

**Studiu de fundamentare in vederea  
concesionarii/PPP  
Aeroport International Brasov – Ghimbav**

**PARTEA A IV - A**

**Scenariul 2 – Constituirea unei societati comerciale  
pe actiuni**

## CUPRINS PARTEA A IV - A

Puncte - cheie	2
1. Identificarea investitiei si definirea obiectivelor	5
2. Analiza optiunilor	10
3. Metodologia analizei cost-beneficiu si modelul financiar	14
4. Analiza finanziara	24
5. Analiza economica	29
6. Analiza de risc	30
7. Aspecte juridice. Tratamentul ajutorului de stat	37
Anexe	51

## PUNCTE - CHEIE

Analizele financiara, economica si de risc, precum si analiza juridica au fost realizate in vederea fundamentarii investitiilor si modalitatilor de realizare si operare a infrastructurii de transport aerian la Aeroportul International Brasov – Ghimbav. Studiu de Fundamentare a fost initiat de Consiliul Judetean Brasov, in Scenariul 2 – Constituirea unei societati comerciale pe actiuni.

Proiectul major de construire a Aeroportului International Brasov – Ghimbav este in derulare, fiind deja parcurse etapele I si II, in urma carora a fost achizitionat terenul necesar si a fost construita suprafata portanta a pistei de decolare – aterizare.

Conform ipotezelor facute in prezentul Studiu, investita se va continua in cinci etape, pe un orizont de timp de 35 ani (masurat de la datarea in functiune a aeroportului, estimata pentru anul 2021).

Etapa III presupune realizarea restului investitiilor absolut necesare pentru operarea aeroportului (terminal pasageri, turn control, platforma aeronave, cale de rulare, cladiri tehnice, retelele si echipamentele aferente etc). Valoarea totala a investitiilor pentru Etapa III se ridica la aproximativ 65,4 mil. euro (inclusiv TVA), compusa din suma de 57,5 mil. euro prevazuta in Studiu de fezabilitate pentru Etapa III (IPTANA SA) plus 7,9 mil. euro, valoarea unor investitii obligatorii pentru autorizarea aeroportului, dar neincluse in studiu de fezabilitate mentionat.

Etapele IV – VII sunt, practic, extinderi ale aeroportului, care se vor realiza treptat, pe masura ce evolutia traficului o impune. Cumuland aceste extinderi, valoare totala a investitiilor necesare pentru deschiderea aeroportului si pentru primii 35 ani de operare ajunge la aproximativ 131 mil. euro.

Pentru investitiile din Etapa III si din etapele ulterioare, se face presupunerea ca finantarile se impart intre Consiliul Judetean Brasov si restul investitorilor in proportiile aproximative de 80% : 20%. Tinand cont si de etapele I si II ale proiectului (in care singurul investitor a fost CJ Brasov), raportul dintre participatiile actionarilor devin:

- 83,7% pentru Consiliul Judetean Brasov;
- 16,3% pentru restul UAT-urilor partenere.

Necesarul de finantare din partea Consiliului Judetean Brasov este in acest scenariu de aproximativ 73,8 mil. euro iar necesarul de finantare care revine celorlalți parteneri este de aproximativ 19,2 mil. euro.

**Analiza financiara** a produs urmatorii indicatori de performanta:

**Valoarea financiara neta actualizata (FNPV) = 4.611.590 euro.**

**Rata interna de rentabilitate financiara (FRR) = 4,23%.**

FNPV este pozitiva, lucru care arata ca veniturile generate vor acoperi costurile.

De asemenea, analiza financiara a aratat ca aeroportul va incepe sa obtina profit din operare din anul 7 si a relevat faptul ca proiectul este sustenabil din punct de vedere financiar.

**Analiza economica** a evideniat existenta unor efecte non-economice importante:

- Economii de timp rezultate din evitarea deplasarii la un aeroport alternativ;
- Economii de cost din evitarea deplasarii la un aeroport alternativ;
- Economii de cost si timp transport pentru transportatorii de marfa.

In cadrul analizei economice au fost obtinuti urmatorii indicatori de performanta:

**Valoarea economica neta actualizata (ENPV) = 227.928.057 euro**

**Rata de rentabilitate economica (ERR) = 14,52%**

**Raportul beneficii / costuri (B / C) = 1,96**

Valorile tuturor indicatorilor semnalizeaza faptul ca proiectul aduce valoare economica pozitiva (ENPV > 0, ERR > 5,5%, B / C > 1).

Analiza riscului a evideniat robustetea performantei economice a proiectului si a inclus o analiza calitativa si una cantitativa a riscurilor.

In concluzie, analizele financiara, economica si de risc arata faptul ca proiectul realizare si operare a infrastructurii de transport aerian la Aeroportul International Brasov - Ghimbav, in Scenariul 2-Constituirea unei societati comerciale pe actiuni, reduce efortul financiar al Consiliului Judetean Brasov, este fezabil si sustenabil din punct de vedere financiar si aduce beneficii importante atat pentru aeroport si pasageri, cat si pentru conectivitate si dezvoltarea intregii regiuni.

