



CONSILIUL JUDEȚEAN CLUJ

Domnului președinte Alin TIȘE

Stimate domnule președinte,

În contextul implementării Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Secretariatul General al Guvernului (SGG) are în responsabilitate Componenta 14 - Buna Guvernanță. Ca parte a acestei componente, SGG este responsabil de Reforma 9 - "Îmbunătățirea cadrului procedural de implementare a principiilor guvernantei corporative în cadrul întreprinderilor de stat". Totodată, SGG este responsabil de îndeplinirea recomandărilor OCDE privind standardele de guvernanță corporativă.

În contextul implementării reformelor în domeniul guvernantei corporative, a fost adoptată Legea nr. 187/2023 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 594 din 29 iunie 2023.

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 a fost modificată și completată pentru a pune în acord reglementările naționale în materie de guvernanță corporativă a întreprinderilor publice cu principiile Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE), precum și în vederea îndeplinirii unui jalon fundamental prevăzut în Planul Național de Redresare și Reziliență al României, respectiv jalonul 439 „Intrarea în vigoare a legislației actualizate privind companiile de stat”.

În conformitate cu art. IV alin. (1) din Legea nr. 187/2023 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, întreprinderile publice existente prevăzute la art. 2 pct. 2 lit. a) din OUG 109/2011 se vor putea reorganiza de către autoritățile publice tutelare competente prin divizarea activităților de serviciu public de cele comerciale în termen de 3 ani de la data intrării în vigoare a Legii nr. 187/2023.

De asemenea, în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a Legii nr. 187/2023, Autoritățile Publice Tutelare și consiliile de administrație ale întreprinderilor publice regii autonome ar fi trebuit să aprobe măsurile necesare pentru punerea în aplicare a dispozițiilor alin. (1). Termenul de 6 luni a expirat la data de 28.12.2023.

Îndeplinirea standardelor OCDE în materie de guvernanță corporativă a fost evaluată pozitiv, în lunile martie și aprilie 2024, de către reprezentanții Grupului de lucru privind întreprinderile cu capital de stat și practicile de privatizare și de către cei ai Comitetului pentru Guvernanță Corporativă. În urma procesului de evaluare au fost făcute recomandări prioritare pe termen scurt pentru îmbunătățirea sistemului de guvernanță corporativă. Una dintre aceste recomandări este aceea ca România să elaboreze un plan de acțiune și un calendar pentru organizarea regiilor autonome care desfășoară activități comerciale, în societăți pe acțiuni sau în societăți cu răspundere limitată.

Implementarea recomandărilor OCDE va fi evaluată în luna martie 2025 de către reprezentanții Grupului de lucru privind întreprinderile cu capital de stat și practicile de privatizare din cadrul organizației.

Pentru a asigura îndeplinirea obiectivului de a adera la OCDE în anul 2026, Guvernul României trebuie să primească avizul pozitiv din partea Comitetului pentru Guvernanță Corporativă al OCDE, care se va reuni în luna aprilie 2025.

În cadrul întâlnirii organizate la data de 19 februarie 2025, la Palatul Victoria, cu reprezentanții Regiilor Autonome de la nivel central și local precum și cu reprezentanții Autorităților Publice Tutelare care au în portofoliu regii autonome, s-a stabilit, ca într-o perioadă de 2 luni, toate regiile autonome și Autoritățile publice tutelare să elaboreze o analiză privind natura activității (serviciu public sau activități comerciale) și să elaboreze un plan de măsuri și un calendar, în scopul implementării prevederilor art. IV. din Legea nr. 187/2023.

În acest context, vă rugăm să ne transmiteți documentele menționate, până la data de 18 aprilie 2025, la adresa de email: cristina.dinu@gov.ro.

Cu deosebită considerație,

pentru Secretar General al Guvernului

Secretar de Stat

Mihnea Claudiu DRUMEA



16/12/25
P. A.



Nr 5037/ 08.04.2025

Către,
Consiliul Județean Cluj
Domnului Președinte Alin Tișe

Vă transmitem alăturat copie conformă cu originalul de pe procesul verbal al sesiunii extraordinare a Consiliului de Administrație din data de 08.04.2025, de pe hotărârea Consiliului de Administrație nr. 5.1 adoptată, precum și de pe materialul aferente sesiunii.

Cu stimă,

Președinte de sesiune a Consiliului de Administrație
Popa Irimie

Secretar Consiliul de Administrație
Florian Corina

Proces - verbal nr. 5

**Încheiat azi 08.04.2025 cu ocazia ședinței extraordinare
a Consiliului de Administrație al Aeroportului
Internațional Avram Iancu Cluj RA**

Ședința extraordinară a Consiliului de Administrație al Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj din data de 08.04.2025 a fost convocată de către președintele de ședință a Consiliului de Administrație, d-nul Popa Irimie care propune următoarea ordine de zi:

1. Prezentarea Studiului de impact privind transformarea RA Aeroportul Internațional Avram Iancu în societate listată la Bursa de Valori, inclusiv analiza privind natura activității (serviciu public sau activități comerciale).

Membrii Consiliului de Administrație sunt de acord, în unanimitate, cu ordinea de zi propusă și se trece la dezbateră punctului de pe ordinea de zi.

Sedința se desfășoară online, prin intermediul platformei zoom.

La ședință participă d-nul director general Ciceo David și d-nul Tamas Szora Attila -seful de proiect al Studiului de impact privind transformarea RA Aeroportul Internațional Avram Iancu în societate listată la Bursa de Valori, inclusiv analiza privind natura activității (serviciu public sau activități comerciale). Studiul de impact privind transformarea RA Aeroportul Internațional Avram Iancu în societate listată la Bursa de Valori, inclusiv analiza privind natura activității (serviciu public sau activități comerciale) a fost transmis pe mail tuturor membrilor.

Domnul Tamas Szora Attila prezintă Studiul de impact privind transformarea RA Aeroportul Internațional Avram Iancu în societate listată la Bursa de Valori, inclusiv analiza privind natura activității (serviciu public sau activități comerciale). În concluzie sistemul de serviciu public însoțit de activități comerciale va putea reprezenta în continuare un model hibrid pentru succes. Un astfel de model presupune în continuare

- Colaborarea cu autoritățile pentru menținerea obligațiilor de serviciu public.

ÎN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

1 / 

- Investiții continue în infrastructură și digitalizare pentru a susține atât dezvoltarea comercială, cât și serviciile publice.

La cele de mai sus trebuie precizat că întrucât activitățile aeronautice și non – aeronautice (economice) sunt într-o interdependență, profitul activității non – aeronautice (economice) fiind prelevat (parțial) pentru acoperirea parțială a celei aeronautice, rezultă că aceste activități nu pot fi divizate, cel puțin în această fază de dezvoltare a regiei.

Studiul de impact prezintă posibilele consecințe pozitive și posibilele consecințe negative ale modificării formei juridice a aeroportului din regie autonomă în societate pe acțiuni.

Contextual, conform proiecțiilor macroeconomice, momentul schimbării paradigmei de funcționare a Aeroportului ar trebui făcută din R.A. în S.A. în contextul unui optimism în piața de capital, nu în cazul întrunirii premizelor unor crize economice sau financiare. În același sens, pe fondul incertitudinilor mediului economic, investirea și participarea alături de o unitate administrativ teritorială care deține pachetul de control la capitalul unei prezumtive societăți pe acțiuni, devine puțin probabilă ca fiind de natură să asigure finanțarea prin recursul la piața de capital, aceasta operațiune fiind indicat a fi consolidată și pregătită pe un termen mediu de 5 ani în avans, întrucât importul prematur și neadaptat al unor modele specifice altor aeroporturi cu dimensiuni și caracteristici de importanță diferite ar putea genera riscuri privind implementarea, dar fără garanții privind beneficiile.

De asemenea finanțarea prin recursul la piața de capital este puțin probabilă în condițiile în care o companie aeriană (Wizz Air) deține 56% din traficul de pasageri, este o competiție foarte mare între aeroporturi, cel mai mic aeroport din Europa listat la bursă are 9.000.000 pasageri, gradul de îndatorare a regiei este destul de ridicat, proprietatea obiectivelor de investiții finanțate din fonduri nerambursabile prin Programul Operațional Infrastructură Mare trebuie menținută pe o perioadă de cel puțin 5 ani după finalizare, sunt necesare investiții în infrastructura aeroportuară în continuare și există riscul creșterii redevenței.

Membrii Consiliului de administrație au luat act de concluziile studiului și au hotărât, în unanimitatea celor prezenți, că nu este oportună transformarea regiei în societate pe acțiuni în acest moment.

Membrii Consiliului de Administrație

Popa Irinie- Președinte de ședință

Avram Mircea

Lupaș Mirela

Pop Leopold

Ciotlăuș Paul

Tat Cristian

Secretar

Florian Corina



Aeroportul Internațional
Avram Iancu Cluj

Poarta aeriană a Transilvaniei!



Str. Traian Vuia, nr. 149, Cod 400397, Cluj-Napoca, România • Tel: +40 (0)264 307 500, +40 (0)264 416 702
E-mail: office@airportcluj.ro • www.airportcluj.ro

HOTĂRÂREA

nr. 5.1 din 08.04.2025 privind avizarea Studiului de impact privind transformarea RA Aeroportul Internațional Avram Iancu în societate listată la Bursa de Valori, inclusiv analiza privind natura activității (serviciu public sau activități comerciale)

Având în vedere Hotărârile Consiliului Județean Cluj nr. 220/22.09.2017, sentința civilă nr. 2684/22.12.2020, decizia civilă nr. 601/23.05.2022 și Hotărârea Consiliului Județean Cluj nr. 193/31.10.2022, în conformitate cu prevederile art. 27 al Regulamentului de organizare și funcționare a Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj RA aprobat de către Consiliul de Administrație prin Hotărârea 1.6/22.01.2025.

HOTĂRĂȘTE:

- 1) Se aprobă, în unanimitatea celor prezenți, că transformarea regiei în societate pe acțiuni nu este oportună în acest moment.
- 2) Anexa: Studiul de impact privind transformarea RA Aeroportul Internațional Avram Iancu în societate listată la Bursa de Valori, inclusiv analiza privind natura activității (serviciu public sau activități comerciale) face parte integrantă din prezenta hotărâre.
- 3) Prezenta hotărâre se comunică prin intermediul secretariatului Compartimentelor/Serviciilor și Departamentelor din cadrul aeroportului implicate în implementarea acesteia.

Președinte de ședință a Consiliului de Administrație

Irimie POPA

Secretar

Corina FLORIAN

Director Contracte și Achiziții

Gabriel NĂȘUI

Ruxandra Burzo-Souli



**Aeroportul Internațional
Avram Iancu Cluj**

Porta aeriană a Transilvaniei!



Str. Traian Vuia, nr. 149, Cod 400397, Cluj-Napoca, România • Tel: +40 (0)264 307 500
E-mail: office@airportcluj.ro • www.airportcluj.ro

**Ordinea de zi a ședinței extraordinare nr. 5
din data de 08.04.2025 a Consiliului de Administrație
al Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj RA**

1. **Prezentarea Studiului de impact privind transformarea RA Aeroportul Internațional Avram Iancu în societate listată la Bursa de Valori, inclusiv analiza privind natura activității (serviciu public sau activități comerciale).**



Președintele de ședință al Consiliului de Administrație

Secretar

Popa Irimie

Florian Corina

Centralizator tabel chetărilor anuale revizuite pe anul 2024

Ref Service Provider
Person Name

Student Vow

SC ATTA CONSULTING SRL

- Activitati de audit, contabilitate, expertiza -
C.U.I.: RO 15977969, Nr. Reg. Com.: J01/1050/2003
Tel.: 0258/818881, Fax. 0258/811411
Adresa: Alba Iulia, str. I. Pop, nr. 24, jud. Alba
E-mail: attaconsulting@yahoo.com

**Elaborare Studiu de impact
privind transformarea Aeroportului International
„Avram Iancu Cluj” RA
în societate listata la Bursa de Valori, inclusiv analiza
privind natura activității (serviciu public sau
activități comerciale)**

01.04.2025

SC ATTA CONSULTING SRL

- Activitati de audit, contabilitate, expertiza +
C.U.I.: RO 15977969, Nr. Reg. Com.: J01/1050/2003
Tel.: 0258/818881, Fax. 0258/811411
Adresa: Alba Iulia, str. I. Pop, nr. 24, jud. Alba
E-mail: attaconsulting@yahoo.com

**Elaborare Studiu de impact
privind transformarea Aeroportului International
„Avram Iancu Cluj” RA
În societate listata la Bursa de Valori, inclusiv analiza
privind natura activității (serviciu public sau
activități comerciale)**

Colectiv autori:

TAMAS SZORA ATTILA – șef de proiect

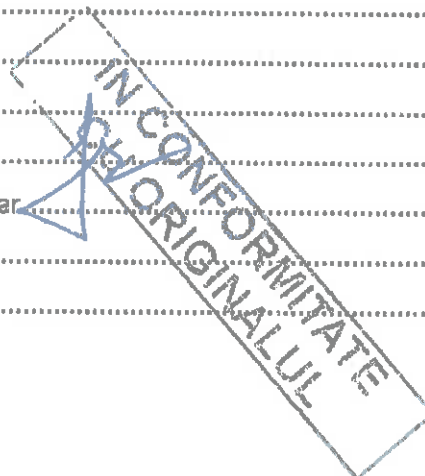
TODOR IONELA - expert financiar

TAMAS SZORA GABRIEL - expert juridic

CLAUDIA SARBU - analize

CUPRINS

1.	Informații generale	5
1.1	Titlul lucrării	5
1.2	Ordonator principal de credite/investitor	5
1.3	Ordonator de credite (secundar/terțiar)	5
1.4	Beneficiarul proiectului	5
1.5	Elaboratorul studiului de Impact	5
1.6	Listă abrevieri	5
1.7	Referințe legale	5
1.8	Scopul și rolul documentației	6
1.9.	Încadrarea în prevederile strategice	7
1.10.	Analiza privind natura activității (serviciu public sau activități comerciale)	7
1.10.1	Analiza privind natura activității serviciu public și activități comerciale în prezent	7
1.10.2	Analiza privind natura activității serviciu public și activități comerciale după transformarea regiei în societate comercială	10
2.	Situația existentă	19
2.1.	Prezentarea locației	19
2.1.1	Amplasament	19
2.1.2	Populație și demografie	22
2.1.3	Profilul economic, socio – cultural și politic	23
2.1.4	Gradul de mobilitate și tendințele de deplasare	28
2.1.5	Transportul aerian	29
2.1.6.	Prestarea serviciului	31
2.1.7.	Rute operate	33
2.1.8.	Dotarea tehnică actuală, capacitate, vechime	34
2.1.9	Evoluția financiară	35
2.2.0	Constrângeri de ordin comercial, tehnic și financiar	75
2.3	Analiza principalelor probleme și nevoi identificate	82
2.4	Descrierea operațiunilor propuse	83



2.4.1	Obiectivele operațiunilor propuse	83
2.4.2	Identificarea aspectelor legale cu impact asupra operațiunilor propuse	84
2.4.2.1.	Cadrul legal aplicabil	84
2.4.2.2.	Aspectele legale cu impact asupra procesului de transformare sunt următoarele:.....	85
2.4.3	Identificarea consecințelor juridice, financiare si fiscale posibile ale aspectelor legale cu impact asupra operațiunilor propuse	88
3.	Scenarii tehnico-economice alternative	92
3.1.	Scenariul tehnico-economic 1 – Regie autonom	98
3.2.	Scenariul tehnico-economic 2 – transformarea în societatea pe acțiuni	105
4.	Recomandări privind pașii de urmat în vederea transformării regiei în societate comercială	110
4.1	Elemente de ordin juridic procedura	110
4.2.	Modul de calcul al redevenței	111
5.	Concluzii	114

NU CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

1. Informații generale

- 1.1 Titlul lucrării: Studiu de impact privind transformarea Aeroportului Internațional „Avram Iancu Cluj” RA în societate listată la Bursa de Valori
- 1.2 Ordonator principal de credite/investitor: Aeroportul Internațional „Avram Iancu Cluj” RA
- 1.3 Ordonator de credite (secundar/terțiar): Nu este cazul
- 1.4 Beneficiarul proiectului: Aeroportul Internațional „Avram Iancu Cluj” RA și Consiliul Județean Cluj, cu sediul în Municipiul Cluj Napoca, Str. Traian Vuia nr. 149-151, județul Cluj, cod postal 400397, telefon +40.264.307.500, Fax: +40.264.416.712, E-mail. office@airportcluj.ro, cod fiscal RO400397, număr de înmatriculare J12/3463/1992
- 1.5 Elaboratorul studiului de impact: ATTA CONSULTING S.R.L., având sediul social în municipiul Alba Iulia, str. P-ta. Consiliul Europei, nr. 9, bl. 32 E, ap. 2-3 județul Alba, tel. +40 258 818 881 e-mail. attaconsulting@yahoo.com, număr de înmatriculare J01/1050/2003, cod fiscal RO 15977969, cont virament RO88RZBR0000060005268916 deschis la Raiffeisen Bank S.A., Alba-Iulia și RO34TREZ0025069XXX000828 deschis la Trezoreria Alba Iulia
- 1.6 Listă abrevieri: Nu este cazul
- 1.7 Referințe legale

Aspecte juridice transformare regie în societate

Transformarea unei regii autonome în societate comercială necesită o analiză detaliată a patrimoniului și a regimului juridic al bunurilor pentru a asigura conformitatea cu prevederile Codului Administrativ și ale legislației comerciale. Transformarea unei regii autonome în societate comercială cu capital de stat, din perspectiva Codului Administrativ (OUG 57/2019), implică mai multe aspecte juridice și patrimoniale esențiale:

1. Regimul juridic al patrimoniului

Regiile autonome administrează bunuri proprietate publică și privată a statului sau a unităților administrativ-teritoriale (UAT). În momentul transformării în societate comercială, o parte din aceste bunuri pot fi transferate în patrimoniul noii entități, însă trebuie respectate prevederile privind inalienabilitatea bunurilor proprietății publice.

2. Procedura de transformare

- Potrivit art. 296 din OUG 57/2019 transformarea regiilor autonome se poate face prin:

- Divizare
- Fuziune
- Transformare în societăți comerciale
- Actul normativ de reorganizare trebuie să stabilească:
 - Regimul bunurilor administrate (dacă rămân în proprietatea publică sau sunt transferate noii entități).
 - Obligațiile și datoriile preluate de noua societate.
 - Structura acționariatului (care, în cazul societăților comerciale cu capital integral de stat, rămâne în proprietatea statului sau a UAT).

3. Trecerea bunurilor din patrimoniul regiei în patrimoniul societății comerciale

Bunurile proprietate publică nu pot fi transferate direct în patrimoniul societății comerciale (pot fi doar concesionate sau închiriate), conform art.135, alin.5 din Constituție care menționează: *Bunurile proprietate publică sînt inalienabile. În condițiile legii, ele pot fi date în administrare regiilor autonome ori instituțiilor publice sau pot fi concesionate ori închiriate.*

Bunurile din domeniul privat al statului/UAT pot fi incluse în capitalul social al noii societăți comerciale.

Transformarea trebuie să respecte principiile transparenței și eficienței economice, fiind necesară o evaluare a patrimoniului.

4. Obligațiile financiare și contractuale

Societatea nou-înființată preia contractele în derulare, inclusiv obligațiile față de terți. Sunt necesare reevaluări ale activelor și pasivelor pentru stabilirea corectă a capitalului social, a capitalurilor proprii, respective a redeventelor aferent unei viitoare concesiuni (sau a chiriilor)

5. Supravegherea post-transformare

Odată transformată în societate comercială, entitatea intră sub incidența Legii nr. 31/1990 privind societățile comerciale. Controlul statului asupra noii societăți se va realiza prin autoritatea publică tutelară

1.8 Scopul și rolul documentației

Scopul și rolul studiului de impact privind transformarea Regiei Autonome Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj în societate comercială pe acțiuni constă în următoarele:

Scopul studiului de impact

Studiul de impact are rolul de a analiza fezabilitatea și impactul transformării Regiei Autonome „Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj” într-o societate comercială pe acțiuni.

Rolul studiului de impact constă în parcurgerea următoarelor acțiuni:

1. Analiza cadrului juridic și legislative:
 - Identificarea prevederilor legale privind transformarea regiei autonome în societate comercială.
 - Evaluarea implicațiilor privind proprietatea asupra activelor și statutul terenurilor.
2. Evaluarea performanței economico-financiare:
 - Analizarea rezultatelor financiare ale aeroportului în regim de regie autonomă.
 - Estimarea impactului economic al transformării asupra bugetului și sustenabilității financiare.
3. Identificarea beneficiilor transformării:
 - Creșterea flexibilității operaționale și decizionale.
 - Facilitarea accesului la finanțare și atragerea de parteneri strategici.
 - Posibilitatea listării pe bursă pentru creșterea transparenței și atragerea capitalului.
4. Evaluarea riscurilor și a impactului social:
 - Posibile efecte asupra angajaților și relațiilor contractuale existente.

- Riscuri legate de concurență și reglementările europene în domeniul aviației.
- 5. **Propunerea unui plan de tranziție:**
 - Stabilirea etapelor necesare pentru conversia regiei în societate comercială.
 - Recomandări privind structura acționariatului (statul, autorități locale, investitori privați etc.).
 - Măsuri pentru asigurarea continuității activităților operaționale.

Asadar studiul de oportunitate oferă o bază de analiză pentru luarea unei decizii informate privind conversia regiei autonome Aeroportul Internațional Cluj în societate pe acțiuni.

1.9. Încadrarea în prevederile strategice

Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj joacă un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a județului Cluj și a întregii regiuni de Nord-Vest a României. Strategiile de dezvoltare ale aeroportului includ extinderea și modernizarea infrastructurii, diversificarea destinațiilor și implementarea soluțiilor sustenabile

Extinderea infrastructurii: în acest sens un proiect major a fost extinderea terminalului de plecări, finalizată în iunie 2024, care permite procesarea a până la 4,5 milioane de pasageri anual. De asemenea, s-a construit o nouă pistă de aterizare/decolare de 2.100 metri, inaugurată în 2013, cu planuri de extindere la 3.500 metri.

Diversificarea destinațiilor: Aeroportul urmărește atragerea de noi companii aeriene și creșterea numărului de destinații disponibile. Un exemplu este colaborarea cu Wizz Air pentru o nouă rută anuală către Castellón, Spania, începând din aprilie 2025.

Sustenabilitate: Există planuri pentru construirea unui parc fotovoltaic, cu licitația programată în 2025, având ca obiectiv atingerea independenței energetice până în 2026 și neutralității emisiilor de carbon până în 2050.

1.10. Analiza privind natura activității (serviciu public sau activități comerciale)

1.10.1 Analiza privind natura activității serviciu public și activități comerciale în prezent

Obiectul de activitate și atribuțiile, conform regulamentului de organizare și funcționare sunt reglementate pe următoarele direcții:

- *domeniul tehnic,*
- *domeniul operational,*
- *domeniul economico-financiar;*

Conform HG nr. 398 din 4 august 1997 privind trecerea unor regii autonome aeroportuare de sub autoritatea Ministerului Transporturilor sub autoritatea consiliilor județene (MO nr.186 din 6 august 1997) – Aeroportul Cluj a trecut de sub autoritatea Ministerului Transporturilor sub autoritatea CJ Cluj.

Codul CAEN principal este 5223 - Activități de servicii anexe transporturilor aeriene, care clasă include:

- activități aferente transportului aerian de pasageri, mărfuri sau mărfuri:
 - activități în terminale, cum ar fi terminalele liniilor aeriene, etc.
 - activități în aeroporturi și de dirijare a traficului aerian
 - activități aeroportuare la sol etc.

Această clasă include de asemenea:

- servicii de stingere și prevenire a incendiilor în aeroporturi

Din documentele analizate se constata ca sunt indeplinite condițiile necesare pentru certificarea unui aeroport civil ca aeroport internațional conform ANEXA 1 la HG nr. 791/2009 din 8 iulie 2009 privind condițiile pentru certificarea aeroporturilor civile internaționale sau deschise traficului aerian internațional - conform ORDINULUI Nr. 347 din 30 aprilie 2010 privind aprobarea certificării ca aeroport internațional a Aeroportului Cluj-Napoca, emis de MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII (MO nr. 300 din 10 mai 2010).

Conform regulamentului de organizare și funcționare al Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj RA, prevederile relevante, referitoare la patrimoniu și finanțare sunt următoarele:

- Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj RA administrează și exploatează bunuri aparținând domeniului public și privat al jud. Cluj, precum și din domeniul privat al regiei;
- Sursele de finanțare de bază sunt veniturile proprii, surse atrase, inclusiv fonduri UE, existând și posibilitatea efectuării de transferuri și de alocatii de la buget în compensarea unor cheltuieli - sursa de finanțare care nu este utilizată în prezent;

Cu privire la patrimoniul public exploatat la data întocmirii Studiului de oportunitate, se constata ca nu este finalizată procedura privind înregistrarea dreptului de proprietate asupra unor bunuri imobile (în speța pista de decolare-aterizare), bunuri care nu sunt înscrise în inventarul bunurilor aflate în domeniul public al statului (în speța CJ Cluj), dar care vor trebui să fie transferate de către Aeroportul Internațional Cluj către CJ Cluj, urmare a transformării în societate comercială, ca urmare a considerentelor și a hotărârii instanței, astfel cum au fost reținute prin SENTINȚA CIVILĂ nr. 2946/2022 a TRIBUNALULUI CLUJ, respectiv prin achitarea de către CJ Cluj a sumei de 55.185.576,55 lei reprezentând finanțare proprie regie, a sumei de 13.128.562,37 lei reprezentând TVA aferentă acestor surse proprii și respectiv a sumei de 30.062.459,56 lei reprezentând TVA aferent contribuției Județului Cluj (contribuția CJ Cluj fiind de 127.510.248,18 lei).

Astfel, conform SENTINȚEI CIVILĂ nr. 2946/2022 – pronunțată în Ședința publică din data de 09 Decembrie 2022 de către TRIBUNALUL CLUJ - SECȚIA MIXTĂ DE CONȚENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL, DE CONFLICTE DE MUNCĂ ȘI ASIGURĂRI SOCIALE, în Dosar nr. 2155/117/2022, sentința menținută în totalitate de către Curtea de Apel Cluj prin Hotărârea nr. 1156/2023 19.10.2023, se arată următoarele:

- momentul de la care bunul aparține domeniului public este momentul aprobării înscrierii în inventar, până atunci aceste bunuri fiind în patrimoniul Aeroportului, respectiv în contabilitatea Aeroportului ca și investiții;
- moment la care se modifică regimul juridic al bunului, în sensul că bunul trece din patrimoniul regiei în domeniul public al Județului, impune, potrivit art. 296 alin 5 Cod administrativ, obținerea acordului prealabil al Consiliului de Administrație al Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj RA.;
- la ora actuală bunurile sunt investiții evidențiate în contabilitatea Aeroportului, deci fac parte din patrimoniul său, conform și Deciziei nr. 1213/06.03.2019 a ÎCCJ;
- trecerea în domeniul public al unui bun din patrimoniul regiei autonome se face numai cu acordul consiliului de administrație al regiei respective și cu achitarea contravalorii bunului, în conformitate cu art. 296 alin. 5 din Codul Administrativ;

Aratăm că în cazul trecerii în domeniul public al unui bun din patrimoniul regiei autonome, aceasta trecere va trebui să se realizeze respectând cerințele de principiu ale art. 4 de la art. 296 Cod administrativ, adică pe baza stabilirii și achitării contravalorii acestuia, determinată prin raport de evaluare întocmit de

evaluatori autorizați, respectiv după o justă și prealabilă despăgubire (conform alin.4 de la art.296 Cod administrativ).

Fata de cele de mai sus, aratam ca activul in cauza este inregistrat in contabilitatea Aeroportului cu titlu de Pista decolare – aterizare 3.500 m, la valoarea de inventar de 181.341.242,45 lei in contul 231.22 Investitii in curs, fiind inregistrate ajustari de depreciere in suma de 22.671.110,12 lei .

Precizam ca in momentul trecerii în domeniul public al acestor active, aceasta trecere va trebui sa fie insotita de stabilirea unei valori juste de piata, iar operatiunea sa se desfasoare in conditii de colectare de TVA la valoarea de piata, cu compensarea contribuției CJ Cluj de 127.510.248,18 lei, dar totodata si cu plata de catre CJ Cluj a urmatoarelor sume, stabilite pe baza informatiilor contabile din acest moment (la 31.12.2024):

- 55.185.576,55 lei reprezentând finanțare proprie regie,
- 13.128.562,37 lei reprezentând TVA aferentă acestor surse proprii - finanțare proprie regie, și
- 30.062.459,56 lei reprezentând TVA aferent contribuției Județului Cluj (contribuția CJ Cluj fiind de 127.510.248,18 lei).
- In situatia in care CJ Cluj, respectiv regia vor conveni ca transferal sa se produca numai pentru partea de finantare a CJ Cluj, regia ramanand in regim de coproprietate asupra activului in limita sumei de 55.185.576,55 lei,cat reprezenta finanțarea proprie a regiei, atunci CJ Cluj va achita numai suma de 30.062.459,56 lei reprezentând TVA aferent contribuției Județului Cluj (contribuția CJ Cluj fiind de 127.510.248,18 lei).
- Obs.:
 - sumele de mai sus vor trebui sa se ajusteze cu diferentele eventuale stabilite pentru valoarea justa la momentul trecerii (stabilita prin raport de evaluare);
 - ajustările de depreciere in suma de 22.671.110,12 lei, inregistrate la 31.12.2024 vor trebui sa fie virate la venituri - tot in functie de valoarea justa care se va stabili pentru trecerea patrimoniului public al CJ Cluj);

Prin prisma informatiilor si constatarilor de mai sus, mentionam ca Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj-Napoca îndeplinește atât funcții de serviciu public esențiale pentru comunitate, cât și activități comerciale menite să asigure sustenabilitatea financiară și dezvoltarea continuă a infrastructurii.

1. Componenta de serviciu public a Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj

Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj joacă un rol vital în asigurarea conectivității aeriene pentru regiunea Transilvaniei, facilitând mobilitatea cetățenilor și contribuind la dezvoltarea economică și socială a zonei, in directiile:

1.1. Facilitarea transportului aerian

- **Pasageri:** Aeroportul oferă zboruri regulate către destinații interne și internaționale, asigurând legături esențiale pentru călătoriile de afaceri, turism și alte scopuri personale.
- **Mărfuri:** Prin serviciile de transport cargo, aeroportul sprijină activitățile economice locale, facilitând importul și exportul de bunuri.

1.2. Asigurarea prezentei Instituțiilor publice în Aeroport

Pentru a asigura securitatea și respectarea reglementărilor, în incinta aeroportului funcționează mai multe instituții publice:

- **Poliția de Frontieră:** Responsabilă cu supravegherea și controlul trecerii frontierei de stat, prevenirea și combaterea migrației ilegale și a criminalității transfrontaliere.
- **Biroul Vamal:** Asigură respectarea reglementărilor vamale, facilitând procesul de import și export pentru pasageri și companii.
- **Serviciul Român de Informații (S.R.I.):** Parte a sistemului de securitate națională, monitorizează și previne amenințările la adresa securității naționale în contextul activităților aeroportuare.
- **Poliția Transporturi Aeriene:** Asigură ordinea și siguranța publică în zona aeroportuară, intervenind în situații de urgență și menținând un mediu sigur pentru pasageri și personal.

Componenta non – comerciala este prezentata, ca si costuri, in anexa la prezenta - Centralizator total cheltuieli non_economice realizate pe anul 2024 si se ridica la suma de 8.028.958,72 lei (2024).

2. Componenta de activități comerciale a Aeroportului Cluj

Activități comerciale

Pentru a susține financiar operațiunile și pentru a îmbunătăți experiența pasagerilor, Aeroportul Cluj desfășoară diverse activități comerciale, dintre care cu titlu exemplificativ sunt închirieri spații pentru alimentație publică, pentru rent a car, pentru magazine duty paid, pentru magazine de ziare, reviste, cărți, pentru bancomate etc.

Facilități de parcare și acces

Pentru a îmbunătăți infrastructura și a facilita accesul pasagerilor, aeroportul a investit continuu în extinderea și modernizarea sistemelor de parcare.

