunzător pentru a prelua fluxurile curente iar în urma finalizării investiției la terminalul de plecare curse externe, AIT va putea acomoda în condiții de confort pana la 3 milioane de pasageri anual;

- ❖ Pozițiile de parcare pe platformele destinate staționării aeronavelor ar putea ajunge să fie insuficiente și, în consecință, se recomandă elaborarea de studii și proiecte pentru extinderea platformei (airside);
- ❖ Dimensiunile pistei de decolare/aterizare și a cailor de rulare permit operarea aeronavelor de categorie D. Datorită dimensiunilor pistei de decolare/aterizare, ocazional, operează și aeronave de categorie superioară, fiind inițiate demersuri pentru dezvoltarea acestora în funcție de traficul existent și viitor;
- ❖ Suprafața parcarilor publice a fost extinsă în anul 2019 în acest moment parcare poate prelua fluxul de autovehicule în condiții bune; în condițiile dezvoltării traficului din perioada următoare, se recomandă urmărirea evoluției acestora și ajustarea capacității dacă va fi cazul;
- ❖ Facilitățile cargo existente deservește în condiții bune, însă la limita, traficul prezent. În acest sens sunt deja efectuate demersuri pentru noi facilități cargo care să facă față traficului cargo preconizat în următorii ani.
- ❖ Nu există spații și dotări infrastructurale ale AIT care să fie puse la dispoziția companiilor aeriene pentru realizarea activităților de mentenanță și reparații ale aeronavelor;
- ❖ Pentru conformarea la legislația specifică de mediu se va realiza în anul 2022 racordarea la rețeaua publică de canalizare;

STRATEGIA GENERALĂ DE MANAGEMENT ȘI OBIECTIVELE PROPUSE

Planul de management propus este orientat spre realizarea următoarelor obiective strategice stabilite împreună cu Consiliul de Administrație:

Obiectiv strategic 1 - COMERCIAL ȘI ECONOMIC

Dezvoltarea business-ului aeroportuar și promovarea imaginii organizației, prin asigurarea realizării activităților economico-financiare, comerciale și de marketing specifice, în condiții de regularitate, eficacitate, economicitate și eficiență.

Obiectiv strategic 2 - DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ

Asigurarea și dezvoltarea infrastructurii specifice și a serviciilor aeroportuare și conexe, pe baza extinderii și modernizării permanente a facilităților, a îmbunătățirii și diversificării serviciilor, pe baze legale, planificate și aprobate.

Obiectiv strategic 3 - SIGURANȚA ȘI SECURITATE AERONAUTICĂ

Asigurarea performanței în domeniile siguranței și securității aeronautice, calității serviciilor prestate, protecției mediului, securității și sănătății în muncă, respectând cerințele legale specifice în vigoare.

Obiectiv strategic 4 - RESURSE UMANE

Asigurarea pentru personal a resurselor necesare desfășurării tuturor activităților, a unui mediu de lucru motivant, etic și de dezvoltare permanentă a competențelor, orientat spre performanță.

Strategia generală de management constă în modul de implementare cu succes a Planului de management propus prin următoarele tipuri de management :

1. Managementul prin obiective, care se bazează pe ideea că participarea comună a angajaților și managerilor la transpunerea obiectivelor întreprinderii în obiective individuale va avea o influență pozitivă asupra rezultatelor angajaților și, implicit, asupra rezultatelor societății.
2. Managementul prin proiect - acesta fiind un sistem de management cu o durată de acțiune limitată, în relație directă cu durata diverselor proiecte, conceput în vederea soluționării unor probleme complexe, dar definite precis, care implică aportul unei echipe formată din specialiști.
3. Managementul prin bugete - acesta vizează ansamblul activităților de planificare, organizare, coordonare și control desfășurate pe perioada de implementare a planului de management în concordanță cu obiectivele propuse și cu încadrarea în bugetul prevăzut.

Obiectiv strategic 1 – COMERCIAL SI ECONOMIC

- *Efectuarea de demersuri pentru creșterea numărului de companii care operează pe Aeroportul Timișoara și creșterea frecvenței de operare pentru scopuri turistice odată cu punerea în aplicare a strategiei de dezvoltare turistică a zonei de Vest a României*
- *Sporirea veniturilor aeroportului obținute din activități aeronautice și non-aeronautice, respectiv creșterea traficului anual de pasageri și aeronave, tone-marfă tranzitate, creșterea volumului de vânzări cu impact asupra îmbunătățirii profitabilității și a utilizării capacității aeroportuare*
- *Întocmirea și înaintarea spre aprobare către Comisia Europeană a unei scheme de sprijinire a companiilor aeriene care dezvoltă traficul pe Aeroportul Timișoara*
- *Evaluarea serviciilor în funcție de raportul venituri-cheltuieli și analizarea opțiunilor de optimizare prin externalizare sau internalizare unor servicii;*
- *Implementarea contabilității de gestiune la nivelul societății, cu ajutorul căreia se va putea cunoaște în detaliu nivelul resurselor alocate în interiorul aeroportului pe servicii și pe centre de responsabilitate*

Politica comercială a Aeroportului Internațional Timișoara va fi axată în jurul unei strategii competitive de piață, care să se bazeze pe menținerea unui plan tarifar atractiv, care să stimuleze creșterea volumului de activitate, obținerea unei marje rezonabile de profitabilitate, precum și posibilitatea detașării aeroportului de celelalte aeroporturi concurente.

Aeroportul Timișoara aplică și va continua să aplice o politică de tarifară comună și transparentă, pentru toți operatorii, bazată pe activitatea și traficul adus de aceștia. Tarifele aeroportuare sunt publice, ele se regăsesc în **Aeronautical Information Publication România** (<https://www.aisro.ro/>) unde pot fi consultate tarifele practicate pe toate cele 16 aeroporturi din România.

Politica comercială susținută de Aeroportului Timișoara va avea în centrul ei, măsuri manageriale care să sprijine/stimuleze creșterea volumului de trafic (număr pasageri, număr mișcări aeronave, tone-marfă tranzitate), creștere, care să conducă la sporirea veniturilor aeroportului obținute din activitățile aeronautice și non-aeronautice, cu impact asupra îmbunătățirii profitabilității și a utilizării capacităților aeroportuare.

Creșterea traficului atât din punct de vedere al numărului de pasageri cât și din punct de vedere al numărului de aeronave deservite, atrage de la sine un interes sporit al agenților economici spre Aeroportul Internațional Timișoara, generând o creștere a cererii de spații comerciale/publicitare, parcare autoturisme, și implicit o creștere a nivelului chiriilor percepute de aeroport.

Dezvoltarea traficului va conduce și la nevoia de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, care va fi realizată menținând un grad de siguranță ridicat dar balansând foarte atent confortul oferit pasagerilor (prin comparație cu alte aeroporturi concurente), astfel încât nivelul tarifelor de aeroport să rămână la un nivel competitiv.

Direcții de acțiune și măsuri propuse în cadrul strategiei comerciale și economice:

1. Sporirea veniturilor aeroportului

Creșterea veniturilor aeronautice prin dezvoltarea traficului de pasageri și a traficului de marfă prin prezentarea oportunităților de noi destinații atât către operatorii aerieni care operează pe AIT-TV cât și către alți operatori aerieni prin:

- ✓ Reluarea prestării serviciului handling de bază pentru aeronavele operatorilor aerieni care transportă marfă;
- ✓ Menținerea unui plan tarifar atractiv pentru tarifele de aeroport care să permită creșterea și diversificarea traficului aerian;
- ✓ Întalniri și prezentări către operatori privind facilitățile oferite și oportunitățile de dezvoltare existente
- ✓ Participarea la evenimente din domeniul de activitate (Routes, Connect, Terminal Expo) precum și la târguri de turism
- ✓ Dezvoltarea colaborărilor și parteneriatelor pentru creșterea traficului aerian și a numărului de pasageri
- ✓ Organizarea de întâlniri tematice pe teme de interes: turism, aviație, etc. Este foarte important ca reprezentanții destinațiilor turistice să fie puși față în față cu tour-operatorii și cu agențiile de turism din Timișoara, astfel încât să găsească un numitor comun. Astfel, în cadrul aeroportului vor fi organizate și mediate întâlniri de lucru între companii și tour operatori pentru a le facilita o legătură și pentru a încerca identificarea de noi destinații și pentru găsirea unor noi soluții la problemele cu care se confruntă aceștia.

Aeroportul Internațional Timișoara Traian Vuia (AIT-TV), prin politica comercială, va urmări menținerea unui **plan tarifar atractiv și stimulat**iv, care să permită creșterea volumului de activitate prin:

- ✓ Atragerea de noi companii aeriene în vederea operării de pe AIT-TV prin oferirea de discounturi pentru deschiderea de noi rute;
- ✓ Încurajarea operatorilor existenți pentru a adăuga noi destinații, prin oferirea de discounturi pentru deschiderea de noi rute;
- ✓ Încurajarea companiilor aeriene existente, prin scheme de reduceri comerciale în funcție de volumul de activitate dezvoltat pe AIT-TV (număr pasageri și număr mișcări aeronave), care să încurajeze creșterea frecvențelor zborurilor, spre destinațiile actuale.