Din perspectiva ajutorului de stat, avand in vedere faptul ca:

- (i) societatea ce urmeaza a fi constituita reprezinta o intreprindere in sensul legislatiei privind ajutorul de stat, intreprindere care urmeaza sa desfasoare o activitate economica – construirea si operarea aeroportului,
- (ii) finantarea intreprinderii si, implicit, a obiectivului de investitii, reprezinta investitii in infrastructura aeroportuara iar, ulterior, finantare in vederea operarii aeroportului, investitii care se vor realiza din fonduri publice,
- (iii) finantarea unei SA pentru construirea si operarea obiectivului de investitii AIBG este de natura sa denatureze concurenta,

**Scenariul S2 - Constituirea unei societati comerciale pe actiuni care sa aiba ca scop finantarea, construirea si operarea obiectivului de investitii "Aeroport International Brasov - Ghimbav", poate avea implicatii din perspectiva ajutorului de stat.**

In aceste conditii, recomandam ca, in ceea ce priveste modul de finantare a societatii ce urmeaza sa construiasca si sa opereze aeroportul, sa fie formulata, anterior, o notificare catre Comisia Europeană cu privire la intentia de acordare a acestei masuri, potrivit procedurii prevazute de legislatia europeana si nationala in aceasta materie.

## 1. IDENTIFICAREA INVESTITIEI SI DEFINIREA OBIECTIVELOR

### Introducere

**Scenariul 2** trateaza analiza financiara, economica si juridica a finantarii si construirii obiectivului "Aeroportul International Brasov – Ghimbav", din fonduri publice ale mai multor entitati finantatoare, sub umbrela unei societati de proiect organizata juridic ca societate pe actiuni, iar ulterior operarea acestuia.

Analizele financiara si economica (incluzand si analiza riscului) sunt construite pe modelul si structura unei analize cost – beneficiu, pe baza ghidurilor si metodologiilor nationale si europene din domeniu.

### 1.1. Identificarea investitiei

#### 1.1.1. Denumirea proiectului

Finantarea, construirea si operarea Aeroportului International Brasov – Ghimbav (AIBG) in cadrul Scenariului S.2 - Constituirea unei societati comerciale pe actiuni.

Obiectivele de investitii sunt impartite pe mai multe etape, deoarece una din ipotezele principale legate de investitii este faptul ca aeroportul se va dezvolta modular, pe masura ce cresterea traficului aerian determina necesitatea fiecarei extinderi de capacitate.

**Etapele I si II** au fost deja executate si au vizat achizitia si imprejmuirea terenului necesar si construirea structurii rutiere aeroportuare pentru pista de decolare – aterizare.

#### Etapa III

Conform reactualizarii studiului de fezabilitate IPTANA pentru etapa III, aceasta este formată din urmatoarele obiective:

- Obiectul 1 – Terminal pasageri;
- Obiectul 2 – Cladire energetica;
- Obiectul 3 – Remiza PSI;
- Obiectul 4 – Posturi control acces;
- Obiectul 5 – Gospodarie de apa;
- Obiectul 6 – Turn control;
- Obiectul 7 – Parcare auto + drum acces terminal – DJ - Centura Brasov;
- Obiectul 8 – Drum tehnologic perimetral si accese la echipamente de radionavigatie;
- Obiectul 9 – Drumuri tehnologice interioare;

Obiectul 10 – Post trafo turn control;  
Obiectul 11 – Imprejmuiri si porti;  
Obiectul 12 – Retele interioare in aeroport;  
Obiectul 13 – Statie epurare monobloc;  
Obiectul 14 – Casete beton armat Beselcin;  
Obiectul 15 – Deviere canal colector Beselcin;  
Obiectul 16 – Casiu Nord + Sud - pista;  
Obiectul 17 – Cale rulare Alfa;  
Obiectul 18 – Platforma parcare aeronave;  
Obiectul 19 – Balizaj - constructii si instalatii;  
Obiectul 20 – Amenajare protectii camine canalizatie balizaj;  
Obiectul 21 – Canalizare pluviala la pista de decolare-aterizare si amenajari de protectie la acostamente conform normelor EASA;  
Obiectul 22 – Amenajare de protectie la camine canalizare pluviala;  
Obiectul 23 – Amenajare banda pista;  
Obiectul 24 – Platforma antisuflu.

La acestea se adauga investitii in echipamente considerate de elaboratorii Studiului ca fiind esentiale pentru autorizarea si operarea aeroportului, dar care nu au fost incluse in Studiul de fezabilitate:

E1 – Echipamente CNS (comunicare, navigare si supraveghere) si proceduri de zbor;  
E2 – Echipamente sol (PSI, dezapezire, intretinere, cargo);  
E3 – Mijloace auto (inclusiv ambulante).

Capacitatatile aferente unor obiective precum terminalul, platforma de parcare a aeronavelor sau parcarea auto pentru pasageri sunt limitate la un trafic de aproximativ 1.000.000 pasageri / an, dar prognoza din Studiul de trafic indica peste 5 milioane pasageri / an pana la finalul perioade analizate (35 ani). Prin urmare, pentru a putea acomoda cererea de trafic, sunt necesare investitii suplimentare.

#### **Etapa IV** (anii 6-8 de proiect)

Obiectul 25 - Terminal pasageri;  
Obiectul 26 – Extindere platforma aeronave;  
Obiectul 27 – Extindere retele (apa, canal, electrice, termica);  
Obiectul 28 – Extindere parcare auto si drumuri.