Prin îmbinarea eficientă a funcțiilor de serviciu public cu cele comerciale, Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj-Napoca reușește să ofere servicii de calitate pasagerilor și să contribuie la dezvoltarea economică a regiunii.

1.10.2 Analiza privind natura activității serviciului public și activităților comerciale după transformarea regiei în societate comercială

Pentru analiza opțiunilor, vom reanaliza contextul legal și cel internațional, sub aspectul reglementărilor aplicabile legate de reorganizare.

Pe plan național

Legama 187/2013 aduce modificări și completează Ordonanței de urgență nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice. Conform noilor reglementări, întreprinderile publice pot

desfășura atât activități economice, cât și obligații de serviciu public. În cazul în care acestea îndeplinesc obligații de serviciu public, este obligatoriu ca acestea să fie aduse la cunoștința publicului într-un mod clar și distinct față de activitățile economice. Costurile legate de aceste obligații vor fi suportate de stat sau de unitățile administrativ-teritoriale, prin bugetul de stat sau alte fonduri publice, iar întreprinderile publice trebuie să comunice public aceste costuri.

Statul urmărește ca activitățile economice ale întreprinderilor publice să atingă niveluri ridicate de performanță și profitabilitate, similare cu cele ale întreprinderilor private din domenii similare. În termen de trei ani de la intrarea în vigoare a legii, întreprinderile publice existente (inclusiv regiile) care desfășoară în principal activități economice pot fi reorganizate de către autoritățile publice tutelare, prin separarea activităților de serviciu public de cele comerciale (conform Art. IV alin/ din OUG nr.109/2011.(1). Activitățile comerciale astfel divizate vor fi organizate sub forma unor societăți pe acțiuni sau societăți cu răspundere limitată, conform prevederilor legii.

O prima concluzie care se desprinde este aceea ca norma legala nu este dispozitiva ci permissiva. Aceasta permissivitate este legata de caracterul specific al activitatii, activitate care include, in mod obligatoriu, si activitati de "serviciu public", care se refera la acele activitati desfășurate de regie care au ca principal obiectiv satisfacerea unei nevoi de interes general, fără scop comercial direct, activitati care insa presupun, in mod conditionat si cumulativ:

- a) Furnizarea de servicii esențiale pentru populație (de transport public);
- b) Subordonare față de autoritățile publice, intrucat:
 - Activitatea este reglementată și controlată de către autoritatea publică tutelară (Consiliul Județean Cluj).
 - Deciziile privind funcționarea și finanțarea sunt luate în interes public.

Activitățile de serviciu public din aeroport sunt cele care asigură siguranța, funcționarea și accesibilitate acestuia, fără a avea un scop principal de generare de profit, ci de satisfacere a interesului public, fiind esențiale pentru buna funcționare a aeroportului și pentru protecția pasagerilor și a personalului, legate de următoarele funcții :

1. Siguranță și securitate aeroportuară
2. Servicii pentru operarea și mentenanța aeroportului
3. Servicii esențiale pentru pasageri
4. Servicii de protecție a mediului și sănătății publice

În aceste conditii, aceste activități sunt esențiale pentru siguranța și funcționarea aeroportului, sunt furnizate de autoritățile publice sau de entități mandatate de stat, nu urmăresc generarea de profit, ci îmbunătățirea siguranței și a accesului la transport aerian, respectiv sunt finanțabile din taxe aeroportuare, fonduri publice sau subvenții, cu excepția Aeroportului Cluj care acopera toate aceste cheltuieli din veniturile proprii.

Spre deosebire de activitățile de mai sus, activitățile economice sunt oferite contra cost și urmăresc maximizarea veniturilor, sunt esențiale pentru operarea aeroportului (referindu-ne la activitatea economica non-aeronautica), dar contribuie la experiența pasagerilor și la veniturile aeroportului, existând posibilitatea ca unele dintre ele să fie operate de firme private, prin contracte de prestări servicii.

Pe plan internațional

În sensul stabilirii opțiunilor de reorganizare este foarte importanta analiza documentului Airport Economics Manual (Doc 9562), analiza care este prezentata, sub aspectele relevante acestui studiu, in continuare.

Airport Economics Manual (Doc 9562, Third Edition, 2013) este un document emis de **Organizația Aviației Civile Internaționale (ICAO)**, aprobat de Secretarul General al ICAO și publicat sub autoritatea acestuia. Acest manual oferă orientări și recomandări privind aspectele economice ale gestionării aeroporturilor.

Documentul „Airport Economics Manual” oferă un ghid detaliat privind gestionarea economică a aeroporturilor, abordând aspecte esențiale precum finanțarea, reglementările, structurile tarifare și modelele de afaceri utilizate în industria aviației¹.

Manualul are rolul de a sprijini statele membre ICAO, autoritățile aviatice, operatorii aeroportuari și factorii de decizie în:

- Stabilirea principiilor economice pentru administrarea și dezvoltarea aeroporturilor.
- Elaborarea politicilor tarifare și a mecanismelor de recuperare a costurilor.
- Îmbunătățirea eficienței financiare a aeroporturilor prin modele economice sustenabile.
- Promovarea investițiilor și a parteneriatelor public-private în sectorul aeroportuar.
- Alinierea la standardele și practicile recomandate de ICAO pentru o dezvoltare armonizată la nivel internațional.

Aplicabilitatea pe plan național a acestui document este relevantă pentru autoritățile de aviație civilă – pentru elaborarea reglementărilor economice în domeniul aeroportuar, administrațiile aeroportuare – pentru stabilirea politicilor de tarifare și gestionarea eficientă a resurselor, guvern, autorități publice locale și alți factori de decizie, pentru implementarea strategiilor de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, respectiv pentru investitori și operatori privați – pentru a înțelege mecanismele economice și reglementările care le influențează investițiile.

Deși nu este un document cu caracter obligatoriu, Airport Economics Manual oferă un cadru de referință recunoscut internațional, pe care statele membre îl pot adapta în funcție de legislația națională și specificul pieței aviatice locale.

Principalele aspecte abordate:

1. **Fundamentele economiei aeroportuare** – Definiții și concepte de bază despre modul în care aeroporturile generează venituri și își gestionează costurile.
2. **Structura veniturilor** – Veniturile sunt clasificate în două mari categorii:
 - Venituri aeronautice (taxe de aterizare, taxele pasagerilor, taxe de securitate).
 - Venituri non-aeronautice (închirieri comerciale, retail, publicitate, parcare).
3. **Costuri operaționale** – Principalele cheltuieli legate de funcționarea unui aeroport, inclusiv întreținerea infrastructurii, siguranța și personalul.
4. **Reglementări și politici** – Impactul reglementărilor internaționale și naționale asupra tarifelor și veniturilor aeroportuare.
5. **Modele de finanțare** – Explora diverse modalități prin care aeroporturile își pot finanța operațiunile și investițiile, cum ar fi parteneriatele public-private și concesiunile.
6. **Managementul eficienței economice** – Strategii pentru optimizarea costurilor și maximizarea profiturilor.
7. **Tendințe și provocări** – Evoluții în industria aviației și impactul acestora asupra managementului economic aeroportuar.

Acest manual este un instrument esențial pentru administratorii de aeroporturi, factorii de decizie și economiștii din domeniul aviației, oferind perspective și recomandări pentru o gestionare eficientă și sustenabilă a infrastructurilor aeroportuare.

¹ https://www.icao.int/publications/Documents/9562_3ed_en.pdf

Detaliem în continuare cele mai relevante orientări din documentul „Airport Economics Manual”, cu aplicabilitate pentru Aeroportul Internațional Cluj Napoca.

I. Fundamentele economiei aeroportuare

Aceste prevederi definesc principiile de bază care guvernează economia aeroporturilor, subliniind importanța acestora ca noduri esențiale în rețeaua globală de transport. Printre conceptele cheie abordate se numără:

- **Rolul economic al aeroporturilor** – Aeroporturile nu sunt doar infrastructuri de transport, ci și motoare economice care stimulează creșterea regională prin crearea de locuri de muncă și facilitarea comerțului.
 - **Modele economice ale aeroporturilor**, care se referă la diferențierea între aeroporturile operate de entități publice (subvenționate) și cele private (orientate spre profit). A
- Aceste diferențieri consau în :

1. Proprietatea și modelul de operare – descrise sintetic un tabelul următor:

Criteriu	Aeroporturi Publice (Subvenționate)	Aeroporturi Private (Orientate spre Profit)
Proprietate	Deținute și operate de guverne, municipalități sau agenții publice.	Operate de entități private sau prin parteneriate public-private (PPP).
Finanțare	Finanțare publică, subvenții guvernamentale și taxe de utilizare.	Autofinanțare prin taxe aeroportuare, concesiuni comerciale și investiții private.

2. Obiective economice și strategii financiare - descrise sintetic un cele ce urmeaza:

Criteriu	Aeroporturi Publice (Subvenționate)	Aeroporturi Private (Orientate spre Profit)
Obiectiv principal	Accesibilitate publică, dezvoltare regională, suport pentru transport aerian.	Maximizarea profitului și rentabilitatea investițiilor.
Politică tarifară	Tarife reglementate, menținerea unor prețuri accesibile pentru companiile aeriene și pasageri.	Tarife dinamice, stabilite în funcție de cerere și concurență.
Investiții și dezvoltare	Finanțare din fonduri publice, ritm mai lent al modernizării.	Investiții bazate pe analiza rentabilității, dezvoltare mai rapidă a infrastructurii.

3. Performanță operațională și calitatea serviciilor - descrise sintetic în cele ce urmeaza:

Criteriu	Aeroporturi Publice (Subvenționate)	Aeroporturi Private (Orientate spre Profit)
Eficiență operațională	Mai puțin focus pe optimizare, posibile întârzieri în luarea deciziilor.	Management orientat spre eficiență și reducerea costurilor.
Servicii și facilități	Accent pe servicii de bază pentru accesibilitate și siguranță.	Investiții în servicii premium, experiență îmbunătățită pentru pasageri.

4. Flexibilitate și adaptabilitate la piață - descrise sintetic în cele ce urmează:

Criteriu	Aeroporturi Publice (Subvenționate)	Aeroporturi Private (Orientate spre Profit)
Capacitatea de adaptare	Birocrație ridicată, procese lente de aprobare a schimbărilor.	Decizii rapide, adaptare mai eficientă la cerințele pieței.
Diversificarea veniturilor	Dependență de taxele aeroportuare și subvenții guvernamentale.	Surse diverse de venit: retail, real estate, publicitate, servicii premium.

Concluzie referitoare la modelul economic :

- aeroporturile publice sunt esențiale pentru conectivitate regională și accesibilitate, dar pot suferi din cauza birocrăției și eficienței mai scăzute;
- aeroporturile private sunt mai eficiente și mai inovatoare, dar pot avea tarife mai mari și orientare mai agresivă către profit;
- elasticitatea cererii poate induce variații tarifare semnificative asupra volumului de trafic și a veniturilor.
- Structura costurilor, conform căreia Aeroporturile au o proporție ridicată de costuri fixe (infrastructură, siguranță, întreținere), necesită strategii eficiente de recuperare a investițiilor;
- Obs.: În multe cazuri, guvernele implementează modele hibride (PPP - Parteneriat Public-Privat) pentru a combina eficiența sectorului privat cu obiectivele publice.

II. Reglementări și politici

Aceste reglementări și politici explică modul în care guvernele și organizațiile internaționale influențează economia aeroportuară, astfel:

- **Rolul organizațiilor internaționale** – ICAO (International Civil Aviation Organization) stabilește standarde pentru taxele aeroportuare și echilibrul între cerințele economice și accesibilitatea transportului aerian.
- **Reglementările naționale** – Diferite țări aplică politici variate în ceea ce privește supravegherea tarifelor, privatizarea și subvenționarea aeroporturilor regionale:
 - **Uniunea Europeană:** Comisia Europeană a extins până în 2027 liniile directoare privind ajutoarele de stat pentru aeroporturile regionale. Acestea permit statelor membre să ofere sprijin financiar aeroporturilor cu un trafic anual sub trei milioane de pasageri, pentru a le ajuta să devină sustenabile financiar. Decizia a fost influențată de impactul pandemiei COVID-19 și de criza energetică asupra sectorului aviatic. ([Aviacionline](#))
 - **Germania:** În decembrie 2024, liderii statelor federale au solicitat guvernului reducerea taxelor și a altor sarcini financiare pentru industria aviației, subliniind necesitatea menținerii competitivității aeroporturilor germane. Aceștia au evidențiat faptul că costurile ridicate determină companiile și pasagerii să evite aeroporturile germane, afectând negativ traficul de pasageri. (Reuters)
 - **Spania:** În ianuarie 2025, Ryanair a anunțat reducerea zborurilor pe timpul verii la șapte aeroporturi regionale spaniole, invocând taxele ridicate impuse de Aena. Compania a închis

operațiunile în Jerez și Valladolid și a redus zborurile către și dinspre alte cinci aeroporturi, reolocând capacitatea către țări cu condiții mai favorabile .(Reuters);

Obs.: se constata o diversitate a abordărilor naționale în ceea ce privește reglementarea tarifelor, privatizarea și subvenționarea aeroporturilor regionale, fiecare țară adaptându-și politicile în funcție de contextul economic și obiectivele strategice specifice

- **Reglementarea tarifelor aeroportuare** – Există sisteme de control al prețurilor pentru a preveni abuzul de poziție dominantă a aeroporturilor, incluzând modele de reglementare precum:
 - **Price Cap Regulation** (limitarea creșterii tarifelor).
 - **Rate of Return Regulation** (limitarea profiturilor aeroporturilor).

In multe țări, aeroporturile mari au **poziție dominantă pe piață**, conform tabelului de mai jos:

Nr. crt.	Aeroporturi listate la bursa	Dimensiunea traficului (Toate aeroporturile în care există investiție financiară sau miză operațională) în milioane de pasageri pe an
1	AENA SME (BME:AENA)	300 million
2	Aeroporto Marconi – Milano: ADB	>10 mppa
3	Aéroports de Paris stock (ADP:FP) –	>100 mppa
4	Copenhagen Airports A/SCPH: KBHL	30 mppa
5	Ferrovial (SABME: FER)	>90 mppa
6	Fraport (FRA: GR)	>170 mppa
7	TAV Havalimanlari	>100 mppa
8	Toscana Aeroporti – Firenze (BIT: TYA)	9 mppa
9	Vinci SA – (EPA: DG)	>250 mppa
10	Wien Flughafen Stock (VIE: FLU)	>20 mppa
11	Zurich Airport Stock (FHZN:SW)	>20 mppa

Precizare: toate aeroporturile din Europa listate la bursă sunt aeroporturi cu peste 9 milioane de pasageri.

Această situație le-ar putea permite să stabilească tarife excesive pentru companiile aeriene și pasageri. Pentru a preveni astfel de practici, autoritățile de reglementare implementează **sisteme de control al prețurilor**, dintre care cele mai utilizate sunt:

- a) **Price Cap Regulation** (Limitarea creșterii tarifelor)

ÎN FORMITATE
 CU ORIGINALUL

- Acest sistem stabilește un **plafon maxim** pentru creșterea tarifelor aeroportuare, care nu poate fi depășit într-o anumită perioadă.
- Tarifele sunt ajustate în funcție de un **indice economic**, cum ar fi inflația (CPI – Consumer Price Index) sau **productivitatea aeroportului**.

Mecanism:

- Se aplică formula:

$$\Delta P \leq RPI - X$$

Unde:

ΔP = Creșterea maximă permisă a tarifelor
 RPI = Indicele prețurilor de consum (Retail Price Index)
 X = Factor de eficiență (pentru a încuraja aeroportul să reducă costurile și să îmbunătățească productivitatea)

Avantaje:

- ✓ Încurajează **eficiența operațională**, deoarece aeroporturile trebuie să mențină costurile sub control.
- ✓ Oferă **predictibilitate** pentru companiile aeriene și pasageri.
- ✓ Previne abuzurile tarifare ale aeroporturilor dominante.

Dezavantaje:

- ✓ Poate reduce stimulentele pentru investiții în infrastructură dacă aeroportul nu poate recupera costurile prin tarife mai mari.
- ✓ Nu ia întotdeauna în considerare fluctuațiile bruște ale cererii sau costurilor de operare.

Exemple de aplicare:

- **Regatul Unit:** Autoritatea de Aviație Civilă (CAA) aplică **Price Cap Regulation** pe aeroporturile mari, cum ar fi Heathrow, stabilind limite pentru creșterea tarifelor.
- **Australia:** Comisia de Concurență și Consum (ACCC) supraveghează aeroporturile pentru a preveni abuzurile de preț prin monitorizare strictă.

b) Rate of Return Regulation (Limitarea profiturilor aeroporturilor):

- Acest sistem reglementează **rentabilitatea capitalului investit (ROI – Return on Investment)** al aeroporturilor, astfel încât acestea să nu obțină **profituri excesive**.
- Permite recuperarea costurilor de operare și investiție, dar impune un **plafon asupra ratei de profit**.

Mecanism:

- Tarifele sunt stabilite astfel încât **profitul net** al aeroportului să nu depășească un **randament maxim** asupra capitalului investit (ex: 7-10%).

ÎN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

- Se folosește formula:

$$R \leq WACC$$

Unde:

- R = Rata de rentabilitate permisă
- WACC = Costul mediu ponderat al capitalului (Weighted Average Cost of Capital)

Avantaje:

- ✓ Asigură stabilitate financiară pentru aeroporturi și permite investiții pe termen lung.
- ✓ Protejează companiile aeriene și pasagerii de tarife excesive.
- ✓ Oferă siguranță investitorilor, deoarece aeroporturile pot obține un profit rezonabil.

Dezavantaje:

- ✓ Poate reduce eficiența operațională, deoarece aeroporturile nu sunt presate să reducă costurile (au garantat un profit).
- ✓ Poate duce la suprainvestiții în infrastructură, deoarece aeroporturile sunt motivate să cheltuie mai mult pentru a-și justifica profiturile reglementate.

Exemple de aplicare:

- SUA: Federal Aviation Administration (FAA) monitorizează aeroporturile publice pentru a preveni abuzurile tarifare și limitează profiturile prin politici de recuperare a costurilor.
- Canada: Aeroporturile sunt reglementate pentru a asigura o rată de rentabilitate echitabilă, evitând tarife excesive.

Concluzie privind sistemele de control al prețurilor:

- Price Cap Regulation este eficient în menținerea tarifelor la un nivel accesibil, dar poate reduce investițiile;
- Rate of Return Regulation oferă siguranță financiară pentru aeroporturi, dar poate descuraja eficiența operațională.

Obs.: În multe țări, autoritățile combină ambele metode pentru a găsi un echilibru între protecția consumatorilor și dezvoltarea sustenabilă a infrastructurii aeroportuare, întrucât restricțiile impuse asupra tarifelor pot influența deciziile de investiții și dezvoltarea infrastructurii.

III. Modele de finanțare

Pe plan internațional, pentru a susține dezvoltarea infrastructurii aeroporturilor utilizează diverse metode de finanțare, fiecare având avantaje și riscuri specifice. Pentru a susține dezvoltarea infrastructurii, aeroporturile utilizează diverse metode de finanțare, fiecare având avantaje și riscuri specifice:

- **Finanțare publică** – Aeroporturile de stat beneficiază de subvenții guvernamentale sau împrumuturi cu dobânzi reduse.
- **Finanțare privată** – Aeroporturile privatizate atrag capital de la investitori, dar trebuie să asigure rentabilitate pe termen lung.
- **Parteneriate public-privat (PPP)** – Implică colaborarea dintre guvern și sectorul privat pentru construirea și operarea aeroporturilor.
- **Emisiunea de obligațiuni** – Unele aeroporturi emit obligațiuni pentru a strânge capital pentru proiecte de infrastructură.
- **Taxe de dezvoltare aeroportuară** – Unele aeroporturi percep taxe suplimentare de la pasageri sau companiile aeriene pentru a finanța extinderi.

Asa cum se constata, finantarea publica si aplicarea de taxe de dezvoltare aeroportuară sunt modalitati de finantare preacticabile, alaturi sau excluzand celelalte modalitati.

In ceea ce priveste Aeroportul International Cluj, acesta foloseste ca mecanism de finantare exclusiv autofinantarea bazata pe administrarea bunurilor publice puse la dispozitie de catre CJ Cluj sau atragerea de fonduri nerambursabile.

IV. Tendințe și provocări

Sectorul aviatic este influențat de schimbări constante în ceea ce privește tehnologia, reglementările și cererea pieței:

- **Digitalizarea și automatizarea** – Utilizarea inteligenței artificiale, biometriei și analizelor de date pentru eficientizarea operațiunilor.
- **Sustenabilitatea și reducerea emisiilor** – Creșterea presiunii asupra aeroporturilor pentru a adopta soluții ecologice, cum ar fi energia regenerabilă și reducerea zgomotului.
- **Impactul crizelor economice și pandemice** – Scăderea traficului aerian în situații de criză a evidențiat necesitatea unor strategii flexibile de adaptare.
- **Schimbările în modele de călătorie** – Creșterea popularității companiilor low-cost și a zborurilor directe modifică structura cererii.
- **Securitatea cibernetică** – Riscurile asociate digitalizării necesită investiții în protecția datelor și sistemelor aeroportuare.

Aceste aspecte evidențiază complexitatea economică a operării unui aeroport și necesitatea unor politici eficiente pentru sustenabilitatea financiară și operativă a acestora, cu adaptarea la specificul regional.

In final, pentru luarea unei decizii privind modalitatea de reorganizare, mai adaugam faptul ca trebuie luate în considerare si urmatoarele conditonalitati esentiale:

- Trebuie avut în vedere și specificat faptul că domeniul aeroportuar diferă într-un mod semnificativ față de alte domenii de activitate, datorită riscurilor asociate activităților conexe, precum și rigorii cerințelor în vederea respectării standardelor de siguranță și securitate aeronautică;
- Oportunitatea de transformare a regiei în societate trebuie să se circumscrie situațiilor de natură operațională administrativă, economică, socială și politică, (războiul dintre Rusia și Ucraina);
- Implementarea prevederilor art. IV, alin (1) din Legea nr. 167/2023 impune modificarea Condițiilor de certificare, atât în calitate de Operator de Aerodrom, cât și de Furnizor de Servicii de Handling la scl, modificările având impact asupra Organizației (regia ca prestator de servicii), așa cum este ea definită în cadrul Normelor de aplicare ale Reg.UE.139/2014, respectiv "Easy Access Rules for

Aerodromes Regulation (EU) No 139/2014), Annex III — Part-ADR.OR, SUBPART B — CERTIFICATION— AERODROMES AND AERODROME OPERATORS (ADR.OR.B), respective cu prevederile Annex III — Part-ADR.OR, SUBPART F — APRON MANAGEMENT SERVICE (ADR.OR.F) ADR.OR.F.025 Changes”;

- Conform ADR.OR.B.040 – “Changes”, orice schimbare a Condițiilor de certificare necesită aprobare prealabilă din partea Autorității Competente ale statului, în speță Autoritatea Aeronautică Civilă Română;
- Aeroportul reprezintă un catalizator pentru dezvoltarea economică, facilitând nu doar creșterea veniturilor comerciale, ci și crearea de locuri de muncă și îmbunătățirea calității vieții pentru cetățeni, în corelare cu politicile și strategiile de dezvoltare regională

În concluzie sistemul de serviciu public însoțit de activități comerciale va putea reprezenta în continuare un model hibrid pentru succes. Un astfel de model presupune în continuare:

- Colaborarea cu autoritățile pentru menținerea obligațiilor de serviciu public.
- Crearea unui cadru legal clar care să echilibreze obiectivele economice și responsabilitățile sociale;
- Investiții continue în infrastructură și digitalizare pentru a susține atât dezvoltarea comercială, cât și serviciile publice.

La cele de mai sus trebuie precizat că întrucât activitățile aeronautice și non – aeronautice (economice) sunt într-o interdependență, profitul activității non – aeronautice (economice) fiind prelevat (parțial) pentru acoperirea parțială a celei aeronautice, rezultă că aceste activități nu pot fi divizate, cel puțin în această fază de dezvoltare a regiilor.

2. Situația existentă

2.1. Prezentarea locației

2.1.1 Amplasament

Aeroportul este localizat în municipiul Cluj-Napoca, cel mai important centru urban al Transilvaniei și plasat, geografic, economic, istoric și cultural, în centrul acestei regiuni istorice cu 7 milioane de locuitori. Populația municipiului Cluj-Napoca, cuantificată în anul 2022 286.598 locuitori, conform Direcției Județene de Statistică situează Clujul ca al doilea oraș ca mărime din România, după capitala București.

În absența unor date oficiale specifice pentru anul 2024, estimările sugerează o populație metropolitană de aproximativ 308.000 de persoane în 2024, fără variații semnificative față de anul precedent. Este important de menționat că aceste cifre includ atât populația urbană, cât și pe cea din zonele înconjurătoare,

Aeroportul este situat pe drumul E576, la aproximativ 10 km est de centrul orașului Cluj-Napoca și la 12 km de gara CFR.

Aeroportul Internațional *Avram Iancu* Cluj deservește o arie de acoperire extinsă, cu peste 4 milioane de oameni pe o rază de 200 km distanță față de aeroport. 1 milion de oameni pot ajunge la aeroport în mai puțin de o oră cu mașina, în timp ce capacitatea și locația Aeroportului Internațional *Avram Iancu* Cluj îl clasifică drept principalul aeroport al Transilvaniei (Nord-Vestul României).

Aeroportul cunoaște o competiție ridicată atât din partea celor 5 aeroporturi din Transilvania care îl înconjoară, precum și din partea aeroporturilor din Debrecen sau Budapesta aflate la o distanță relativ scăzută.



La nivelul anului 2024, Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj și-a păstrat prima poziție în clasamentul aeroporturilor regionale din România și a înregistrat pentru a doua-oară consecutiv în istoria sa, **depășirea pragului de 3,2 milioane de pasageri**, respectiv o creștere a traficului total de pasageri cu aproximativ 1%, comparativ cu anul 2023, înregistrându-se astfel, 3.266.447 pasageri la nivelul întregului an.

Conform celor mai recente date de trafic înregistrate la nivel european efectuate de către ACI Europe² (Airports Council International Europe), la nivelul lunii noiembrie 2024, s-a publicat un raport privind evoluția traficului de pasageri pentru rețeaua aeroportuară europeană, conform căruia, pentru perioada ianuarie-noiembrie 2024, traficul total de pasageri înregistrat la nivelul perioadei *ianuarie-noiembrie 2024*, **depășea volumele traficului pre-pandemic, aferent anului 2019, cu aproximativ 1,5%.**

La nivelul anului 2024, tendința traficului aerian de la nivel european a fost una moderată, astfel că în perioada ianuarie-noiembrie 2024, comparativ cu perioada similară a anului 2023, creșterea traficului de pasageri înregistra cu aproximativ 7,2% mai mult.

Eforturile de promovare a zborurilor disponibile de pe Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj realizate pe parcursul anului 2024, au sprijinit evoluția pozitivă a cererii de călătorie cu avionul și au conturat un grad de recuperare pre-pandemică a traficului de pasageri peste media europeană (12% vs. 11,5% - *media europeană estimată pentru aeroporturi cu trafic similar*). Astfel, performanțele de trafic înregistrate în anul 2024 vs. 2019 pe Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj s-au dovedit a fi **superioare valorilor europene înregistrate.**

În anul 2024, sectorul aviației din Europa și din întreaga lume se confruntă cu o serie de provocări semnificative. Acestea includ instabilitatea economică și geopolitică, restricții de capacitate cauzate de întârzieri în livrarea aeronavelor și probleme tehnice cu motoarele, precum și intensificarea competiției între aeroporturi pentru atractivitatea traficului de pasageri. Fiecare aeroport se străduiește să

² ACI EUROPE Airport Traffic Report - November 2024

ofere o combinație atrăgătoare de rute interne și internaționale, facilități moderne și tarife competitive pe o piață aviatică în continuă evoluție.

În ceea ce privește zborurile regulate de pasageri pe destinații interne, dar și destinații externe din Europa și Orientul Mijlociu, acestea au fost operate la nivelul anului 2024 de către următoarele companii aeriene, după cum urmează:

- ✓ Compania aeriană **Tarom** a operat zboruri regulate spre destinația *București Otopeni* cu aeronave de tip ATR 72-600, Airbus A 318, A320, respectiv Boing 737-300, Boeing 737-700 și Boeing 737-800.
- ✓ Compania aeriană **Wizz Air** a efectuat zboruri regulate și sezonier-regulate spre cele 37 de destinații: *Alicante, Abu Dhabi, Barcelona, Bari, Basel-Mulhouse-Freiburg, Berlin Brandenburg, Birmingham, Bruxelles Charleroi, Bologna, Catania-Sicilia, Corfu, Creta-Chania, Dortmund, Eindhoven, Frankfurt Hahn, Larnaca, Leeds Bradford, Lisabona (nou), Londra-Luton, Lyon Saint Exupery, Madrid, Málaga, Malmö, Memmingen, Milano-Bergamo, Napoli, Nisa, Nürnberg, Palma de Mallorca, Paris-Beauvais, Roma-Ciampino/Fiumicino, Stuttgart (nou), Valencia, Veneția-Treviso, Viena, Zaragoza și Zakynthos*, cu aeronave de tip Airbus A 320, Airbus A 321, dar și Boeing B 738.
- ✓ Compania aeriană **Lufthansa** a efectuat zboruri regulate spre destinația *Munchen*, cu aeronave de tip Embraer E 190 și E 195, respectiv Airbus A 319 și A 320, precum și aeronave de tip Bombardier CRJ900. Compania aeriană a operat și zboruri spre destinația internațională *Frankfurt Main* cu aeronave de tip Embraer E190 și Airbus A319 în primele 2 luni ale anului 2024, iar ulterior, începând cu data de 1 martie 2024, aceasta a fost suspendată, fără o dată precisă de reluare a rutei *Frankfurt Main* cu aeronave de tip Embraer E190 și Airbus A319, iar pentru destinația *München*, cu aeronave de tip Embraer E 190 și E 195, respectiv Airbus A 319 și A 320, precum și aeronave de tip Bombardier CRJ900.
- ✓ Compania aeriană **Turkish Airlines** a efectuat zboruri regulate spre destinația *Istanbul*, cu aeronave de tip Boing B 737-800 și B 737-900, respectiv cu aeronave de tip Airbus A 319, A 320 și A 321.
- ✓ Compania aeriană **LOT Polish Airlines** a efectuat zboruri regulate spre *Varșovia* cu aeronave de tip Embraer 170, E 175, E 190 și E 195, respectiv cu aeronave de tip Boing B 737-800.
- ✓ Compania aeriană **Ryanair** a efectuat zboruri regulate spre *Londra Stansted, Dublin, Milano Bergamo, Bruxelles Charleroi și Paris-Beauvais* cu aeronave de tipul Boing B 737-800 și Airbus A 320.
- ✓ Compania aeriană **HiSky** a efectuat zboruri regulate spre *Dublin și București Otopeni*, cu aeronave de tipul Airbus A 320 și A 321, respectiv cu aeronave de tip Boing B 737-800.
- ✓ Compania aeriană **Swiss International Air Lines** a efectuat, zboruri regulate spre destinația *Zurich*, de pe Aeroportul Internațional Cluj, cu aeronave de tipul Airbus A 210, A 220, A 222, A223, precum și aeronave de tip Embraer, E190 și E 295. Operatorul aerian a lansat, în premieră pe aeroport, ruta *Cluj-Zurich*, începând cu data de 28 martie 2024.
- ✓ Compania aeriană **Animawings** a efectuat zboruri regulat-sezoniere spre destinațiile *Hurghada și Zakynthos*, cu aeronave de tipul Airbus A320.
- ✓ Compania aeriană **Aeroexpress Regional** a efectuat zboruri regulate spre destinația *Budapesta*, cu aeronave de tipul Embracer E 120.

La nivelul anului 2024, ca și noutate absolută marcată pe aeroportul clujean, au fost lansate zborurilor regulate spre destinația regulată *Zurich*, de către compania aeriană **Swiss Air Lines**, începând cu data de 28 martie 2024. Ruta a fost operată la nivelul anului 2024 cu frecvențe săptămânale și a asigurat inclusiv zboruri de conexiune spre destinații intercontinentale, precum *New York (Aeroportul*

Newark), New York (Aeroportul JFK), Boston, São Paulo, Bangkok, Miami, Dubai, Montreal, Boston, Shanghai, Chicago, San Francisco și Los Angeles.