Tarifele de aeroport practicate de către aeroporturile Timișoara, Cluj-Napoca și Iași pentru serviciile aeroportuare destinate companiilor aeriene, sunt redată în tabelul de mai jos:

Tabelul nr.11 Tarife servicii aeroportuare aeroporturi regionale mari

Serviciu	U.M.	Timișoara	Cluj	Iași
Aterizare	€/tonă	5,5	6	3
Iluminat	€/tonă	2,1	2,55	1,5
Staționare	€/tonă/h	0,15	0,2	0,04
Îmbarcare pasageri	€/Dpax	8	6	6,3-extern 5,74 domestic
Securitate pasageri	€/Dpax	3	5	2,13
Dezvoltare infrastructură	€/Dpax	-	5	1
PMR	€/Dpax	0,2	0,2	-

*Dpax= pasager îmbarcat

Dacă realizăm o analiză a tarifelor practicate pe aeroporturile regionale din România comparabile cu AIT-TV (Cluj-Napoca și Iași) remarcăm faptul că nivelul tarifelor practicate de AIT-TV este competitiv, fiind mai scăzut decât cel practicat de Aeroportul Cluj și puțin mai ridicate raportat la tarifele practicate de către Aeroportul Iași.

De asemenea, ca și un avantaj competitiv, Aeroportul Timișoara oferă/prestează (prin comparație cu Cluj-Napoca și Iași), în regim propriu, serviciul de handling de rampă la prețuri competitive.

În baza unei analize de tipul cost-volum-profit, aeroportul are publicată o grilă de discounturi pentru serviciul de aterizare aeronave și serviciul îmbarcare pasageri, care ține cont de volumul de trafic dezvoltat pe AIT-TV (număr de mișcări aeronave, respectiv număr de pasageri).

Aeroportul Internațional Timișoara a elaborat în anul 2016 o schemă specială pentru stimularea deschiderii de noi rute de către companiile aeriene, care a devenit activă din martie 2017. Această

schemă presupune reducerea în cuantum de 75% a tarifelor de operare timp de 24 de luni, pentru fiecare rută nouă deschisă care îndeplinește anumite condiții.

2. Creșterea veniturilor din activitățile non aeronautice și valorificarea spațiilor disponibile în urma investițiilor efectuate, prin:

- ✓ Închirierea spațiilor comerciale disponibile din terminalele de pasageri la diverse magazine, cafenele/bistro/restaurante, case de schimb valutar, închirieri auto;
- ✓ Valorificarea spațiilor publicitare disponibile pe aeroport pe diverse suporturi oferite: panouri TV, panouri de afișaj interioare și exterioare, toalete și săli de așteptare, podele, benzi de bagaje cât și pe site-ul aeroportului;
- ✓ Optimizarea prețurilor serviciului parcare auto care să țină cont de nivelul prețurilor practicate de concurenți apăruiți pe această piață, introducerea unor abonamente noi (ex. Abonamente speciale pentru clienții zborurilor charter de vacanță).

3. Întocmirea și înaintarea spre aprobare către Comisia Europeană a unei scheme de sprijinire a companiilor aeriene care dezvoltă traficul pe Aeroportul Timișoara

Astfel Aeroportul Timișoara va trebui să convingă autoritățile locale/regionale precum Consiliul Județean Timiș, Primăria Municipiului Timișoara, ADR Vest sau asociațiile care au ca și scop promovarea turismului HORETIM, asociația care gestionează evenimentul Timișoara Capitala Culturală Europeană 2023 în calitate de finanțator al schemei în timp ce AIT se va ocupa de elaborarea și administrarea schemei

Cel mai potrivit finanțator al schemei este asociația care gestionează evenimentul Timișoara Capitala Culturală Europeană 2023, aceasta având un buget dedicat activităților de promovare și marketing pentru organizarea evenimentelor dedicate Timișoara Capitală Culturală Europeană în sumă de 7,275 milioane de euro. Astfel alocarea unei părți din această sumă pentru finanțarea unor noi rute de pe AIT ar reprezenta fără îndoială cea mai eficientă formă de cheltuială a bugetului de promovare și marketing.

➤ **Proгноza numărului de pasageri 2021-2025**

La finalul lunii ianuarie 2020, la nivel mondial, ca urmare a răspândirii virusului SARS CoV- 2 în tot mai multe state ale lumii a fost declarată starea de urgență. La finalul lunii februarie 2020 impactul epidemiei de COVID -19 asupra transporturilor aeriene a devenit tot mai evident în întreaga lume.

Potrivit estimări efectuate de către Internațional Civil Aviation Organization (ICAO), anul 2020 a adus pierderi de venituri aeroporturilor, la nivel mondial, de 114 miliarde de dolari, aeroporturile din Europa fiind cele mai afectate și înregistrând pierderi de venituri în sumă de peste 40,5 miliarde de dolari și o scădere a traficului de pasageri de 70,4% comparativ cu anul 2019.

Menționăm faptul că cele mai recente prognoze IATA/ICAO/ACI de revenirea a traficului la valorile înregistrate în ultimul an 2019, sunt undeva în anul 2024 pentru anumite aeroporturi iar după ultimele reevaluări chiar în anul 2025 pentru traficul internațional și majoritatea aeroporturilor.

În captura de mai jos este redată prognoza de revenire a traficului, raportat la perioada pre-COVID 19 (bază anul 2019).

Annex 2

Yearly pax traffic estimates to 2026



Scenario	2022	2023	2024	2025	2026
High	-20%	-5%	1%	5%	7%
Base	-32%	-15%	-5%	1%	4%
Low	-39%	-24%	-12%	-5%	0%

Figura nr.7 Captură prognoză revenire trafic raportat la nivelul anului 2019
Sursa: ACI-Europe COVID-19 Airports_2021 Traffic Forecast revised 13.10.2021

Traficul de pasageri la nivel global a început să se redreseze pe fondul retragerii treptate a restricțiilor de mobilitate fizică, rămânând însă la niveluri mult inferioare celor anterior răspândirii infecției cu coronavirus. În același timp, dinamica recuperării traficului de pasageri rămâne incertă pe termen scurt, fiind dependent de evoluția pandemiei și de măsurilor asociate în special procesul de vaccinare a populație din România și din restul țărilor din Europa.

Pe baza acestor prognoze emise de către ACI Europe și a tendințelor de recuperare ale traficului specifice pieței din România și luând în considerare faptul că în anul 2023, Timișoara va fi Capitală Culturală Europeană, prognozele de trafic pentru Aeroportul Timișoara sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul nr. 12 Prognoza traficului de pasageri pentru perioada 2021-2025

Specificație	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nr. Pasageri	1.595.012	470.631	630.000	1.050.000	1.500.000	1.550.000	1.600.000
Evoluție [%]		raportare la anul 2019	-60,5%	-34,2%	-6,0%	-2,8%	0,3%
Proгноze ACI- Europe 13.10.2021	scenariu de bază		-60%	-32%	-15%	-5%	1%
			638.005	1.084.608	1.355.760	1.515.261	1.610.962
	scenariu pesimist			-39%	-24%	-12%	-5%
			638.005	972.957	1.212.209	1.403.611	1.515.261
	scenariu optimist			-20%	-5%	1%	5%
			638.005	1.276.010	1.515.261	1.610.962	1.674.763

➤ **Proгноza numărului mișcărilor de aeronave 2021-2025**

Conform European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL) în anul 2020 la nivelul Europei s-au efectuat doar 5 milioane de zboruri față de 11,1 milioane de zboruri în anul 2019, așadar s-au înregistrat cu 55% mai puține zboruri decât în anul 2019, și cu un milion mai puțin decât estimarea realizată în luna 24 aprilie de către aceeași instituție (estimarea din aprilie a fost menținută în vigoare până la apariția estimării din 14.09.2020).

După o creștere continuă de la mijlocul lunii mai 2021. EUROCONTROL susține că traficul la nivelul rețelei a atins maximul la 30 iulie 2021 când au fost înregistrate 25.921 zboruri (73.8% raportat la 2019). Începând cu luna august numărul de mișcări s-a înscris pe o ușoară pantă descendentă, în perioada 1-11 august numărul zborurilor fiind la 70% raportat la perioada similară din anul 2019.