#### **Etapa V** (anii 13-15 de proiect)

Obiectul 29 - Terminal pasageri;  
Obiectul 30 – Extindere platforma aeronave;  
Obiectul 31 – Extindere retele (apa, canal, electrice, termica);  
Obiectul 32 – Extindere parcare auto si drumuri.

#### **Etapa VI** (anii 18-21 de proiect)

Obiectul 33 – Cale de rulare;

Obiectul 34 - Terminal pasageri;  
Obiectul 35 – Extindere platforma aeronave;  
Obiectul 36 – Extindere retele (apa, canal, electrice, termica);  
Obiectul 37 – Extindere parcare auto si drumuri.

#### **Etapa VII** (anii 25-27 de proiect)

Obiectul 38 - Terminal pasageri;  
Obiectul 39 – Extindere platforma aeronave;  
Obiectul 40 – Extindere retele (apa, canal, electrice, termica);  
Obiectul 41 – Extindere parcare auto si drumuri.

In cadrul fiecareia dintre etapele IV-VII se adauga achizitii de Echipamente sol si Mijloace auto, pentru suplimentarea sau reinnoirea parcurilor auto respective.

#### **1.1.2. Amplasamentul**

Amplasamentul obiectivului se afla in orasul Ghimbav, judetul Brasov, pe un teren adjacent societatii comerciale IAR Ghimbav SA, la aproximativ 14 km fata de centrul municipiului Brasov.

#### **1.1.3. TitularII investitiei**

Titularul investitiei este societatea de proiect constituita de Consiliul Judetean Brasov impreuna cu alte entitati publice locale sau regionale.

#### **1.1.4. Beneficiarul investitiei**

Beneficiarul financiar al investitiei este societatea de proiect. Beneficiarii din punct de vedere economic sunt toate unitatile administrativ - teritoriale aflate in aria de acoperire a aeroportului.

### **1.2. Descrierea situatiei existente. Necesitatea investitiei**

Aderarea Romaniei la Uniunea Europeana a creat conditii favorabile cresterii semnificative, atat circulatiei cetatenilor, cat si schimburilor comerciale si culturale. Ca o consecinta directa a aparut necesitatea dezvoltarii infrastructurii de transport si in mod deosebit a celei aeriene.

In plus, zona judetelor Brasov, Covasna si Harghita prezinta un potential economic ridicat care, fara existenta unei infrastructuri aeriene corespunzatoare, nu poate fi valorificat eficient.

Aeroportul este esential pentru cresterea conectivitatii regiunii judetului Brasov si a judetelor limitrofe cu alte regiuni din Uniunea Europeana si din tara, in conditiile in care nu exista in zona solutii de transport eficiente, precum autostrazi sau cai ferate de mare viteza, iar particularitatile reliefului fac dificil accesul prin mijloacele clasice de transport.

Pornind de la aceste realitati, Consiliul Judetean Brasov a elaborat studii si analize privind oportunitatea construirii unui aeroport international de categorie 4D / IIIC in zona municipiului Brasov, care sa deserveasca, in principal, judetele Brasov, Covasna, Harghita si zonele adiacente acestora. De asemenea, s-au elaborat studii privind impactul economic si social indus de existenta aeroportului asupra regiunii mentionate mai sus.

In urma efectuarii unui sondaj de opinie si a prelucrarii rezultatelor a reiesit ca 98% din populatia judetelor Brasov, Covasna, Harghita si partial zonele Valea Prahovei si Curtea de Arges, este favorabila acestui proiect si doreste realizarea lui cat mai repede.

Obiectivul are o prioritate ridicata si este inclus atat in Strategia de dezvoltare a judetului Brasov orizonturi 2013-2020-2030 si in Strategia de Dezvoltare Durabila a Zonei Metropolitane Brasov, cat si in Planul de Dezvoltare a Regiunii Centru 2014-2020.

In ultima perioada de timp au fost intreprinse demersuri de catre administratia publica locala pentru construirea noului Aeroport Brasov-Ghimbav, fiind asigurat terenul necesar, executate lucrari la pista de aterizare-decolare si realizarea studiilor de fezabilitate si a altor studii premergatoare.

In decembrie 2016, plenul Consiliului Judetean Brasov a aprobat indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investitii „Aeroport International Brasov – Ghimbav” – etapa a III-a, respectiv „Extinderea suprafetelor de miscare aeroportuare, echiparea suprafetelor de miscare cu instalatii de balizaj, extinderea retelelor de canalizare pluviala si drenaj, cladiri operationale aeroportuare”.

In septembrie 2017, Consiliul Judetean Brasov a aprobat indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investitii „Cale de rulare Alfa, platforma de debarcare si extinderea retelelor de canalizare si drenaj aferente pistei de decolare-aterizare” ce constituie etapa constructiva a obiectivului de investitii general „Aeroport International Brasov-Ghimbav”, parte din Etapa III a proiectului de construire si operationalizare a aeroportului.

### **1.3. Descrierea obiectivelor investitiei**

Obiectivele aferente Etapei III de construire a aeroportului sunt descrise in cap. 2 din Partea I a prezentului Studiu.