Companiile aeriene au programat operarea destinațiilor regulate de mai sus, însă trebuie specificat faptul că operarea acestora va depinde de întreg contextul anterior descris.

2.1.2 Populație și demografie

Pentru a susține transformarea Regiei Autonome Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj în societate comercială pe acțiuni, este importantă și analiza datelor demografice legate de populație și turiști, date care pot justifica această schimbare. Principalele aspecte demografice relevante sunt următoarele:

1. Creșterea populației și a urbanizării

- Municipiul Cluj-Napoca are o populație de aproximativ 330.000 de locuitori, dar împreună cu zona metropolitană (Florești, Apahida, Baciș etc.), populația ajunge la peste 450.000 de locuitori.
- Județul Cluj are aproximativ 744.000 de locuitori, fiind unul dintre cele mai dezvoltate județe din România.
- Trendul de migrație internă pozitivă indică o creștere continuă a numărului de locuitori în Cluj-Napoca, datorită atractivității economice și educaționale.

2. Creșterea traficului de pasageri și importanța economică

- Aeroportul Internațional Cluj este al doilea cel mai tranzitat aeroport din România, după Otopeni.
- Numărul de pasageri a crescut constant în ultimii ani, de la 1,48 milioane în 2010 la peste 3,2 milioane în 2024, cu previziuni de a depăși 4 milioane în următorii ani.
- Clujul este un hub universitar și IT, atrăgând anual zeci de mii de studenți, oameni de afaceri și turiști internaționali, ceea ce crește cererea pentru transport aerian.

3. Dezvoltarea economică și cererea de conectivitate

- Cluj-Napoca este al doilea centru economic al României, după București, având un PIB pe cap de locuitor peste media națională.
- Există o nevoie crescută de mobilitate pentru investitori, antreprenori și forța de muncă calificată, ceea ce justifică modernizarea și extinderea aeroportului.
- Investițiile străine și dezvoltarea sectorului de IT, automotive, construcții și servicii generează o cerere mai mare de conexiuni internaționale directe.

4. Creșterea turismului și mobilității internaționale

- Cluj-Napoca este un important centru cultural și turistic, găzduind evenimente de anvergură internațională (ex. UNTOLD, Electric Castle, TIFF).
- Creșterea fluxului de turiști străini și a expaților susține nevoia unui aeroport mai competitiv, capabil să atragă noi rute aeriene și investiții.

5. Creșterea mobilității lucrătorilor migranți și a diasporelor

- Multe persoane din județele Cluj, Alba, Bistrița-Năsăud și Maramureș muncesc în Italia, Spania, Germania și Marea Britanie și călătoresc frecvent spre casă.
- Zborurile spre aceste destinații sunt printre cele mai căutate, iar creșterea frecvenței acestora este un factor important pentru viitorul aeroportului.

6. Necesitatea modernizării infrastructurii aeroportuare

ÎN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

- Aeroportul Internațional Cluj necesită investiții semnificative pentru extinderea pistei, construirea unui nou terminal și modernizarea facilităților.

Precizam ca orice justificare trebuie analiza în contextual tuturor avantajelor/dezavantajelor și nu luate individual.

2.1.3 Profilul economic, socio - cultural și politic

Aviația este un motor puternic al creșterii economice, al ocupării forței de muncă, al comerțului și al mobilității în Uniunea Europeană. Aceasta joacă un rol fundamental în economia UE și îi consolidează poziția de lider mondial.

Înainte de pandemia SARS CoV2, în sectorul aviației din UE erau angajate în mod direct între 1,4 milioane și 2 milioane de persoane, acest sector generând, per ansamblu, între 4,8 milioane și 5,5 milioane de locuri de muncă. Contribuția directă a aviației la PIB-ul UE se ridică la 110 miliarde de euro, în timp ce impactul global, inclusiv în sectorul turismului, era de 510 miliarde EUR, datorită efectului de pârghie³.

Pandemia COVID-19, incomplet eradicată, a avut ca rezultat o criză de transport amplă, cu impunerea restricțiilor de călătorie și suspendarea zborurilor într-un efort global de reducere a răspândirii virusului. Segmentul traficului de pasageri a fost puternic afectat, iar acest lucru a condus la pierderi ale veniturilor atât din segmentul aeronautic (tarife aeroportuare), cât și din segmentul non-aeronautic. Situația macroeconomică deteriorată și pierderea veniturilor sunt adăugate la îngrijorarea consumatorilor că pot contracta virusul dacă aleg să călătorească cu avionul. Ambele situații au condus sau conduc la evitarea sau amânarea planurilor de călătorie.

Conform unui buletin de analiză economică elaborat de ACI, transportul aerian a rămas una dintre cele mai afectate industrii globale de la declararea pandemiei COVID-19 în 11 martie 2020, de către OMS (Organizația Mondială a Sănătății).

Cu toate acestea, întrucât industria este afectată mai mult decât se anticipase în primele luni ale crizei dar și ținând cont de măsurile încă în vigoare în anumite regiuni ale globului, de carantinare / restricționare a fluxurilor de călătorie, proiecțiile actuale pe segmentele pieței internaționale indică faptul că volumul pasagerilor va reveni probabil la nivelurile din 2019 până în 2024⁴ sau chiar 2025⁵. Cel mai recent raport al publicației de business The Moodie Davitt Report, arată faptul că pentru piețe cheie cum ar fi cea din Europa sau America de Nord, procesul de recuperare al traficului de pasageri s-ar putea întinde chiar și până în 2025. La toate acestea trebuie adăugat și pericolul reprezentat de conflictul militar din Ucraina izbucnit în anul 2022, care afectează fluxurile de călătorie spre/dinspre estul Europei.

La nivelul Europei, în anul 2019, aeroporturile contribuiau la ocuparea forței de muncă cu 12,3 milioane de persoane care câștigau 356 miliarde € în venituri anuale, și generau 675 miliarde € în PIB anual, reprezentând 4,1% din PIB-ul Europei.

³ Steer Davies Gleave – *Study on employment and working conditions in air transport and airports, Final report 2015* (Studiu privind ocuparea forței de muncă și condițiile de muncă în transportul aerian și în aeroporturi, Raport final 2015). *Aviation: Benefits Beyond Borders, Report prepared by Oxford Economics for ATAG, April 2014*. (Aviația: avantaje dincolo de frontiere, raport întocmit de Oxford Economics pentru ATAG, aprilie 2014).

⁴ ACI ADVISORY BULLETIN, August 2020, disponibilă accesând <https://store.aci.aero/wp-content/uploads/2020/08/COVID19-4th-Economic-Impact-Advisory-Bulletin.pdf>

⁵ Conform unui raport al cunoscutei publicații business to business din industria călătoriilor, The Moodie Davitt Report, *Airport traffic recovery in Europe and Americas could take until 2025*, februarie 2021, <https://www.moodiedavittreport.com/airport-traffic-recovery-in-europe-and-americas-could-take-until-2025-says-aci/>

Totusi, in 2024, aeroporturile din Uniunea Europeană au înregistrat o activitate intensă, cu aproximativ 6,7 milioane de zboruri comerciale și un număr record de pasageri.

Este important de menționat că, în urma pandemiei, multe aeroporturi și companii aeriene au redus personalul. Deși traficul aerian a crescut semnificativ în 2024, lipsa de personal a continuat să fie o provocare, afectând punctualitatea zborurilor

În ansamblu, numărul total de angajați în Uniunea Europeană a crescut cu 0,8% în 2024 comparativ cu anul precedent .

În 2023, salariul mediu anual ajustat pentru normă întreagă în Uniunea Europeană a fost de 37.900 de euro, reflectând o creștere de 6,5% față de anul precedent. Luxemburg a înregistrat cel mai ridicat salariu mediu anual, cu 81.100 de euro, urmat de Danemarca (67.600 de euro) și Irlanda (58.700 de euro). În contrast, România a avut un salariu mediu anual de aproximativ 17.700 de euro, situându-se sub media UE.

În 2023, economia Uniunii Europene a înregistrat o creștere modestă, cu un avans al PIB-ului de 0,4% atât în zona euro, cât și în ansamblul UE, comparativ cu o creștere de 3,4% în 2022. Deși nu dispunem de date specifice privind contribuția directă a aeroporturilor la PIB-ul Uniunii Europene în 2023, este cunoscut faptul că sectorul aviației joacă un rol semnificativ în economia europeană. Aeroporturile facilitează transportul de pasageri și mărfuri, sprijinind astfel comerțul, turismul și mobilitatea forței de muncă. De asemenea, ele generează locuri de muncă și venituri atât direct, prin angajarea personalului, cât și indirect, prin stimularea activităților economice conexe, cum ar fi industria ospitalității, retailul și serviciile de transport terestru

În 2024, în ceea ce privește costul forței de muncă, care include atât salariile, cât și contribuțiile sociale plătite de angajatori, s-a observat o creștere generală în UE. La nivelul UE, costurile salariale au crescut cu 4,7%, iar cele non-salariale cu 3%.

În concluzie, este evident că aeroporturile din UE au o contribuție semnificativă la economia europeană, sprijinind diverse sectoare și facilitând creșterea economică.

La nivel național, Aeroportul Internațional *Avram Iancu* Cluj are un impact economic substanțial, cu efect mai amplu asupra economiei, suplimentar față de contribuția economică directă pe care acesta o aduce. În cadrul Aeroportului Internațional *Avram Iancu* Cluj sunt angajați la data de 26.03.2025 un număr de 326 persoane cu contract pe durată nedeterminată și 25 persoane cu contract pe durată determinată în timp ce în perimetrul aeroportului, numărul total al angajaților depășește cifra de 1.000 de persoane.

Impactul economic al Aeroportului Internațional *Avram Iancu* Cluj se poate transpune sintetic în următoarele: generează beneficii economice semnificative pentru întreaga regiune fiind un facilitator cheie al dezvoltării economice, contribuie la creșterea turismului, comerțului, a investițiilor și a productivității pentru județul Cluj, asigură transportul de marfă și călătoriile business în întreaga lume pentru companii de top situate în regiune. Ca urmare a efectelor pandemiei și restricțiilor de călătorie impuse până în acest moment, sectorul turismului, comerțului și investițiile la nivel local și regional ar putea fi afectate ca rezultat al impactului negativ asupra rețelei de destinații a Aeroportului Internațional *Avram Iancu* Cluj. Transpus în cifre⁶, impactul economic la nivelul anului 2019, arăta astfel:

⁶ ACI Europe, calculator impact economic. * PIB-ul național a ferent anului 2016

**Impactul economic al Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj
în România pe baza traficului total înregistrat la nivelul anului 2019**

Direct Impact:	€ 62.5m din PIB-ul național 2.405 locuri de muncă
Indirect Impact:	€ 42.60m din PIB-ul național 2.237 locuri de muncă
Induced Impact:	€ 11.77 m din PIB-ul național 1.948 locuri de muncă
Catalytic Impact:	€ 506.24 m din PIB-ul național 14.170 locuri de muncă

Sursa: ACI Europe, Economic Impact calculator based on 2016 GDP, constant Euros

Fata de anul 2019, în anul 2024 impactul economic s-a stabilizat și chiar a crescut semnificativ.

Mediul socio-cultural

În ultimele decenii, dezvoltarea și modernizarea accelerată a Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj, a contribuit semnificativ la consolidarea socio-culturală a orașului și a regiunii, prin deschiderea spre Europa și întreaga lume. Trebuie amintite toate manifestările culturale artistice, târgurile, evenimentele sportive de talie mondială, schimburile universitare care se organizează cu regularitate la Cluj datorită unei foarte bune conectivități aeriene.

Această legătură a contribuit la intensificarea schimburilor socio-culturale cu Europa și mediul internațional, influențând pozitiv dezvoltarea regiunii.

Înainte de pandemia SARS CoV-2, studiile de specialitate recunoșteau tendințele unei mobilități crescute la nivel global, prin urmare și prognozele de trafic pentru următoarele decenii erau optimiste, anticipându-se dublări ale volumelor de trafic globale până în anul 2037⁷.

Dacă înainte de situația pandemică cele mai mari provocări ale aeroporturilor din punct de vedere socio-cultural erau identificarea și satisfacerea pasagerilor în funcție de segmentele de generații (Generația Z - 1996 – 2010, Milenialii - 1977 – 1995, Generația X - 1965 – 1976, Baby boomers 1946 – 1964, Tradiționaliștii - 1945 - înainte), în acest moment, provocările sunt numeroase și în principal legate de intențiile de călătorie ale pasagerilor care pot fi afectate atât de modificarea statutului social-economic (pierderea locului de muncă, scăderea veniturilor, etc) cât și de modificarea intențiilor de călătorie ca urmare a pandemiei, războiului din Ucraina și restricțiilor de călătorie (frica de infectare, amânarea călătoriilor, alegerea de mijloace de transport substituite, etc). Astfel, pornind de la aceleași segmente de generații, gradul de îngrijorare cu privire la posibilitatea efectuării unei călătorii cu avionul va fi diferit și direct influențat atât de vârsta pasagerilor cât și de canalele de informare folosite, conform tabelului de mai jos:

Tipologie generatională	Specificități	Grad de îngrijorare	Modificări /motivații
-------------------------	---------------	---------------------	-----------------------

⁷ IATA – Comunicat de presă nr.62/24.10.2018

Generația Z (1996 - 2010)	▪ Cei mai tineri din grupele de vârstă ▪ Călătoresc pentru concerte, festivaluri și evenimente sportive ▪ 90% dintre cei din generația Z afirmă că deciziile lor de călătorie sunt influențate de social media	▪ Scăzut	▪ lipsa organizării de evenimente
Milenialii (1977 - 1995)	▪ Călătoresc cel mai mult dintre grupurile de vârstă, cuantificat într-o medie de 35 de zile pe an ▪ Preferă pachetele all-inclusive pe litoral și tratamente la spa	▪ Relativ scăzut	▪ Restricțiile de călătorie impuse ▪ Variante de călătorii la nivel local și substituirea mijlocului de transport
Generația X (1965 - 1976)	▪ Călătoresc cel mai puțin, în medie 26 de zile pe an ▪ De obicei pe plan intern ▪ Preferă relaxarea, sejururi care includ circuite turistice și vizitele familiale	▪ Mediu	▪ Restricțiile de călătorie impuse ▪ Variante de călătorii la nivel local și substituirea mijlocului de transport
Baby boomers (1946 - 1964)	▪ Călătoresc în medie 27 de zile pe an ▪ Mai bine de 67% călătoresc ca să viziteze familia ▪ Vacanțe de relaxare și circuite cu itinerarii care includ muzee, situri istorice, artă și cultură	▪ Crescut	▪ Restricțiile de călătorie impuse ▪ Variante de călătorii la nivel local, apelarea la noile tehnologii pentru a păstra legătura cu familia și/sau substituirea mijlocului de transport
Tradiționaliștii (1945 - înainte)	▪ Călătoresc în principal după pensionare ▪ Destinațiile lor de călătorie sunt de obicei dorințe de o viață	▪ Foarte crescut	▪ Renunțarea la călătorii

Astfel, tabelul de mai sus, prezintă un posibil scenariu în ceea ce privește gradul de îngrijorare al pasagerilor. În acest scenariu, gradul de îngrijorare crește direct proporțional cu vârsta acestora.

Context politic și cadrul legal

După doi ani în care efectele izbucnirii pandemiei COVID-19 au avut un impact major pentru economii, politici publice, politici internaționale și comerț mondial, această instabilitate continuă prin gradul mare de instabilitate generat de posibilitatea apariției unui nou val al pandemiei. Pe lângă incertitudinea existentă, această criză de sănătate publică a generat o criză economică, cu pierderi de locuri de muncă și efecte negative asupra tuturor indicatorilor economici, sociali sau politici. Răspunsul diferit al instituțiilor, conex domeniilor precum activitatea Guvernului, educației, afacerilor a contribuit la răspândirea diferențială a virusului și a efectelor acestuia în funcție de geografie, rasă, etnie, gen și clasă socială.

Guvernele au avut de luat decizii dificile cu privire la obligația de a sprijini indivizii și grupurile sociale influențate negativ de pandemie. Unele țări au acționat devreme, sprijinindu-i pe cei care și-au pierdut locurile de muncă în pandemie și oferind ajutor categoriilor vulnerabile din societate și economie. Alte guverne și-au împărțit responsabilitățile cu sectorul privat și ONG-urile, în timp ce un al treilea tip de guverne a transferat întreaga povară a pierderii și vulnerabilității către grupurile amenințate printr-o politică publică de tăcere și ignoranță, nepăsare. Din această varietate de abordări, COVID-19 a ridicat serioase probleme pentru politica publică și justiția socială.⁸

Au avut loc schimbări semnificative în structura politică și economică globală în contextul pandemiei de COVID-19 și a tensiunilor geopolitice. Țările și-au impus sancțiuni reciproc în numele securității politice și economice. În prezent, haosul provocat de pandemie nu s-a încheiat încă, iar conflictul Rusia-Ucraina a aruncat lumea într-o altă situație critică. *Pandemia COVID-19 și impactul războiului Rusia-Ucraina au exacerbat stresul existent și demonstrează și mai mult vulnerabilitatea economiilor naționale la turbulențe economice neașteptate, slăbind consensul asupra globalizării. Sub această nouă tendință spre regionalism, securitatea economică construită de lanțul global de aprovizionare, lanțul industrial și lanțul valoric a suferit impacturi drastice.*⁹

Pornind de la instabilitatea geopolitică, politicile de sancționare a Rusiei de către UE, și răspunsul acesteia privind restricționarea furnizării de combustibili și gaze prin plata în ruble, au condus la necesitatea ca statele naționale să se îndepărteze de misiunile standard de politică și să devină conștiente de faptul că politicile monetare și fiscale sunt puternic interdependente. Astfel guvernele naționale se văd nevoite să găsească soluții pentru a răspunde la creșterea prețurilor pentru gaze, combustibili, cu efecte minime asupra economiilor naționale, iar această misiune va impune numeroase provocări.

Tensiunile politice, economice și sociale complexe legate de pandemia COVID-19 și conflictele geo-politice, se vor manifesta în mod evident în perioada 2023-2027, influențând activitatea aeroportului, astfel încât activitatea și obiectivele organizaționale vor fi adaptate și modificate în funcție de schimbările care vor apărea în anii următori.

Evoluția evenimentelor politice vor reprezenta o amenințare semnificativă pentru industria transportului aerian din Europa și întreaga lume. Există posibilitatea ca ceea ce se întâmplă în acest moment să fie doar începutul unei crize globale majore care va afecta cu siguranță industria transportului aerian în mod semnificativ.

Prin urmare, este imperativ ca industria transportului aerian să continue să ia toate măsurile pe care le poate pentru a rămâne rezistentă și adaptabilă la aceste noi provocări, fie că e vorba despre adaptarea la politicile impuse de statele naționale cu privire la condițiile de călătorie în contextul COVID-19 sau cele impuse de instabilitatea geopolitică a regiunii, sau chiar a UE.

⁸ International Monetary Fund - Policy Tracker- <https://www.imf.org/en/Topics/imf-and-covid19/Policy-Responses-to-COVID-19>

⁹ The Diplomat, <https://thediplomat.com/2022/04/how-does-the-russia-ukraine-war-affect-the-political-economy/>

2.1.4 Gradul de mobilitate și tendințele de deplasare

Gradul de mobilitate și tendințele de deplasare ale populației din regiunea Clujului, în contextul transformării Aeroportului Internațional Cluj în societate comercială pe acțiuni sunt, la randul lor, deosebit de importante.

Transformarea Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj în societate comercială pe acțiuni trebuie să fie susținută de date privind mobilitatea populației, fluxurile de călătorie și tendințele de deplasare din regiune. Aceste informații sunt esențiale pentru a justifica necesitatea unui aeroport mai competitiv, capabil să atragă investiții și să își extindă rețeaua de rute.

1. Gradul de mobilitate în regiune

Mobilitate internă (în România):

- Cluj-Napoca este un nod de transport major în România, conectând Transilvania cu alte regiuni importante prin rețele rutiere, feroviare și aeriene.
- Creșterea economică a orașului atrage zeci de mii de navetiști din județele învecinate (Alba, Bistrița-Năsăud, Sălaj, Mureș etc.).
- Populația activă din Cluj se deplasează frecvent pentru afaceri sau studii în alte orașe mari precum București, Iași, Timișoara sau Brașov.

Mobilitate internațională:

- Aeroportul Internațional Cluj este principala poartă aeriană a Transilvaniei, cu un trafic crescut de pasageri internaționali.
- Expatriații și diaspora din județele Cluj, Bistrița-Năsăud, Alba și Maramureș utilizează frecvent zboruri directe spre Italia, Spania, Germania, Marea Britanie și Franța.
- Mobilitatea populației este influențată de migrația economică și de creșterea numărului de studenți și profesioniști care călătoresc în străinătate.

2. Tendințele de deplasare ale populației

A. Creșterea călătoriilor de business și academice

- Cluj-Napoca este al doilea cel mai mare hub IT din România, iar profesioniștii din acest sector călătoresc frecvent pentru conferințe, training-uri și parteneriate internaționale.
- Universitățile clujene atrag peste 100.000 de studenți, mulți dintre aceștia participând la programe Erasmus, stagii de practică sau competiții internaționale.
- Nevoia de conectivitate aeriană rapidă este tot mai mare, determinând cererea pentru mai multe zboruri directe și frecvențe mai ridicate.

B. Expansiunea turismului și evenimentelor internaționale

- Cluj-Napoca găzduiește evenimente internaționale majore (UNTOLD, Electric Castle, TIFF), care atrag sute de mii de turiști anual.
- Conectivitatea aeriană este esențială pentru dezvoltarea turismului și a economiei locale, justificând investiții în modernizarea aeroportului.

C. Creșterea mobilității lucrătorilor migranți și a diasporai

- Multe persoane din județele Cluj, Alba, Bistrița-Năsăud și Maramureș muncesc în Italia, Spania, Germania și Marea Britanie și călătoresc frecvent spre casă.
- Zborurile spre aceste destinații sunt printre cele mai căutate, iar creșterea frecvenței acestora este un factor important pentru viitorul aeroportului.

3. Impactul asupra transformării aeroportului

Tendențele de mobilitate și creșterea cererii pentru zboruri directe pot susține necesitatea transformării Aeroportului Internațional Cluj în societate comercială pe acțiuni.

2.1.5 Transportul aerian

Ponderea activității de transport aerian în regiunea centrală a Transilvaniei, respectiv în aria Mun. Cluj din total PIB regional și local

Conform datelor disponibile, transportul aerian contribuie semnificativ la economia României, cu o valoare totală de aproximativ 6 miliarde de dolari, incluzând atât activitățile directe, cât și cele indirecte și induse.

Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj-Napoca este al doilea cel mai aglomerat din România, după cel din București, procesând 3.266.447 milioane de pasageri și 7.216 mii de tone de marfă în 2024.

Conform datelor disponibile, Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj estimează pentru anul 2025 venituri totale de peste 202 milioane de lei. Având în vedere că Aeroportul Internațional Cluj este al doilea cel mai mare aeroport din țară și un important centru economic regional, contribuția sa la PIB-ul local este semnificativă.

Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj servește drept hub pentru multiple companii aeriene, oferind zboruri regulate către diverse destinații europene și internaționale. În perioada 2025, pasagerii pot beneficia de conexiuni directe către numeroase orașe, facilitând atât călătoriile de afaceri, cât și pe cele turistice.

Printre companiile aeriene care operează pe acest aeroport se numără:

- Wizz Air: Oferă zboruri către destinații precum Alicante, Barcelona, Bari, Basel, Bologna, Bruxelles Charleroi, Catania, Dortmund, Eindhoven, Frankfurt Hahn, Larnaca, Londra Luton, Madrid, Malaga, Memmingen, Napoli, Palma de Mallorca (din 18 iunie 2025), Paris Beauvais, Roma Ciampino, Valencia, Veneția Treviso, Zaragoza, Leeds, Malmo, Viena, Stuttgart, Lisabona, Lyon, Castellon (nou -11 aprilie 2025), Corfu (16 iunie 2025), Creta Heraklion (17 iunie 2025), Zakynthos (19 iunie 2025) și Abu Dhabi (28 octombrie 2025).
- Ryanair: Asigură zboruri către destinații precum Milano Bergamo, Bruxelles Charleroi, Dublin, Londra Stansted și Paris Beauvais.
- Lufthansa: Operează zboruri către München.
- TAROM și AnimaWings: Furnizează zboruri către București.
- Hisky: București Otopeni și Dublin.
- Pegasus Airlines: Începând cu 20 mai 2025, va opera zboruri directe către Istanbul, cu o frecvență de trei ori pe săptămână (marți, joi și sâmbătă).
- Swiss International Airlines: Operează zboruri spre Zurich.
- Lot Polish Airlines: Operează zboruri spre Varșovia.
- Turkish Airlines: Operează zboruri spre Istanbul
- *Aeroexpress Regional: A operat zboruri spre Budapesta până în primul trimestru al anului 2025.*

Acste conexiuni aeriene contribuie semnificativ la dezvoltarea regională, facilitând mobilitatea și accesul la piețe internaționale pentru locuitorii din Cluj-Napoca și zonele înconjurătoare.

Operatori aerieni

INFORMITATE
ORIGINALUL

- Până la sfârșitul anului 2025, până la 10 companii aeriene au programate zboruri regulate de pe Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj conform reprezentării tabelare de mai jos:

Nr. Crt.	Companie aeriană	Număr rute regulate/sezoniere programate anul 2025*
1	Tarom	1
2	Wizz Air	35
3	Lufthansa	2
4	Lot Polish Airlines	1
5	Turkish Airlines	1
6	Ryanair	5
7	Swiss International Airlines	1
8	HiSky	2
9	Animawings	2
10.	Pegasus Airlines	1
Total rute regulate / sezonier programate – anul 2025		52

- **Notă: conform program operare zboruri actualizate la data de 07.04.2025*

La nivelul anului 2025 au fost programate zboruri charter turistice operate de aproximativ 13 companii aeriene, conform centralizării tabelare, după cum urmează:

Nr. Crt.	Companie aeriană	Destinații charter turistice realizate/programate anul 2025*
1	Sky Express	Creta Heraklion
2	SkyUp Airlines	Hurghada, Sharm el Sheikh
3	Corendon Airlines	Antalya
4	Nesma Airlines	Hurghada
5	Nile Air	Hurghada
6	HiSky	Antalya, Creta Heraklion, Hurghada, Larnaca, Monastir, Palma de Mallorca, Rodos, Zakynthos
7	Aegean Airlines	Creta Chania, Creta Heraklion, Rodos
8	Tarom	Antalya, Sharm el Sheikh
9	Pegasus Airlines	Antalya
10	MGA Airlines	Antalya
11	Fly One	Antalya, Hurghada
12	Animawings	Antalya, Creta Heraklion, Hurghada, Monastir, Sharm el Sheikh, Zakynthos
13	Tailwind	Antalya
Total destinații charter turistice realizate/programate – anul 2025		10 destinații charter turistice unice

- Control de securitate & frontieră: Proceduri conforme normelor internaționale, inclusiv scanare de bagaje cu tehnologie avansată.
 - Recuperare bagaje: Zonă specială pentru bagaje pierdute sau deteriorate.
 - Parcare auto: Locuri de parcare pe termen scurt și lung, inclusiv zone VIP.
 - Finalizarea proiectului de Extindere a Terminalului de Plecări pe latura de Nord - Aeroportul Internațional Cluj beneficiază de cele mai mari spații din zonele Schengen și Non-Schengen, clasându-se astfel pe primul loc în topul aeroporturilor regionale din România, cu o suprafață de aproximativ 12.000 mp. Au fost create de asemenea 3 noi fluxuri de securitate dotate cu echipamente pentru controlul de securitate de ultimă generație, 7 porți de îmbarcare Schengen, 4 porți de îmbarcare Non-Schengen, 2 business lounge-uri, 2 spații de fumători și peste 2.700 mp de spații comerciale în zonele Schengen și Non-Schengen
 - Implementarea conceptului de amenajare a zonelor de așteptare a pasagerilor, prin intermediul unui mobilier modular de tip Green Furniture Concept
 - creșterea posibilităților de informare în terminalele sale, implementând două sisteme inteligente de tip InfoKiosk. Acestea oferă informații în timp real privind zborurile, facilitățile disponibile, precum și recomandări utile pentru o deplasare mai eficientă în aeroport
 - continuarea monitorizării gradului de satisfacție al pasagerilor cu privire serviciile oferite, prin implementarea proiectului Airport Service Quality (ASQ); chestionarele sunt o componentă esențială în procesul de îmbunătățire continuă a serviciilor;
 - amenajare parcare auto (aproximativ 1.000 locuri Parcare Est și Vest);
- B. Servicii comerciale și facilități**
- Magazine Duty-Free & Retail: Magazine cu produse locale și internaționale - peste 2.700 mp de spații comerciale în zonele Schengen și Non-Schengen;
 - Astfel, pe parcursul anului 2024 au fost organizate și promovate 21 de licitații publice pentru închirierea de spații comerciale cu obiecte de activitate diverse precum:
 - Alimentație publică – fast food, patiserie, simigerie, restaurant, vending, automate cafea;
 - Retail;
 - Duty paid;
 - Rent a car;
 - Spații de fumători;
 - Fotolii de masaj;
 - Servicii bancare & schimb valutar: ATM-uri și birouri de schimb valutar.
 - Închirieri auto: Birouri ale principalelor companii de rent-a-car.
 - Lounge VIP: Zonă premium pentru pasagerii business.
 - Amenajere spații pentru fumători situate în Terminal Plecări Schengen și Non -Schengen Etaj.
- 2. Servicii pentru companiile aeriene**
- Handling la sol: Încărcare/descărcare bagaje, alimentare cu combustibil, tractare aeronave.
 - Sloturi de zbor & coordonare operațională: Planificarea și optimizarea mișcărilor aeronavelor.
 - Asistență tehnică & mentenanță aeronave: Echipamente și personal calificat pentru întreținerea aeronavelor.
 - Alimentare cu combustibil: Servicii oferite de parteneri autorizați.
 - Conformare sistem de balizaj și de iluminare cu specificațiile de certificare din Regulamentul UR nr.139/07.06.2024
- 3. Servicii pentru cargo și logistică**
- Transport de marfă aeriană: Facilități pentru import/export de marfă

- Depozitare & manipulare mărfuri: Zone special amenajate pentru stocarea temporară a mărfurilor.
 - Servicii vamale: Puncte de control pentru formalități vamale.
- 4. Servicii de securitate & siguranță**
- Securitate aeroportuară: Monitorizare video, control acces, pază armată.
 - Asistență medicală de urgență: Personal calificat și echipamente pentru urgențe medicale.
 - Servicii pentru situații de urgență: Echipă specializată în intervenții rapide.

Asadar Aeroportul Internațional Cluj oferă servicii complexe și diversificate, atât pentru pasageri, cât și pentru companii aeriene și operatori de marfă. Modernizarea continuă a infrastructurii și digitalizarea proceselor vor putea contribui la creșterea eficienței și a calității serviciilor.

2.1.7. Rute operate

Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj oferă zboruri directe către numeroase destinații interne și internaționale. Rețeaua de rute este deservită de mai multe companii aeriene, după cum urmează:

Destinații interne:

- București: Zboruri operate de TAROM, HiSky și Animawings.

Destinații internaționale:

- **Austria:**
 - Viena: Operată de Wizz Air.
- **Belgia:**
 - Bruxelles Charleroi: Operată de Wizz Air și Ryanair
- **Cipru:**
 - Larnaca: Operată de Wizz Air
- **Elveția:**
 - Zürich: Operată de Swiss International Air Lines
 - Basel Mulhouse Freiburg: Operată de Wizz Air
- **Franța:**
 - Paris Beauvais: Operată de Wizz Air și Ryanair
 - Lyon: Operată de Wizz Air.
- **Germania:**
 - Frankfurt-Hahn: Operată de Wizz Air
 - Munchen: Operată de Lufthansa.
 - Stuttgart: Operată de Wizz Air.
 - Dortmund: Operată de Wizz Air.
 - Nürnberg: Operată de Wizz Air.
 - Memmingen: Operată de Wizz Air.
- **Grecia:**
 - Heraklion: Zboruri charter sezoniere operate de Animawings și zboruri regulate sezoniere operate de Wizz Air.
 - Zakynthos: Operată de Wizz Air și Animawings.
 - Corfu: Operată de Wizz Air.
- **Irlanda:**
 - Dublin: Operată de HiSky și Ryanair
- **Italia:**
 - Roma Ciampino/Roma Fiumicino: Operată de Wizz Air
 - Milano Bergamo: Operată de Wizz Air și Ryanair.