În vara anului 2021, nivelul traficului au revenit la doar 70% din nivelurile din anul 2019, iar previziunile publicate în luna octombrie de către EUROCONTROL sunt că nivelul traficului din 2019 va fi atins din nou abia în 2023 în scenariu optimist respectiv anul 2027 în scenariul pesimist. Cele mai recente prognozele EUROCONTROL publicate în 15 octombrie 2021 pentru orizontul 2021-2027 sunt surprinse în figura de mai jos:

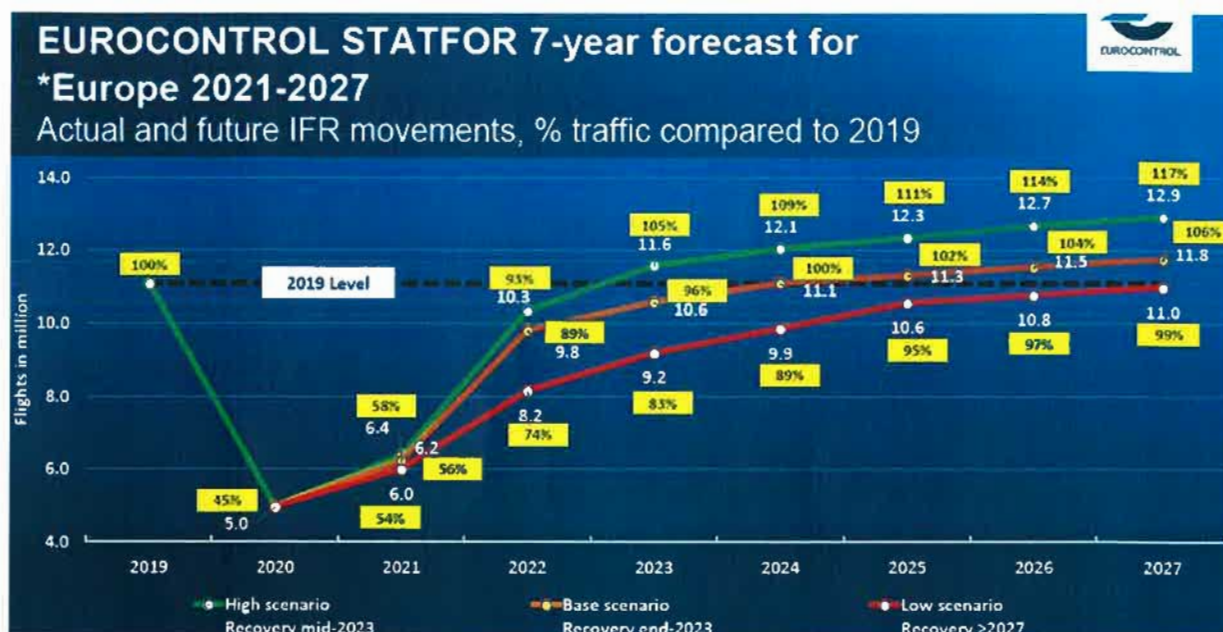


Figura nr. 8 Estimare mișcări aeronave EUROCONTROL-15.10.2021

În funcție de scenariile EUROCONTROL emise în luna octombrie 2021 pentru România (a se vedea tabelul de mai jos), aplicat la numărul de mișcări aeronave înregistrat de către Aeroportul Internațional Timișoara în anul 2020 (10.180 mișcări), numărul estimat de mișcări pentru anul 2021 ar fi de 13.641 în scenariu optimist, de 13.336 mișcări în scenariul de bază, și de 12.827 mișcări în scenariu pesimist.

În cazul estimării numărului de mișcări pe Aeroportul Internațional Timișoara prin aplicarea procentelor estimate de către EUROCONTROL pentru România, apare efectul de bază, datorită faptul că în anul 2020 numărul mișcărilor de aeronave pe Aeroportul Timișoara a înregistrat o scădere sub media națională -42% (de la 17.476 mișcări la 10.180 mișcări) față de -57% scăderea media luată în considerare de către EUROCONTROL pentru România în 2020.

Tabelul nr.13 EUROCONTROL-Prognoze mișcări aeronave pentru România 2021-2027

IFR Movements (Growth)		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Romania	High		34%	51%	18%	3%	4%	4%	3%
	Base	-57%	31%	46%	13%	5%	3%	3%	3%
	Low		26%	19%	20%	9%	9%	3%	3%

În prognoza pentru mișcările de aeronave s-a ținut cont de previziunile realizate de către Eurocontrol pentru România, de specificul aeroportului, și de faptul că în anul 2023 Timișoara își va exercita titlul de Capitală Culturală Europeană a Culturii. Ținând cont de variabilele de mai sus estimarea numărului de mișcări de aeronave este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabelul nr.14 Prognoza mișcărilor de aeronave pentru perioada 2021-2025

Specificație	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nr. Mișcări Aeronave	10.180	11.800	14.500	17.300	17.400	18.400
Evoluție [%]	-	15,9%	22,9%	19,3%	0,6%	5,7%
Evoluție Mișcări Aeronave România	-	31%	46%	13%	5%	3%

➤ Proгноza traficului de marfă 2021-2025

Traficul de marfă urmează o dinamică pozitivă, astfel că pentru perioada 2021-2025 estimările trebuie corelate cu rezultatele, dinamica și tendințele din piața aeriană de mărfuri din anii următori, o creștere cuprinsă între 5-10% este așteptată pe fondul dezvoltării pieței de profil în zona de Vest a României. Proгноza pentru mișcările de marfă este prezentată în Tabelul nr.9.

În anul 2021 se va înregistra o creștere de aproximativ 16,6%, efect al dezvoltării comerțului online și a noilor facilități de producție din Regiunea de Vest.

Tabelul nr. 15 Proгноza traficului de marfă pentru perioada 2022-2025

Specificație	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tone marfă	5.148	6.000	8.000	9.000	10.000	11.000
Evoluție [%]		16,6%	33%	13%	11%	10%

2. Monitorizarea permanentă a costurilor, cu scopul reducerii și optimizării acestora

Principalele măsuri propuse pentru optimizarea costurilor aeroportului avute în vedere:

- ✓ Evaluarea serviciilor în funcție de raportul venituri-cheltuieli și analizarea opțiunilor de optimizare prin externalizare sau internalizare;
- ✓ Monitorizarea permanentă a indicatorilor financiari astfel încât atingerea performanțelor dorite, să se realizeze prin eliminarea costurilor neperformante pentru societate, dar cu condiția menținerii unui grad mare de satisfacție a partenerilor (companii aeriene, pasageri s.a.) și de respectarea cerințelor de siguranță și securitate aeroportuară;
- ✓ Evaluarea serviciilor în funcție de raportul venituri-cheltuieli și analizarea opțiunilor de optimizare prin externalizare sau internalizare;

- ✓ Implementarea contabilității de gestiune la nivelul societății, cu ajutorul cărei se va putea cunoaște în detaliu nivelul resurselor alocate în interiorul aeroportului pe servicii și pe centre de responsabilitate;
- ✓ Analiza periodică a încadrării costurilor în limite rezonabile, care încorporate în structura tarifelor, să producă plus valoare;
- ✓ Analiza și evaluarea permanentă a ponderii cheltuielilor cu personalul în costuri, compararea cu perioadele precedente și cu realizările altor competitori pe piață;
- ✓ Reproiectarea proceselor de muncă, perfecționarea organizării muncii, optimizarea activităților, inclusiv prin valorificarea maximă a sistemului informațional de care dispune aeroportul și a facilităților oferite de acesta;
- ✓ Optimizarea numărului de personal prin limitarea angajării de personal, fără ca această măsură să pună în pericol activitatea operațională a societății;
- ✓ Pregătirea și perfecționarea personalului care va conduce la creșterea adaptabilității angajaților la locul de muncă și la provocările acestuia;
- ✓ Utilizarea instrumentelor de urmărire a activității și performanței angajaților, cum ar fi rapoartele de activitate și stabilirea de indicatori de performanță cu oferirea de bonusuri în funcție de rezultatele obținute.
- ✓ Obținerea unei rate a rentabilității financiare (a capitalului propriu) de cel puțin 6% anual;
- ✓ Asigurării necesarului de trezorerie pentru a evita apariția datoriilor restante, în condițiile minimizării costurilor de finanțare și al limitării/eliminării riscurilor de neplată, respectiv de evitare a costurilor suplimentare generate de penalități de întârziere;

Obiectiv strategic 2 - DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare prin realizarea de obiective de investiții noi, extinderea și modernizarea capacităților și facilităților tehnice existente precum și achiziția de dotări tehnice independente
- Asigurarea cadrului și condițiilor de dezvoltare a infrastructurii pentru atingerea într-o etapă ulterioară a pragului de procesare anuală de 3 milioane de pasageri
- Planificarea pe termen lung a tuturor proiectelor de investiții astfel încât să se asigure o dezvoltare durabilă a societății
- Alocarea de resurse financiare în vederea dezvoltării infrastructurii specifice și a serviciilor aeroportuare și conexe
- Creșterea calității serviciilor adresate pasagerilor și colaboratorilor direcți ai aeroportului

Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare trebuie să se alinieze la prognozele de trafic realizate care țin cont de la actualele servicii asigurate pasagerilor și transportului de mărfuri, dar și la noi oportunități generate de finalul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020¹, singurul program de finanțare din fonduri europene nerambursabile dedicat aviației civile. De asemenea, trebuie analizat cu precizie care sunt limitele surselor de finanțare proprii, iar pentru proiectele care nu pot fi cofinanțate, să se identifice alte resurse, în special din domeniul privat.