In privinta celorlalte etape de investitie (IV-VII), datorita caracterului modular al dezvoltarii, fiecare obiect de investitii este similar din punct de vedere al capacitatilor si costurilor cu obiectul omonim din Etapa III (de exemplu, terminalul pentru pasageri prevazut in Etapa IV are aceleasi capacitatati de procesare si aceleasi costuri de executie cu terminalul din Etapa III).

Exceptie fac urmatoarele obiecte:

- a. Etapa VI, Obiectul 33 – Cale de rulare. Reprezinta calea de rulare TWY C din Master Planul AIBG, o cale de rulare rapida, cu lungime mai mare decat cea prevazuta in Etapa III (si, implicit, costuri mai mari).
- b. Etapa VII, Obiectul 38 –Terminal pasageri. Acest terminal este mai mare cu 40% decat cele din etapele anterioare, pentru a acomoda volumul de traficul prognozat pana la sfarsitul perioadei analizate (35 ani).

## 2. ANALIZA OPTIUNILOR

### 2.1. Scenariile analizate

Pentru analiza financiara si economica au fost luate in considerare doua sub-scenarii:

1. Nu se implementeaza proiectul Finantarea, construirea si operarea Aeroportului International Brasov – Ghimbav (AIBG).
2. Se implementeaza proiectul, respectiv etapele III-VII ale acestuia, in ipotezele Scenariului 2: Constituirea unei societati comerciale pe actiuni.

### 2.2. Descrierea variantei optime

In sub-scenariul 2, se propune construirea urmatoarelor obiective de investitii:

Etapa III:

- Terminal pasageri;
- Cladire energetica;
- Remiza PSI;
- Posturi control acces;
- Gospodarie de apa;
- Turn control;
- Parcare auto + drum acces terminal – DJ - Centura Brasov;
- Drum tehnologic perimetral si accese la echipamente de radionavigatie;
- Drumuri tehnologice interioare;
- Post trafo turn control;
- Imprejmuiri si porti;
- Retele interioare in aeroport;
- Statie epurare monobloc;
- Casete beton armat Beselcin;
- Deviere canal colector Beselcin;
- Casiu Nord + Sud - pista;
- Cale rulara Alfa;
- Platforma parcare aeronave;
- Balizaj - constructii si instalatii;
- Amenajare protectii camine canalizatie balizaj;
- Canalizare pluviala la pista de decolare-aterizare si amenajari de protectie la acostamente conform normelor EASA;
- Amenajare de protectie la camine canalizare pluviala;
- Amenajare banda pista;
- Platforma antisuflu;
- Echipamente CNS (comunicare, navigare si supraveghere) si proceduri de zbor;
- Echipamente sol;
- Mijloace auto.

**Etapa IV:**

- Terminal pasageri;
- Extindere platforma aeronave;
- Extindere retele (apa, canal, electrice, termica);
- Extindere parcare auto si drumuri;
- Echipamente sol;
- Mijloace auto.

**Etapa V:**

- Terminal pasageri;
- Extindere platforma aeronave;
- Extindere retele (apa, canal, electrice, termica);
- Extindere parcare auto si drumuri;
- Echipamente sol;
- Mijloace auto.

**Etapa VI:**

- Cale de rulare;
- Terminal pasageri;
- Extindere platforma aeronave;
- Extindere retele (apa, canal, electrice, termica);
- Extindere parcare auto si drumuri;
- Echipamente sol;
- Mijloace auto.

**Etapa VII:**

- Terminal pasageri;
- Extindere platforma aeronave;
- Extindere retele (apa, canal, electrice, termica);
- Extindere parcare auto si drumuri;
- Echipamente sol;
- Mijloace auto.

**Planificarea** propusa pentru investitiile principale este corelata cu evolutia traficului aerian prognozat.

- Etapa III: 2018 – 2020  
Etapa IV: 2026 – 2028  
Etapa V: 2033 – 2036  
Etapa VI: 2038 – 2041  
Etapa VII: 2045 – 2047

**Costul investitiei** estimat este de (toate cifrele in euro, cu TVA):

### Etapa III

Conform Scenariului 1 din Studiul de fezabilitate: 57.505.060 euro.

Echipamente suplimentare: 7.920.000 euro.

Total Etapa III: 65.425.060 euro.

Etapa IV: 14.870.620 euro

Etapa V: 14.820.620 euro

Etapa VI: 16.861.595 euro

Etapa VII: 19.120.876 euro

Esalonarea estimata a costurilor de constructie pe ani este prezentata in Analiza financiara (Cap. 4).

### **Oportunitatea infiintarii unui parteneriat pentru construirea si operarea aeroportului**

Scenariul 1 al Studiului (Finantarea, construirea si operarea din fonduri publice) a aratat ca efortul financiar la Consiliul Judetean Brasov, in cazul in care este unicul investitor, este considerabil: aproximativ 93 mil. euro. De asemenea, investitorul trebuie sa contracteze doua imprumuturi bancare de valori semnificative: 22,2 si 13 mil. euro.

Prin urmare, orice varianta de investitie care ar usura efortul financiar al Consiliul Judetean Brasov merita analizata.

Varianta propusa in Scenariul 2 prevede participarea la efortul investitional si de operare, alaturi de UAT Judetul Brasov, a unor UAT-uri din aria de captare a aeroportului. Acestea pot fi judete (cum ar fi Harghita sau Covasna), municipii (ex: municipiul Brasov) sau orase.