- **Bologna:** Operată de Wizz Air.
 - **Veneția Treviso:** Operată de Wizz Air.
 - **Bari:** Operată de Wizz Air.
 - **Catania:** Operată de Wizz Air.
 - **Napoli:** Operată de Wizz Air.
- **Marea Britanie:**
 - **Londra Luton:** Operată de Wizz Air.
 - **Londra Stansted:** Operată de Ryanair.
 - **Leeds Bradford:** Operată de Wizz Air.
- **Olanda:**
 - **Eindhoven:** Operată de Wizz Air.
- **Polonia:**
 - **Varșovia:** Operată de LOT Polish Airlines.
- **Portugalia:**
 - **Lisabona:** Operată de Wizz Air.
- **Spania:**
 - **Barcelona:** Operată de Wizz Air
 - **Madrid:** Operată de Wizz Air.
 - **Valencia:** Operată de Wizz Air.
 - **Alicante:** Operată de Wizz Air.
 - **Málaga:** Operată de Wizz Air.
 - **Palma de Mallorca:** Operată de Wizz Air.
 - **Zaragoza:** Operată de Wizz Air.
 - **Castellon:** din 11 aprilie 2025.
- **Suedia:**
 - **Malmö:** Operată de Wizz Air.
- **Turcia:**
 - **Istanbul:** Operată de Turkish Airlines
 - **Istanbul Sabiha Gokcen:** Operată de Pegasus Airlines.

2.1.8. Dotarea tehnică actuală, capacitate, vechime

Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj dispune de o infrastructură modernă și de echipamente de ultimă generație, menite să asigure siguranța și eficiența operațiunilor aeriene. Iată principalele dotări tehnice:

Infrastructură și capacitate

- **Platformă de staționare aeronave:** În 2023, a fost inaugurată o nouă platformă cu 4 locuri de staționare, având o suprafață de 32.251 mp. Aceasta este dotată cu sisteme de balizaj și iluminat de ultimă generație, facilitând suplimentarea frecvențelor de zbor și introducerea de noi destinații
- **Pistă de decolare-aterizare:** Aeroportul dispune de o pistă modernizată, conform standardelor internaționale.

Echipamente de securitate și siguranță

- **Sistem de televiziune cu circuit închis (TVCI):** Implementat în 2023, acest sistem integrează 360 de camere video de ultimă generație, bazate pe inteligență artificială, capabile de detectare facială și identificare a persoanelor chiar și în condiții de deghizare.

- **Echipamente de scanare bagaje:** Aeroportul este primul din țară care dispune de echipamente de Standard 3 de tip CTX și Standard C3, conform cerințelor Uniunii Europene. Acestea permit scanarea bagajelor fără a fi necesară îndepărtarea lichidelor sau electronicelor, eficientizând procesul de control de securitate.
- **Gard perimetral inteligent:** Dotat cu echipamente de supraveghere performante, acest gard asigură detectarea rapidă a pătrunderilor neautorizate în zona securizată a aeroportului.

Echipamente pentru întreținerea infrastructurii

- **Echipamente pentru îndepărtarea urmelor de cauciuc:** Achiziționate în cadrul proiectelor finanțate din fonduri europene, aceste echipamente mențin suprafețele de mișcare în condiții optime.
- **Echipamente pentru întreținerea suprafețelor înierbate:** Utilizate pentru menținerea zonei de operațiuni acriene, asigurând siguranța și eficiența operațiunilor.

Capacitate operațională

- **Trafic de pasageri:** În 2023, aeroportul a înregistrat un record de 3.240.750 de pasageri, consolidându-și poziția de principal aeroport regional al țării.
- **Mișcări aeronave:** În 2022, s-au înregistrat 23.800 de mișcări de aeronave, cu 36% mai mult față de 2021 și cu 5% mai puțin decât în 2019.

Aceste dotări și echipamente reflectă angajamentul Aeroportului Internațional Cluj de a oferi servicii de înaltă calitate, asigurând în același timp siguranța și confortul pasagerilor.

2.1.9 Evoluția financiară

În cele ce urmează prezentăm informațiile financiare comparabile cu aeroporturile de interior.

CUI: 2882425 - AEROPORTUL INTERNAȚIONAL AVRAM IANCU CLUJ RA

2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	719728479
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	140792771
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	2000602
Creante	119967159
Casa si conturi la banci	18825010
CHELTUIELI IN AVANS	35063
DATORII	190370780
VENITURI IN AVANS	590537686
PROVIZIOANE	3341430
CAPITALURI - TOTAL, din care:	76306417
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	2730088
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	129767922

VENITURI TOTALE	155032368
CHELTUIELI TOTALE	148239173
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	6793195
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	5490769
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	342
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	451589950
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	113176288
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	2699032
Creante	84912393
Casa si conturi la banci	25564863
CHELTUIELI IN AVANS	47673
DATORII	65850720
VENITURI IN AVANS	421935534
PROVIZIOANE	3726126
CAPITALURI - TOTAL, din care:	73301531
Capital subscris varsat	
Patrimoniul regiei	2730088
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	104694648
VENITURI TOTALE	132152613
CHELTUIELI TOTALE	123997204
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	8155409
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	4973988
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	

IN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

Numar mediu de salariați	317
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	428877123
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	77557337
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	2007756
Creante	55290488
Casa si conturi la banci	20259093
CHELTUIELI IN AVANS	17321
DATORII	55971988
VENITURI IN AVANS	377334766
PROVIZIOANE	3813935
CAPITALURI - TOTAL, din care:	69331092
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	2730088
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	69114408
VENITURI TOTALE	91425559
CHELTUIELI TOTALE	86092968
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	5332591
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	3249932
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariați	240
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

CUI: 9671409 AEROPORTUL IASI RA

2023

ENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	493066602
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	119791077

Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	873652
Creante	84134182
Casa si conturi la banci	34783243
CHELTUIELI IN AVANS	168800
DATORII	140797732
VENITURI IN AVANS	442985050
PROVIZIOANE	858349
CAPITALURI - TOTAL, din care:	28385348
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	1857457
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	47604650
VENITURI TOTALE	59954875
CHELTUIELI TOTALE	45597882
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	14356993
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	12120743
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariat	129
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	72398308
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	68510218
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	772823
Creante	25155274
Casa si conturi la banci	42582121
CHELTUIELI IN AVANS	311
DATORII	2951126
VENITURI IN AVANS	111530123
PROVIZIOANE	9483010
CAPITALURI - TOTAL, din care:	16944578
Capital subscris varsat	-

IN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

Patrimoniul regiei	1857457
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	31799195
VENITURI TOTALE	42035572
CHELTUIELI TOTALE	37794371
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	4241201
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	3420577
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariat	122
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	73554780
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	73669527
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	617916
Creante	28262419
Casa si conturi la banci	44789192
CHELTUIELI IN AVANS	3521
DATORII	6416014
VENITURI IN AVANS	119366930
PROVIZIOANE	8480570
CAPITALURI - TOTAL, din care:	12964314
Capital subscris varsat	
Patrimoniul regiei	1857457
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	18175641
VENITURI TOTALE	33713465
CHELTUIELI TOTALE	32909976
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	803489
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	105730
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	

IN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

Numar mediu de salariați	122
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

CUI: 11178217 - SOCIETATEA NAȚIONALĂ "AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA-TRAIAN VUIA-" SA

2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	484756055
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	14715698
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	567464
Creante	12859408
Casa si conturi la banci	1288826
CHELTUIELI IN AVANS	321766
DATORII	81201005
VENITURI IN AVANS	354600939
PROVIZIOANE	4747040
CAPITALURI - TOTAL, din care:	59244535
Capital subscris varsat	1600800
Patrimoniul regiei	
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	54760993
VENITURI TOTALE	64172644
CHELTUIELI TOTALE	64069233
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	103411
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	103411
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariați	252
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	

ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	135497922
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	10631348
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	955238
Creante	8763229
Casa si conturi la banci	912881
CHELTUIELI IN AVANS	198266
DATORII	24694447
VENITURI IN AVANS	75358658
PROVIZIOANE	4735550
CAPITALURI - TOTAL, din care:	41538881
Capital subscris varsat	1600800
Patrimoniul regiei	-
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	51711645
VENITURI TOTALE	57887416
CHELTUIELI TOTALE	57704045
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	183371
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	136065
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	228
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	130886318
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	10478398
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	499592
Creante	8304823
Casa si conturi la banci	1673983
CHELTUIELI IN AVANS	94553
DATORII	25216378
VENITURI IN AVANS	68362987
PROVIZIOANE	5050290

CAPITALURI - TOTAL, din care:	42829614
Capital subscris varsat	1600800
Patrimoniul regiei	
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	37627643
VENITURI TOTALE	40358948
CHELTUIELI TOTALE	40436967
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	0
-Pierdere	78019
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	959001
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	216
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

CUI : 41940179 - AEROPORTUL INTERNATIONAL BRASOV-GHIMBAV R.A.

2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	256114
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	3128954
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	217402
Creante	1966176
Casa si conturi la banci	945376
CHELTUIELI IN AVANS	
DATORII	4957254
VENITURI IN AVANS	
PROVIZIOANE	
CAPITALURI - TOTAL, din care:	-1572186
Capital subscris varsat	
Patrimoniul regiei	
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	2157450
VENITURI TOTALE	13668206
CHELTUIELI TOTALE	15240392
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	0
-Pierdere	1572186

Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	1572186
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	35
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	lei
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	-
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	862977
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	-
Creante	14124
Casa si conturi la banci	848853
CHELTUIELI IN AVANS	-
DATORII	62422
VENITURI IN AVANS	800555
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	0
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	-
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	-
VENITURI TOTALE	188025
CHELTUIELI TOTALE	188025
Profitul sau pierderea brut(a)	-
-Profit	0
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	-
-Profit	0
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	1
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021 - NU ESTE CAZUL

CUI : 2577146 - AEROPORTUL INTERNAȚIONAL SIBIU RA

2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	355982237
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	17585074
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	381420
Creante	1234464
Casa si conturi la banci	15969190
CHELTUIELI IN AVANS	107681
DATORII	51796013
VENITURI IN AVANS	314661624
PROVIZIOANE	323889
CAPITALURI - TOTAL, din care:	6893466
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	692557
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	20063045
VENITURI TOTALE	24942484
CHELTUIELI TOTALE	24560278
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	382206
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	206432
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariatii	92
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	33398116
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	8637239
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	590697
Creante	3244711
Casa si conturi la banci	4801831
CHELTUIELI IN AVANS	110886

44

DATORII	3226109
VENITURI IN AVANS	31880206
PROVIZIOANE	301105
CAPITALURI - TOTAL, din care:	6738821
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	692557
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	17522028
VENITURI TOTALE	22224937
CHELTUIELI TOTALE	22109732
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	115205
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	94158
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariatii	91
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	25969402
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	13587779
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	386413
Creante	4795793
Casa si conturi la banci	8405573
CHELTUIELI IN AVANS	66466
DATORII	8061397
VENITURI IN AVANS	24290986
PROVIZIOANE	324882
CAPITALURI - TOTAL, din care:	6946382
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	692557
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	14233522
VENITURI TOTALE	18397664
CHELTUIELI TOTALE	18293523
Profitul sau pierderea brut(a)	

-Profit	104141
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	104141
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariat	83
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

CUI: 4276000 - REGIA AUTONOMĂ "AEROPORTUL TRANSILVANIA-TÂRGU MUREȘ"

2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	91224808
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	3510698
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	1148822
Creante	1949028
Casa si conturi la banci	412848
CHELTUIELI IN AVANS	-
DATORII	14379717
VENITURI IN AVANS	78411286
PROVIZIOANE	594879
CAPITALURI - TOTAL, din care:	1349624
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	411398
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	12276247
VENITURI TOTALE	15572103
CHELTUIELI TOTALE	14740657
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	831446
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	710742
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariat	90
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	26964228
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	3223087
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	638596
Creante	2136533
Casa si conturi la banci	447958
CHELTUIELI IN AVANS	-
DATORII	2730377
VENITURI IN AVANS	26261665
PROVIZIOANE	570137
CAPITALURI - TOTAL, din care:	625136
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	411398
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	11091412
VENITURI TOTALE	13341618
CHELTUIELI TOTALE	12887835
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	453783
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	380671
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	89
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	19353009
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	2944464
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	574516
Creante	2080840
Casa si conturi la banci	289108
CHELTUIELI IN AVANS	-

DATORII	2057801
VENITURI IN AVANS	19081938
PROVIZIOANE	570137
CAPITALURI - TOTAL, din care:	587597
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	411398
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	8945018
VENITURI TOTALE	11502292
CHELTUIELI TOTALE	11502292
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	0
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	85
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

CUI: 73452 - REGIA AUTONOMA AEROPORTUL ORADEA

2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	355775484
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	56185107
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	736762
Creante	52064788
Casa si conturi la banci	3383557
CHELTUIELI IN AVANS	57155
DATORII	31029475
VENITURI IN AVANS	377552857
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	3435414
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	168475
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	11992775
VENITURI TOTALE	14694280

CHELTUIELI TOTALE	14688898
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	5382
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariați	65
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	20736545
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	341088475
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	727863
Creante	331782851
Casa si conturi la banci	8577761
CHELTUIELI IN AVANS	18454
DATORII	16202990
VENITURI IN AVANS	342205070
PROVIZIOANE	0
CAPITALURI - TOTAL, din care:	3435414
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	168475
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	11305353
VENITURI TOTALE	12238457
CHELTUIELI TOTALE	12237078
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	1379
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariați	52

Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene
--	--

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	12563911
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	3302426
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	281352
Creante	1109401
Casa si conturi la banci	1911673
CHELTUIELI IN AVANS	15267
DATORII	6171062
VENITURI IN AVANS	6241192
PROVIZIOANE	33936
CAPITALURI - TOTAL, din care:	3435414
Capital subscris varsat	0
Patrimoniul regiei	168475
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	10107422
VENITURI TOTALE	10953011
CHELTUIELI TOTALE	10951018
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	1993
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	59
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

CUI : 5752187 - AEROPORTUL ARAD SA

2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	

IN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	42187202
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	11434760
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	197518
Creante	5851441
Casa si conturi la banci	5385801
CHELTUIELI IN AVANS	87549
DATORII	3863354
VENITURI IN AVANS	29171529
PROVIZIOANE	99967
CAPITALURI - TOTAL, din care:	20574661
Capital subscris varsat	15100000
Patrimoniul regiei	0
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	9152027
VENITURI TOTALE	10208235
CHELTUIELI TOTALE	9786706
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	421529
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	421529
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariatii	56
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	23223073
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	20655014
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	321756
Creante	17045638
Casa si conturi la banci	3287620
CHELTUIELI IN AVANS	155893
DATORII	1092263
VENITURI IN AVANS	22729478
PROVIZIOANE	52735

CAPITALURI - TOTAL, din care:	20159504
Capital subscris varsat	15107820
Patrimoniul regiei	0
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	8389591
VENITURI TOTALE	8754559
CHELTUIELI TOTALE	8430746
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	323813
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	323813
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariat	55
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	22443146
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	3175363
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	320005
Creante	692253
Casa si conturi la banci	2163105
CHELTUIELI IN AVANS	209765
DATORII	709329
VENITURI IN AVANS	5186335
PROVIZIOANE	91208
CAPITALURI - TOTAL, din care:	19841402
Capital subscris varsat	15107820
Patrimoniul regiei	
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	7625090
VENITURI TOTALE	7963965
CHELTUIELI TOTALE	7631314
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	332651
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	

-Profit	332651
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariați	56
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

**CUI: 10300854 - REGIA AUTONOMĂ AEROPORTUL INTERNAȚIONAL CRAIOVA
2023**

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	445656775
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	73653455
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	1731310
Creante	69230493
Casa si conturi la banci	2691652
CHELTUIELI IN AVANS	909809
DATORII	85522638
VENITURI IN AVANS	405620893
PROVIZIOANE	19316
CAPITALURI - TOTAL, din care:	29057192
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	108620
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	15171603
VENITURI TOTALE	34997523
CHELTUIELI TOTALE	34775644
Profitul sau pierderea brut(a)	-
-Profit	221879
-Pierdere	-
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	-
-Profit	174362
-Pierdere	-
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariați	122

IN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene
--	--

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	135661979
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	26231610
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	1690724
Creante	22628431
Casa si conturi la banci	1912455
CHELTUIELI IN AVANS	1418409
DATORII	40933826
VENITURI IN AVANS	114576615
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	7801557
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	108620
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	10447178
VENITURI TOTALE	25679501
CHELTUIELI TOTALE	26116663
Profitul sau pierderea brut(a)	-
-Profit	-
-Pierdere	437162
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	-
-Profit	-
-Pierdere	437162
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariatii	104
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	89940242
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	9845856

Stocuri (materii prime, materiale, producție în curs de execuție, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	909578
Creante	4544070
Casa și conturi la bănci	4392208
CHELTUIELI ÎN AVANS	89835
DATORII	2964416
VENITURI ÎN AVANS	89022183
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	7889334
Capital subscris versat	-
Patrimoniul regiei	108620
Indicatori din CONTUL DE PROFIT ȘI PIERDERE	
Cifra de afaceri netă	5572429
VENITURI TOTALE	20238112
CHELTUIELI TOTALE	20889025
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	-
-Pierdere	650913
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	-
-Pierdere	650913
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Număr mediu de salariați	89
Tipul de activitate, conform clasificării CAEN	Activități de servicii anexe transporturilor aeriene

CUI: 11212645 - SOCIETATEA NAȚIONALĂ "AEROPORTUL INTERNAȚIONAL MIHAIL KOGĂLNICEANU-CONSTANȚA" SA

2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	340890940
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	101712453
Stocuri (materii prime, materiale, producție în curs de execuție, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	791166
Creante	98236514
Casa și conturi la bănci	2684773
CHELTUIELI ÎN AVANS	123657
DATORII	32895895
VENITURI ÎN AVANS	381518267

PROVIZIOANE	13565320
CAPITALURI - TOTAL, din care:	14747568
Capital subscris varsat	1157950
Patrimoniul regiei	-
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	37406929
VENITURI TOTALE	95169337
CHELTUIELI TOTALE	111496601
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	0
-Pierdere	16327264
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	16327264
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariat	251
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	101602943
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	106793604
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	1163816
Creante	101854122
Casa si conturi la banci	3775666
CHELTUIELI IN AVANS	97306
DATORII	3920241
VENITURI IN AVANS	173371552
PROVIZIOANE	127228
CAPITALURI - TOTAL, din care:	31074832
Capital subscris varsat	1157950
Patrimoniul regiei	-
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	37268368
VENITURI TOTALE	53622517
CHELTUIELI TOTALE	54674626
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	0
-Pierdere	1052109

Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	1052109
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	255
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	56720433
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	21061994
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	707151
Creante	13741709
Casa si conturi la banci	6613134
CHELTUIELI IN AVANS	77701
DATORII	3602579
VENITURI IN AVANS	49241252
PROVIZIOANE	523090
CAPITALURI - TOTAL, din care:	24493207
Capital subscris varsat	1157950
Patrimoniul regiei	-
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	32831293
VENITURI TOTALE	40111016
CHELTUIELI TOTALE	41041223
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	0
-Pierdere	930207
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	930207
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	251
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

CUI: 713454 - AEROPORTUL ȘTEFAN CEL MARE SUCEAVA RA

2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	248059070
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	8726948
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	521127
Creante	6854158
Casa si conturi la banci	1351663
CHELTUIELI IN AVANS	-
DATORII	7146721
VENITURI IN AVANS	185472276
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	64167021
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	1291235
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	21269281
VENITURI TOTALE	23941998
CHELTUIELI TOTALE	20666204
Profitul sau pierderea brut(a)	-
-Profit	3275794
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	-
-Profit	2751667
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariatii	74
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	154602319
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	6062499
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	156860
Creante	3894690
Casa si conturi la banci	2010949
CHELTUIELI IN AVANS	4580

DATORII	6798436
VENITURI IN AVANS	139096657
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	14774305
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	1291235
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	15981626
VENITURI TOTALE	18099575
CHELTUIELI TOTALE	16450863
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	1648712
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	1384918
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariat	69
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	162258348
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	6540194
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	356183
Creante	2243287
Casa si conturi la banci	3940724
CHELTUIELI IN AVANS	-
DATORII	11019488
VENITURI IN AVANS	144389667
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	13389387
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	1291235
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	11069756
VENITURI TOTALE	12862274
CHELTUIELI TOTALE	12862274

Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	0
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariat	63
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

CUI - 642787 - AEROPORTUL SATU MARE RA

2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	283972883
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	32278805
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	376175
Creante	29612951
Casa si conturi la banci	2289679
CHELTUIELI IN AVANS	0
DATORII	30162297
VENITURI IN AVANS	280356675
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	5732716
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	812915
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	9093065
VENITURI TOTALE	12437364
CHELTUIELI TOTALE	12392193
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	45171
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariat	55

IN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene
--	--

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	26859379
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	7518194
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	365261
Creante	3346325
Casa si conturi la banci	3806608
CHELTUIELI IN AVANS	22650
DATORII	3759645
VENITURI IN AVANS	24907862
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	5732716
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	812915
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	8327940
VENITURI TOTALE	12306911
CHELTUIELI TOTALE	12260973
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	45938
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariatii	58
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	28448374
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	10766154

IN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	271964
Creante	6474607
Casa si conturi la banci	4019583
CHELTUIELI IN AVANS	88016
DATORII	7169489
VENITURI IN AVANS	26400339
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	5732716
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	812915
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	7568264
VENITURI TOTALE	12189533
CHELTUIELI TOTALE	12143640
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	45893
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	0
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariatii	54
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

CUI: 2944544 - AEROPORTUL INTERNATIONAL MARAMUREȘ RA

2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	325547167
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	201828879
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	412682
Creante	199632114
Casa si conturi la banci	1784083
CHELTUIELI IN AVANS	-
DATORII	82318455
VENITURI IN AVANS	444064194
PROVIZIOANE	-

CAPITALURI - TOTAL, din care:	993397
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	527084
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	14006549
VENITURI TOTALE	19299228
CHELTUIELI TOTALE	19058268
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	240960
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	201010
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariatii	66
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	120647689
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	3988486
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	267157
Creante	1584342
Casa si conturi la banci	2136987
CHELTUIELI IN AVANS	-
DATORII	1522233
VENITURI IN AVANS	122236301
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	877641
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	527084
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	11401851
VENITURI TOTALE	15176484
CHELTUIELI TOTALE	14958308
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	218176
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	

-Profit	181416
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariați	60
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	116618545
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	10717739
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	41122
Creante	1507799
Casa si conturi la banci	9168818
CHELTUIELI IN AVANS	-
DATORII	690226
VENITURI IN AVANS	125837755
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	808303
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	527084
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	9919686
VENITURI TOTALE	12725188
CHELTUIELI TOTALE	12645065
Profitul sau pierderea brut(a)	-
-Profit	80123
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	-
-Profit	64765
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariați	62
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

CUI: 4278841 - AEROPORTUL INTERNAȚIONAL "GEORGE ENESCU" BACĂU RA

2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	90205855
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	14806409
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	561693
Creante	9382858
Casa si conturi la banci	4861858
CHELTUIELI IN AVANS	200333
DATORII	
VENITURI IN AVANS	2098285
PROVIZIOANE	92340227
CAPITALURI - TOTAL, din care:	49621
Capital subscris varsat	10724464
Patrimoniul regiei	542508
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	10381806
VENITURI TOTALE	24486583
CHELTUIELI TOTALE	24439412
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	47171
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	47171
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariatii	110
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	233825157
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	12390948
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	392391

Creante	6944056
Casa si conturi la banci	5054501
CHELTUIELI IN AVANS	197696
DATORII	2537358
VENITURI IN AVANS	233199150
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	10677293
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	542508
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	17389482
VENITURI TOTALE	25909353
CHELTUIELI TOTALE	25901295
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	8058
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	6760
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	112
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	239871025
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	13751469
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	392535
Creante	7096795
Casa si conturi la banci	6262139
CHELTUIELI IN AVANS	50046
DATORII	24278000
VENITURI IN AVANS	218868937
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	10525603
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	542508
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	

Cifra de afaceri neta	13511179
VENITURI TOTALE	23227963
CHELTUIELI TOTALE	23222453
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	5510
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	5510
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariați	117
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

CUI : 2647128 - REGIA AUTONOMĂ AEROPORTUL "DELTA DUNĂRII" TULCEA RA 2023

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	242488548
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	27413193
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	462154
Creante	19642196
Casa si conturi la banci	7308843
CHELTUIELI IN AVANS	-
DATORII	
VENITURI IN AVANS	455408
PROVIZIOANE	268425360
CAPITALURI - TOTAL, din care:	126774
Capital subscris varsat	894199
Patrimoniul regiei	-
	366025
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	221372
VENITURI TOTALE	8844026
CHELTUIELI TOTALE	8627154
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	216872
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	172424
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariați	47

Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene
--	--

2022

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	105556245
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	160063111
Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	522604
Creante	158293305
Casa si conturi la banci	1247202
CHELTUIELI IN AVANS	2019
DATORII	10754262
VENITURI IN AVANS	254491007
PROVIZIOANE	-
CAPITALURI - TOTAL, din care:	376106
Capital subscris varsat	-
Patrimoniul regiei	366025
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	4110796
VENITURI TOTALE	7317621
CHELTUIELI TOTALE	6675724
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	641897
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	592338
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariati	46
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

2021

DENUMIRE INDICATORI	
Indicatori din BILANT	
ACTIVE IMOBILIZATE - TOTAL	69034998
ACTIVE CIRCULANTE - TOTAL, din care	19341041

Stocuri (materii prime, materiale, productie in curs de executie, semifabricate, produse finite, marfuri etc.)	289269
Creante	18427045
Casa si conturi la banci	624727
CHELTUIELI IN AVANS	5599
DATORII	3293150
VENITURI IN AVANS	84837721
PROVIZIOANE	467000
CAPITALURI - TOTAL, din care:	-216233
Capital subscris varsat	0
Patrimoniul regiei	366025
Indicatori din CONTUL DE PROFIT SI PIERDERE	
Cifra de afaceri neta	3735845
VENITURI TOTALE	6059957
CHELTUIELI TOTALE	5908848
Profitul sau pierderea brut(a)	
-Profit	151109
-Pierdere	0
Profitul sau pierderea net(a) a exercitiului financiar	
-Profit	151109
-Pierdere	0
Indicatori din DATE INFORMATIVE	
Numar mediu de salariatii	44
Tipul de activitate, conform clasificarii CAEN	Activitati de servicii anexe transporturilor aeriene

Evoluția financiară

Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj-Napoca este unul dintre cele mai importante aeroporturi regionale din România, ocupând locul al doilea în țară după Aeroportul Internațional Henri Coandă București în ceea ce privește traficul de pasageri. Înființat în 1932, aeroportul a cunoscut o dezvoltare semnificativă de-a lungul decadelor. În 1996, a înregistrat aproximativ 32.000 de pasageri anual, iar în 2023, traficul a crescut de 100 de ori, atingând pragul de 3 milioane de pasageri la data de 24 noiembrie 2023.

Analiza veniturilor

Conform datelor financiare disponibile, cifra de afaceri a aeroportului a evoluat astfel:

- 2021: 69.114.408 lei
- 2022: 104.694.648 lei
- 2023: 129.767.922 lei
- 2024: 145.224.301 lei

Această creștere constantă reflectă o recuperare și o expansiune semnificativă post-pandemie.

IN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

Analiza costurilor și profitabilității

Profitul net al aeroportului a fost:

- 2021: 3.249.932 lei
- 2022: 4.973.988 lei
- 2023: 5.490.769 lei
- 2024: 7.404.068 lei

O situație sintetică a ratei de rentabilitate este prezentată în tabelul următor:

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITĂȚII
CUI: 2882425 - AEROPORTUL INTERNATIONAL AVRAM IANCU CLUJ RA			
2024	7.404.068	145.224.301	5,10%
2023	5.490.769	129.767.922	4,23%
2022	4.973.988	104.694.648	4,75%
2021	3.249.932	69.114.408	4,70%

Comparatia cu alte Aeroporturi

Comparând cu Aeroportul Iași și Aeroportul Sibiu, Cluj-Napoca are un avantaj clar în trafic, venituri și infrastructură, fiind al doilea cel mai mare aeroport din România după București.

Factorul de comparație cel mai expresiv este legat de rata de rentabilitate.

În tabelul de comparație de mai jos nu s-au inclus cele 2 aeroporturi din București.

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITĂȚII NETE
CUI: 9671409 AEROPORTUL IASI RA			
2023	12.120.743	47.604.650	25,46%
2022	34.250.577	31.799.195	107,71% (sunt evidențiate și ale venituri care nu se iau în calcul la cifra de afaceri, motiv pentru care profitul net este mai mare decât cifra de afaceri.)
2021	105.730	18.175.641	0,58%

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITĂȚII
CUI: 11178217 - SOCIETATEA NAȚIONALĂ "AEROPORTUL INTERNATIONAL TIMISOARA-TRAIAN VUJIA-" SA			

2023	103.411	54.760.993	0,19%
2022	136.065	51.711.645	0,26%
2021	-959.001	37.627.643	-2,55%

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITATII
CUI : 41940179 - AEROPORTUL INTERNATIONAL BRASOV-GHIMBAV R.A.			
2023	-1.572.186	2.157.450	-72,87%
2022	0	0	
2021	0	0	

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITATII
CUI : 2577146 - AEROPORTUL INTERNATIONAL SIBIU RA			
2023	206.432	200.633.045	0,10%
2022	94.158	17.522.028	0,54%
2021	104.141	14.233.522	0,73%

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITATII
CUI: 4276000 - REGIA AUTONOMĂ "AEROPORTUL TRANSILVANIA-TÂRGU MUREȘ"			
2023	710.742	12.276.247	5,79%
2022	380.671	11.091.412	3,43%
2021	0	8.945.018	0,00%

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITATII
CUI: 73452 - REGIA AUTONOMA AEROPORTUL ORADEA			
2023	5.382	11.992.775	0,04%
2022	1.379	11.305.353	0,01%
2021	1.993	10.907.422	0,02%

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITATI
CUI : 5752187 - AEROPORTUL ARAD SA			
2023	421.529	9.152.027	4,61%
2022	323.813	838.591	38,61%
2021	332.651	7.625.090	4,36%

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITATI
CUI: 10300854 - REGIA AUTONOMĂ AEROPORTUL INTERNAȚIONAL CRAIOVA			
2023	174.362	15.171.603	1,15%
2022	-437.162	10.447.178	-4,18%
2021	-650.913	5.572.429	-11,68%

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITATI
CUI: 11212645 - SOCIETATEA NAȚIONALĂ "AEROPORTUL INTERNAȚIONAL MIHAIL KOGĂLNICEANU-CONSTANȚA" SA			
2023	-16.327.264	37.406.929	-43,65%
2022	-1.052.109	37.268.368	-2,82%
2021	-930.207	32.831.293	-2,83%

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITATI
CUI: 713454 - AEROPORTUL ȘTEFAN CEL MARE SUCEAVA RA			
2023	2.751.667	21.269.281	12,94%
2022	1.384.918	15.981.626	8,67%
2021	0	11.069.756	0,00%

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITATI
CUI - 642787 - AEROPORTUL SATU MARE RA			

2023	45.171	9.093.065	0,50%
2022	45.938	832.794	5,52%
2021	45.893	7.568.264	0,61%

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITATI
CUI: 2944544 - AEROPORTUL INTERNATIONAL MARAMUREȘ RA			
2023	201.010	14.006.549	1,44%
2022	181.416	11.401.851	1,59%
2021	64.765	9.919.686	0,65%

AN	PROFIT NET	CIFRA DE AFACERI	RATA RENTABILITATI
CUI: 4278841 - AEROPORTUL INTERNATIONAL "GEORGE ENESCU" BACĂU RA			
2023	47.171	10.381.806	0,45%
2022	6.760	17.389.482	0,04%
2021	5.510	13.511.179	0,04%

Multe dintre aeroporturile din România încasează subvenții de exploatare aferente cifrei de afaceri pentru acoperirea costurilor, sume care pot denatura semnificativ rata rentabilității.