Acțiunile de dezvoltare vor fi promovate pe principii de durabilitate, sustenabilitate și integralitate. Activitățile în domeniul investițiilor propuse au în vedere abordarea coerentă, plurilaterală și cuprinzătoare pentru creșterea continuă a activităților desfășurate în scopul:

- asigurării sustenabilității proiectelor de investiții;
- asigurarea calității serviciilor adresate pasagerilor la nivel „OPTIM”;
- asigurarea condițiilor de procesare a pasagerilor la un nivel estimat anul de 3 milioane;
- asigurarea capacităților de operare pentru aeronave de categorie „E”;
- fructificarea oportunităților de finanțare din surse nerambursabile și fonduri private.

Pentru perioada 2022-2032 proiectele de investiții vor fi coordonate astfel încât să se maximizeze sustenabil capacitățile deja existente și să se realizeze o monitorizare activă (cu aplicarea unor măsuri specifice de optimizare a exploatării lor în concordanță cu specificul obiectivelor finanțate din fonduri nerambursabile, dacă este cazul). În acest sens, prezentăm aceste proiecte pe trei categorii, respectiv:

a. Proiecte finalizate (pentru care se derulează în continuare proceduri de monitorizare);

b. Proiecte în derulare (pentru care s-au obținut aprobările de implementare, s-a asigurat sursa de finanțare și s-au demarat activitățile de achiziții, proiectare tehnică și / sau execuție);

c. Proiecte propuse (lista cuprinde proiecte pentru care nu s-au asigurat încă sursele de finanțare și sunt în diferite etape de aprobare a investiției)

În total, S.N. Aeroportul Internațional Timișoara „TRAIAN VUIA” S.A. poate implementa investiții cu o valoare cumulată de peste 1.236 mil. lei (250 mil. euro, cu TVA inclus) după cum urmează:

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR	Fonduri private
Mil. lei (inclusiv TVA)	1.236,33	537,40	210,50	118,09	370,33
Mil. euro (inclusiv TVA)	250,81	109,06	42,70	24,14	74,88

¹ Programului Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020 ,

Axa Prioritară 2 (A.P.) Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, Prioritatea de investiții 7c – Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local

Obiectivul Specific 2.3 (OS) Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor

I. PROIECTE DE INVESTIȚII FINALIZATE

1. CONSTRUIRE TERMINAL SOSIRI CURSE EXTERNE PASAGERI (CTSCEP)

La data de 29.07.2021 s-a dat în folosință Terminalul Sosiri Curse Externe Pasageri situat pe Aeroportul Timișoara / Traian Vuia. Valoarea totală a proiectului de este de 30,349 mil. lei.

Execuția lucrărilor de construire a început în data de 04.02.2019 și s-a finalizat la sfârșitul lunii februarie 2021. Terminalul are următoarele caracteristici:

- Număr porți de sosire pasageri = 4 buc.
- Suprafață construită = 3.361 m²
- Suprafață desfășurată = 4.383 m²
- Fluxuri pentru acomodarea a 540 pasageri în același timp = 3 buc.
- Sisteme independente de benzi pentru bagaje de cală = 3 buc.
- Fluxuri de control a documentelor deservite de poliția de frontieră = 10 buc.
- Număr puncte control vamal = 3 buc.
- Zonă sortare bagaje exterioară clădirii = 200 m²
- Grupuri sanitare = 6 seturi
- Spații comerciale, administrative și tehnice;

	TOTAL	FEDR	MTIC	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	30,35	13,27	2,34	14,73
Mil euro ² (inclusiv TVA)	6,23	2,72	0,48	3,02

2. ACHIZIȚIA A DOUĂ AUTOSPECIALE PSI (APSI).

Autospeciilele au intrat în serviciu începând cu data de 27.06.2021.

Până la data de 01.05.2022 nu s-au înregistrat defecțiuni în comportarea autospeciilelor pe timpul iernii.

	TOTAL	FEDR	MTIC	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	8,93	6,36	2,57	-
Mil euro ³ (inclusiv TVA)	1,83	1,31	0,53	-

II. PROIECTE DE INVESTIȚII ÎN DERULARE

1. ACHIZIȚII SISTEMUL INTEGRAT PENTRU CONTROLUL DE SECURITATE (SICS)

Contractul, în valoare de **38,97 mil. lei** (inclusiv TVA) este semnat cu furnizorul desemnat – asocierea „SC EMP TRADE S.R.L – SC NUCLEAR ELECTRICA SECURITY SERVICES SRL”, iar termenul

² Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 01.03.2021, respectiv: 1 EURO = 4.8744 Lei

³ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 01.03.2021, respectiv: 1 EURO = 4.8744 Lei

de finalizare al contractului este la data de 31.07.2022. Până la data de 15.06.2022 se va realiza și punerea integrală în funcțiune.

Sistemul integrat de control de securitate, va înlocui toate echipamentele aflate în uz, va crea un confort sporit pentru pasagerii și cuprinde:

- Echipament de scanare destinat bagajelor de cală = 2 buc.
- Echipament de scanare destinat bagajelor de cabină și de cală redundant - 2 buc.
- Echipament de scanare destinat bagajelor de cabină 7 buc.
- Echipament de scanare destinat proviziilor de aeroport / bord agabaritice - 2 buc.
- Echipament de scanare destinat expedierilor de marfă și poștă = 1 buc.
- Echipament de detectare a urnelor de exploziv = 4 buc.
- Echipament de detectare a explozivilor lichizi = 3 buc.
- Poartă detectoare de metale WTMD = 8 buc.
- Server de management al echipamentelor de securitate = 1 cpl.

	TOTAL	FEDR	MTIC	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	39,30	27,97	11,33	-
Mil euro ⁴ (inclusiv TVA)	8,07	7,54	2,33	-

Aeroportul Timisoara a amenajat din surse proprii spațiile în care se vor monta echipamentele și rețeaua de INTRANET, care au fost deja date în folosință. De asemenea, din fonduri proprii (315.000 lei fără TVA) s-a realizat integrarea din punct de vedere al automatizării a noilor echipamente EDS în vechile sisteme de benzi pentru transportul bagajelor.

2. TERMINAL PLECĂRI CURSE EXTERNE (TPCE)

Contractul de finanțare al acestui proiect de investiții a fost aprobat cu nr. 108/29.07.2021.

Câștigătorul procedurii de achiziție a serviciilor de proiectare tehnică și a lucrărilor de execuție, Asocieria CONCELEX SRL – CONCELEX ENGINEERING SRL – CONCRETE & DESIGN SOLUTIONS SRL – METROLUL SA. Începând cu data de 17.05.2022 s-a demarat contractul privind serviciile de proiectare tehnică și execuție a lucrărilor de construire, care are ca termen 17.01.2024.

S-a finalizat procedura de achiziție a serviciilor de dirigenție de șantier, prin desemnarea la punctaj a câștigătorului: S.C. DAVID TRAVEL S.R.L. din Brașov.

Principalele caracteristici constructive ale Terminalului „Plecări externe” sunt:

- suprafață construită desfășurată propusă 12.000 m²
- un sistem control de securitate dimensionat pentru șase filtre complet echipate și dotările necesare pentru controlul bagajelor de cală
- lifuri persoane și marfă = 7 buc.

⁴ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 01.03.2021, respectiv: 1 EURO = 4.8744 Lei

- ghișee check-in = 18 buc.
- cabine poliția de frontieră = 6 posturi
- porți automate de scanare documente = 6 buc.

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	184,506	82,560	27,520	74,426
Mil. euro (inclusiv TVA)	37,852	16,937	5,646	15,269

III. PROIECTE DE INVESTIȚII PROPUSE

În acest capitol sunt cuprinse proiecte pentru care s-au demarat procedurile de proiectare și avizare sau care sunt în atenția S.N. Aeroportul Internațional Timișoara „TRAIAN VUIA” S.A. pentru finanțarea prin granturi parțial sau integral nerambursabile.

3. ACHIZIȚIE „ECHIPAMENTE DE SIGURANȚĂ PENTRU ACTIVITĂȚI NON ECONOMICE” (ESANE)

Proiectul este eligibil prin POIM 2014 – 2020 cu o intensitate de 100% și o valoare de 14.894.075 lei (respectiv 17.696.195 lei cu TVA) și se află în etapa de obținere a finanțării.