Avantajele Scenariului 2 fata de Scenariul 1 sunt:

- Reducerea efortului financiar al Consiliului Judetean Brasov;
- Impartirea riscurilor de construire si operare;
- Contractarea in conditii mai avantajoase a creditelor necesare, datorita riscului mai mic perceput de institutiile bancare;
- Implicarea si motivarea UAT-urilor participante intr-un proiect in care sunt beneficiari reali ai aeroportului din punct de vedere economic si social.

Dezavantaje ale Scenariului 2 fata de Scenariul 1:

- O structura organizationala si decizionala mai complicata si mai scumpa;
- O durata mai mare de timp pentru infintarea societatii de proiect, datorita negocierilor implicate in proces.

**Finantarea investitiei** se va face din resurse proprii ale Consiliului Judetean Brasov, resurse proprii ale celorlalte unitati administrativ – teritoriale (UAT-uri) participante in proiect si imprumuturi bancare.

**Operarea** aeroportului nu poate fi facuta direct de catre Consiliul Judetean sau alte UAT-uri, ci prin intermediul unei societati pe actiuni. In cazul Scenariului 2, vom considera ca societatea de proiect se va ocupa atat de construirea aeroportului, cat si de operarea acestuia.

### **3. METODOLOGIA ANALIZEI COST - BENEFICIU SI MODELUL FINANCIAR**

Metodologiile utilizate in prezentul material pentru analizele financiara si economica se bazeaza pe recomandarile din documentul „Guide to Cost-Benefit Analysis of investment projects” publicat de Comisia Europeană, ediția 2014 și documentul “The Economic Appraisal of Investment Projects at the EIB”, publicat de Banca Europeană de Investiții în anul 2013. Analiza de risc are o componentă calitativă, realizată pe baza matricei de alocare a riscurilor (sau matricea preliminara de repartizare a riscurilor, așa cum este definită în HG nr. 867/2016), și o componentă cantitativă.

#### **3.1. Analiza financiara**

Principalul scop al analizei financiare este de a utiliza previziunile fluxului de numerar al proiectului pentru a calcula urmatorii indicatori financiari: valoarea financiară netă actualizată (FNPV - Financial Net Present Value) și rata internă de rentabilitate financiară (FRR – Financial Rate of Return).

Ipotezele pe care le implica metodologia:

- sunt luate în considerație doar intrările și ieșirile de numerar (deprecierea, rezervele și alte elemente contabile care nu corespund unor fluxuri reale sunt ignorate);
- determinarea fluxului de numerar al proiectului trebuie să se bazeze pe o abordare incrementală și anume pe baza diferenței dintre costurile și beneficiile scenariilor cu proiect și cele ale scenariului fără proiect luat în considerare în analiza opțiunilor;
- agregarea fluxurilor de numerar care apar pe parcursul diferitelor ani impune adoptarea unei rate adecvate de actualizare financiară în scopul calculării valorii prezente a fluxurilor viitoare de numerar; Comisia Europeană a recomandat ca o rată reală de 4% să fie considerată ca parametru de referință pentru costul de oportunitate al capitalului pe termen lung, adică echivalentul ratei de actualizare.

Analiza se face în cîteva etape succesive:

- determinarea costurilor de investiție totale;
- costurile de operare;
- venituri totale;
- rentabilitatea financiară a costurilor de investiție: FNPV și FRR;
- evaluarea sustenabilității financiare.

Orizontul de timp al proiectului a fost stabilit la 35 ani, termen mai mare decât cel recomandat de Comisia Europeană ca referință pentru proiectele din categoria “Porturi și aeroporturi” (25 ani), pentru că perioada de referință să coincida cu durata estimată de amortizare a principalelor obiective de infrastructură (Etapa III). Conform HG nr. 2139/2004, pistele și construcțiile aeroportuare au o durată normală de funcționare de 32-48 ani. De asemenea, perioada de prognoză utilizată în Studiul de Trafic este tot de 35 ani.

Valoarea reziduala a investitiei este considerata ca reprezentand un beneficiu pentru Judetul Brasov (la sfarsitul perioadei de referinta) si este calculata ca suma neamortizata din etapele IV – VII la finalul perioadei de referinta.

In calculul costurilor de operare toate elementele care nu dau nastere la o cheltuiala monetara efectiva au fost excluse, deoarece acestea nu sunt in concordanta cu metoda fluxurilor de numerar:

- amortizarea, deoarece nu este plata in numerar efectiva;
- orice rezerve pentru costurile de inlocuire viitoare;
- orice rezerve de urgență.

Impozitele pe capital, venituri si alte impozite directe sunt incluse numai in calculul de sustenabilitate financiara si nu sunt luate in considerare pentru calcularea FNPV, care trebuie sa fie calculat inainte de deducere.

In privinta veniturilor, urmatoarele elemente nu sunt incluse in calcul:

- transferuri sau subventii;
- TVA sau alte impozite indirekte percepute de aeroport de la consumator.

### Rentabilitatea financiara a investitiei

Indicatorii necesari pentru testarea performantelor financiare ale proiectului sunt:

- valoarea financiara neta actualizata a proiectului (FNPV), si
- rata interna de rentabilitate financiara (FRR).