Asa cum rezulta din tabelul comparativ de mai sus, Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj-Napoca are cea mai stabila si constanta rata de rentabilitate dintre aeroporturile interne, regionale. Indicatori financiari suplimentari: se vor detalia in capitolul destinat proiecțiilor financiare.

Factori de risc și oportunități

Pandemia COVID-19 a avut un impact semnificativ asupra industriei aviatice globale. Cu toate acestea, măsurile implementate de aeroport pentru diminuarea efectelor negative au contribuit la o redresare rapidă. Oportunitățile viitoare includ extinderea rutelor, modernizarea infrastructurii și creșterea capacității de transport cargo.

Proiecte Majore:

- Construirea unei noi piste de aterizare/decolare de 3.500 metri (urmeaza sa fie finalizata dpddv juridic): Lucrările au început în 2011, cu prima etapă finalizată constând în 2.100 metri ai pistei. Această investiție vizează îmbunătățirea capacității operaționale și a siguranței zborurilor.
- Asigurarea condițiilor de operare CAT III la pista de decolare/aterizare 07-25: Proiectul urmărește creșterea performanței sistemului ILS de la CAT II la CAT III, permițând operațiunile în condiții meteo dificile și reducând întârzierile sau anulările de zboruri.
- Extinderea terminalului și a platformelor de staționare: Aceste proiecte, cu o investiție estimată la 60 de milioane de euro, includ și lucrări de reparație la calea de rulare, având ca scop acomodarea unui număr mai mare de aeronave și pasageri.

- Extinderea facilităților pentru transport cargo
- Modernizarea pistei și a echipamentelor de navigație

Surse de Finanțare:

Detalierea surselor de finanțare se regăsește în Anexa nr. 4 la BVC aprobat pe anul 2025:

	INDICATORI	Data finalizării investiției	An precedent 2024		Valoare		
			Aprobat an 2024	Preliminat 2024	Propunere an curent 2025	An 2026	An 2027
1	2	3	4	5	6	8	9
	SURSE DE FINANȚARE A INVESTIȚIILOR, din care:		179.384,17	174.934,35	85.982,98	139.869,26	178.127,11
1	Surse proprii, din care:		72.231,13	68.215,31	85.548,98	98.445,76	106.289,11
	a) amortizare		22.608,95	22.445,56	38.884,23	45.272,00	46.330,49
	b) profit		2.271,58	2.271,58	3.001,98	4.362,39	6.228,81
	c) tarif de securitate + tarif dezvoltare		47.350,60	43.498,17	43.662,77	48.811,37	53.729,81
2	Alocatii de la buget		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	Credite bancare, din care		84.300,00	84.300,00	0,00	12.308,00	0,00
	a) interne		84.300,00	84.300,00	0,00	12.308,00	0,00
	b) externe		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	Alte surse, din care:		22.853,04	22.419,04	434,00	29.115,50	71.838,00
	Fonduri Europene		22.853,04	22.419,04	434,00	29.115,50	66.100,00
	Surse neutilizate ani precedenti		0,00	0,00	0,00	5.738,00	0,00
	Imprumuturi de la furnizori		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Factori de Risc și Oportunități

Riscuri

- Fluctuații economice și crize globale
- Reglementări stricte din industria aviatică
- Creșterea costurilor operaționale

Oportunități

- Creșterea numărului de rute internaționale
- Dezvoltarea unui terminal cargo modern
- Investiții în tehnologii verzi și sustenabilitate

Inițiative de Sustenabilitate

Aeroportul își propune să devină independent energetic până în 2026 prin implementarea unui parc fotovoltaic cu baterii de stocare. Această inițiativă va reduce semnificativ amprenta de carbon și va contribui la protecția mediului.

Concluzii

Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj-Napoca demonstrează o creștere financiară constantă și o adaptare proactivă la cerințele pieței aviatice. Investițiile în infrastructură și inițiativele de sustenabilitate subliniază angajamentul său inclusiv față de dezvoltarea regională și protecția mediului. Pentru a menține această tendință, este esențial să continue investițiile în infrastructură, să îmbunătățească eficiența operațională și să diversifice sursele de venit.

2.2.0 Constrângeri de ordin comercial, tehnic și financiar

Conform Planului de administrare al regiei 2022 – 2026 vers.07.06.2022, principalele obiective generale identificate în cadrul Planului de administrare sunt:

1. Asigurarea infrastructurii aeroportuare și a serviciilor necesare pentru transportul aerian, care să fie suportul pentru realizarea activităților economice din județul Cluj;
2. Modernizarea și extinderea Aeroportului Internațional *Avram Iancu* Cluj astfel încât să își consolideze poziția actuală ca unul dintre principalele aeroporturi ale țării;
3. Asigurarea unui transport aerian de persoane și marfă performant și accesibil respectând standardele, reglementările aplicabile și cerințele de siguranță și securitate aeronautică;
4. Stabilirea strategiilor și a direcțiilor de acțiune pentru principalele activități privind:
 - dezvoltarea și întărirea rolului coordonator al Aeroportului Internațional *Avram Iancu* Cluj în perimetrul aeroportului în conformitate cu reglementările și standardele naționale și internaționale din aviația civilă
 - recuperarea și creșterea traficului aerian de pasageri și de marfă
 - dezvoltarea sistemelor de siguranță și securitate aeroportuară
 - dezvoltarea și modernizarea infrastructurii aeroportuare
 - dezvoltarea strategiei de realizare a investițiilor prin angajarea de contracte de lucrări cu finanțare prin fonduri europene nerambursabile, credit furnizor, credite bancare, alte modalități și instrumente financiar - bancare și de asigurare specifice
 - dezvoltarea strategiilor și politicilor de marketing în vederea atragerii de noi operatori aeriени pentru a contribui la recuperarea și ulterior creșterea traficului de pasageri
 - îmbunătățirea calității serviciilor aeroportuare furnizate companiilor aeriene
 - creșterea gradului de satisfacție al pasagerilor și al clienților aeroportului
 - dezvoltarea politicilor financiare și de marketing adecvate în vederea creșterii veniturilor proprii, a cifrei de afaceri și pentru reducerea costurilor curente ale unității
 - dezvoltarea politicilor de tarifyare privind aplicarea flexibilă a tarifelor, pentru atragerea de noi companii aeriene în vederea creșterii volumului traficului aerian pe noi destinații și creșterea frecvențelor de zbor
 - atragerea companiilor aeriene pentru operarea unor noi destinații, creșterea frecvențelor de operare prin acodarea de sprijin de marketing în concordanță cu piața națională și europeană de transport aerian

- dezvoltarea politicilor de asigurare a resurselor umane în conformitate cu cerințele de calificare, certificare, licențiere și perfecționare profesională continuă a personalului aeroportuar
- încheierea de parteneriate regionale, județene și locale cu sprijinul Consiliului Județean Cluj
- Dezvoltarea colaborării cu organismele naționale și internaționale din transportul aerian: OACI, IATA, ACI Europe, EASA, ROMATSA, MTI, AACR, Asociația Aeroporturilor din România și alte instituții, organisme și asociații din domeniul de activitate aeroportuar.

Totodata, obiective specifice ale Planului de administrare sunt urmatoarele:

- Recuperarea și creșterea traficului aerian de pasageri;
- Recuperarea și creșterea numărului de mișcări aeronave
- Realizarea productivității muncii;
- Realizarea cifrei de afaceri;
- Perioada de plată a datoriilor exigibile din activitatea de exploatare (față de bugetul de stat, bugetul local, bugetul asigurărilor sociale de stat, furnizori și salariați)
- Lichiditatea generală;
- Realizarea profitului operațional înainte de dobânzi, impozite, deprecieri și amortizare (EBITDA);
- Îmbunătățirea calității serviciilor aeroportuare furnizate companiilor aeriene;
- Creșterea gradului de satisfacție al pasagerilor și al clienților aeroportului;
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii;
- Dezvoltarea și întărirea rolului coordonator al Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj R.A. în perimetrul aeroportului în conformitate cu reglementările și standardele naționale și internaționale din aviația civilă;
- Dezvoltarea colaborării cu organismele naționale și internaționale din transportul aerian: OACI, IATA, ACI Europe, EASA, ROMATSA, MTI, AACR, Asociația Aeroporturilor din România și alte instituții, organisme și asociații din domeniul de activitate aeroportuar.

I. ANALIZA SWOT

PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE
Infrastructură și echipamente noi ✓ Terminale de pasageri modernizate, pistă de decolare-aterizare nouă, căi de rulare noi, platforme de staționare și echipamente de handling noi; ✓ Creșterea eficienței operative a aeroportului prin inaugurarea extinderii Terminalului de Pasageri Plecări (iunie 2024), care optimizează fluxurile pentru destinațiile Schengen și Non-Schengen, permițând o capacitate de procesare de până la 4,5 milioane de pasageri/an; ✓ Echipamente scanare bagaje de mână standard C3 cu sistem integrat automat de management / returnare a tăvilor și Echipamente de detecție explozibil Standard 3 de tip CTX; ✓ Dotare cu echipamente, facilități PSI și urgențe medicale, proiect cofinanțat din	57% din traficul aerian aparține unui singur operator aerian ✓ Operatorul aerian low cost Wizz Air deține o cotă considerabilă de piață din traficul total de pasageri înregistrați pe aeroport (aproximativ 57% la nivelul anului 2024), orice decizie negativă a companiei privind operarea pe Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj putând vulnerabiliza activitatea; ✓ Riscul întreruperii operării anumitor destinații care nu ating performanța dorită de companiile aeriene privind gradul de încărcare (LF), respectiv profitabilitatea; <i>Limitări din punct de vedere al infrastructurii pentru dezvoltare trafic aerian</i>

Fondul European pentru Dezvoltare Regională prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020;

- ✓ Sustenabilitate și independență energetică: ecologică: investiția în parcul fotovoltaic va permite Aeroportului Internațional Cluj să devină autonom din punct de vedere energetic, diminuând dependența de sursele tradiționale. Aceasta va sprijini reducerea emisiilor de carbon și atingerea neutralității climatice până în 2050, întărind imaginea aeroportului ca un lider inovator în sustenabilitate.

Amenajare și modernizare parcuri auto adecvate necesităților curente ale aeroportului

- ✓ identificarea și generarea unor noi surse de venituri non-aeroportuare, pe termen mediu și lung;
- ✓ gestionarea individuală a acestor servicii de parcare auto de către aeroport;
- ✓ oferirea unor facilități și servicii auto, la prețuri competitive, publicului larg, ca urmare a cererii comunității;
- ✓ Consolidarea loialității pasagerilor frecvenți prin introducerea de abonamente atractive, care să stimuleze utilizarea repetată a serviciilor aeroportuare și să întărească fidelitatea față de brand.
- ✓ Suplimentare și modernizare locuri de parcare auto disponibile în perimetrul aeroportuar, în partea de Vest și în partea de Est a Terminalelor Sosiri și Plecări;
- ✓ Accesibilitate pietonală din cele două parcuri la terminale (2-3 minute de mers pe jos);
- ✓ Creșterea satisfacției clienților prin servicii de parcare sigure și accesibile, îmbunătățind astfel experiența utilizatorilor și atrăgând un număr mai mare de pasageri.

Operatorii aerieni și rețeaua de destinații

- ✓ 10 operatori aerieni de zboruri regulate în anul 2024;
- ✓ peste 50 de destinații regulate care deservește 21 țări de destinație din Europa și Orientul Mijlociu, disponibile până la sfârșitul anului 2024;
- ✓ peste 15 destinații charter turistice, operate în S24;

Deschidere internațională

- ✓ Lipsa unui Terminal Cargo care să sprijine dezvoltarea traficului aerian de marfă și poștă. Având în vedere dezvoltarea segmentului cargo, element care cunoaște o creștere inclusiv în această perioadă influențată de pandemia COVID 19, lipsa unui Terminal Cargo care să fie dotat cu facilități de depozitare a mărfii și poștei, face ca acest potențial element generator de venituri să nu fie exploatat la capacitate maximă.

Lipsa infrastructurii intermodale regionale prin comparație cu aeroporturi concurente

- ✓ Accesul rutier facil spre alte aeroporturi concurente favorizează migrarea traficului de pasageri dinspre Aeroportul Cluj, considerând și oferta de zboruri intercontinentale prezentă pe aceste aeroporturi.
- ✓ Lipsa unei legături cu rețeaua feroviară din vecinătatea aeroportului;

CLUJ ROMANIA
ORIGINALUL

- ✓ Evenimente de marketing organizate împreună cu operatori aerieni străini / organizații cu profil aviatic internațional, cu mediul diplomatic și de afaceri internațional prezent la nivel local, pentru o expunere cât mai mare a aeroportului;
- ✓ Promovare evenimente sau realizări de trafic aerian, în cadrul unor platforme media online de aviație, de la nivel internațional;
- ✓ Organizarea conferinței internaționale de aviație, Aviation-Event CLJ, timp de patru ani consecutivi (2022-2024), în colaborare cu o platformă recunoscută pentru organizarea celor mai prestigioase conferințe de aviație din Europa, consolidând reputația Clujului ca o capitală a aviației europene, atrăgând astfel lideri din domeniu și stimulând dezvoltarea sectorului de aviație la nivel local.
- ✓ Participarea recurentă la târguri de dezvoltare a rutelor internaționale, facilitând astfel accesul sporit la piețe internaționale și consolidând poziția strategică a regiunii noastre în industria aviației.
- ✓ Dezvoltarea de schimburi de experiență cu aeroporturi internaționale, pentru îmbunătățirea practicilor operaționale și adoptarea celor mai bune standarde în domeniul aviației civile.

Managementul și personalul aeroportuar

- ✓ Management performant, specializat în domeniul aviației civile, orientat spre performanță, inovație și dezvoltare;
- ✓ Personal aeroportuar calificat, cu cunoștințe și experiență necesară pentru asigurarea activităților aeroportuare;

Certificare europeană EASA

- ✓ Certificare internațională în acord cu normele Agenției Europene de Siguranță a Aviației (en. EASA)
- ✓ Respectarea și îmbunătățirea condițiilor de certificare de la un an la altul, aspecte validate și de auditările AACR și EASA realizate periodic

Premii și distincții internaționale

- ✓ 2 premii internaționale obținute de către Aeroportul Internațional Cluj, Premiul *Best Airport in Europe under 5 million passengers* (cel mai bun aeroport din Europa

IN CALITATE
DE ORIGINALUL

la categoria sub 5 milioane de pasageri anual) acordat de ACI Europe Awards, respectiv distincția ATN Corporate Award cu ocazia Air Transport Awards 2021.

Certificări internaționale: "Airport Council International Health Accreditation" și "Airport Carbon Accreditation Nivel 1 – Cartografiere"

- ✓ reacreditarea Aeroportul Internațional Cluj prin programul *ACI Airport Health Accreditation*, de la nivelul lunii octombrie 2021
- ✓ certificarea *Airport Carbon Accreditation Nivel 1 - Cartografiere*, din partea ACI Europe ca urmare a recunoașterii eforturilor depuse de Aeroportul Internațional Cluj în gestionarea și reducerea emisiilor de carbon și preocuparea permanentă a aeroportului pentru protejarea mediului înconjurător.
- ✓ Implicarea proactivă a aeroportului alături de alte aeroporturi din Europa care au semnat în număr record „Declarația de la Toulouse”, întărind astfel angajamentul industriei aviatice pentru un viitor în care emisiile de carbon vor fi reduse la zero.
- ✓ Obținerea certificării *Airport Carbon Accreditation (ACA) Nivel 2 – reducere CO2 pentru perioada 2023-2024*-acreditare, emisă de Airport Carbon Accreditation sub administrația WSP și ACI EUROPE, care recunoaște eforturile aeroportului dedicate în maparea și reducerea emisiilor de CO₂, ca parte a angajamentului global al industriei aeroportuare în lupta împotriva schimbărilor climatice.
- ✓ Obținerea acreditării *Airport Carbon Accreditation (ACA) Nivel 2 – Reducere CO2 pentru emisiile de carbon, valabilă în perioada 30 noiembrie 2024 – 30 noiembrie 2025*, demonstrează angajamentul regiei față de sustenabilitate și responsabilitatea ecologică, prin implementarea unor măsuri concrete de reducere a emisiilor.

Colaborări cu companiile aeriene și alți parteneri

- ✓ Promovarea comună cu operatorii aerieni /touroperatori, a zborurilor regulate, sezoniere și charter turistice, disponibile de pe aeroport

IN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

✓ Evenimente organizate împreună cu companiile aeriene privind aniversarea unor praguri semnificative de pasageri pe aeroport. Continuare atragerii de fonduri europene pentru investițiile în infrastructură aeroportuară și echipamente ✓ Echipamente de securitate și sistem integrat de detecție și alarmare la incendiu ✓ Suprafețe de mișcare aeroportuare ✓ Terminal Cargo aeroport ✓ Extindere clădiri existente, inclusiv extinderea Terminalului de Sosiri Pasageri ✓ Echipamente PSI ✓ Echipamente de dezăpezire/degivrare a suprafeței de mișcare și determinarea gradului de frânare ✓ Asigurare condiții de operare CAT III ✓ Proiect parc fotovoltaic ✓ Reinnoire parc echipamente handling cu echipamente electrice	
OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
Trend crescător al dezvoltării regiunii de NV a României ✓ P.I.B.-ul/cap de locuitor pentru județul Cluj (cel mai important județ al regiunii de NV) se află într-o continuă creștere, astfel că acesta a crescut de la 39.300 de lei în 2013 la 124.000 de lei în 2023, cu aprox. 216%. Dezvoltarea mediului de afaceri din zonă ✓ Clujul unul dintre cele mai importante centre IT din țară, cu peste 9.500 de companii cu capital străin, cu peste 1.500 de companii IT și peste 20.000 de specialiști IT, 2 clustere reprezentative IT la nivelul municipiului Cluj-Napoca; ✓ Industрии majore definitorii Clujului: finanțe, prelucrarea alimentelor, textile, imobiliare, farmaceutice, automatizări, industrie și meserii, producție, servicii bancare, etc.; ✓ Parcuri industriale și logistice puternic dezvoltate (7 la nivel de județ, 3 în Cluj-Napoca - situate la 20 km de Aeroportul Internațional Cluj) ✓ De asemenea, în județul Cluj se află în dezvoltare aproximativ 30 de proiecte industriale și logistice, plasând județul pe	Creșterea competitivității din partea aeroporturilor ✓ Acțiuni de dezvoltare agresive a aeroporturilor concurente aflate în aria de acoperire atât din punct de vedere a dezvoltării infrastructurii, traficului aerian, cât și a rețelei de destinații și operatori aeriени (ex: Oradea, Brașov, Târgu Mureș, Sibiu, Maramureș și Debrecen); ✓ Concurența cu aeroporturile regionale din aria de competitivitate este generată în principiu de dublarea destinațiilor disponibile de pe Aeroportul Cluj, generând astfel fenomenul denumit passenger leakage (scurgere de pasageri); ✓ Destinațiile regulate sau charter turistice care sunt operate și de pe aeroporturile concurente pot genera o scădere a numărului de pasageri pe Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj; Politicile concurențiale de la nivelul UE ✓ Cadru legal restrictiv de stimulare a atragerii de operatori aeriени prin acordarea de stimulente financiare de operare (ex. ajutor de marketing, reduceri, alte beneficii etc); ✓ Restricții temporare impuse de Comisia Europeană în ceea ce privește controlul de securitate al lichidelor la toate aeroporturile

locul 4 la nivel național în ceea ce privește numărul de investiții.

Mediu academic recunoscut internațional

- ✓ Cluj-Napoca este un centru universitar de interes, cu 10 universități, dintre care 6 universități publice și 4 universități private și aprox. 70.000 studenți înregistrați, în medie, anual.
- ✓ Cluj-Napoca rămâne cel mai bun oraș studentesc din România în 2023-2024, conform clasamentului QS publicat privind cele mai bune orașe academice pentru studenți din România, cu un număr total de 10 universități, care oferă aproximativ 300 de specializări în limbile română, maghiară, germană, engleză și franceză;
- ✓ Universitatea Babeș-Bolyai este cea mai mare universitate din România, având 21 de facultăți și oferind peste 111 specializări pentru mai mult de 50.000 de studenți în toate programele de studii (38% dintre aceștia sunt studenți străini)

Potențialul de trafic aerian existent în județele învecinate

- ✓ Poziția geografică favorabilă a aeroportului clujean, în centrul regiunii de nord-vest a României, ceea ce îl transformă într-un hub aerian regional cu potențial ridicat de atragere a pasagerilor din județele învecinate.
- ✓ Atragerea de pasageri din județele învecinate, unde fie nu există aeroport funcțional, fie oferta de servicii este limitată (de ex. Alba-Iulia, Bistrița, Zalău, Maramureș, etc.);

Aderarea României cu frontierele aeriene la spațiul Schengen, începând cu data de 31 martie 2024

- ✓ Fluidizarea controlului la frontierele aeriene - eliminarea controalelor sistematice pentru zborurile către/dinspre țările Schengen reduce timpii de așteptare pentru pasageri și îmbunătățește experiența de călătorie.
- ✓ Stimularea traficului aerian și a turismului - Accesul mai facil în/din spațiul Schengen conduce la creșterea numărului de turiști și

membre UE, prin limitarea temporară a capacității maxime permisă a recipientelor individuale la 100 ml, începând cu data de 1 septembrie 2024.

Dependența de alte instituții pentru realizarea investițiilor în infrastructură

- ✓ Neasumarea de către ROMATSA a proiectului de construire a unui nou turn de control la Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj, necesar prin corelare cu proiectul de extindere a pistei Aeroportului;

Amenințări teroriste și cerințe sporite în domeniul securității aeroportuare

- ✓ Contextele geopolitice conflictuale creează amenințări teroriste capabile să distorsioneze dezvoltarea de trafic aerian
- ✓ Persistența amenințării teroriste generează noi restricții de călătorie, noi reguli de securitate și implicit costuri ridicate care se regăsesc în prețul biletelor de călătorie, cu impact direct asupra numărului de pasageri;

Impactul BREXIT post pandemie

- ✓ Limitarea creșterii cererii pentru zborurile spre/dinspre Marea Britanie – BREXIT-ul a adus noi bariere administrative, fiscale și de călătorie

Volatilitatea companiilor aeriene

- ✓ Model de afaceri vulnerabil la crize externe – pandemia, războiul din Ucraina / Tel-Aviv sau instabilitatea economică afectează direct capacitatea de operare.
- ✓ Planificare imprevizibilă a rutelor – companiile pot anula sau muta rute frecvent, afectând predictibilitatea pentru pasageri și aeroporturi.
- ✓ Falimente sau retrageri bruște de pe piețe – istoricul arată o rată mare de intrare/ieșire a companiilor aeriene, care destabilizează planificarea aeroportuară.
- ✓ Lipsa siguranței prezenței pe aeroport a unor operatori aeriene, ne determină să avem o atitudine proactivă care să ne permită să asigurăm continuitatea activității aeroportuare, indiferent dacă un operator aerian se retrage sau nu de pe aeroport.

călători de afaceri, cu impact direct asupra economiei și industriei ospitalității. ✓ Consolidarea integrării europene a României - aderarea României, începând cu 31 martie 2024, la spațiul Schengen pe cale aeriană, este un pas strategic spre integrarea deplină în UE, consolidând încrederea în România ca partener european.	✓ Pentru a contracara efectele negative ale unor posibile încetări de operare ale unor companii aeriene prezente pe aeroport, permanent au loc discuții și negocieri cu noi operatori interesați de zboruri spre / dinspre Cluj-Napoca. <i>Planul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din UE cu cel puțin 55% până în 2030, comparativ cu nivelurile din 1990, ca etapă preliminară către atingerea obiectivului de neutralitate climatică până în 2050</i> ✓ revizuirea și extinderea sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii; adaptarea Regulamentului privind partajarea eforturilor și a cadrului privind emisiile aferente exploatării terenurilor; consolidarea eficienței energetice și a politicilor în materie de energie din surse regenerabile și consolidarea standardelor privind emisiile de CO2 pentru vehiculele rutiere, constituie costuri considerabile care se adaugă efectelor pandemiei COVID-19 <i>Context geopolitic dinamic, turbulent și imprevizibil</i> ✓ confruntarea riscurilor, amenințărilor și vulnerabilităților privind securitatea națională ca efect a conflictelor dintre Rusia și Ucraina / Războiul Israel - Hamas. ✓ poziția geografică a României prin învecinarea în nord, cu Ucraina.
---	---

2.3 Analiza principalelor probleme și nevoi identificate

Dezvoltarea serviciului de transport aerian la Cluj-Napoca este o necesitate strategică pentru regiunea Transilvaniei, având în vedere creșterea traficului de pasageri, importanța economică a județului Cluj și nevoia de conectivitate internațională. Aceasta reprezintă atât o oportunitate de dezvoltare, cât și o cerință pentru susținerea creșterii economice și a mobilității populației.

1. Creșterea cererii de transport aerian

Aeroportul Internațional "Avram Iancu" Cluj-Napoca este al doilea cel mai aglomerat din România, după Otopeni, și a înregistrat un număr record de pasageri în ultimii ani. Se estimează că acest trend ascendent va continua, iar infrastructura trebuie să țină pasul cu această creștere.

- În 2023, aeroportul a depășit pragul de 3 milioane de pasageri, iar estimările pentru 2035 prevăd o dublare a acestui număr.
- Creșterea numărului de companii aeriene și de rute noi indică un potențial ridicat de expansiune.

2. Dezvoltarea economică a regiunii

- Cluj-Napoca este un hub economic și IT important, cu numeroase investiții internaționale.

- Atragerea investitorilor și dezvoltarea turismului necesită o conectivitate aeriană mai bună, atât pentru călătoriile de afaceri, cât și pentru turiști.
 - Evenimentele internaționale (precum UNTOLD, TIFF) cresc cererea pentru transport aerian.
- 3. Conectivitate regională și internațională**
- Aeroportul Cluj joacă un rol crucial în conectarea Transilvaniei cu principalele orașe europene.
 - Lipsa infrastructurii rutiere și feroviare rapide face ca transportul aerian să fie cea mai eficientă opțiune pentru multe destinații.
 - Creșterea numărului de zboruri lung-curier este o oportunitate pentru aeroport să devină un hub regional.
- 4. Necesitatea îmbunătățirii infrastructurii aeroportuare**
- Pentru a susține creșterea, aeroportul trebuie să își extindă capacitatea:
- Extinderea terminalelor și a platformelor de parcare a aeronavelor.
 - Extinderea pistei
 - Implementarea unor soluții inteligente pentru gestionarea fluxului de pasageri și a bagajelor.
- 5. Finanțare și sustenabilitate**
- Aeroportul poate beneficia de fonduri europene pentru dezvoltare.
 - Necesitatea unor investiții în soluții ecologice și în reducerea impactului asupra mediului.

Concluzie

Dezvoltarea serviciului de transport aerian la Cluj-Napoca este oportună și necesară pentru a susține creșterea economică a regiunii, a îmbunătăți conectivitatea internațională și a răspunde cererii în creștere a pasagerilor. Extinderea infrastructurii și modernizarea serviciilor sunt esențiale pentru ca Aeroportul Cluj să devină un hub aerian important în Europa Centrală și de Est.

2.4 Descrierea operațiunilor propuse

2.4.1 Obiectivele operațiunilor propuse

Operațiunile propuse și obiectivele transformării Regiei Aeroportului Internațional Cluj în societate comercială pe acțiuni se caracterizează prin complexitate juridică și operațională. Transformarea Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj din regie autonomă în societate comercială pe acțiuni reprezintă un proces complex, care implică mai multe operațiuni juridice, administrative și economice. Această schimbare nu poate garanta îmbunătățirea performanței economice, atragerea investițiilor și creșterea competitivității pe piața aviatică regională.

1. Operațiunile propuse

A. Reorganizarea juridică și administrativă

- Conversia regiei autonome în societate comercială pe acțiuni conform legislației în vigoare (Legea nr.15/1990 privind reorganizarea unităților economice de stat ca regii autonome și societăți comerciale, Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, Codului Administrativ - OUG 57/2019, Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia și altele).
- Stabilirea formei de proprietate: Societatea nouă ar putea avea acționari publici (Consiliul Județean Cluj) și/sau investitori privați.
- Revizuirea contractelor și reglementărilor interne pentru alinierea la statutul de societate comercială.
- Aprobarea operațiunii de transformare de către autoritățile competente (Consiliul Județean, Consiliul Concurenței).

B. Capitalizarea și atragerea de investiții

- Evaluarea activelor existente și transferul acestora către noua entitate juridică.

- Identificarea surselor de finanțare pentru modernizare (fonduri europene, împrumuturi, parteneriate public-private).
- Emiterea de acțiuni pentru atragerea de capital privat, dacă se optează pentru un model mixt de finanțare.

2.4.2 Identificarea aspectelor legale cu impact asupra operațiunilor propuse

Procesul de conversie a unei regii autonome în societate comercială este reglementat de mai multe legi și reglementări naționale și europene. Aceste aspecte juridice pot influența durata și complexitatea procesului de transformare, iar conformitatea cu normele legale este esențială pentru succesul acestei schimbări.

2.4.2.1. Cadrul legal aplicabil

I. Legislația națională relevantă

1. Legea nr. 15/1990 din 7 august 1990 privind reorganizarea unităților economice de stat ca regii autonome și societăți comerciale:

A. Transformarea unităților economice de stat

Unitățile economice de stat sunt reorganizate în două forme:

- Regii autonome, pentru sectoare de interes național sau strategic.
- Societăți comerciale, care funcționează pe principiile economiei de piață.

B. Regii autonome

- Se înființează în domenii de interes public major (transporturi, energie, telecomunicații etc.).
- Rămân în proprietatea statului și sunt gestionate de ministere sau autorități publice.

C. Societăți comerciale

- Funcționează ca societăți pe acțiuni (SA) sau societăți cu răspundere limitată (SRL).
- Pot avea capital de stat, mixt sau privat.
- Se supun regulilor economiei de piață, având ca scop eficiența economică.

D. Transferul activelor și patrimoniului

Baza materială a fost repartizată între noile entități, în funcție de specificul activității lor.

E. Regimul juridic și administrativ

Reglementează organizarea, conducerea și funcționarea noilor structuri.

G. Stabilirea consiliilor de administrație și a mecanismelor de control.

2. ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 30 din 16 iunie 1997 privind reorganizarea regiilor autonome:

A. Reorganizarea regiilor autonome

Regiile autonome existente sunt analizate și pot fi:

- Dizolvate, dacă nu mai sunt viabile economic.
- Transformate în societăți comerciale, dacă activitatea permite trecerea la un regim de piață.
- Mentținute ca regii autonome, doar în cazurile de interes strategic sau național.

B. Criterii pentru menținerea unei regii autonome

Regia poate continua să funcționeze doar dacă:

IN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

- Are un rol esențial în economie (ex: infrastructură, apărare, energie).
 - Administrează bunuri publice inalienabile.
 - Este necesară pentru asigurarea unor servicii publice esențiale.
- C. Transformarea în societăți comerciale
- Regiile care nu îndeplinesc criteriile de menținere ca regii autonome sunt transformate în societăți pe acțiuni (SA) sau SRL.
 - Aceste societăți pot fi privatizate ulterior.
- D. Transferul patrimoniului
- Activele regiilor transformate sunt preluate de noua societate comercială.
 - Datoriile și obligațiile sunt evaluate și gestionate conform legislației comerciale.
- E. Administrarea și conducerea
- Regiile care rămân în funcțiune sunt reorganizate pentru a crește eficiența și rentabilitatea.
 - Se introduce un management corporativ mai strict.
3. Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale
- A. Reglementează constituirea și funcționarea societăților comerciale.
 - B. Stabilește cerințele pentru înființarea unei societăți pe acțiuni.
4. Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia
- A. Aeroporturile de interes regional sunt considerate bunuri publice ale județului.
 - B. Transferul activelor către o societate comercială trebuie să respecte regimul juridic al proprietății publice.
5. Codul aerian al României (Legea nr. 21/2020)
- A. Reglementează activitățile aeroportuare, licențele și certificările necesare.
6. Legea nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice
- A. Se aplică în cazul în care noua societate are acționari majoritari din sectorul public.
 - B. Impune reguli privind administrarea și transparența decizională.
7. Legea concurenței nr. 21/1996
- A. Consiliul Concurenței trebuie să aprobe orice schimbare care poate influența piața serviciilor aeroportuare.