Acesta va cuprinde:

- Multifuncțional capacitate mică pentru măturare aspirare și spălare
- Echipament autopropulsat de mare capacitate pentru maturare, aspirare și spălare suprafețe exterioare (inclusiv FOD)
- Echipament pentru curățarea depunerilor de cauciuc și a marcajelor de vopsea de pe suprafețele de mișcare aeroportuare
 - Utilaj multifuncțional cu echipament tip tocătoare de vegetație (2 buc.)
 - Punct de comandă mobil
 - Generator cu turn de iluminat tractabil (2 buc.)
 - Generator mobil / tractabil
 - Autoutilitară pentru intervenție tehnică
 - Autospecială 4 X 4 pentru combaterea vieții sălbătice (declarată neeligibilă în procedura de evaluare a proiectului).
- Echipament șenilat pentru tocare vegetație și curățat sisteme pluviale deschise
- Autospecială suport pentru situații de urgență

Până în prezent:

- S-au finalizat caietele de sarcini ale echipamentelor pe baza ofertelor tehnice și financiare solicitate de la furnizorii naționali și s-a realizat devizul general al proiectului;
- S-a realizat Nota de fundamentare și toate celelalte documente de avizare tehnico - financiare necesare aprobării proiectului de investiții.
- S-a emis avizul Consiliului Tehnico – Economic al societății cu nr. 501/01.02.2022;
- S-a obținut avizul Consiliului de Administrație al Aeroportului prin Decizia CA nr. 2/02.02.2022;
- S-a obținut aprobarea Adunării Generale a Acționarilor prin Hotărârea nr. 2/18.02.2022;
- S-a emis Avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 27/36 din 01.03.2022;

- S-a depus proiectul de investiții pe platforma electronică MySMIS cu codul 152502/2022 și s-a răspuns la prima solicitare de clarificări;
- S-a emis Avizul de către Administrația Apele Române Banat Timiș cu nr. 1776/30.03.2022;
- S-a emis Avizul de mediu (negație) de către Agenția de Protecția Mediului Timiș cu nr. 1946/07.04.2022;
- S-a emis Declarația NATURA 2000 de către Agenția de Protecția Mediului Timiș cu nr. 2006/11.04.2022;
- A fost emis Ordinul MTI nr. 313 din 24.03.2022 pentru aprobarea notei de fundamentare referitoare la necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente obiectivului de investiții „Echipamente de Siguranță pentru Activități Non Economice”

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	17,80	12,71	5,09	-
Mil. euro (inclusiv TVA)	3,60	2,57	1,03	-

4. UTILAJE DESTINATE ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE DE SIGURANȚĂ (UDAES)

Proiectul are ca scop achiziția de echipamente care vor fi utilizate pentru activități care pot aduce venituri autorității aeroportuare, fiind eligibil cu o rată de cofinanțare a cheltuielilor de 25 %. Valoarea totală a investiției este de 17.475.450 lei (respectiv 20.762.925 lei cu TVA) din care 4.368.862 lei (fără TVA) reprezintă contribuția proprie a aeroportului.

Acesta va cuprinde:

- Autodegivr pentru aeronave, cu fluide de tip I și tip II/IV și acțiune până la minim 13 m înălțime
- Autodegivr pentru aeronave, cu fluide de tip I și tip II/IV și acțiune până la minim 18 m înălțime
- Utilaj de deszăpezire de mare capacitate cu patru operații (îndepărtare, măturare, aspirare și împrăștiere material antiderapant) (2 bucăți)
- Utilaj de deszăpezire de capacitate mică cu trei operații

Până în prezent:

- S-au finalizat caietele de sarcini ale echipamentelor pe baza ofertelor tehnice și financiare solicitate de la furnizorii naționali și s-a realizat devizul general al proiectului;
- S-a realizat Nota de fundamentare și toate celelalte documente de avizare tehnico - financiare necesare aprobării proiectului de investiții.
- S-a emis avizul Consiliului Tehnic – Economic al societății cu nr. 502/01.02.2022;
- S-a obținut avizul Consiliului de Administrație al Aeroportului prin Decizia CA nr. 2/02.02.2022;
- S-a obținut aprobarea Adunării Generale a Acționarilor prin Hotărârea nr. 2/18.02.2022;
- S-a emis Avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 28/37 din 01.03.2022;
- S-a depus proiectul de investiții pe platforma electronică MySMIS cu codul 155270/2022 și s-a răspuns la prima solicitare de clarificări;
- S-a emis Avizul de către Administrația Apele Române Banat Timiș cu nr. 1775/30.03.2022;
- S-a emis Avizul de mediu (negație) de către Agenția de Protecția Mediului Timiș cu nr. 1813/05.04.2022;
- S-a emis Declarația NATURA 2000 de către Agenția de Protecția Mediului Timiș cu nr. 2009/11.04.2022;
- A fost emis Ordinul MTI nr. 312 din 24.03.2022 pentru aprobarea notei de fundamentare referitoare la necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente obiectivului de investiții „Utilaje destinate activităților economice de siguranță”.
- S-a obținut creditul necesar cofinanțării proiectului de investiții în valoare de 4.500.000 lei.

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	20,76	9,81	5,76	5,19
Mil. euro (inclusiv TVA)	4,20	1,98	1,16	1,05

5. SISTEM INTEGRAT DE SECURITATE AEROPORTUARĂ

Proiectul este eligibil prin POIM 2014 – 2020 cu o intensitate de 100% și o valoare de 115.101.670,37 lei (respectiv 136.740.815,34 lei cu TVA) și se află în etapa de obținere a finanțării.

Acesta va cuprinde următoarele obiecte de investiții:

- Drum perimetral de securitate - 8.400 m
- Gard perimetral de securitate - 12.614 m
- Sistem de supraveghere video cu circuit închis pe întregul perimetru al zonei de operațiuni aeriene - 252 camere TVCI
- Modernizarea/refacerea punctelor de control acces, respectiv:
 - Punct de control acces nr. 1 cu suprafața construită de: - 93,00 mp
 - Punct de control acces nr. 2 cu suprafața construită de: - 93,00 mp
 - Punct de control acces nr. 5 cu suprafața construită de: - 648,15 mp
- Modernizare sistemului de supraveghere video cu circuit închis a zonelor publice exterioare și interioare, a zonelor de operațiuni aeriene și a părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat - 322 camere TVCI
- Modernizare sistem de control și monitorizare a accesului autovehiculelor dinspre zonele publice - 3 puncte de control acces
- Realizare stație PSI pentru intervenție cu suprafața construită de: - 647,20 mp

Până în prezent:

- S-a finalizat și recepționat studiul de fezabilitate și s-a determinat costul de edificare al proiectului de investiții.
- S-a realizat Nota de fundamentare și toate celelalte documente de avizare tehnico - financiare necesare aprobării proiectului de investiții.
- S-a emis avizul Consiliului Tehnico – Economic al societății cu nr. 1232/14.03.2022;
- S-a obținut avizul Consiliului de Administrație al Aeroportului prin Decizia CA nr. 4/15.02.2022;
- S-a obținut aprobarea Adunării Generale a Acționarilor prin Hotărârea nr. 4/12.02.2022;
- S-au înaintat documentele de avizare a indicatorilor către Consiliul Tehnico – Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu nr. 2170 din 19.04.2022;
- S-a depus proiectul de investiții pe platforma electronică MySMIS cu codul 155595/2022;
- S-a emis Avizul de către Administrația Apele Române Banat Timiș cu nr. 8/21.04.2022;
- S-a emis Avizul de mediu (referat) de către Agenția de Protecția Mediului Timiș cu nr. 2007/11.04.2022;
- S-au depus documentele pentru emiterea Declarației NATURA 2000 de către Agenția de Protecția Mediului Timiș.

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	136,74	116,23	20,51	-
Mil. euro (inclusiv TVA)	27,68	23,50	4,15	-

6. CENTRUL INTERMODAL DE TRANSPORT PASAGERI (CIP)

Pe latura de sud a parcurii auto, se va realiza o stație terminus a CFR (punct oprire) care va permite accesul la aeroport atât a pasagerilor care pleacă din Timișoara.

Până în prezent:

- S-a menținut contactul cu SN CFR Infrastructură, dar varianta propusă prin SF nu este varianta optimă pentru aeroport, cerințele de confort pentru pasageri fiind la un nivel sub cel optim.
- S-a definitivat analiza privind modificarea facilităților din incinta aeroportului, respectiv modificarea parcurii, stabilirea circuitului autovehiculelor pentru transport în comun, a zonelor destinate activităților de rent-a-car, circulațiilor pietonale, etc.
- Soluția de finanțare a acestor amenajări este asigurată din surse proprii.
- Proiectul este afectat de ritmul de progres al SN CFR Infrastructură care are inițiativa, competența și resursele în acest proiect de investiții.

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	3,00	-	-	3,00
Mil. euro (inclusiv TVA)	0,61	-	-	0,61

7. CENTRUL INTERMODAL CARGO TIMIȘOARA (CLINT)

Proiectul s-a demarat în condițiile finanțării private integrale prin „concesiune de lucrări” și ar putea fi implementat printr-o procedură de achiziții pe loturi.