Valoarea financiara neta actualizata este definita ca suma care rezulta atunci cand investitia preconizata si costurile de operare ale proiectului (actualizate corespunzator) se deduc din valoarea actualizata a veniturilor asteptate:

$$FNPV = \sum_{t=0}^n a_t S_t = S_0 / (1+i)^0 + S_1 / (1+i)^1 + \dots + S_n / (1+i)^n$$

Unde  $S_t$  este soldul fluxului de numerar la momentul t (fluxul de numerar net),  $a_t$  factorul financiar ales pentru actualizarea la momentul t si  $n$  este numarul de ani.

Rata interna de rentabilitate financiara este definita ca rata de actualizare care produce o FNPV egala cu zero:

$$FNPV = \sum [S_t / (1+FRR)^t] = 0$$

In principal, FRR este utilizata in scopul de a judeca performantele viitoare ale investitiilor in comparatie cu alte proiecte sau cu o rata de rentabilitate de referinta ceruta.

## Sustenabilitatea financiara

Un proiect este sustenabil din punct de vedere financiar atunci cand acesta nu implica riscul de a ramane fara bani in viitor. Problema esentiala este calendarul incasarilor de numerar si al platilor. Promotorii proiectului trebuie sa arate modul in care, in orizontul de timp al proiectului, sursele de finantare (inclusiv veniturile si orice fel de transferuri de numerar) vor corespunde in mod constant cu platile anuale. Sustenabilitatea apare in cazul in care fluxul net cumulat al incasarilor si platilor generate efectuate in numerar este pozitiv pentru toti anii luati in considerare.

Diferenta dintre fluxurile de intrare si cele de iesire va arata deficitul sau excedentul ce urmeaza a se acumula in fiecare an.

Fluxurile de intrare includ:

- orice venituri posibile din vanzarea de bunuri si servicii;
- fluxul net de numerar rezultat din gestionarea resurselor financiare.

Dinamica fluxurilor de intrare se masoarain raport cu fluxurile de iesire. Acestea sunt legate de:

- costurile de investitii, costurile de operare;
- rambursarea imprumuturilor si dobanzile platite;
- impozite;
- alte plati (de exemplu dividende, bonusuri etc.).

## 3.2. Analiza economica

Analiza economica evalueaza contributia proiectului la bunastarea economica a regiunii sau a tarii. Aceasta se face pentru intreaga societate, nu numai pentru proprietarii de infrastructura, la fel ca si in cazul analizei financiare. Conceptul cheie este utilizarea preturilor "umbra" (contabile), bazate pe costul de oportunitate social, in locul preturilor distorsionate observate pe piata.

Preturile observate pentru intrarile si iesirile luate in calcul nu reflecta intotdeauna valoarea lor sociala (de exemplu, costul lor de oportunitate sociala), deoarece anumite piete sunt fie ineficiente din punct de vedere social, fie nu exista deloc. Exemplu sunt pietele de monopol sau oligopol, unde pretul include o marja peste costurile marginale; barierele comerciale, unde consumatorul plateste mai mult decat in alta parte. Preturile, astfel cum rezulta din pietele imperfecte si din unele politici de stabilire a preturilor sau rationalizare din sectorul public, ar putea sa nu reflecte costul de oportunitate al intrarilor. Datele financiare, chiar daca sunt importante din motive bugetare, pot induce in eroare ca indicatori de bunastare.

Metodologia se bazeaza pe trecerea de la analiza financiara la cea economica si este rezumata in cinci pasi:

- transformarea preturilor de piata in preturi contabile;
- monetizarea efectelor sociale;
- includerea efectelor indirecte suplimentare (daca sunt relevante);

- actualizarea costurilor si beneficiilor estimate;
- calcularea indicatorilor de performanta economica (Valoarea Economica Neta Actualizata, Rata de Rentabilitate Economica si raportul Beneficiu / Cost).

### Preturi "umbra"

Transformarea preturilor de piata in preturi "umbra" s-a facut folosind anumiti factori de conversie:

- costurile de investitie au fost impartite in costuri cu forta de munca si alte costuri; costurilor cu forta de munca li s-a aplicat un factor de corectie specific (care depinde de factorul de conversie standard, de rata somajului la nivel regional si de rata contributiilor la asigurarile sociale); pentru celelalte costuri de investitie s-a utilizat doar factorul de conversie standard;
- din costurile de operare s-au extras taxele indirecte platite de angajator si apoi au fost impartite in costuri cu forta de munca si alte costuri; costurilor cu forta de munca li s-a aplicat factorul de corectie specific; pentru restul costurilor s-a aplicat factorul de conversie standard.

### Monetizarea impacturilor sociale

Al doilea pas al analizei economice este includerea in evaluare a acelor impacturi ale proiectului care sunt relevante pentru societate, dar pentru care o valoare de piata nu este disponibila. Evaluatorul proiectului trebuie sa verifice ca aceste efecte (pozitive sau negative) au fost identificate, cuantificate si li s-a atribuit o valoare monetara realista.

Metoda cea mai frecvent utilizata este abordarea „disponibilitatea de a plati”, care permite estimarea unei valori monetare prin preferintele descoperite sau declarate ale utilizatorilor.