II. Reglementări europene relevante

1. Regulamentul (UE) nr. 139/2014 privind certificarea aeroporturilor
 - o Orice modificare în structura aeroportului trebuie să fie conformă cu cerințele EASA (Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației).
2. Regulamentele privind ajutorul de stat pentru aeroporturi
 - o Orice subvenție sau sprijin public pentru noua societate trebuie să fie notificat Comisiei Europene.
3. Directiva 2009/12/CE privind tariful aeroportuare
 - o Impune transparență și non-discriminare în perceperea tarifulor aeroportuare.

2.4.2.2. Aspectele legale cu impact asupra procesului de transformare sunt următoarele:

A. Regimul juridic al activelor

- Infrastructura aeroportului este proprietate publică și nu poate fi privatizată, dar poate fi concesionată sau transferată către o societate comercială cu respectarea legislației privind domeniul public.
- Se impune o evaluare a activelor și stabilirea unui mecanism legal de transfer către noua entitate.

B. Obligațiile contractuale existente

- Regia Aeroportului are contracte în vigoare cu companii aeriene, furnizori și instituții publice. Aceste contracte trebuie transferate noii societăți comerciale.

C. Procesul de obținere a licențelor și autorizațiilor

- O nouă entitate juridică trebuie să obțină re-certificarea aeroportului de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română.
- Este necesară reînnoirea autorizațiilor de securitate și de mediu.

D. Posibile constrângeri impuse de reglementările privind ajutorul de stat

- Dacă noua societate primește finanțare din fonduri publice, aceasta trebuie să fie conformă cu regulile UE privind ajutorul de stat.

E. Implicațiile fiscale și contabile

- Procesul de transformare implică reevaluarea activelor și a datoriilor, cu impact asupra contabilității și impozitării noii societăți.

F. Situația contractelor de finanțare nerambursabile

- Regia are un număr de 15 contracte de finanțare nerambursabile care includ clauze restrictive cu privire la cesiune/transmiterea/transformarea drepturilor și obligațiilor, după cum urmează:

- 1) Contract nr. 57/20.12.2019 încheiat cu MTIC SMYS 120703 - Echipamente standard 3 de tip CTX în valoare de 23.288.634,43 lei
- 2) Contract nr. 59/20.01.2020 încheiat cu MTIC SMYS 120737 - Echipamente scanare standard C3 în valoare de 29.641.623,44 lei
- 3) Contract nr. 59/22.03.2021 încheiat cu MTIC SMYS 120744 - Dotare cu echipamente și facilități PSI și urgente medicale 7.741.579,50 lei
- 4) Contract nr. 56/20.12.2019 încheiat cu MTIC SMYS 125198 - Cale de rulare paralela cu pista 73.000.651,05 lei
- 5) Contract nr. 187/02.11.2022 încheiat cu MTIC SMYS 135234 - CRESTEREA SIGURANTEI SI SECURITATII PASAGERILOR 35.992.492,22 lei
- 6) Contract nr. 213/02.03.2023 încheiat cu MTIC SMYS 141838 - Clădire remiză PSI, dotată și utilată 17.282.733,93 lei
- 7) Contract nr. 148/30.06.2022 încheiat cu MTIC SMYS 152326 - Platforma de staționare aeronave 31.283.287,86 lei
- 8) Contract nr. 153/11.08.2022 încheiat cu MTIC SMYS 153291 - Sistem integrat de detecție și alarmare la incendiu 779.486,44 lei
- 9) Contract nr. 176/16.09.2022 încheiat cu MTIC SMYS 155107 - Echipamente aeroportuare pentru deszăpezirea 8.217.020,70 lei
- 10) Contract nr. 188/02.11.2022 încheiat cu MTIC SMYS 155156 - Echipamente și sisteme de control securitate pentru pasageri, bagaje și marfă 7.663.645,61 lei
- 11) Contract nr. 219/06.04.2023 încheiat cu MTIC SMYS 155602 - Extindere Pasageri Plecări pe Latura de Nord 365.708.900,08 lei
- 12) Contract nr. 238/09.06.2023 încheiat cu MTIC SMYS 157922 - Conformare sistem de balizaj și de iluminare 18.296.445,59 lei
- 13) Contract nr. 233/24.05.2023 încheiat cu MTIC SMYS 157992 - SISTEM DETECȚIE FOD PENTRU PISTA DE DECOLARE ATERIZARE 22.332.916,78 lei
- 14) Contract nr. 237/09.05.2023 încheiat cu MTIC SMYS 158005 - Autospeciala electrică de degivrare antigivrare aeronave 13.721.145 lei
- 15) Contract nr. 232/24.05.2023 încheiat cu MTIC SMYS 158457 - Asigurare condiții de operare CAT III la pista de decolare aterizare 07-25 - 8.500.354,66 lei

Constatare:

- conform art. 9 alin. 2 din aceste contracte se mentioneaza ca " *Prezentul contract, precum si toate drepturile si obligatiile decurgand din implementarea acestuia nu pot face obiectul cesiunii totale sau partiale, novatiei, subrogatiei sau oricarui alt mecanism de transmitiune si/sau transformare a obligatiilor si drepturilor*";
- in cazul transformarii regiei in societate comerciala sunt incidente restrictiile de mai sus, intrucat are loc o transmitere a drepturilor si obligatiilor de la regie la societatea comerciala;
- aceste restrictii sunt valabile atat in perioada de implementare cat si in cea de monitorizare ;
- consecinta nerespectarii acestor prevederi o constituie rezilierea celor 15 contracte conform art. 15 alin.2 lit.c, din aceste contracte, respectiv restituirea sumelor nerambursate, insotite de accesorii (dobanzi si majorari de intarziere);

Transformarea Aeroportului International Cluj in societate comerciala necesita o abordare atenta si conforma cu legislatia nationala si europeana. Aspectele juridice cheie includ transferul activelor, obtinerea licentelor, respectarea normelor concurențiale si evitarea problemelor legate de ajutorul de stat.

Aspecte punctuale cu privire la patrimoniul public:

La data intocmirii Studiului de impact se constata ca nu este finalizata procedura privind inregistrarea dreptului de proprietate asupra unor bunuri imobile (in speta pista de decolare-aterizare), bunuri care nu sunt inscrise in inventarul bunurilor aflate in domeniul public al statului (in speta CJ Cluj), dar care vor trebui sa fie transfereate de catre Aeroportul International Cluj catre CJ Cluj, urmare a transformarii in societate comerciala, ca urmare a considerentelor si a hotararii instantei, astfel cum au fost retinute prin SENTINTA CIVILA nr. 2946/2022 a TRIBUNALULUI CLUJ, respectiv prin achitarea de catre CJ Cluj a sumei de 55.185.576,55 lei reprezentand finantare proprie regie, a sumei de 13.128.562,37 lei reprezentand TVA aferenta acestor surse proprii si respectiv a sumei de 30.062.459,56 lei reprezentand TVA aferent contributiei Județului Cluj (contributia CJ Cluj fiind de 127.510.248,18 lei).

Astfel, conform SENTINTEI CIVILA nr.2946/2022 –pronuntata in Sedința publica din data de 09 Decembrie 2022 de catre TRIBUNALUL CLUJ - SECȚIA MIXTĂ DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV SI FISCAL, DE CONFLICTE DE MUNCĂ SI ASIGURĂRI SOCIALE, in Dosar nr.2155/117/2022, sentinta mentinuta in totalitate de catre Curtea de Apel Cluj prin Hotararea nr. 1156/2023 19.10.2023, se arata urmatoarele:

- momentul de la care bunul apartine domeniului public este momentul aprobării înscrierii în inventar, pana atunci aceste bunuri fiind în patrimoniul Aeroportului. respectiv în contabilitatea Aeroportului ca și investiții;
- moment la care se modifica regimul juridic al bunului, în sensul că bunul trece din patrimoniul regiei în domeniul public al Județului, impune, potrivit art. 296 alin. 5 Cod administrativ, obtinerea acordului prealabil al Consiliului de Administrație al Aeroportului International Avram Iancu Cluj RA.;
- la ora actuala bunurile sunt investiții evidențiate în contabilitatea Aeroportului, deci fac parte din patrimoniul său, conform si Deciziei nr 1213/06.03.2019 a ICCJ.

- trecerea în domeniul public al unui bun din patrimoniul regiei autonome se face numai cu acordul consiliului de administrație al regiei respective și cu achitarea contravalorii bunului, în conformitate cu art. 296 alin. 5 din Codul Administrativ;

Aratam ca în cazul trecerii în domeniul public al unui bun din patrimoniul regiei autonome, aceasta trecere va trebui să se realizeze respectând cerințele de principiu ale alin. 4 de la art. 296 Cod administrativ, adică pe baza stabilirii și achitării contravalorii acestuia, determinată prin raport de evaluare întocmit de evaluatori autorizați, respectiv după o justă și prealabilă despăgubire (conform alin. 4 de la art. 296 Cod administrativ).

Fata de cele de mai sus, aratam ca activul în cauză este înregistrat în contabilitatea Aeroportului cu titlu de Pista decolare – aterizare 3.500 m, la valoarea de inventar de 181.341.242,45 lei în contul 231.22 Investiții în curs, fiind înregistrate ajustări de depreciere în suma de 22.671.110,12 lei.

Precizăm că în momentul trecerii în domeniul public al acestor active, aceasta trecere va trebui să fie însoțită de stabilirea unei valori juste de piață, iar operațiunea să se desfășoare în condiții de colectare de TVA la valoarea de piață, cu compensarea contribuției CJ Cluj de 127.510.248,18 lei, dar totodată și cu plata de către CJ Cluj a următoarelor sume, stabilite pe baza informațiilor contabile din acest moment (la 31.12.2024):

- o 55.185.576,55 lei reprezentând finanțare proprie regie,
- o 13.128.562,37 lei reprezentând TVA aferentă acestor surse proprii - finanțare proprie regie, și
- o 30.062.459,56 lei reprezentând TVA aferent contribuției Județului Cluj (contribuția CJ Cluj fiind de 127.510.248,18 lei).
- o În situația în care CJ Cluj, respectiv regia vor conveni ca transferul să se producă numai pentru partea de finanțare a CJ Cluj, regia rămânând în regim de coproprietate asupra activului în limita sumei de 55.185.576,55 lei, care reprezintă finanțarea proprie a regiei, atunci CJ Cluj va achita numai suma de 30.062.459,56 lei reprezentând TVA aferent contribuției Județului Cluj (contribuția CJ Cluj fiind de 127.510.248,18 lei).
- o Obs.:
 - o sumele de mai sus vor trebui să se ajusteze cu diferențele eventuale stabilite pentru valoarea justă la momentul trecerii (stabilită prin raport de evaluare);
 - o ajustările de depreciere în suma de 22.671.110,12 lei, înregistrate la 31.12.2024 vor trebui să fie virate la venituri - tot în funcție de valoarea justă care se va stabili pentru trecerea în patrimoniul public al CJ Cluj);

2.4.3 Identificarea consecințelor juridice, financiare și fiscale posibile ale aspectelor legale cu impact asupra operațiunilor propuse

Transformarea Regiei Aeroportului Internațional Cluj într-o societate comercială pe acțiuni are multiple implicații legale, financiare și fiscale. Aceste consecințe trebuie gestionate corespunzător pentru a asigura succesul transformării și pentru a minimiza riscurile. Iată principalele consecințe în fiecare dintre aceste domenii:

PENTRU AEROPORTUL INTERNAȚIONAL CLUJ

1. Consecințele juridice

A. Reorganizarea juridică a patrimoniului

- **Transferul activelor și datoriilor:** Regia Aeroportului va trebui să transfere toate activele sale (terenuri, clădiri, echipamente) și datoriile către noua societate comercială, prin preluare. Acest proces poate implica contracte de vânzare-cumpărare, cesiuni de drepturi și transferul obligațiilor contractuale.
- **Regim juridic al bunurilor publice:** Aeroportul, detinând bunuri publice, procesul de transfer al activelor publice către o societate comercială trebuie să respecte reglementările privind proprietatea publică (Legea nr. 213/1998), iar eventualele concesiuni sau privatizări trebuie să fie conforme cu legislația în vigoare.
- **Conformitatea cu reglementările europene:** Transferul activităților și statutului va trebui să respecte regulamentele Uniunii Europene privind transportul aerian, concurența și ajutoarele de stat (de exemplu, Regulamentele 139/2014 și Directiva 2009/12/CE). Orice ajutor financiar sau subvenție acordată trebuie notificat autorităților europene.

B. Înființarea și administrarea societății comerciale

- **Modificarea structurii de guvernanta:** Regia autonomă, condusă de un Consiliu de administrație și de un director general, va fi înlocuită cu o societate comercială pe acțiuni cu un consiliu de administrație și un director executiv (conform sistemului unitar din Legea nr.31/1990 privind societățile comerciale), sau cu un Consiliu de supraveghere și directori executivi (conform sistemului dual din Legea nr.31/1990 privind societățile comerciale), în ambele versiuni fiind necesară constituirea cel puțin a comitetului de remunerare și a celui de audit (conform prevederilor Legii nr.162 din 6 iulie 2017 privind auditul statutar al situațiilor financiare anuale și al situațiilor financiare anuale consolidate și de modificare a unor acte normative). Aceste schimbări pot afecta relațiile interne și modul de luare a deciziilor.
- **Probleme de conformitate în guvernanta corporativă:** Societatea va trebui să implementeze un sistem de guvernanta corporativă care să asigure transparența și controlul intern. Aceasta va include rapoarte specifice bursei de valori.

2. Consecințele financiare

A. Efecte asupra capitalului și surselor de finanțare

- **Evaluarea activelor și pasivelor:** Este necesară o evaluare financiară detaliată a activelor și pasivelor pentru a stabili valoarea de piață a regiei. Aceasta va influența structura capitalului noii societăți comerciale și va determina modalitatea în care se va atrage finanțare.
- **Atragerea de investiții:** Societatea comercială ar putea să își schimbe modul de finanțare, având acces la capital privat sau la investiții externe. De asemenea, va putea să emită acțiuni pentru atragerea de capital de pe piețele financiare.
- **Relațiile financiare cu statul:** În calitate de regie autonomă, Aeroportul poate beneficia de un tratament financiar favorabil (subvenții, fonduri de la stat/bugetul local, etc.). După transformarea în societate comercială, va trebui să își ajusteze sursele de venit exclusiv în raport cu cele comerciale, fără subvenții de explorație.

B. Costurile de transformare

- **Costuri juridice și administrative:** Procesul de transformare a regiei în societate comercială implică cheltuieli semnificative cu consultanța juridică și financiară, costuri legate de evaluarea patrimoniului și modificarea documentelor interne. Se estimează că aceste costuri pot varia între 50.000-100.000 euro, fără TVA;
- **Posibile costuri de restructurare:** Dacă regia are angajați care sunt afectați de schimbarea statutului juridic, aceasta poate implica costuri de restructurare și plăți compensatorii pentru personalul disponibilizat.

3. Consecințele fiscale

A. Regimul fiscal al societății comerciale

- **Alte taxe :** Aeroportul va plăti taxe și impozite pe proprietate, în funcție de tipul activităților desfășurate, fara sa mai beneficieze de scutire la impozitul pe teren si cladiri, impozite suplimentare estimate la valoarea de 7.994.623,22 lei/an, din care:
 - Impozit/taxa pe cladiri: 3.805.071,96 lei
 - Impozit teren : 2.826.735,00 lei
 - Impozit constructii datorat 2025: 1.362.816,26

Total impozit cladiri, constructii si terenuri: 7.994.623,22 lei

B. Beneficii fiscale și ajutoare de stat

- **Posibile subvenții și ajutoare de stat:** În cazul în care Aeroportul rămâne în proprietate publică, regimul fiscal poate include ajutoare de stat pentru susținerea infrastructurii de transport. Totuși, acestea trebuie evaluate și aprobate conform reglementărilor UE. (Aeroporturile cu peste 3 milioane de pasageri nu mai primesc ajutoare de stat)
- **Exonerări fiscale:** Societatea comercială poate beneficia de **deducerea cheltuielilor** (de exemplu, cheltuieli cu investițiile în infrastructură și tehnologie), iar veniturile obținute din activitățile aeronautice ar putea beneficia de anumite **facilități fiscale legate de scutirea de impozit pe profit aferent profitului reinvestit** (art.22 Cod fiscal), **deducerea suplimentară a unor cheltuieli de cercetare – dezvoltare** (art.20 Cod fiscal), **diminuarea impozitului pe profit aferent creșterii capitalizării societății** (conform OUG nr. 153/2020) și altele, după caz.

C. Risc de impozitare suplimentară

- Dacă regia a avut beneficii fiscale pe termen lung (ex: scutiri de impozite și taxe.), transformarea într-o societate comercială ar putea duce la **creșterea obligațiilor fiscale** ca urmare a retratării acestora.

Transformarea Aeroportului Internațional Cluj într-o societate comercială pe acțiuni va implica **consecințe semnificative** în domeniile juridic, financiar și fiscal. Aceste consecințe pot include:

- **Efecte juridice** legate de restructurarea activităților și transferul activelor și datoriilor.
- **Consecințe financiare** privind evaluarea patrimoniului și atragerea de noi surse de finanțare.
- **Impact fiscal** în ceea ce privește impozitarea dar și costurile de restructurare.

Este esențial ca procesul de transformare să fie gestionat cu atenție, conform reglementărilor naționale și europene, pentru a asigura o tranziție lină și a evita riscurile financiare și juridice.

PENTRU CJ CLUJ

Descriem în continuare principalele efectele fiscale legate de profit asupra Consiliului Județean Cluj ca urmare a transformării Regiei Aeroportului Internațional Cluj în societate comercială. Transformarea Regiei Aeroportului Internațional Cluj în societate comercială va avea **implicații fiscale semnificative** asupra Consiliului Județean Cluj, care este principalul acționar public al regiei. Aceste efecte fiscale vor fi determinate de schimbările în statutul fiscal al aeroportului și de regimul de impozitare aplicabil unei societăți comerciale.

1. Modificarea regimului fiscal al Aeroportului (de la regia autonomă la societate comercială)

A. Impozit pe profit

- **Regia autonomă** (înainte de transformare) putea beneficia de un **regim fiscal special**, adesea mai favorabil, fiind subordonată autorităților publice locale, ceea ce presupunea și **scutirea de taxe și impozite pentru anumite active** (terenuri, cladiri).

B. Dividendul și impozitarea acestuia

IN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

- **Consiliul Județean Cluj**, ca acționar majoritar (dacă Aeroportul rămâne în proprietate publică), va primi **dividende** din profitul net al societății comerciale. Dividendele sunt supuse unui **impozit pe dividende de 10%** conform legislației fiscale actuale.
- Astfel, în cazul în care Aeroportul generează profit și distribuie dividende, Consiliul Județean Cluj va încasa acele sume, însă acestea vor fi **impozitate la sursă** cu un procent de 10%.

2. Efecte asupra bugetului Consiliului Județean Cluj

A. Venituri din dividende

- După transformarea Aeroportului într-o societate comercială, veniturile Consiliului Județean Cluj vor fi influențate în mare măsură de **dividendele încasate** de la Aeroport. Aceasta va constitui o **sursă de venituri** importante pentru autoritățile locale, care pot fi utilizate pentru **finanțarea proiectelor publice** sau a altor activități de dezvoltare regională. Se estimează însă ca dividendele estimate să fie mai mici, cel puțin pe termen mediu, ca efect al majorării tarifelor practicabile de Aeroport, ca efect al operațiunilor și costurilor de transformare, inclusive în ceea ce privește nivelul redeventei care va fi aplicat de către CJ Cluj, redeventa care va fi la nivelul min. al amortizării bunurilor proprietate publică, determinate pe baza HG 3129/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe. Precizăm că în prezent aceste costuri nu afectează situația financiară a Aeroportului, nefiind percepute, iar nivelul estimat al acestora, se ridică la peste 6.060 mii lei/an.
- Cu toate acestea, **dependența de dividendele Aeroportului** va face ca veniturile Consiliului Județean să fie mai volatile, în funcție de performanțele economice ale Aeroportului (în perioada de creștere economică, veniturile vor fi mai mari, în perioadele de recesiune, veniturile vor scădea).

B. Posibile scăderi ale veniturilor fiscale și nefiscale

- În perioada de tranziție și de adaptare la noul regim fiscal, Aeroportul ar putea înregistra **costuri suplimentare** (taxe de autorizare, taxe de reglementare, impozite pe infrastructură), ceea ce ar putea duce la scăderea profitabilității, iar, implicit, la o **scădere a dividendelor distribuite** către Consiliul Județean.
- În urma transformării, nu va mai opera varsarea a 50% din cuantumul chiriilor realizate de către regie, către CJC, ceea ce estimativ înseamnă o pierdere de venit estimat pentru CJC de 8.381. mii lei/an, la nivel de an 2024 (16.761.711,24 lei conform bilanțul la dec.2024 /2), respectiv peste 14.000 mii lei/an - conform prevederilor din BVC pe 2025 (28.051.900 lei venituri din redevente și chirii).

C. Creșterea transparenței financiare

- Transformarea într-o societate comercială va impune Aeroportului să adopte un sistem mai riguros de **raportare financiară și transparență**.

3. Efecte asupra impozitelor pe proprietate și pe infrastructură

A. Taxe pe proprietăți imobiliare și pe infrastructură

- Aeroportul va plăti **taxe pe proprietăți și impozite pe terenurile și clădirile pe care le deține** întrucât acestea sunt în mod direct afectate de schimbarea statutului juridic, iar trecerea la statutul de societate comercială va influența modalitatea de calcul a acestor taxe.

Concluzie

Transformarea Regiei Aeroportului Internațional Cluj într-o societate comercială va avea un impact semnificativ asupra Consiliului Județean Cluj din punct de vedere fiscal. Consecințele principale includ:

- **Impozitarea pe profit a Aeroportului**, care va afecta nivelul dividendelor distribuite Consiliului Județean fata de perioadele anterioare ca urmare a creșterii cheltuielilor deductibile (impozit/ taxa cladire/teren si constructii speciale, respectiv redevente).
- **Venituri mai volatile din dividende**, în funcție de performanțele financiare ale Aeroportului, având în vedere consecințele transformării legate de costurile de exploatare.
- **Posibile scăderi ale veniturilor fiscale** în perioada de tranziție și ajustare la noul regim fiscal (mai puțin cele din impozite sit axe locale).

Astfel, Consiliul Județean va trebui să își ajusteze strategia financiară și de investiții pentru a maximiza beneficiile economice și fiscale ale transformării Aeroportului în societate comercială.

3. Scenarii tehnico-economice alternative

Pentru determinarea variantei cele mai bune prin modificarea formei juridice a Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj-Napoca din regie autonomă în societate pe acțiuni, sunt analizate două scenarii:

- **Scenariul 1** = Se bazează pe ipoteza că Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj Napoca rămâne în continuare regie autonomă;
- **Scenariul 2** = Se bazează pe ipoteza că Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj Napoca se va transforma în societatea pe acțiuni;

Analiza financiară a indicatorilor aferenți anilor 2022 – 2024

1.1. Istoric și Importanță

Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj-Napoca a fost înființat în 1932 și a cunoscut o expansiune rapidă în ultimele decenii, devenind unul dintre cele mai importante hub-uri aeriene din România. Este situat în inima Transilvaniei și joacă un rol esențial în conectivitatea internațională a regiunii.

1.2. Evoluția Traficului

- 2022: Traficul a fost de aproximativ 2.645.000 de pasageri, marcând o revenire importantă după scăderile cauzate de pandemie.
- 2023: S-a atins un record de 3.240.750 de pasageri, reprezentând o creștere de 22,52% față de anul precedent.
- 2024: Conform datelor disponibile, până în luna august, aeroportul a înregistrat 2 milioane de pasageri, respectiv numărul realizat de pasageri în 2024 fiind de 3.266.417.
- Creșterea rapidă a traficului aerian demonstrează importanța strategică a aeroportului.

2. Analiza Veniturilor

2.1. Surse Principale de Venit

Aeroportul generează venituri din mai multe surse:

- Tarife aeroportuare (aterizare, iluminare, securitate)
- Închirieri spații comerciale
- Parcare
- Servicii handling

- Venituri din publicitate

2.2. Evoluția Cifrei de Afaceri

- 2021 – 69,1 milioane lei
- 2022 – 104,7 milioane lei
- 2023 – 129,7 milioane lei
- 2024 – 145,224 milioane lei.

Dublarea cifrei de afaceri reflectă recuperarea post-pandemie și creșterea cererii pentru zboruri.

3. Analiza Costurilor și Profitabilității

3.1. Cheltuieli Operaționale

Principalele categorii de costuri includ:

- Salarii și beneficii angajați (342 angajați în 2023)
 - Mentenanță infrastructură și echipamente
- Costuri administrative
- Securitate și reglementări

3.2. Profitabilitate

- Profit net 2021 – 3,24 milioane lei
- Profit net 2022 – 4,97 milioane lei
- Profit net 2023 – 5,49 milioane lei
- Marja profitului net 2023 – 4,23%
- Profit net 2024 – 7,40 milioane lei

Aceste date arată o bună gestionare a costurilor și o eficiență financiară solidă.

4. Investiții și Dezvoltare

4.1. Proiecte Majore

Investiții și dezvoltare:

- Extinderea terminalului plecări: Aeroportul a semnat un contract pentru extinderea terminalului de plecări, o investiție estimată la 45 de milioane de euro. Această extindere va crește capacitatea de procesare și confortul pasagerilor, fiind esențială în contextul estimărilor de trafic de peste 3 milioane de pasageri în 2025.

Perspective și strategii:

Aeroportul își propune să devină un hub regional de referință, având în vedere creșterea constantă a traficului și proiectele de investiții în derulare. Planurile de extindere și modernizare vizează atât îmbunătățirea infrastructurii existente, cât și atragerea de noi rute și operatori așienți.

4.2. Surse de Finanțare

- sursele proprii (tarif de dezvoltare, tarif de securitate, amortizarea, profitul)
- împrumuturi (credite bancare, credite furnizor);

- fonduri nerambursabile.

5. Indicatori Financiar

Specificație	Simbol	31.12.2022		31.12.2023		31.12.2024	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
Imobilizări necorporale	Inn	2.551.555	0,45%	239.335	0,03%	143.875	0,01%
Imobilizări corporale	Inc	448.569.155	79,42%	719.003.883	83,55%	825.067.691	84,64%
Imobilizări financiare	If	469.240	0,08%	485.261	0,06%	500	0,00%
Active imobilizate	In	451.589.950	79,95%	719.728.479	83,64%	825.212.066	84,65%
Stocuri	St	2.699.032	0,48%	2.000.602	0,23%	1.890.718	0,19%
Creanțe totale	Cr	84.912.393	15,03%	119.967.159	13,94%	92.144.706	9,45%
Disponibilități bănești	Db	25.564.863	4,53%	18.825.010	2,19%	55.422.712	5,69%
Active circulante	Ac	113.176.288	20,04%	140.792.771	16,36%	149.458.136	15,33%
Cheltuieli în avans	Ra	47.673	0,01%	35.063	0,00%	126.473	0,01%
Total activ	AT	564.813.911	100,00%	860.556.313	100,00%	974.796.675	100,00%

Specificație	Simbol	31.12.2022		31.12.2023		31.12.2024	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%
Capital social	CPS	2.730.088	0,48%	2.730.088	0,32%	2.730.088	0,28%
Rezerve	Rez	64.701.645	11,46%	67.179.667	7,81%	69.859.193	7,17%
Alte fonduri	Fd		0,00%		0,00%		0,00%
Rezultat reportat	Rr	895.810	0,16%	905.893	0,11%	973.126	0,10%
Profit	Pn	4.973.988	0,88%	5.490.769	0,64%	7.404.068	0,76%
Repartizarea profitului	Rep		0,00%		0,00%		0,00%
Subvenții pentru investiții	Sbvi	360.780.086	63,88%	518.491.926	60,25%	505.781.729	51,89%
Capital propriu	Cpr	434.081.617	76,85%	594.798.343	69,12%	586.748.205	60,19%
Credite pe termen lung si mediu (Itml)	Itml	35.544.387	6,29%	118.211.323	13,74%	226.223.600	23,21%
Credite pe termen scurt	Its		0,00%		0,00%	25.000.000	2,56%
Datorii pe termen scurt	Dts	23.592.291	4,18%	65.647.162	7,63%	19.475.900	2,00%
Datorii pe termen lung	Dtl	6.714.042	1,19%	6.512.295	0,76%	22.725.969	2,33%
Datorii totale	Dt	65.850.720	11,66%	190.370.780	22,12%	293.425.469	30,10%
Venituri în avans	Ra	64.881.574	11,49%	75.387.190	8,76%	94.623.001	9,71%
TOTAL PASIV	PT	564.813.911	88,51%	860.556.313	91,24%	974.796.674	90,29%

Nr.	Specificație	Simbol	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
1	+ Vânzări de mărfuri	Vmf	104.694.648	129.767.922	145.224.301
2	+ Producția exercițiului	Qex		0	
3	- Cheltuieli privind mărfurile	Chmf			

4	- Cheltuieli cu materiale și servicii	Chms	18.959.499	19.627.951	13.375.497
5	Valoarea adăugată	Va	85.735.149	110.139.971	131.848.804
6	- Impozite și taxe	Imp	2.150.300	2.683.519	2.907.492
7	+ Subvenții pentru exploatare	Sbv	7.291.364	6.226.276	1.137.545
8	- Cheltuieli cu personalul totale	Chp	35.301.985	44.133.114	46.684.997
9	= Excedent brut din exploatare	EBE	55.574.228	69.549.614	83.393.860
10	+ Variația stocului de produse finite	Vs			
11	+ Alte venituri din exploatare	Ave	19.429.833	18.353.989	24.795.753
12	- Alte cheltuieli de exploatare	Ace	26.109.597	55.457.712	68.469.265
13	- Cheltuieli privind amortizarea și provizioanele	Cha	37.549.604	22.199.128	24.087.657
14	= Rezultat din exploatare	Re	11.344.860	10.246.763	15.632.691
15	+ Venituri financiare	Vf	736.768	684.181	253.446
16	- Cheltuieli financiare	Chf	3.926.219	4.137.749	7.244.195
17	= Rezultatul financiar	Rf	-3.189.451	-3.453.568	-6.990.749
18	= Rezultat curent	Rc	8.155.409	6.793.195	8.641.943
19	+/-Rezultatul excepțional	Rexc	0	0	0
20	= Rezultatul brut	Rb	8.155.409	6.793.195	8.641.943
21	- Impozit pe profit	Ipr	3.181.421	1.302.426	1.237.873
22	= Rezultat net	Rn	4.973.988	5.490.769	7.404.070

Denumire indicator	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
Capitaluri proprii	434.081.617	594.798.343	586.748.205
Datorii pe termen lung	42.258.429	124.723.618	248.949.569
Capital permanent	476.340.046	719.521.961	835.697.774
Active imobilizate	451.589.950		
Fondul de rulment	24.750.096	719.521.961	835.697.774
Stocuri	2.699.032	2.000.602	1.890.718
Creanțe	84.912.393	119.967.159	92.144.706
Disponibilități bănești	25.564.863	18.825.010	55.422.712
Datorii pe termen scurt	23.592.291	65.647.162	44.475.900
Necesar de fond de rulment	64.019.134	56.320.599	49.559.524
Trezoreria netă	88.769.230	775.842.560	885.257.298

Nr.	Indicatori	Formula	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
1	Stocuri	St	2.699.032	2.000.602	1.890.718
2	Creanțe	Cr	84.912.393	119.967.159	92.144.706
3	Disponibilități bănești	Db	25.564.863	18.825.010	55.422.712
4	Active circulante	Ac=St+Cr+Db	113.176.288	140.792.771	149.458.136
5	Datorii pe termen scurt	Dts	23.592.291	65.647.162	44.475.900

6	rata de lichiditate curentă	Ac/Dts	479,72%	214,47%	336,04%
7	rata de lichiditate rapidă	(Cr+Db)/Dts	468,28%	211,42%	331,79%
8	rata de lichiditate imediată	Db/Dts	108,36%	28,6760%	124,6129%

Nr	Indicatori	Formula	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
1	Venituri din exploatare	Ve	124.124.481	148.121.911	170.020.055
2	Cheltuieli de exploatare	Che	120.070.985	144.101.424	155.524.909
3	Profit din exploatare	$Re=Ve-Che$	4053496	4020487	14495145,97
4	Rezultat curent	Rc	8155409	6793195	8641942,71
5	Rezultat net	Rn	4973988	5490769	7404069,71
6	Capital propriu	Cpr	434.081.617	594.798.343	586.748.205
7	Activ total	At	564.813.911	860.556.313	974.796.675
8	Rata rentabilității veniturilor	$rv=Re/Ve$	3,27%	2,71%	8,53%
9	Rata rentabilității resurselor consumate	$rc=Re/Che$	3,38%	2,79%	9,32%
10	Rentabilitatea economică	$re=Re/At$	0,72%	0,47%	1,49%
11	Rentabilitatea financiară	$rf=Rc/Cpr$	1,88%	1,14%	1,47%

Nr.	Indicatori	Simbol	31.12.2024
1	Active circulante	Ac	149458136
2	Datorii pe termen scurt	Dts	44475900
3	Rezultat net	Rn	7404069,71
4	Amortizare	Cha	24087657
5	Rata credit scadentă	RC	25.000.000
6	Dobândă credit scadentă	Dob	0
7	Venituri totale	Vt	170273501,1
8	Creanțe	Cr	92144706
9	Cheltuieli totale	Ct	162769103,7
10	G1	Ac/Dts	3,360429716
11	G2	$(Rn+Cha)/(RC+Dob)$	1,259669068
12	G3	Vt/Cr	1,847892391
13	G4	Rn/Ct	0,045488176
14		B	1,194

1. Indicatori de echilibru financiar

◦ Capitaluri proprii: au crescut semnificativ din 2022 în 2023 (+37%), însă în 2024 au înregistrat o ușoară scădere (-1.35%). Rămân totuși la un nivel solid, semn al stabilității financiare.