7.1. Lotul I - Realizarea unui terminal cargo aerian 4.000 mp

Până în prezent au fost agreate de principiu cu DHL România următoarele costuri de edificare a construcției și de exploatare:

Nr. crt.	Categorii cheltuieli	Cantitate	UM	Preț Unitar (€)	Cost (TVA ncluz)
1	Depozit	2.532	mp	700	1.772.400
2	Fingere	333	mp	1.000	333.000
3	Birouri	1 215	mp	1.500	1.822.500
4	Punct control	84	mp	1.000	84.000
5	Platforme	10.000	mp	100	1.000.000
6	Împrejmuire	700	ml	100	70.000
7	Sistem panouri solare	1.532	mp	300	459.720
8	Spații verzi	5.836	mp	70	408.520
9	Total suprafață clădiri	4.164	mp	-	4.011.900
10	Total suprafață în exploatare	20.000	mp		5.950.140
11	Beneficii	10 %	€		595.014
12	Costuri credit	20 %	€		1.190.028
	Total costuri investiție		€		7.735.182

În acest sens, s-au estimat următorii parametrii:

- Finanțarea se va realiza integral de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI), printr-un credit acordat Aeroportului Internațional Timișoara „TRAIAN VUIA” pe baza rezultatului analizei financiare „Testul investitorului privat prudent în economia de piață”

- Creditul va fi restituit integral MTI în termen de 10 ani de la acordare cu un an de grație.
- MTI își va asigura suplimentar costuri de creditare (beneficiu, dobândă, costuri de creditare, costuri de administrare etc.) de 20% din valoarea investită.
- Prețul unitar al costurilor investiției este estimat în funcție de media costurilor înregistrate la clădiri similare realizate în regiunea de vest.
- Studiul de fezabilitate aflat în derulare va determina matematic costurile bugetare prin Devizul general.
- Pentru demararea procedurilor de aprobare a finanțării se vor utiliza aceste date, urmând ca la finalizarea Studiului de fezabilitate să se semneze și contractul de finanțare.
- Costurile de administrare (întreținere spații interioare și exterioare) pot fi asigurate de societatea noastră la o valoare estimată de 0,25 € / mp / lună.
- În ceea ce privește costurile de închiriere a imobilului și facilităților nou create către DHL România, s-au avut în vedere următoarele prețuri medii:

Nr. crt.	Categorii cheltuieli	Nr. luni	Unitatea de măsură	Total chirie lunară
17	Chirie (10 ani)	120	€/lună	64.502
18	chirie / mp		€/mp/lună	15
19	Chirie după amortizare	1	€/lună	41.640
20	chirie/mp		€/mp/lună	10

- Construirea terminalului va fi demarată în condițiile garantării ferme a închirierii pentru întreaga perioadă de amortizare a investiției de către un Agent Abilitat Cargo. În acest sens sunt avansate negocierile cu DHL ROMÂNIA. Pentru finalizarea cu celeritate a acestei investiții s-a **realizat studiului de fezabilitate** și s-au depus documentațiile pentru obținerea avizelor la această etapă de proiectare. Costurile de edificare a construcției sunt evaluate la **25.206.250 lei** (respectiv 29.995.437 lei cu TVA), din care 24.531.250 lei (fără TVA) reprezintă construcții și montaj.
- Sub egida Ministerului Transporturilor și Infrastructurii s-au inițiat contacte cu Ministerul Teritoriului, Infrastructurii, Transporturilor și Turismului din Japonia, care ar putea fi interesate de dezvoltarea unui parteneriat în domeniul infrastructurii feroviare propuse prin acest proiect.
- S-au realizat demersurile necesare ca dreptul de concesiune al parcelor de teren aflate în administrarea MTI și concesiunea Aeroportului, pe care se va edifica acest proiect, să nu fie transferat către Consiliul Județean Timiș.

7.2. Lotul II - Realizarea centrului intermodal cargo Timișoara cu o suprafață de 40.000 mp

Proiectul se va realiza prin „concesiune de lucrări” și **va avea termen de finalizare în trimestrul IV 2023**. Obiectivul de investiții se află în etapa definirii temei de proiectare care va cuprinde minim 40.000 mp hale și alte construcții industriale și 50.000 - 160.000 mp facilități rutiere, platforme betonate, spații de depozitare exterioare, etc.

Pentru realizarea integrală a proiectului se va avea în vedere cooperarea cu autoritățile locale, Consiliul Județean Timiș și Primăria Comunie Ghiroda, iar ca prim demers se va realiza **planul urbanistic zonal pentru parcela de teren de 34,8 ha** (costuri estimate 350.000 lei, fără TVA).

7.3. Lotul III - Realizarea unei parcurii auto de 20.000 mp destinată pasagerilor

Pentru realizarea acestei facilități ce se va edifica la sud de noile terminale de pasageri este alocată în parcela de 34,8 ha o suprafață de 20.000 mp. Investiția se poate realiza tot prin „concesiune de lucrări” sau prin acordarea

fondurilor din bugetul de stat pe baza „testului investitorului privat prudent în economia de piață” și va fi dată în exploatare începând cu 01.01.2024.

7.4. Lotul IV – Construire hotel și spații de birouri

Companiile aeriene care au bază pe aeroportul din Timișoara achiziționează pe termen lung spații de cazare pentru a asigura odihna personalului navigant. Investiția poate fi atractivă pentru aceste societăți având în vedere că vor economisi costurile transportului și vor asigura și un timp suplimentar de odihnă. Hotelul va fi deschis tuturor pasagerilor și publicului larg și are alocată prin PUZ-ul aflat în procedură de aprobare o suprafață de 12.000 mp.

De asemenea, o parte din spațiile construcției pot fi amenajate cu destinația de birouri cu acces facil pentru angajații societăților care vor activa în zona industrială CARGO.

Până în prezent:

- S-a inițiat contractul de realizare a PUZ din data de 01.02.2022
- S-au identificat soluții de finanțare a loturilor, după cum urmează:
 - Loturile I și III – sunt pretabile pentru finanțare din fonduri naționale prin aprobarea testului investitorului privat în economia de piață;
 - Loturile II și IV - din fonduri private atrase prin procedura de „concesiune de lucrări”

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR	TERȚ INVESTITOR
Mil. lei (inclusiv TVA)	370,33	-	-	-	370,33
Mil. euro (inclusiv TVA)	74,88	-	-	-	74,88

8. MODERNIZAREA ȘI EXTINDEREA SUPRAFETEI DE MIȘCARE PENTRU AERONAVE (MESMA)

Pista de decolare – aterizare a AIT TV este proprietatea publică a Statului Român, în administrarea MTI, iar investițiile privind reparațiile capitale nu se pot realiza decât în condițiile finanțării integrale de MTI a tuturor lucrărilor de reparații necesare. Realizarea pantelor de scurgere a apelor pluviale în profil transversal, reparația capitală pe segmentul estic cu lungimea de 1.000 m și lățimea totală de 60 m, extinderea platformei de parcare a aeronavelor precum și a căilor de rulare Alfa, Bravo, Delta și Fox se va realiza în scopul permiterii circulației în condiții optime a aeronavelor de categorie „E”.

Reparația capitală va cuprinde și înlocuirea integrală a sistemelor de balizaj încorporate. Costurile modernizării se estimează la peste 350 mil. lei și pot fi finanțate din bugetul de stat prin aport de capital.

Până în prezent:

- S-a finalizat procedura de achiziție a Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție, iar câștigătorul S.C. ADURO SRL a demarat testele necesare elaborării expertizei tehnice.

Până în prezent s-au finalizat studiile de teren aferente:

- Studiului geotehnic al suprafețelor betonate și al celor înierbate
- Scanarea prin aerofotografiere pentru realizarea ortofotoplanului 3D;
- Ridicarea topografică
- Scanarea cu georadarul;
- Scanarea cu deflecometrul;
- Inspectarea sistemului de iluminare și a circuitelor electrice;
- Inspectarea și ridicarea topometrică a sistemului de colectare a apelor pluviale;
- Informarea tehnică și interviuarea personalului de mentenanță

- Etapa de expertizare se va încheia în 04.06. Ulterior se va stabili care va fi varianta optimă de modernizare și extindere a suprafeței de mișcare, care să fie în concordanță cu toate solicitările viitoare privind dezvoltarea aeroportuară, pe linia transportului de pasageri, dar, mai ales, pe linie de cargo.

- S-au inițiat demersurile de realizare a unui schimb al dreptului de administrare al unor terenuri între MTI și MAPN, prin care aeroportul să obțină concesiunea pentru o suprafață de 2,6 ha în extremitatea estică a platformei. În acest sens s-a realizat ridicarea topometrică a cotelor parcelei ce prezintă interes pentru societate, dar și a parcelelor ce urmează a fi dezmembrate de către aeroport. Lucrările de dezmembrare a terenurilor au fost avizate de către OCPI Timiș.

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	350,00	250,00	100,00	-
Mil. euro (inclusiv TVA)	70,77	50,55	20,22	-

De asemenea, s-au intensificat acțiunile prin care să se stabilească eligibilitatea proiectelor de investiții ale aeroportului prin **Programul Național de Redresare și Reziliență**, astfel încât societatea să poată obține acreditarea ca „AEROPORT VERDE”.

În acest sens, s-a analizat realizarea unui **parc fotovoltaic cu o capacitate de 7 MW (PF 2MW)** care să asigure consumul electric al întregii infrastructuri aeroportuare. Pentru această investiție s-a disponibilizat o suprafață de 10 ha. Termenul de finalizare va fi în concordanță cu termenele stabilite prin PNRR, dar nu va depăși 31.12.2024.