Efectele sociale analizate sunt impartite in doua categorii:

#### I. Efecte pozitive

Efecte asupra pasagerilor:

1. Economii de timp rezultate din evitarea deplasarii la un aeroport alternativ; monetizarea s-a facut utilizand valorile "disponibilitatii de a plati" pentru fiecare categorie de pasageri. Pentru plus-valoarea pasagerilor rezultata din economiile de timp se aplica regula "1/2" in cazul clientilor nou generati de catre existenta proiectului (pasageri care nu ar fi calatorit deloc catre destinatiile respective in lipsa proiectului).
2. Economii de cost transport din evitarea deplasarii la un aeroport alternativ; monetizarea s-a facut prin calculul economiilor de combustibil si costurilor marginale de intretinere auto, pe baza distributiei geografice a pasagerilor si a distantei medii parcuse pana la / de la aeroport (doar pentru pasagerii atrasi).

Efecte asupra transportatorilor si beneficiarilor cargo:

3. Economii de cost si timp transport din evitarea deplasarii marfurilor si coletelor la un aeroport alternativ, aeroportul alternativ fiind in acest caz Aeroportul International "Henri Coanda" – Bucuresti.
4. Reducerea unor costuri externe aferente transportului marfurilor pe cale rutiera, precum accidentele auto, noxe si zgomot la nivelul solului.

## II. Efecte negative

Exista si impact social negativ (poluarea si zgomotul suplimentare care apar datorita intensificarii activitatii de zbor pe aeroport si in zonele invecinate).

1. "Costul carbonului", adica al gazelor cu efect de sera; in cazul aeroporturilor, este calculat doar pentru proportia de trafic generat.
2. Costul poluarii locale suplimentare (oxizi de sulf, de azot, particule de materii etc).
3. Costul zgomotului datorita activitatii suplimentare a aeroportului.
4. Surplusul financiar pierdut de alte aeroporturi (cele de la care a provenit traficul atras, in urma implementarii proiectului).

## Actualizarea sociala

Costurile si beneficiile care apar la momente diferite in timp trebuie sa fie actualizate. Rata de actualizare in analiza economica a proiectelor de investitii - rata de actualizare sociala (RAS) - reflecta viziunea sociala a modului in care beneficiile si costurile viitoare trebuie sa fie evaluate fata de cele prezente.

Rata de actualizare sociala utilizata este 5,0%, in linie cu recomandarile Comisiei Europene pentru perioada 2014-2020.

## Indicatori de performanta economica

Performantele economice ale proiectului au fost calculate folosind urmatorii indicatori:

- valoarea economica neta actuala (ENPV – Economic Net Present Value): diferența dintre beneficiile sociale totale actualizate și costuri;
- rata economică internă de rentabilitate (ERR – Economic Rate of Return): rata care produce valoarea zero pentru ENPV;
- raportul B / C, adică raportul dintre beneficiile și costurile economice actualizate.

In principiu, ar trebui sa fie respins orice proiect cu o ERR mai mica decat rata de actualizare sociala sau o ENPV negativa.

### 3.3. Analiza de risc

Pasii urmati pentru evaluarea riscului proiectului sunt urmatorii:

- analiza de senzitivitate;
- evaluarea calitativa a riscurilor;
- evaluarea cantitativa a riscurilor;
- masuri de prevenire a riscurilor.

#### Analiza de senzitivitate

Analiza de senzitivitate permite determinarea variabilelor „critice”. Aceste variabile sunt cele ale caror variații, pozitive sau negative, au cel mai mare impact asupra performantei financiare și / sau economice a unui proiect. Analiza este realizată prin modificarea unui element la un moment dat și determinarea efectului acestei schimbări asupra FRR / ERR sau FNPV / ENPV.

Criteriile care urmează să fie adoptate pentru alegerea variabilelor critice variază în funcție de proiectul specific și trebuie să fie stabilite cu exactitate de la caz la caz.

Procedura care trebuie urmată pentru a efectua o analiză a senzitivității include următoarele etape:

- identificarea variabilelor;
- eliminarea dependenței deterministe între variabile;
- analiza elasticității;
- alegerea variabilelor critice.

Valoarea de comutare a unei variabile este acea valoare care ar trebui să apara pentru ca VNA a proiectului să devină zero, sau, mai general, ca rezultatul proiectului să scade sub nivelul minim de acceptabilitate. Utilizarea valorilor de comutare în analiza de senzitivitate permite evaluatorilor să facă unele aprecieri privind gradul de risc al proiectului și posibilitatea de a întreprinde acțiuni de prevenire a riscului.

#### Evaluarea calitativa a riscurilor

Evaluarea primară a riscurilor se face pe baza unei matrici de repartitie preliminara a acestora, metoda care duce la identificarea fiecarui tip de risc și alocarea acestuia la beneficiar, la constructor / operator sau o alocare mixtă.

#### Evaluarea cantitativa a riscurilor

După ce risurile sunt identificate și alocate, acestea pot fi evaluate cantitativ prin estimarea impactului în cazul producării fiecarui risc și a probabilității de producere a riscului respectiv. În final rezulta o alocare cantitativă a riscurilor, care determină o imagine mai bună asupra modului de împărțire a riscurilor între partenerii proiectului.

## Masuri de prevenire a riscurilor

Analiza riscurilor se incheie cu o prezentare a metodelor de management a riscurilor.