◦ Datorii pe termen lung: au crescut masiv în 2023 (+195%) și încă aproape s-au dublat în 2024, indicând o politică de finanțare pe termen lung mai agresivă. Poate fi riscant dacă nu este corelat cu investiții productive.

◦ Capital permanent: în continuă creștere, ceea ce arată consolidarea surșilor stabile de

finanțare.

- Fondul derulment: creștere spectaculoasă în 2023 (+2800%), urmată de o creștere moderată în 2024, ceea ce indică un potențial de autofinanțare mult îmbunătățit.

2. Indicatori de Lichiditate

- Stocuri: au scăzut constant, posibil reflectând o gestiune mai eficientă sau vânzări mai mari.
- Creanțe: au crescut în 2023, dar au scăzut în 2024, ceea ce poate indica o mai bună recuperare a creanțelor în ultimul an.
- Disponibilități bănești: au scăzut în 2023 (-26%), dar au crescut masiv în 2024 (+194%), sugerând îmbunătățirea fluxurilor de numerar.
- Active circulante: în creștere constantă, susținând capacitatea de plată pe termen scurt.
- Datorii pe termen scurt: au crescut puternic în 2023 (+178%), dar au scăzut în 2024 (-32%), ceea ce îmbunătățește poziția de lichiditate a companiei.

3. Indicatori de Rentabilitate

- Venituri din exploatare: în creștere susținută (+19% în 2023 și +15% în 2024).
- Cheltuieli de exploatare: au crescut și ele, dar mai puțin în 2024 (+8%), ceea ce contribuie la creșterea profitului.
- Profit din exploatare: stagnare în 2023, dar o creștere spectaculoasă în 2024 (+260%), un semnal pozitiv privind eficiența operațională.
- Rezultatul net: a crescut constant, reflectând o performanță financiară îmbunătățită și o gestiune eficientă a resurselor.

4. Indicatori de Risc de Faliment (2024)

- Active circulante / Datorii pe termen scurt ≈ 3.36 , o valoare foarte bună, indicând o capacitate excelentă de a acoperi obligațiile curente.
- Rezultat net și amortizare ridicate, ceea ce susține capacitatea de autofinanțare.
- Rata creditului scadent (25 mil.) acoperită decent de fluxul de numerar, ceea ce reduce riscul de default.

Concluzie Generală

Compania se află într-o poziție financiară solidă și în creștere, cu următoarele puncte forte:

- Stabilitate a capitalurilor proprii.
- Rentabilitate în creștere.
- Lichiditate solidă și risc scăzut de insolvență.
- Investiții majore susținute din datorii pe termen lung, care par să dea deja roade în 2024.

Creșterea datoriilor pe termen lung trebuie atent monitorizată. Atât timp cât randamentele obținute depășesc costurile finanțării, compania este pe un drum bun.

Aceste cifre demonstrează o poziție financiară stabilă și capacitatea de a susține noi investiții.

- Estimări pentru 2025: Pentru anul 2025, se anticipează un profit brut de aproximativ 13,976 milioane de lei (circa 3 milioane de euro). Această estimare vine în contextul unor cheltuieli cu personalul evaluate la 9 milioane de euro.

6. Comparativ cu Alte Aeroporturi

11/06/2024
Căpitan
ORIGINALUL
MITATE

Comparând cu Aeroportul Iași și Aeroportul Sibiu, Cluj-Napoca are un avantaj clar în trafic, venituri și infrastructură, fiind al doilea cel mai mare aeroport din România după București.

7. Factori de Risc și Oportunități

7.1. Riscuri

- Fluctuații economice și crize globale
- Reglementări stricte din industria aviatică
- Creșterea costurilor operaționale

7.2. Oportunități

- Creșterea numărului de rute internaționale
- Dezvoltarea unui terminal cargo modern
- Investiții în tehnologii verzi și sustenabilitate

3.1. Scenariul tehnico-economic 1 – Regle autonome

Estimări ale veniturilor operaționale

Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj își generează veniturile din diverse surse, principalele fiind:

1. Servicii aeroportuare și handling: Tarife percepute companiilor aeriene pentru aterizare, decolare, staționare și servicii de handling la sol.
2. Chirii și concesiuni: Venituri obținute din închirierea spațiilor comerciale și birourilor din incinta aeroportului către diverse companii și comercianți.
3. Tarife pentru utilizarea infrastructurii: Tarife aplicate pentru utilizarea facilităților aeroportuare, inclusiv pentru servicii precum asistență medicală, pază și apărare.
4. Alte venituri: Incluzând tarife comune încasate de la chiriași și alte servicii auxiliare oferite în cadrul aeroportului.

Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj percepe diverse tarife de la companiile aeriene pentru servicii precum aterizare, decolare, staționare și handling la sol.

Nivelul veniturilor determinate pentru o lună sunt următoarele:

Nr. crt.	Denumire produs	UM	Productie lunara	Pret unitar RON/ UM	Valoare ron
1	Tarife din servicii aeroportuare și handling	pasageri	299.424,31	43	12.725.533
2	Chirii și concesiuni	mp	1,00	2337583	2.337.583
3	Tarife pentru utilizarea infrastructurii		1,00	1640167	1.640.167
	TOTAL		299.426	56	16.703.283

Nivelul cheltuielilor determinate pentru o lună sunt următoarele:

		Cheltuleli
Cheltuleli		lunare
		RON
Materii prime, total, din care:		0
Materiale directe, total, din care:		583.125
a) Materiale auxiliare		0
b) Combustibili		400.000
c) Materiale de ambalat		0
d) Piese de schimb		122.083
e) Alte materiale consumabile		61.042
Energie si apa		1.003.417
Salarii directe, total, din care:		4.306.770
Salariu brut		4.212.000
Alte cheltuieli privind asigurarile sociale	2,25%	94.770
Total cheltuleli directe	2,25%	5.893.312
Obiecte de inventar		42.167
Reparatii		1.222.583
Intretinere		611.292
Alte cheltuleli indirecte, din care:		3.846.964
Impozite, taxe si varsaminte asimilate		587.672
Chirii, taxe concesionare, locatii, etc		1.083.333
Asigurari		6.877
Comisioane si onorarii		52.500
Cheltuleli de protocol		16.867
Cheltuleli de reclama si publicitate		83.212
Servicii bancare		16.703
Alte cheltuleli (neprevazute)		2.000.000
Total cheltuleli indirecte		5.723.006
Cheltuleli administrative, total, din care:		32.092
Chelt. cu transp. de bunuri si persoane		25.000
Chelt. cu deplasari, detasari, transferari		0
Chelt. postale si taxe de telecomunicatii		7.092
Cheltuieli de desfacere		90.498
TOTAL CHELTUIELI OPERATIONALE		11.738.906

Pe lângă cele menționate mai sus în cadrul proiecțiilor financiare au fost evidențiate și creditele existente la nivelul anului 2024.

Proiecțiile financiare aferente variantei în care solicitantul va funcționa torca regie autonomă sunt evidențiate mai jos:

ÎN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

CALCULUL CHELTUIELILOR SI VENITURILOR

Anexa nr. 9.b

RON	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Materii prime	0	0	0	0	0	0
Materiale directe	6.997.500	7.032.488	7.067.475	7.102.463	7.137.450	7.172.440
Energie si apa	12.041.000	12.101.205	12.161.410	12.221.615	12.281.820	12.342.030
Salarii directe	51.681.240	51.939.646	52.198.052	52.456.459	52.714.865	52.973.270
TOTAL CHELTUIELI DIRECTE	70.719.740	71.073.339	71.426.937	71.780.536	72.134.135	72.487.740
Obiecte de Inventar	506.000	506.000	506.000	506.000	506.000	506.000
Reparatii si intretinere	22.006.500	22.006.500	22.006.500	22.006.500	22.006.500	22.006.500
Salarii indirecte	0	0	0	0	0	0
Alte cheltuieli indirecte	46.163.567	46.163.567	46.163.567	46.163.567	46.163.567	46.163.567
TOTAL CHELTUIELI INDIRECTE	68.676.067	68.676.067	68.676.067	68.676.067	68.676.067	68.676.067
Cheltuieli administrative	385.100	385.100	385.100	385.100	385.100	385.100
Cheltuieli de desfacere	1.085.970	1.085.970	1.085.970	1.085.970	1.085.970	1.085.970
TOTAL CHELTUIELI OPERATIONALE	140.866.877	141.220.476	141.574.074	141.927.673	142.281.272	142.634.870
Amortizare	41.260.603	41.260.603	41.260.603	41.260.603	41.260.603	41.260.603
TOTAL CHELTUIELI DE EXPLOATARE	182.127.480	182.481.079	182.834.678	183.188.276	183.541.875	183.895.473
Dobinzi	10.102.225	9.222.780	8.335.815	7.507.091	6.678.366	5.849.600
Diferenta de curs la rambursarea creditului extern	0	0	0	0	0	0
Alte cheltuieli financiare	0	0	0	0	0	0
TOTAL CHELTUIELI FINANCIARE	10.102.225	9.222.780	8.335.815	7.507.091	6.678.366	5.849.600
CHELTUIELI EXCEPTIONALE	0	0	0	0	0	0
CHELTUIELI TOTALE	192.229.705	191.703.859	191.170.493	190.695.367	190.220.241	189.745.110
VENITURI TOTALE, din care:	200.439.397	201.441.594	202.443.791	203.445.988	204.448.185	205.450.380
Venituri din exploatare	200.439.397	201.441.594	202.443.791	203.445.988	204.448.185	205.450.380
Venituri financiare	0	0	0	0	0	0
Venituri exceptionale	0	0	0	0	0	0
Profit brut / pierderi	8.209.692	9.737.735	11.273.298	12.750.621	14.227.944	15.705.210
Impozit pe profit	1.313.551	1.558.038	1.803.728	2.040.099	2.276.471	2.512.800
Profit net / pierderi	6.896.141	8.179.697	9.469.570	10.710.522	11.951.473	13.192.410

INFORMATIVITATE
ANALIZAT

CALCULUL CAPITALULUI CIRCULANT

Anexa nr. 10.b

	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Facturi de incasat	556.776	559.560	562.344	565.128	567.912	57
Materii prime	0	0	0	0	0	
Materialle directe	72.340	72.702	73.064	73.425	73.787	7
Obiecte de inventar	42.167	42.378	42.588	42.799	43.010	4
Produse neaterminata	186.444	197.426	198.408	199.390	200.373	20
Produse finite	556.776	559.560	562.344	565.128	567.912	57
Numerar disponibil	502.486	505.005	507.525	510.044	512.564	51
Alte elemente de mijloace circulante	0	0	0	0	0	
Total active curente	1.926.989	1.936.631	1.946.273	1.955.915	1.965.557	1.97
Facturi de plata	54.290	54.555	54.819	55.084	55.348	5
Pasive stabile	3.838.139	3.849.143	3.860.147	3.871.151	3.882.154	3.89
Alte obligatii	0	0	0	0	0	
Total obligatii curente	3.892.429	3.903.698	3.914.966	3.926.234	3.937.502	3.94
Total capital circulant net	-1.965.441	-1.967.067	-1.968.693	-1.970.319	-1.971.946	-1.97
Variatia activelor curente	1.926.989	9.642	9.642	9.642	9.642	
Variatia capitalului circulant net	-1.965.441	-1.626	-1.626	-1.626	-1.626	

SITUATIA VENITURILOR SI CHELTUIELILOR

Anexa nr. 12.b

	2026	2027	2028	2029	2030	
RON						
Venituri	200.439.397	201.441.594	202.443.791	203.445.988	204.448.185	20
Cheltuieli	192.229.705	191.703.859	191.170.493	190.695.367	190.220.241	19
Profit brut / Pierderi	8.209.692	9.737.735	11.273.298	12.750.621	14.227.944	14
Pierderi	0	0	0	0	0	
Impozit pe profit	1.313.551	1.558.038	1.803.728	2.040.099	2.276.471	
Profit net / pierderi	6.896.141	8.179.697	9.469.570	10.710.522	11.951.473	11
Profit net cumulat	6.896.141	15.075.839	24.545.409	35.255.931	47.207.404	47
Dividende	0	0	0	0	0	
Fond de dezvoltare	0	0	0	0	0	
Alte fonduri (si participatii)	0	0	0	0	0	
Profit nerepartizat	6.896.141	8.179.697	9.469.570	10.710.522	11.951.473	11
Profit nerepartizat cumulat	6.896.141	15.075.839	24.545.409	35.255.931	47.207.404	47

ORIGINALUL
AUTENTITATE

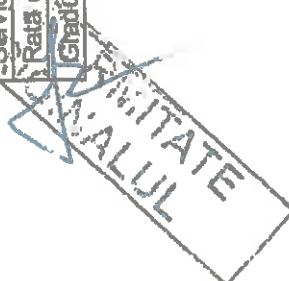
Disponibil de numerar la inceputul perioadei	0	13.258.236	22.406.740	36.655.149	55.423.887	7
Surse proprii in cash	0	0	0	0	0	
Credit pe termen mediu, lung	0	0	0	0	0	
Credit pe termen mediu, lung	0	0	0	0	0	
Credit pe termen mediu, lung	0	0	0	0	0	
Credit pe termen scurt	0	0	0	0	0	
Credit pe termen scurt	0	0	0	0	0	
Venituri	200.439.397	201.441.594	202.443.791	203.445.988	204.448.185	20
Decont TVA - investitii	0	0	0	0	0	
Decont TVA - exploatare	0	0	0	0	0	
TOTAL INTRARI DE NUMERAR	200.439.397	214.699.830	224.850.531	240.101.137	259.872.072	25
Investitii (inclusiv TVA)	0	0	0	0	0	
Variatia capitalului circulant net	-1.985.441	-1.626	-1.626	-1.626	-1.626	
Cheltuieli	150.989.102	150.443.256	149.909.890	149.434.764	148.959.637	14
Dobinzi nedeductibile	0	0	0	0	0	
Rate credit pe termen mediu, lung	2.371.148	2.371.148	2.371.148	2.371.148	2.371.148	
Rate credit pe termen mediu, lung	934.002	4.191.145	522.574	522.574	522.574	
Rate credit pe termen mediu, lung	7.277.108	7.277.108	7.277.108	7.277.108	7.277.108	
Rate credit pe termen scurt	3.765.500	3.765.500	3.451.708	0	0	
Impozit pe profit	1.313.551	1.558.038	1.803.728	2.040.099	2.276.471	
Dividende	0	0	0	0	0	
Decont TVA - exploatare	22.516.191	22.688.521	22.860.852	23.033.183	23.205.514	2
TOTAL IESIRI DE NUMERAR	187.181.162	192.293.090	188.195.382	184.677.250	184.610.827	18
CRESTEREA(DESCRETEREA) DISPON. DE NUMERAR	13.258.236	9.148.504	14.248.409	18.768.738	19.837.359	2
SURPLUS (DEFICIT) DE NUMERAR	13.258.236	22.406.740	36.655.149	55.423.887	75.261.246	5

Anexa nr. 14.b

BILANTUL PREVISIONAT	2026	2027	2028	2029	2030	
RON						
TOTAL ACTIV	997.949.214	998.535.279	984.393.579	984.944.538	986.736.450	96
1. Imobilizari necorporale	0	0	0	0	0	
2. Imobilizari corporale	783.951.463	742.690.860	701.430.256	660.169.653	618.909.050	57
3. Imobilizari financiare	0	0	0	0	0	
4. Stocuri	867.727	872.065	876.404	880.743	885.081	
5. Alte active circulante	14.317.498	23.471.305	37.725.018	56.498.059	76.341.721	5
6. Conturi de regularizare si asimilate	198.812.527	221.501.048	244.361.901	267.395.084	290.600.598	31
TOTAL PASIV	997.949.214	998.535.279	984.393.579	984.944.538	986.736.450	96
1. Capitaluri proprii	832.108.208	840.287.905	849.757.476	860.467.997	872.419.471	86

ANEXA NR. 14.b
BILANTUL PREVISIONAT

	2026	2027	2028	2029	2030
Indicatori de lichiditate:					
Rata curenta a lichiditatii	0,9	1,4	2,5	5,0	7,3
Rata rapida a lichiditatii	0,8	1,4	2,4	4,9	7,2
Lichiditatea patrimoniala	104,8%	137,2%	274,0%	407,0%	547,4%
Indicatori de solvabilitate					
Solvabilitatea patrimoniala	83,4%	84,3%	84,8%	84,9%	84,8%
Indicatori de rentabilitate:					
Rentabilitatea capitalului social					
Rentabilitatea capitalului propriu	0,8%	1,0%	1,1%	1,3%	1,4%
Rentabilitatea neta in functie de cheltuieli	3,6%	4,3%	5,0%	5,6%	6,3%
Rentabilitatea neta in functie de venituri	3,4%	4,1%	4,7%	5,3%	5,8%
Rentabilitatea activelor totale	0,8%	1,0%	1,1%	1,3%	1,4%
Indicatori de creditare:					
Serviciul datoriei	4,7	3,7	5,2	5,3	5,5
Rata de acoperire a dobinzii	0,8	1,1	1,4	1,7	2,1
Gradul de indatorare	1,5%	1,8%	1,4%	1,4%	1,4%



SOLVENTITATE

CAPITALUL

Mai jos este prezentată o sinteză a categoriilor și interpretărilor generale ale indicatorilor:

1. Lichiditate și Solvabilitate:

- Lichiditatea patrimonială începe de la 104,9% și ajunge la 5054,7%).
- Solvabilitatea patrimonială este constant ridicată (84%).

Interpretare: se presupune o situație financiară sănătoasă.

2. Rentabilitate:

- Rentabilitatea capitalului propriu urcă de la 0,08 la 3.
- Rentabilitatea activelor totale crește constant, ceea ce sugerează un randament mai

bun pe active.

Interpretare: Se așteaptă o creștere accelerată a eficienței și profitabilității firmei.

3. Creditare:

- Serviciul datoriei și acoperirea dobânzilor sunt mai mari, ceea ce denotă o mai bună capacitate de rambursare a datoriilor.
- Gradul de îndatorare este foarte mic și stabil.

Concluzie:

Această proiecție arată o companie într-o poziție financiară favorabilă — cu lichiditate excelentă, rentabilitate în creștere puternică și un risc financiar foarte scăzut. De asemenea, arată că regia funcționează pe principiile economiei de piață și nu există costuri suplimentare.



3.2. Scenariul tehnico-economic 2 - transformarea în societatea pe acțiuni

Veniturile și cheltuielile sunt păstrate la nivelul celor din varianta de bază. Dacă societatea se va transforma în societate pe acțiuni, se vor mai adăuga la cheltuielile operaționale următoarele cheltuieli:

- impozitul pe construcții speciale ce se aplică din anul 2025: 1.362.816,26 lei
- Impozit/țaxa clădiri și terenuri : 6.631.806,96 lei
- Redenvența care conform calculului de la cap. 5.1 s-a estimat la 10.000.000 lei/an.
- Cheltuieli de consultanță pentru transformarea Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj-Napoca din regle autonomă în societate pe acțiuni s-au estimat la 120.000 lei.

Nivelul actualizat al cheltuielilor conform celor menționate mai sus este următorul:

Cheltuieli		Cheltuieli lunare RON
Materii prime, total, din care:		0
Materiale directe, total, din care:		583.125
a) Materiale auxiliare		0
b) Combustibili		400.000
c) Materiale de ambalat		0
d) Piese de schimb		122.083
e) Alte materiale consumabile		61.042
Energie și apă		1.003.417
Salarii directe, total, din care:		4.306.770
Salariu brut		4.212.000
Alte cheltuieli privind asigurările sociale	2,25%	94.770
Total cheltuieli directe	2,25%	5.893.312
Obiecte de inventar		42.167
Reparații		1.222.583
Întreținere		611.292
Alte cheltuieli indirecte, din care:		5.352.948
Impozite, taxe și varsăminte asimilate		1.140.323
Chirii, taxe concesiionare, locații, etc		1.916.667
Asigurări		6.877
Comisioane și onorarii		52.500
Cheltuieli de protocol		16.667
Cheltuieli de reclama și publicitate		83.212
Servicii bancare		16.703
Alte cheltuieli (neprevăzute)		2.120.000
Total cheltuieli indirecte		7.228.989
Cheltuieli administrative, total, din care:		32.092
Chelt. cu transp. de bunuri și persoane		25.000
Chelt. cu deplasări, deplasări, transferări		0
Chelt. postale și taxe de telecomunicații		7.092
Cheltuieli de desfacere		90.498
TOTAL CHELTUIELI OPERATIONALE		13.244.890

Proiecțiile financiare aferente variantei în care solicitantul va funcționa tot ca societate pe acțiuni sunt evidențiate mai jos:

IN CONFORMITATE
CU ORIGINALUL

CALCULUL CHELTUIELILOR SI VENITURILOR				Anexa nr. 9.b							
RON				2026	2027	2028	2029	2030	203		
Materii prime				0	0	0	0	0	0		
Materiale directe				6.997.500	7.032.488	7.067.475	7.102.463	7.137.450	7.1		
Energie si apa				12.041.000	12.101.205	12.161.410	12.221.615	12.281.820	12.2		
Salarii directe				51.681.240	51.939.646	52.198.052	52.456.459	52.714.865	52.5		
TOTAL CHELTUIELI DIRECTE				70.719.740	71.073.339	71.426.937	71.780.536	72.134.135	72.2		
Obiecte de inventar				506.000	506.000	506.000	506.000	506.000	506.000		
Reparatii si intretinere				22.006.500	22.006.500	22.006.500	22.006.500	22.006.500	22.0		
Salarii indirecte				0	0	0	0	0	0		
Alte cheltuieli indirecte				64.235.374	64.235.374	64.235.374	64.235.374	64.235.374	64.2		
TOTAL CHELTUIELI INDIRECTE				86.747.874	86.747.874	86.747.874	86.747.874	86.747.874	86.7		
Cheltuieli administrative				385.100	385.100	385.100	385.100	385.100	385.100		
Cheltuieli de desfacere				1.085.970	1.085.970	1.085.970	1.085.970	1.085.970	1.0		
TOTAL CHELTUIELI OPERATIONALE				158.938.684	159.292.283	159.645.881	159.999.480	160.353.079	160.7		
Amortizare				41.260.603	41.260.603	41.260.603	41.260.603	41.260.603	41.2		
TOTAL CHELTUIELI DE EXPLOATARE				200.199.287	200.552.886	200.906.485	201.260.083	201.613.682	201.5		
Dobinzi				10.102.225	9.222.780	8.335.815	7.507.091	6.678.366	5.5		
Diferenta de curs la rambursarea creditului extern				0	0	0	0	0	0		
Alte cheltuieli financiare				0	0	0	0	0	0		
TOTAL CHELTUIELI FINANCIARE				10.102.225	9.222.780	8.335.815	7.507.091	6.678.366	5.5		
CHELTUIELI EXCEPTIONALE				0	0	0	0	0	0		
CHELTUIELI TOTALE				210.301.512	209.775.666	209.242.300	208.767.174	208.292.048	207.5		
VENITURI TOTALE ,din care:				200.439.397	201.441.594	202.443.791	203.445.988	204.448.185	205.4		
Venituri din exploatare				200.439.397	201.441.594	202.443.791	203.445.988	204.448.185	205.2		
Venituri financiare				0	0	0	0	0	0		
Venituri exceptionale				0	0	0	0	0	0		
Profit brut / pierderi				-9.862.115	-8.334.072	-6.798.509	-5.321.186	-3.843.863	-2.5		
Impozit pe profit				0	0	0	0	0	0		
Profit net / pierderi				-9.862.115	-8.334.072	-6.798.509	-5.321.186	-3.843.863	-2.5		

CALCULUL CAPITALULUI CIRCULANT

10.b

Anexa nr.

	2026	2027	2028	2029	2030	203
Facturi de incasat	566.776	559.560	562.344	565.128	567.912	56
Materii prime	0	0	0	0	0	0
Materiale directe	72.340	72.702	73.064	73.425	73.787	

VERITATE
ORIGINALUL

SITUATIA VENITURILOR SI CHELTUIELILOR

Anexa nr. 12.b

RON

	2026	2027	2028	2029	2030	203
Venituri	200.439.397	201.441.594	202.443.791	203.445.988	204.448.185	205.4
Cheltuieli	210.301.512	209.775.666	209.242.300	208.767.174	208.292.048	207.8
Profit brut / Pierderi	0	0	0	0	0	0
Pierderi	9.862.115	8.334.072	6.798.509	5.321.186	3.843.863	2.3
Impozit pe profit	0	0	0	0	0	0
Profit net / pierderi	-9.862.115	-8.334.072	-6.798.509	-5.321.186	-3.843.863	-2.3
Profit net cumulat	-9.862.115	-18.196.187	-24.994.696	-30.315.881	-34.159.744	-36.5
Dividende	0	0	0	0	0	0
Fond de dezvoltare	0	0	0	0	0	0
Alte fonduri (si participatii)	0	0	0	0	0	0
Profit nerepartizat	-9.862.115	-8.334.072	-6.798.509	-5.321.186	-3.843.863	-2.3
Profit nerepartizat cumulat	-9.862.115	-18.196.187	-24.994.696	-30.315.881	-34.159.744	-36.5

FLUXUL DE NUMERAR

Anexa nr. 13.b

RON	2026	2027	2028	2029	2030	203
Disponibil de numerar la inceputul perioadei	0	-327.103	-5.518.768	-5.364.839	-454.208	5.7
Surse proprii in cash	0	0	0	0	0	0
Credit pe termen mediu, lung	0	0	0	0	0	0
Credit pe termen mediu, lung	0	0	0	0	0	0
Credit pe termen mediu, lung	0	0	0	0	0	0
Credit pe termen scurt	0	0	0	0	0	0
Venituri	200.439.397	201.441.594	202.443.791	203.445.988	204.448.185	205.4
Decont TVA investitii	0	0	0	0	0	0
Decont TVA / exploatare	0	0	0	0	0	0
TOTAL INTRARI DE NUMERAR	200.439.397	201.114.491	196.925.023	198.081.150	203.993.977	211.2
Interesii (inclusiv TVA)	0	0	0	0	0	0
Variatia capitalului circulant net	-2.964.758	-1.626	-1.626	-1.626	-1.626	0
Cheltuieli	169.040.909	168.515.063	167.981.697	167.506.571	167.031.444	166.5
Dobrinzi nedeductibile	0	0	0	0	0	0
Rate credit pe termen mediu, lung	2.371.148	2.371.148	2.371.148	2.371.148	2.371.148	2.3
Rate credit pe termen mediu, lung	934.002	4.191.145	522.574	522.574	522.574	5
Rate credit pe termen mediu, lung	7.277.108	7.277.108	7.277.108	7.277.108	7.277.108	7.2
Data audit la termen audit	2 755 500	2 755 500	2 454 700	0	0	0

CONFIRMARE
SINGURALUL
COMITATE

BILANTUL PREVIZIONAT

Anexa nr. 14.b

RON	2026	2027	2028	2029	2030	203
TOTAL ACTIV	982.190.275	956.262.570	935.852.791	920.372.043	906.368.619	893.8
1. Imobilizari necorporale	0	0	0	0	0	0
2. Imobilizari corporale	783.951.463	742.690.860	701.430.256	660.169.653	618.909.050	577.6
3. Imobilizari financiare	0	0	0	0	0	0
4. Stocuri	867.727	872.065	876.404	880.743	885.081	8
5. Alte active circulante	732.159	4.454.203	-4.294.970	620.964	6.841.890	14.3
6. Conturi de regularizare si asimilate	196.638.927	217.153.848	237.841.101	258.700.684	279.732.598	300.9
TOTAL PASIV	982.190.275	956.262.570	935.852.791	920.372.043	906.368.619	893.8
1. Capitaluri proprii	815.349.951	807.015.879	800.217.371	794.896.185	791.052.322	788.6
1.1. Capital social	0	0	0	0	0	0
1.2. Rezultatul reportat	0	-9.862.115	-18.196.187	-24.994.696	-30.315.881	-34.1
1.3. Dividende	0	0	0	0	0	0
1.4. Fond de dezvoltare	0	0	0	0	0	0
1.5. Alte fonduri	825.212.066	825.212.066	825.212.066	825.212.066	825.212.066	825.2
1.6. Profit nerepartizat (-pierdere)	-9.862.115	-8.334.072	-6.798.509	-5.321.186	-3.843.863	-2.3
2. Datorii	166.840.324	149.246.691	135.635.420	125.475.858	115.316.296	105.1
2.1. Imprumuturi	161.948.578	144.343.676	130.721.137	120.550.307	110.379.477	100.2
2.2. Furnizori	54.290	54.555	54.819	55.084	55.348	55.3
2.3. Alte datorii	4.837.456	4.848.460	4.859.484	4.870.468	4.881.472	4.8
3. Conturi de regularizare si asimilate	0	0	0	0	0	0

INDICATORI FINANCIARI

Anexa nr. 15.b

	2026	2027	2028	2029	2030	203
Indicatori de lichiditate:						
Rata curenta a lichiditatii	0,1	-0,2	-0,2	0,1	0,7	1,4
Rata rapida a lichiditatii	0,0	-0,2	-0,3	0,0	0,6	1,2
Lichiditatea patrimoniala	10,3%	-19,1%	-22,7%	9,9%	51,1%	100,5
Indicatori de solvabilitate						
Solvabilitatea patrimoniala	83,0%	85,4%	87,5%	89,1%	90,6%	92,1
Indicatori de rentabilitate:						
Rentabilitatea capitalului social						
Rentabilitatea capitalului propriu	-1,2%	-1,0%	-0,8%	-0,6%	-0,5%	-0,3
Rentabilitatea neta in functie de cheltuieli	-4,7%	-4,0%	-3,2%	-2,5%	-1,8%	-1,1
Rentabilitatea neta in functie de venituri	-4,9%	-4,1%	-3,4%	-2,6%	-1,9%	-1,2

Mai jos este prezentată o sinteză a categoriilor și interpretărilor generale ale indicatorilor:

Tendențe și observații:

1. Lichiditate și Solvabilitate:

- Lichiditatea crește, dar de la un nivel inițial foarte scăzut (ex. rata rapidă începe de la 0.2).
- Solvabilitatea patrimonială rămâne stabilă și relativ bună (~0.83–0.92).