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	40,00	14,29	5,71	20,00
Mil. euro (inclusiv TVA)	8,09	2,89	1,16	4,04

Digitalizarea activităților aeroportuare (DAA), proiect de investiții propus spre finanțare prin PNRR cu termenul de finalizare stabilit în concordanță cu limitele prevăzute prin acest program, dar care nu va depăși 31.12.2024

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	4,94	4,20	-	0,74
Mil. euro (inclusiv TVA)	1,00	0,85	-	0,15

Vor fi analizate și promovate spre implementare proiecte de investiții în domeniul digitalizării activităților aeroportuare, atât cele interne, administrative, cât și cele destinate pasagerilor și colaboratorilor societății, în măsura în care acestea vor fi eligibile prin Programul Național de Redresare și Reziliență pentru S.N. Aeroportul Internațional Timișoara „Traian Vuia” S.A., astfel încât societatea să poată obține acreditarea ca „AEROPORT VERDE”.

Tabel centralizator cu principalele obiective investiționale pe termen scurt și mediu

PROIECT	Milioane lei (TVA inclus)					Milioane euro (TVA inclus)					Termen de implementare (dare în folosință)
	TOTAL	FEDR	MTI	TSR	FP	TOTAL	FEDR	MTI	TSR	FP	
CTSCEP	30,35	13,27	2,34	14,73	0,00	6,23	2,72	0,48	3,02	0,00	29.07.2021
APSISICS	48,23	34,33	13,90	0,00	0,00	9,90	7,05	2,85	0,00	0,00	15.06.2022

PROIECT	Milioane lei (TVA inclus)					Milioane euro (TVA inclus)					Termen de implementare (dare în folosință)
	TOTAL	FEDR	MTI	TSR	FP	TOTAL	FEDR	MTI	TSR	FP	
TPCE	184,51	82,56	27,52	74,43	0,00	37,85	16,94	5,65	15,27	0,00	31.12.2023
CLINT	400,00	0,00	29,67	0,00	370,33	80,88	0,00	6,00	0,00	74,88	31.12.2032
SISA	136,74	116,23	20,51	0,00	0,00	27,68	23,50	4,15	0,00	0,00	31.12.2023
ESANE	17,80	12,71	5,09	0,00	0,00	3,60	2,57	1,03	0,00	0,00	31.12.2023
UDAES	20,76	9,81	5,76	5,19	0,00	4,20	1,98	1,16	1,05	0,00	31.12.2023
CIP	3,00	0,00	0,00	3,00	0,00	0,61	0,00	0,00	0,61	0,00	31.12.2025
MESMA	350,00	250,00	100,00	0,00	0,00	70,77	50,55	20,22	0,00	0,00	31.12.2025
PF2MW	40,00	14,29	5,71	20,00	0,00	8,09	2,89	1,16	4,04	0,00	31.12.2027
DAA	4,94	4,20	0,00	0,74	0,00	1,00	0,85	0,00	0,15	0,00	31.12.2027
TOTAL	1.236,33	537,40	210,50	118,09	370,33	250,81	109,06	42,70	24,14	74,88	31.12.2032

În **concluzie**, strategia de dezvoltare propusă pe termen scurt și mediu (*până în anul 2032*) are la bază o analiză a necesarului de capacitate atât pentru zona de landside cât și pentru zona de airside. Investițiile în infrastructura aeroportuară reprezintă o prioritate în vederea asigurării necesităților operaționale ale diverselor categorii de trafic. Mai jos sunt prezentate principalele obiective investiționale, așa cum au rezultat din analiza situației actuale și a prognozelor privind dezvoltarea viitoare a diverselor categorii de trafic.

Înainte de a fi lansate, toate obiectivele cuprinse în planul de investiții vor avea la bază documentații și analize amănunțite realizate la un nivel profesional, astfel încât să poată fi susținute la nivelul decizional intern societății sau extern acesteia.

În acest scop se va urmări îmbunătățirea continuă a sistemului de management la nivel mediu de decizie, pentru a asigura promptitudine, eficiență și competitivitate ridicată.

Obiectiv strategic 3 - SIGURANȚA ȘI SECURITATE AERONAUTICĂ

- Îndeplinirea normelor specifice privind siguranța și securitatea zborurilor
- Asigurarea unui raport coerent între cerințele pe linie de suport operațional, siguranță și securitate versus eficiența economică.

Direcții de acțiune și măsuri propuse pentru realizarea obiectivelor în domeniile siguranței și securității aeronautice pentru perioada 2022-2026:

➤ În domeniul siguranței aeronautice:

Pentru menținerea condițiilor de certificare și respectarea cerințelor care decurg din Regulamentul (UE) nr. 139/2014 se impune remedierea neconformităților constatate în cadrul auditurilor de supraveghere ale Autorității Aeronautice prin luarea următoarelor măsuri de conformare

- o imEDIATE:

- înființarea unui compartiment de monitorizare a siguranței operaționale care să asigure continuitatea (24/7) supravegherii aerodromului în lipsa managerului de siguranță, a managerului operațional și a managerului de mentenanță;
 - revizuirea programului de instruire și evaluare a personalului care își desfășoară activitatea în zona de operațiuni aeriene, inclusiv achiziționarea unui software de gestionare optimă a programului;
 - revizuirea programului de mentenanță a aerodromului și transpunerea lui într-un software de administrare care să asigure faptul că toate cerințele aplicabile sunt îndeplinite;
 - actualizarea următoarelor procedurilor operaționale și de sistem: inspectarea și monitorizarea suprafețelor de mișcare pentru aeronave, operarea în condiții de vizibilitate redusă, managementul platformei, managementul schimbării și managementul riscurilor;
 - actualizarea studiului privind viața sălbatică în perimetrul și vecinătatea aerodromului, inclusiv elaborarea și publicarea hărții de prezență a păsărilor,
- pe termen scurt și mediu:
- realizarea lucrărilor de reabilitare a portanței și a pantelor de scurgere a suprafețelor pavate la pista de aterizare – decolare, căile de rulare „A”, „B”, „C” și „L” și platformele de parcare aeronave;
 - înlocuirea unor elemente, uzate fizic sau neconforme, ale sistemului de balizaj pentru revenirea la operarea în condiții de vizibilitate redusă CAT IIIA;
 - amenajarea căii de rulare „M” de pe platformă și a pozițiilor de parcare ale aeronavelor cu lumini de ghidare pentru „self-parking” pentru revenirea la operarea în condiții de vizibilitate redusă CAT IIIA;
 - amenajarea corespunzătoare a benzii de siguranță a pistei și a zonelor de siguranță de la capetele pistei (RESA), conform cerințelor Regulamentului UE nr 139/2014;
 - amenajarea de poziții de parcare pentru elicoptere pe platforma de vest;
 - menținerea în parametri a marcajelor pistei, ale platformei de parcare și căilor de rulare;
 - menținerea sistemului de balizaj în parametri, prin evaluarea anuală a cromaticității și intensității luminoase a sistemului de balizaj;
 - realizarea exercițiilor pentru situații de urgență cu implicarea tuturor forțelor, în conformitate cu prevederile Regulamentului Uniunii Europene nr. 139/2014.

Având în vedere faptul că pista de aterizare – decolare are o lungime de 3500m pe care pot opera aeronave mari de categorie E și faptul că avem ca obiectiv construirea unui centru de cargo intermodal care, deasemenea, presupune posibile operări de aeronave mari de categorie E, se impune modernizarea unor părți ale infrastructurii aerodromului astfel încât să suporte fără restricții operări ale aeronavelor de categorie (E) superioară.

Pentru atingerea acestui obiectiv este necesară:

- modernizarea căilor de rulare „C” și „L” pentru operarea aeronavelor cargo de categorie (E) superioară;

- amenajarea unei platforme de întoarcere la capătul 11 al pistei pentru operarea aeronavelor cargo de categorie (E) superioară;
- extinderea spre est a platformei de parcare aeronave pentru operarea aeronavelor cargo de categorie (E) superioară.

➤ În domeniul securității aeronautice

- Implementarea prevederilor referitoare la verificarea aprofundată a antecedentelor (1.2.3.1 Reg 103 din 2019)
- Implementarea prevederilor referitoare la recrutarea personalului responsabil cu aplicarea unor măsuri de securitate (pct. 11.1, Reg. 103 din 2019)
- Implementarea prevederilor referitoare la curricula de pregătire de securitate, care trebuie să aibă ca rezultat dobândirea unor competențe, inclusiv crearea unei culturi a securității robuste și reziliente la locul de muncă și în domeniul aviației, inclusiv elemente privind amenințarea internă și radicalizarea (pct. 11.2.2, 11.2.3 – 10, Reg. 103 din 2019)
- Realizarea exercițiilor pentru situațiile de criză, cu implicarea tuturor forțelor, în conformitate cu prevederile Programului Național de Securitate Aeronautică.

Realizarea tuturor măsurilor în domeniul siguranței și securității prevăzute mai sus va crește siguranța în operarea aeroportului și va aduce un plus de imagine aeroportului pe piața de profil.

Având în vedere importanța pe care o are siguranța pasagerilor și asigurarea securității aeroportuare, considerăm că investițiile în upgradarea echipamentelor, a infrastructurii precum și în asigurarea minimalizării riscurilor este un proces care trebuie continuat și monitorizat permanent. Mai mult, poziționarea Aeroportului Timișoara / Traian Vuia în categoria aeroporturilor care oferă un standard al calității și siguranței cât mai înalt va aduce o creștere a încrederii operatorilor în infrastructura pusă la dispoziție și va sprijini creșterea traficului și, implicit, a veniturilor.

Obiectiv strategic 4 – POLITICA DE RESURSE UMANE

Obiective propuse în perioada 2022 – 2026, direcții și măsuri pentru realizarea lor:

1 : Planificarea Resurselor Umane - Estimarea necesarului de personal

Estimarea necesarului de personal se face având în vedere obiectivele strategice ale SN AIT-TV SA stabilite pe perioada următoare de 4 (patru) ani și luând în considerare: numărul mediu de salariați planificat în BVC AIT-TV, structura personalului existent și nivelul de calificare, analiza fluctuației personalului și vacanțările estimate prin pensionare, promovare, transfer, îmbolnăviri, creștere copil ș.a., identificarea profesiilor și meseriilor care nu au acoperire cu personal, schimbările tehnologice care pot afecta organizația.

Pe baza estimărilor de creștere a volumului de trafic și de marfă de pe Aeroportul Timișoara / Traian Vuia din perioada 2016-2021, personalul care se ocupă de partea operațională ar trebui să fie suplimentat corespunzător, cu un procent de 3-5%, pentru a acoperi cerințele și responsabilitățile aferente sarcinilor specifice zonei de operațiuni. De asemenea, în condițiile în care, la începutul anului 2021, a fost finalizat terminalul de sosiri curse externe, preconizăm o creștere a personalului administrativ și de handling cu aprox. 10%, iar prin finalizarea terminalului de plecări curse externe în anul 2023, numărul mediu de salariați va crește cu aprox. 15% față de anul precedent.

Creșterea numărului mediu de personal și creșterea veniturilor va contribui la creșterea indicatorilor de productivitate fizici și financiari. Productivitatea muncii raportată la cifra de afaceri, cât și cea raportată la profit sau la numărul de pasageri vor avea o evoluție ascendentă.

Un alt indicator al performanței financiare este “cheltuiala cu personalul la 1000 cifra de afaceri”. Acest indicator se propune a fi menținut la același nivel, pentru a avea o eficiență crescută a cheltuielilor salariale.

Obiectiv 2: Formarea și perfecționarea profesională în cadrul SN AIT-TV SA

Managementul societății urmărește dezvoltarea capitalului uman din cadrul companiei, cea mai importantă resursă, și își asumă angajamentul față de formarea profesională continuă prin asigurarea resurselor și crearea de strategii și oportunități de învățare.

Formarea profesională reprezintă acțiunile de instruire care au ca obiective:

- ✓ asigurarea unui volum de cunoștințe și a unei experiențe practice, și
- ✓ dezvoltarea unui set de aptitudini și a unui model de atitudine, toate necesare pentru realizarea în condiții de eficiență a cerințelor la locul de muncă.

Formarea profesională continuă a angajaților are drept scop creșterea productivității, precum și reorganizarea structurii interne (echilibrare sarcini și volume de muncă) pentru a contribui la creșterea eficienței și productivității muncii.

Strategia pentru următorii patru ani constă în asigurarea condițiilor, mijloacelor și dotărilor necesare pentru menținerea și perfecționarea cunoștințelor și competențelor angajaților la locul de muncă în directă legătură cu obiectivele societății.

Obiectiv 3: Dezvoltarea sistemului de management și a structurii organizatorice

Managementul societății, în scopul de a implementa *managementul performanței* și a unei abordări manageriale moderne, eficiente, va crea condițiile pentru dezvoltarea unui sistem de management și a unei structuri organizatorice în perioada 2022-2026, utilizând următoarele soluții manageriale:

- ✓ Dezvoltarea sistemului de management al siguranței.
- ✓ Aplatizarea organigramei – eliminarea nivelelor de conducere (de prisos) va debloca canalele prin care circulă dispozițiile și informația, va crește eficiența managerială.
- ✓ Încurajarea deciziilor prin participare – angajații de la toate nivelurile colaborează la planificarea muncii. Atunci când membrii unei echipe participă la luarea unei decizii, ei sunt mai hotărâți să le transpună în fapte.

✓ Folosirea echipelor pentru efectuarea muncii. Echipa reprezintă un grup în cadrul căruia membrii colaborează și nu sunt persoane care doar primesc ordine. Liderul de echipă înlocuiește „șeful” și este ghidul și catalizatorul în vederea găsirii unei soluții și atingerea obiectivelor asumate. Toți membrii echipei participă la toate aspectele muncii, inclusiv la planificarea și luarea deciziilor, fiecare membru al echipei beneficiază de cunoștințele, de munca și ajutorul celorlalți.

✓ Utilizarea conceptului de Management de proiect. Managerul supervizează realizarea unui proiect care constituie un obiectiv de performanță pentru acesta și toți membrii echipei de proiect. În acest sens, vor fi constituite echipe de proiect conduse de un manager de proiect pentru fiecare proiect de investiții cu finanțare europeană

Obiectiv 4: Dezvoltarea sistemului de performanță în cadrul SN AIT-TV SA, pentru stabilirea obiectivelor și monitorizarea performanței

Managementul performanței reprezintă sistemul care va permite conducerii societății implementarea eficientă a strategiei de management și va asigura o îmbunătățire a performanțelor în cadrul SN AIT-TV SA. Prin evaluarea trimestrială a resursei umane și bonusarea unor categorii de personal, ce dovedesc competente deosebite, se asigură proactivitatea angajaților, aceștia fiind preocupați permanent de a se perfecționa profesional și de a avea rezultate cât mai bune.

De asemenea, menționăm că, în cadrul managementului resurselor umane se urmărește implementarea următoarelor **politici de resurse umane**:

- ✓ politica oportunităților egale sau a egalității șanselor constituie un principiu de bază în practica relațiilor cu angajații în cadrul societății, deoarece, în esență, se referă la tratamentul corect și echitabil pentru fiecare angajat și reflectă intenția fermă a organizației de a garanta oportunități egale tuturor membrilor săi, indiferent de sex, rasă, religie sau stare civilă.
- ✓ politica de angajare se referă la recrutarea de personal specializat, cu experiență în domeniu. De asemenea, angajatorul este mereu preocupat de probleme de sănătate ale personalului, începând cu întocmirea fișei de riscuri la angajare, monitorizarea stării de sănătate fizice și psihice a angajaților, includerea în Contractul Colectiv de Muncă a unor ajutoare sociale pentru persoanele cu boli grave, incurabile, proteze, urgențe medico-chirurgicale, internări, precum și încheierea unor asigurări de sănătate pentru toți angajații.
- ✓ politica de dezvoltare a angajaților exprimă obligația sau angajamentul organizației de a dezvolta și perfecționa continuu competențele și aptitudinile angajaților (atât interne cât și externe) pentru a le da posibilitatea să-și sporească permanent contribuția și să avanseze în carieră, precum și implicarea salariaților în schimburi de experiență;
- ✓ politica implicării și participării exprimă convingerea organizației că antrenarea sau implicarea cât mai profundă și cât mai eficace a membrilor săi este una dintre căile sau mijloacele cele mai sigure pentru a obține succesul competițional.
- ✓ politica recompenselor asigură cadrul necesar pentru ca o parte echitabilă din valoarea nou creată să revină angajaților, ca, de exemplu: nivelurile de recompense, retribuirea performanței, raportul între echitatea internă și externă, tipul structurii salariale;
- ✓ politica „relațiilor cu angajații” exprimă drepturile angajaților de a-și reprezenta și susține interesele în fața managerilor prin sindicate, asociații de salariați sau alte forme de reprezentare;

- ✓ politica de protecție sau siguranță și sănătate prezintă felul în care organizația intenționează să asigure locuri și sisteme de muncă sigure și sănătoase;
- ✓ politica de utilizare indică intențiile organizației privind îmbunătățirea folosirii resurselor umane în general și creșterea productivității în special, precum și reducerea costurilor cu personalul; pentru a menține angajații mulțumiți și a crește nivelul implicării în muncă, ce va contribui garantat la profitul companiei, este indispensabil de a avea o **politică** de personal care să ia în considerare gradul de satisfacție în muncă al angajaților (intrinsecă și extrinsecă).

Rezultate așteptate prin realizarea măsurilor propuse în domeniul Resurselor Umane:

- ✓ satisfacerea necesarului de resurse umane ale organizației pe următorii patru ani, atât ca număr de angajați, cât și pe categorii și abilități/competențe;
- ✓ optimizarea productivității muncii în unități fizice (număr pasageri procesați/nr.mediu de personal) și în unități valorice (venituri din exploatare/ nr.mediu de personal);
- ✓ asigurarea condițiilor, mijloacelor și dotărilor necesare pentru menținerea și perfecționarea cunoștințelor și competențelor angajaților;
- ✓ realizarea unor relații armonioase între manageri și cei aflați în răspunderea acestora (*dezvoltarea sistemului de management al performanței*).