Interpretare: Deși firma pornește de jos, există o tendință de redresare.

2. Rentabilitate:

- La început, toate rentabilitățile sunt negative – indicând pierderi.
- Începând cu anul 2033, valorile devin pozitive, dar rămân modeste.

Interpretare: Scenariul presupune pierderi inițiale urmate de o revenire lentă.

3. Indicatori de creditare:

- Rata de acoperire a dobânzii este 0 în primii ani - semn că firma nu ar putea acoperi dobânzile din profituri operaționale.

- Serviciul datoriei rămâne totuși stabil.

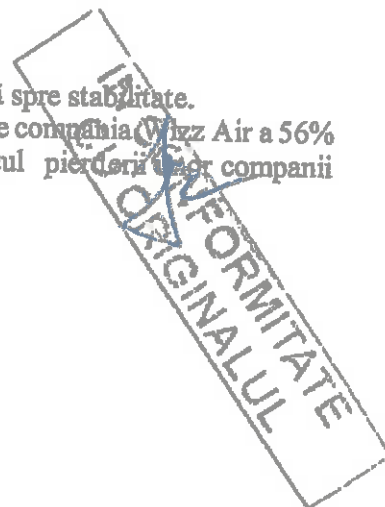
- Gradul de îndatorare este redus, la fel ca în celelalte scenarii.

Interpretare: Firma nu are datorii mari, dar întâmpină dificultăți în generarea profitului în prima parte a proiecției.

Concluzie:

Scenariul arată un început dificil, cu pierderi, dar cu o revenire treptată spre stabilitate.

Obs.: Având în vedere competiția dintre aeroporturi și deținerea de către compania Wizz Air a 56% din traficul de pe aeroport nu pot fi crescute tarifele fără să existe riscul pierderii unor companii aeriene care operează pe aeroport.



4. Recomandări privind pașii de urmat în vederea transformării regiei în societate comercială

4.1 Elemente de ordin juridic procedural

1. Notificarea prealabilă a AACR cu privire la intenția de reorganizare, însoțită de toate documentele anexa (Statut, ROF, ROI, Manualul operatorului de aerodrom, Manualul furnizorului de servicii de handling la Sol, acorduri actualizate cu furnizorii de servicii de navigație (Romatsa SA), cu toate procedurile de colaborare aferente, precum și contracte actualizate cu alte organizații terțe care desfășoară operațiuni în zonele de aviație civilă (lunile 1-2).
2. Ulterior activității 1 se va efectua un audit de conformitate a operațiunilor (luna 2)
3. Se întocmește un raport de evaluare pentru stabilirea valorii juste pentru trecerea din patrimoniul regiei în al CJ Cluj (lunile 1-2)
4. Se emite o hotărâre a AGA pentru aprobarea de principiu și condițiile transformării din regie în societate comercială pe acțiuni (luna 2)
5. Bunurile imobile proprietate publică din patrimoniul regiei se recepționează și se scot din regimul de investiții în curs (luna 2).
6. Se emite o hotărâre de către CJ Cluj cu privire la demararea operațiunilor de transformarea regiei în societate comercială și cu privire la trecerea din patrimoniul regiei în al CJ Cluj, în baza avizului regiei, cu includerea dreptului de exploatare prin concesiune de către viitoarea societate comercială (luna 3)
7. Se emit actele notariale privind trecerea din patrimoniul regiei în al CJ Cluj, în baza contractului specific însoțit de facturi și de documentele oficiale aferente realizării activelor (construcții), constând în Certificat de urbanism, avize / autorizații specifice, autorizație de construcție, proiect tehnic, recepții și altele, după caz (luna 4)
8. Bunurile imobile proprietate publică se înscriu în cartea funciară anterior încheierii contractului de concesiune de bunuri proprietate publică (luna 5)
9. Se emite hotărârea AGA a regiei (numită *act administrativ individual de reorganizare privind punerea în aplicare a transformării*), cu actualizarea actului constitutiv și se depun toate documentele la Oficiul Registrului Comerțului (luna 6)
10. În urma publicității legale - în MO, și a lipsei unor acțiuni care se împotrivesc transformării (respectiv a soluționării prin instanță a unor asemenea acțiuni), se va emite încheierea de aprobare a operațiunii de transformare, de către Oficiul Registrului Comerțului (luna 9)
11. Societatea comercială rezultată în urma reorganizării regiilor autonome preia drepturile și obligațiile regiei autonome din transformarea căreia a rezultat, în limitele și în condițiile stabilite prin actele administrative individuale de reorganizare (luna 10)
12. Se întocmește de către CJ Cluj, caietul de sarcini aferent contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, cu includerea redevenței, la a cărei stabilire se va ține seama de (luna 11)
 - a. proporționalitatea redevenței cu beneficiile obținute din exploatarea bunului de către concesionar;
 - b. valoarea de piață a bunului care face obiectul concesiunii;
 - c. corelarea redevenței cu durata concesiunii.

13. Are loc procedura publică de acordare a dreptului de concesiune către societatea comercială rezultată în urma transformării, cu încheierea contractului de concesiune (luna 12)
14. Dreptul de concesiune se înscrie în cartea funciară (luna 12)

4.2. Modul de calcul al redevenței

În cazul în care Consiliul Județean Cluj pune la dispoziție bunuri publice pentru a fi utilizate de către societatea comercială Aeroport Cluj, va trebui să fie stabilit un mod de calcul al redevenței, conform legislației în vigoare. Redevența reprezintă o sumă ce se plătește pentru utilizarea unui bun public sau a unui drept de folosință, iar aceasta este reglementată prin contracte de concesiune sau închiriere, în funcție de natura bunurilor și a activităților.

Factori care influențează calculul redevenței sunt:

1. **Tipul bunului public:**
 - **Terenuri:** Pentru utilizarea de către Aeroportul Cluj de terenuri care sunt deținute de Consiliul Județean Cluj, redevența va fi calculată pe baza valorii terenului și a suprafeței utilizate.
 - **Clădiri și infrastructură:** Pentru utilizarea de către Aeroportul Cluj de clădiri sau infrastructură (ex: terminale, piste, facilități de depozitare), redevența poate fi calculată pe baza valorii de piață a bunurilor respective sau a costurilor de amortizare ale acestora.
2. **Modalitatea de utilizare a bunului public:**
 - **Concesiune:** Dacă Aeroportul Cluj preia bunurile prin concesiune, redevența va putea fi stabilită în funcție de valoarea estimată a veniturilor obținute din exploatarea acestora și de durata concesiunii.
 - **Închiriere:** Dacă se încheie un contract de închiriere, redevența va fi determinată în funcție de chiria de piață pentru tipul respectiv de bun.
3. **Perioada contractuală:**
 - **Durata acordului:** Perioada de utilizare a bunului public influențează calculul redevenței, deoarece un contract pe termen mai lung poate implica o redevență mai mică anuală comparativ cu unul pe termen scurt, în funcție de prevederile contractului de sarcini care se va elabora.
4. **Venituri obținute de Aeroport:**
 - Redevența poate fi influențată de nivelul veniturilor obținute de Aeroportul Cluj din activitățile sale economice (de exemplu, tarifele de aterizare, închirierea de spații comerciale). De multe ori, redevența se poate calcula ca un procent din veniturile brute obținute din activitățile ce implică utilizarea bunului public.
5. **Evaluarea pieței:**
 - **Analiza pieței locale:** Redevența poate fi influențată și de valoarea pieței imobiliare locale și de standardele de piață pentru închirierea de bunuri publice (de exemplu, chiria de terenuri în apropierea unui aeroport). O evaluare periodică a pieței va asigura ca redevența să fie ajustată conform realității economice și a condițiilor de piață.

Formule de calcul

1. Calculul redevenței pentru concesiune

Pentru concesiune, redevența poate fi calculată astfel:

Redevența anuală = Procent din venitul brut anual × Venit anual estimat

Pentru anul 2025, Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj a estimat următoarele date financiare:

- Venituri totale: 202 milioane de lei, în creștere față de anul precedent.
- Cheltuieli totale: 188 milioane de lei.
- Profit brut: aproape 14 milioane de lei, în creștere cu 62% față de anul anterior.
- Profit net: 11 milioane de lei.

De asemenea, aeroportul își propune să depășească 3,3 milioane de pasageri în 2025, în creștere față de 3,266 milioane în 2024.

Este important de menționat că aceste date sunt estimative și pot suferi modificări în funcție de evoluțiile economice și operaționale ale aeroportului.

Fata de estimările de mai sus, dacă Aeroportul obține venituri anuale de 202 milioane de lei din activitățile concesionate, iar procentul stabilit al redevenței este de 5%, redevența anuală va fi:

Redevența anuală = $0.05 \times 202,000,000 = 10,100,000$ lei = 10.100.000 lei/an

Obs. 1: pentru anul I (2025) redevența se va ajusta proportional cu durata concesiunii (nu pe întreg anul).

Obs. 2: procentul de 5% din total venitul brut este peste nivelul mediu aplicat (2% max.) de alte aeroporturi, însă este corelat cu amortizarea și chiria minimă practicabilă.

Obs. 2: nivelul redevenței nu va putea fi mai mic decât nivelul amortizării estimate a construcțiilor, la care se adaugă nivelul practicabil al chiriei asupra terenurilor.

2. Calculul redevenței pentru închiriere

Pentru închiriere, redevența poate fi calculată în funcție de chiria de piață, pe bază de suprafață și durată a închirierii:

Redevența anuală = Chirie pe metru patrat × Suprafața utilizată

3. Cifre comparabile pentru închiriere:

În lipsa unui raport de evaluare de piață a terenurilor și a construcțiilor care vor putea face obiectul concesiunii, vom utiliza unele informații disponibile de piață pentru închirierea terenurilor, astfel:

- În cazul parcarilor administrate de GOTO Park în suprafața de 20.341 mp pentru administrarea terenului închiriat de către Consiliul Județean Cluj cu destinație parcare, valoarea chiriei este de 320.000 lei/an adică 15,73 lei/mp/an. (Cluj News+6www.actualdecluj.ro+6Stiri de Cluj+6);
- Conform unui articol din Ziarul Gazeta de Cluj (Gazeta de Cluj, aprilis 18, 2018, https://gazetadecluj.ro/ca-la-noi-la-nimeni-numai-aeroportul-avram-iancu-din-cluj-napoca-nu-incaseaza-bani-din-inchirierea-parcarilor/?utm_source=chatgpt.com), CJ Cluj avea de încasat, inițial, în baza unui contract de concesiune semnat în 2010 cu o redevență anuală de 250.000 de euro începând cu primul an de concesiune, iar după ce termenii contractuali au fost modificați, redevența anuală a scăzut la aproximativ 62.000

de euro pentru 530 de locuri de parcare exploatate, ceea ce reprezintă aproximativ 125 de euro pe loc pe an.

Nivelul chiriilor pentru terenuri în Cluj-Napoca variază semnificativ în funcție de factori precum locația, suprafața și destinația terenului. Deși nu există o medie exactă a chiriilor, putem analiza câteva oferte recente pentru a înțelege intervalul de prețuri:

- Teren de 1.200 mp în zona Aeroportului: Propus pentru închiriere la 1.100 EUR pe lună, ceea ce echivalează cu aproximativ 0,92 EUR/mp VDI
- Teren de 3.500 mp în zona Mărești, lângă Hornbach: Disponibil pentru 3.999 EUR pe lună, adică aproximativ 1,14 EUR/mp VDI
- Teren de 3.200 mp în Florești: Oferit la 3.840 EUR pe lună, ceea ce înseamnă aproximativ 1,20 EUR/mp Publi24

Aceste exemple indică faptul că chiriile pentru terenuri în Cluj-Napoca și împrejurimi se situează între 0,92 și 1,20 EUR/mp pe lună. Totuși, este important de menționat că prețurile pot varia în funcție de specificul fiecărui teren și de cerințele proprietarului.

Luând în considerare ajustările aferente diferențelor mari de suprafață, un nivel de chirie estimate pentru întreaga suprafață de 2.326.725 mp este de 0,5 euro/mp/lună, respectiv 2,5 lei/mp/lună. În condițiile informațiilor disponibile, estima următoarele chirii pentru utilizarea terenului.

Suprafața 1.969.648 mp (conform Lista imobile aflate în patrimoniul public și privat al CJ Cluj - adresa Aeroport Internațional Traian Vuia nr.1876/17.02.2025)

Nivel chirie: lei/mp /lună: 2,5 lei/mp/lună

Nivel chirie teren /an: $1.969.648 \times 2,5 = 4.924.120$ lei/an

Total amortizare construcții și chirii terenuri:

Amortizare construcții domeniu public – 88.118.600 (valoare de inventar) la o durată medie de 32 ani conform HG nr. 2139/2004 din 30 noiembrie 2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe (conform Anexa nr. 7 Amortizare domeniu public 2025):

Amortizare construcții domeniu public = 2.583.092 lei/an

Amortizare pista 3.500 m (neinclusă în prezent în domeniul public – înregistrată în cont 231 Investiții în curs) – conform Anexa nr. 7 "Simulare amortizare imobilizări corporale-Pista ajustare surse proprii" = 2.192.712,97 lei

Cod 1.1.5 Piste și platforme – 24-36 ani

Cod 1.10. Alte construcții neregăsite în cadrul grupei 1 - 24-36 ani

- Amortizare construcții domeniu public: 2.583.092 lei/an.
- Amortizare pista 3.500 m: 2.192.712,97 lei
- Chirii terenuri – 4.924.120 lei/an

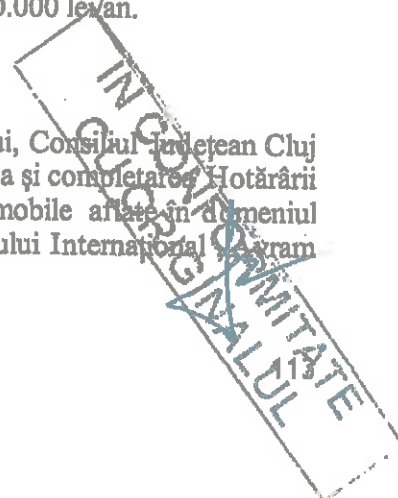
Total: 9.699.924,97 lei

Nivel redevență stabilit prin procent asupra veniturilor: 10.100.000 lei/an.

Rotunjit: 10.000.000 lei/an.

Obs. 1:

- În ceea ce privește închirierea altor spații din incinta aeroportului, Consiliul Județean Cluj a aprobat, prin Hotărârea nr. 161 din 29 august 2024, modificarea și completarea Hotărârii nr. 112/2020 privind aprobarea închirierii unor suprafețe din imobile aflate în domeniul public sau privat al județului Cluj și în administrarea Aeroportului Internațional "Traian Vuia" Cluj R.A.



- Conf. art. 16 din Hotărârea nr. 2 din 7 febr. 2024, un procent de 50% sumele provenite din închirierea bunurilor proprietate publică a jud. Cluj, aflate în administrare, se fac venit la bugetul CJ Cluj - situație care nu va rămâne valabilă în cazul transformării regiei în societate comercială și exploatarea prin contract de concesiune a respectivelor bunuri;
- Prin HCJC 130/2011 s-a stabilit un nivel al contractului de închiriere pentru construcțiile situate pe terenul administrat de aeroport, de 4 euro/mp/lună.

Obs. 2:

- Pentru a obține o estimare precisă a redevenței pentru un teren specific, este necesară o evaluare detaliată realizată de un evaluator autorizat, care să țină cont de toți factorii relevanți și de condițiile pieței locale.

3. Aspecte suplimentare

- **Indexarea anuală a redevenței:** În funcție de contract, redevența poate fi indexată anual în funcție de inflație sau de alte criterii economice pentru a reflecta evoluțiile pieței.
- **Reevaluarea bunurilor:** Pentru a asigura corectitudinea redevenței, se poate realiza o reevaluare periodică a bunurilor puse la dispoziție (terenuri, clădiri etc.), iar acest lucru poate duce la ajustarea redevenței.
- **Plata redevenței:** Condițiile de plată (anuale, trimestriale etc.) și eventuale reduceri sau bonusuri în funcție de performanțele economice ale Aeroportului pot fi stipulate în contractul de concesiune sau închiriere.

Concluzie

Calculul redevenței pentru bunurile publice puse la dispoziție de către Consiliul Județean Cluj societății comerciale Aeroport Cluj depinde de mai mulți factori, inclusiv tipul de contract (concesiune sau închiriere), valoarea bunurilor, veniturile obținute de Aeroport, perioada contractuală și condițiile pieței. Redevența poate fi calculată în funcție de un procent din veniturile Aeroportului sau de chiria de plată pentru terenurile și clădirile utilizate de Aeroport, iar aceste condiții vor fi stabilite prin negocieri între părți și reglementate în contractele legale. Estimarea unei redevențe pentru concesiunea terenurilor aferente Aeroportului Internațional "Avram Iancu" Cluj depinde de mai mulți factori, inclusiv suprafața terenului, destinația utilizării, durata concesiunii și valoarea de piață a terenului.

5. Concluzii

Modificarea formei juridice a Aeroportului Internațional Avram Iancu Cluj-Napoca din regie autonomă în societate pe acțiuni ar putea avea multiple consecințe, atât pozitive, cât și negative. Posibile consecințe pozitive:

1. Acces mai facil la finanțare:

- Ca societate pe acțiuni (SA), aeroportul ar putea atrage mai ușor capital privat prin emiterea de acțiuni sau obligațiuni, ceea ce i-ar permite să finanțeze proiecte de modernizare și extindere.

CU CONȚINUT
ORIGINALUL 114

- Din punctul de vedere al atractivității, accesul mai facil la resurse va fi condiționat însă de o diminuare a gradului de îndatorare pe termen lung, având în vedere că la 31.12.2024 există credite pe termen lung în suma totală de 201.223.600 lei
- 2. **Flexibilitate managerială crescută:**
 - Deciziile strategice ar putea fi luate mai rapid, fără a fi supuse procedurilor birocratice specifice instituțiilor publice; acest avantaj însă va putea fi înregistrat doar pe termen mediu și lung, adică după finalizarea procesului de privatizare (prin, de ex. emitere de acțiuni).
 - Posibilitatea de a implementa politici comerciale mai eficiente.
- 3. **Posibilitatea de listare pe bursă:**
 - Dacă ar deveni o companie publică, aeroportul ar putea atrage investitori noi și ar putea beneficia de o mai mare transparență financiară, specifică reglementărilor bursiere, cu deosebire cel puțin cu privire la reguli clare și acces egal la informație, precum și de monitorizare și reglementare (prin intermediul Autorității de supraveghere (ASF) cu asigurarea unui mediu de tranzacționare echitabil.

Posibile consecințe negative:

1. **Pierderea controlului public:**
 - O eventuală privatizare parțială ar putea duce la o influență crescută a investitorilor privați în deciziile strategice, consecința care trebuie coroborată cu riscurile legate de pierderea, pe termen mediu, a controlului public, din rațiuni strategice legate de strategia de dezvoltare pe termen mediu și lung a jud. Cluj, cât și a AIAICJ;
2. **Creșterea tarifelor pentru servicii:**
 - Pentru a maximiza profitul, societatea va trebui să crească tarifele percepute companiilor aeriene și pasagerilor (care oricum sunt dintre cele mai mari în comparație cu celelalte aeroporturi interne), de la 43 lei/calator în prezent la peste 70 lei/calator (luând în considerare și suportarea costului serviciilor publice, respectiv redevențele noi aferente bunurilor publice), chiar în condițiile creșterii numărului de calatori (cu 0.5% în medie/an) - creștere care însă este foarte improbabilă, în contextul crizei militare actuale și nu numai. Creșterea tarifelor poate duce la pierderea companiilor aeriene ce operează pe aeroport.
 - Principala cauză a creșterii tarifelor o constituie plata redevențelor după transformare, calculat la 5% din total venit brut (în corelare și cu amortizarea și chiria), însă cu mult peste nivelul mediu practicat de alte aeroporturi (max. 2%);
 - Cu privire la majorarea cheltuielilor aferente serviciilor publice, există un număr mediu de persoane angajate în aceste servicii de peste 361 persoane:
 - Nr. total permise permanente deținute în cadrul Politia T.A = 24;
 - Nr. total permise permanente deținute în cadrul Biroului Vamal = 30;
 - Nr. total permise permanente deținute în cadrul SRI-Antitero = 160
 - Nr. total permise permanente deținute în cadrul Poliției de Frontieră = 97;
 - Nr. total permise permanente deținute în cadrul Unității Speciale de Aviație = 50.
3. **Riscuri legate de distribuția profitului:**
 - În loc să fie reinvestit în infrastructură, profitul ar putea fi distribuit acționarilor sub formă de dividende.
 - Aceasta posibilitate vine în contradicție, pe termen mediu și lung, cu amplul program de investiții viitoare (mărirea pistei, locuri de parcare avioane, dotări noi etc.), ceea ce poate face ca distribuirea de dividende să nu fie atractivă.

ÎN CONFORMITATE
 CU ORDINUL
 15
 AL
 PRIMĂRII

4. Posibile restructurări și reduceri de personal:

- Trecerea la un model de societate comercială ar putea aduce, pe termen mediu și lung, politici de eficientizare care să implice concedieri sau schimbări în condițiile de muncă.
- În plus, conform proiecțiilor financiare întocmite (conform scenariului 3 după transformare, întocmit pe 10 ani), din rațiuni de asigurare a sustenabilității financiare, respectiv un flux de numerar pozitiv, nu au fost incluse majorări salariale pe întreg orizontul de timp.

Reglementări diferite:

- Ca regie autonomă, aeroportul beneficiază de anumite facilități fiscale (scutire impozit pe teren și construcții), care s-ar pierde odată cu transformarea în societate pe acțiuni.
- În cazul transformării, patrimoniul public ar putea fi încredințat direct, fără licitație, de către CJ Cluj doar atâta timp cât este acționar unic (conform art. 315 din OUG nr. 57/2019 privind codul administrativ).
- Este necesară efectuarea Notificării prealabile (cu plata tarifelor legale aferente) a AACR cu privire la intenția de reorganizare, însoțită de toate documentele anexa (Statut, ROF, ROI, Manualul operatorului de aerodrom, Manualul furnizorului de servicii de handling la Sol, acorduri actualizate cu furnizorii de servicii de navigație (Romatsa SA), cu toate procedurile de colaborare aferente, precum și contracte actualizate cu alte organizații terțe care desfășoară operațiuni în zonele de aviație civilă.
- Ulterior Notificării AACR se va efectua un audit de conformitate a operațiunilor

ASPECTE ESENȚIALE DE AVUT ÎN VEDERE

Regimul ajutoarelor de stat care vor putea fi acordate ulterior transformării din regie în societate comercială:

Restricțiile de finanțare a unei companii de către o autoritate publică, cum ar fi un consiliu județean, în contextul ajutoarelor de stat sunt reglementate în principal de normele Uniunii Europene, fiind în discuție următoarele puncte esențiale:

1. **Conformitatea cu Regulamentele UE:** Ajutoarele de stat trebuie să fie conforme cu regulamentele UE care reglementează ajutoarele de stat, în special Regulamentul (UE) nr. 651/2014, care stabilește categoriile de ajutoare care sunt considerate compatibile cu piața internă.
2. **Notificarea Comisiei Europene:** În funcție de mărimea și tipul ajutoarelor, autoritățile publice trebuie să notifice Comisia Europeană înainte de a acorda ajutoarele, pentru a obține aprobarea acestora.
3. **Proportionalitatea ajutoarelor:** Ajutoarele nu trebuie să depășească suma necesară pentru a atinge obiectivele de politică economică (de exemplu, sprijinirea inovării, crearea de locuri de muncă).
4. **Transparență și accesibilitate:** Informațiile despre ajutoarele acordate trebuie să fie transparente, iar procedurile de aplicare să fie accesibile tuturor potențialilor beneficiari.
5. **Evitarea distorsionării concurenței:** Ajutoarele nu trebuie să creeze o distorsiune semnificativă a concurenței între companiile din aceeași piață.
6. **Existența unui plan strategic:** Este necesar să existe un fundament strategic clar pentru acordarea ajutoarelor, care să demonstreze impactul pozitiv asupra dezvoltării economice regionale sau naționale.

Aceste restricții și condiții sunt concepute pentru a asigura că ajutoarele de stat nu afectează negativ piața unică europeană și că sunt utilizate eficient pentru a sprijini dezvoltarea economică și socială.

Restricțiile legate de prețurile de transfer în cazul stabilirii unei redevențe între o autoritate publică - consiliu județean și o companie

Aceste restricții includ următoarele aspecte:

1. **Principiul de la "valoare de piață":** redevențele trebuie să fie stabilite la un nivel care reflectă valoarea de piață, asigurându-se că nu sunt artificiale și nu influențează negativ competiția.
2. **Transparență și justificare:** autoritatea publică trebuie să documenteze și să justifice metodologia utilizată pentru a stabili redevența, inclusiv compararea cu redevențele practicate în sectorul privat.
3. **Conformitate cu legislația fiscală:** redevențele trebuie să respecte normele fiscale aplicabile, care impun ca acestea să fie deductibile pentru companie și să nu genereze obligații fiscale nejustificate.
4. **Evitarea distorsionării concurenței:** stabilirea redevențelor nu trebuie să creeze condiții preferențiale pentru companie în raport cu alte entități, evitând astfel distorsionarea concurenței pe piață.
5. **Reguli interne și naționale:** este important să se respecte reglementările interne și naționale care reglementează contractele publice, transparența cheltuielilor și procedurile de achiziții publice.
6. **Evaluarea impactului:** autoritatea publică trebuie să evalueze impactul economic și social al redevenței stabilite asupra comunității și asupra companiei, asigurându-se că aceasta contribuie la dezvoltarea locală.

Aceste restricții au scopul de a asigura că tranzacțiile financiare între autoritățile publice și companii sunt corecte, transparente și nu afectează negativ economia sau concurența pe piață.

Obligația finalizării procedurii privind înregistrarea dreptului de proprietate asupra unor bunuri imobile:

- Cu privire la patrimoniul public, la data întocmirii Studiului de oportunitate se constata ca nu este finalizata procedura privind înregistrarea dreptului de proprietate asupra unor bunuri imobile (în speta pista de decolare-aterizare), bunuri care nu sunt înscrise în inventarul bunurilor aflate în domeniul public al statului (în speta CJ Cluj), iar operațiunea sa se desfășoare în condiții de colectare de TVA la valoarea de piață, cu compensarea contribuției CJ Cluj de 127.510.248,18 lei, dar totodată și cu plata de către CJ Cluj a următoarelor sume, stabilite pe baza informațiilor contabile din acest moment (la 31.12.2024):
 - 55.185.576,55 lei reprezentând finanțare proprie regie,
 - 13.128.562,37 lei reprezentând TVA aferentă acestor surse proprii - finanțare proprie regie, și
 - 30.062.459,56 lei reprezentând TVA aferent contribuției Județului Cluj (contribuția CJ Cluj fiind de 127.510.248,18 lei).

In situatia in care CJ Cluj, respectiv regia vor conveni ca transferal sa se produca numai pentru partea de finantare a CJ Cluj, regia ramanand in regim de coproprietate asupra activului in limita sumei de 55.185.576,55 lei, cat reprezenta finantarea proprie a regiei, atunci CJ Cluj va achita numai suma de 30.062.459,56 lei reprezentand TVA aferent contribuției Județului Cluj (contribuția CJ Cluj fiind de 127.510.248,18 lei).

Obs.:

- sumele de mai sus vor trebui sa se ajusteze cu diferentele eventuale stabilite pentru valoarea justa la momentul trecerii (stabilita prin raport de evaluare);
- ajustările de depreciere in suma de 22.671.110,12 lei, inregistrate la 31.12.2024 vor trebui sa fie virate la venituri - tot in functie de valoarea justa care se va stabili pentru trecerea patrimoniului public al CJ Cluj);

Regimul celor 15 contracte de finantare nerambursabila incheiate :

- conform art. 9 alin. 2 din aceste contracte se mentioneaza ca " *Prezentul contract, precum si toate drepturile si obligatiile decurgand din implementarea acestuia nu pot face obiectul cesiunii totale sau partiale, novatiei, subrogatiei sau oricarui alt mecanism de transmisiune si/sau transformare a obligatiilor si drepturilor*";
- in cazul transformarii regiei in societate comerciala sunt incidente restrictiile de mai sus, intrucat are loc o transmitere a drepturilor si obligatiilor de la regie la societatea comerciala;
- aceste restrictii sunt valabile atat in perioada de implementare cat si in cea de monitorizare ;
- consecinta nerespectării acestor prevederi o constituie rezilierea celor 15 contracte conform art. 15 alin.2 lit.c, din aceste contracte, respectiv **restituirea sumelor nerambursate**, insotite de accesorii (dobanzi si majorari de intarziere);

Consecintele negative de mai sus trebuiesc interpretate si in contextul informatiilor de la subcap. 2.4.3 Identificarea consecințelor juridice, financiare si fiscale posibile ale aspectelor legale cu impact asupra operațiunilor propuse.

Concluzie finala:

Modificarea formei juridice poate fii efectuata, de principiu, dar implica și riscuri legate de pierderea controlului public și creșterea costurilor pentru utilizatori. Decizia ar trebui să fie însoțită de măsuri clare pentru protejarea interesului public și menținerea unui echilibru între profitabilitate și accesibilitate, respectiv de caracterul public al activităților regiei.

Modificarea formei juridice poate aduce anumite beneficii pentru RA Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj în ceea ce privește atragerea de finanțare și flexibilitate operațională, dar implică și riscuri foarte probabile legate de pierderea controlului public și creșterea costurilor pentru utilizatori, cu consecința directă a pierderii poziției de piață și a decapitalizării societății. În contextul instabil al contextului economic și geopolitic opinăm că o

atitudine rezervată este de preferat uneia optimistă cu privire la succesul finanțării din piața de capital.

Pentru UAT Județul Cluj, modificarea formei juridice atrage după sine *suportarea unor costuri aferente transformării, de natură fiscală, dar și pierderea unei surse de venit în contextul probabil al creșterii costurilor de operare ale Aeroportului și riscul mare al nerespectării legislației fiscale privind prețurile de transfer și al celei privind concurența.*

Decizia privind reorganizarea juridică a Aeroportului este una care, dincolo de rațiunile financiare trebuie să fie justificată și de rațiuni de securitate națională dar și de strategie a dezvoltării economice a Județului Cluj și a Transilvaniei, în contextul în care, valențele acestei porți de intrare cu statut regional sunt cunoscute și validate, în trecut, ca factor de impulsare a vieții economice și sociale prospere din Regiunea Nord-Vest. Mai mult, activitatea de bază a Aeroportului, cea care întreține și celelalte activități este consfințită ca fiind de natura serviciilor publice care necesită un control substanțial din partea autorității tutelare-UAT Județul Cluj, aspect care va fi greu de asigurat în condițiile apelării la investitori privați.

Contextual, conform proiecțiilor macroeconomice, momentul schimbării paradigmei de funcționare a Aeroportului ar trebui făcută din R.A. în S.A. în contextul unui optimism în piața de capital, nu în cazul întrunirii premizelor unor crize economice sau financiare. În același sens, pe fondul incertitudinilor mediului economic, investirea și participarea alături de o unitate administrativ teritorială care deține pachetul de control la capitalul unei prezumtive societăți pe acțiuni, devine puțin probabilă ca fiind de natură să asigure finanțarea prin recursul la piața de capital, aceasta operațiune fiind indicat a fii consolidată și pregătită pe un termen mediu de 5 ani în avans, intrucat importul prematur și neadaptat al unor modele specifice altor aeroporturi cu dimensiuni și caracteristici de importanță diferite ar putea genera riscuri privind implementarea, dar fără garanții privind beneficiile.

De asemenea finanțarea prin recursul la piața de capital este puțin probabilă în condițiile în care o companie aeriană (Wizz Air) deține 56% din traficul de pasageri, este o competiție foarte mare între aeroporturi, cel mai mic aeroport din Europa listat la bursă are 9.000.000 pasageri. Gradul de îndatorare a regiei este destul de ridicat, sunt necesare investiții în infrastructura aeroportului în continuare și există riscul creșterii redevenței.

01.04.2025

cons. jur. consultant fiscal prof. univ.dr. Tamas Szora Attila