### 3.4. Modelul financiar

Consultantul a realizat un model finanziar-economic integrat, bazat pe o aplicatie de calcul tabelar, cu urmatoarele capitole:

1. Ipoteze
2. Investitii
3. Tarife
3. Sub-scenariul 1 (“do nothing”)
4. Sub-scenariul 2 (varianta optima de realizare a investitiei)
5. Monetizarea impactului social
6. Analiza de senzitivitate
7. Analiza de risc

#### Ipoteze

Aceasta sectiune cuprinde toate intrarile modelului:

- a. Prognoza de trafic (miscari aeronave, pasageri si cargo)

Prognoza de trafic a fost preluata din Partea II - Studiu de trafic aerian de pasageri si cargo pentru Aeroportul International Brasov - Ghimbav.

Pentru varianta “do nothing”, care nu prevede nicio investitie viitoare, traficul este, evident, zero.

- b. Costurile de investitie

Costurile de investitie pentru sub-scenariul 2 au fost preluate din Studiul de fezabilitate reactualizat pentru etapa III si completate cu valorile estimate pentru echipamentele aeroportuare care lipsesc din acest studiu de fezabilitate. Perioada de amortizare a investitiei este de 35 ani.

- c. Reguli de variatie pentru veniturile din operare

Veniturile din operare au fost estimate pe baza tarifelor aeroportuare propuse si a volumului de trafic, precum si pe baza datelor obtinute de la alte aeroporturi din Romania si din Europa, in cazul veniturilor non-aeronautice.

Tarifele aeroportuare au fost estimate in asa fel incat sa respecte o strategie comerciala potrivita pentru un aeroport nou-infiintat, bazata pe o analiza atenta a pietei din Romania. Astfel, la inceputul operarii, tarifele trebuie sa fie relativ mici (in comparatie cu alte aeroporturi potential concurante) pentru a atrage suplimentar

interesul companiilor aeriene. Dupa o perioada in care traficul se consolideaza si operatorii aerieni devin dependenti de volumele de trafic atrase din zona Brasov, puterea de negociere a aeroportului creste si tarifele pot fi treptat mari, pentru a se asigura sustenabilitatea financiara.

Schema tarifelor propuse pentru perioada analizata in Studiu este prezentata in tabelul de mai jos.

*Tabelul 3.1 – Tarifele aeroportuare AIBG*

Tarif		2021-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2055
Tariful de aterizare	Eur / tonă	5	6	7	7	7
Illuminare	Eur / tonă / miscare cu balizaj	1,5	1,5	1,5	2	2
Stationare	Eur / tonă / ora	0,05	0,1	0,1	0,1	0,1
Servicii pasageri	Eur / pasager	2	4	4	4,5	5
Securitate	Eur / pasager	1	1,5	2	2,5	3

Tipurile de venituri din evidentele contabile au fost comasate in doua mari categorii specifice aeroporturilor: venituri aeronautice si venituri non-aeronautice. Nu au fost incluse venituri (dar nici costuri) din activitatea de handling aeroportuar, pentru ca s-a facut ipoteza ca aceste servicii nu vor fi asigurate direct de catre aeroport, ci de catre o companie specializata. Pentru fiecare categorie au fost determinati factorii care determina variația (ex: numarul de pasageri, numarul de miscari).

e. Reguli de variație pentru costurile de operare, evolutia numarului de salariatii in fiecare scenariu, reguli de ponderare / repartizare a costurilor.

Costurile de operare au la baza costurile unitare derivate din baza de date nationala si internationala, proiecte similare anterioare, baza de date a consultantului sau referinte oficiale (Master Plan pentru Transport sau costuri standard publicate de Guvernul Romaniei).

Categoriile de costuri folosite sunt urmatoarele:

- Cheltuieli cu materialele consumabile
- Cheltuieli privind materialele de natura obiectelor de inventar
- Cheltuieli privind energia si apa
- Cheltuieli privind marfurile
- Cheltuieli cu intretinerea si reparatiile
- Prime de asigurare
- Cheltuieli privind comisioanele si onorariul
- Cheltuieli de protocol, reclama si publicitate
- Cheltuieli cu transportul de bunuri si persoane
- Cheltuieli de deplasare, detasare, transfer
- Cheltuieli postale si taxe de telecomunicatii

- Cheltuieli cu serviciile bancare si asimilate
- Alte cheltuieli cu serviciile executate de terti
- Cheltuieli cu taxa de licenta
- Cheltuieli cu taxa de autorizare
- Cheltuieli cu taxa de mediu
- Impozite constructii
- Cheltuieli cu alte taxe si impozite
- Cheltuieli cu personalul
- Cota tarif siguranta
- Alte cheltuieli de exploatare

Pentru fiecare categorie au fost determinati factorii care determina variatia (ex: numarul de angajati, numarul de pasageri, numarul de miscari).

Numarul de angajati este cel mai important factor in variatia cheltuielilor, deoarece costurile cu forta de munca reprezinta aproximativ 60% din total in primii ani de operare. In cazul sub-scenariului 2, numarul de angajati variaza intre 45 si 488.

f. Elemente necesare in analiza financiara: rata de actualizare financiara, sursele de finantare, cursul valutar asumat.

Rata de actualizare financiara reflecta costul de oportunitate al capitalului. Valoarea utilizata in modelul financiar este de 4%, valoare recomandata de Comisia Europeană ca parametru de referinta pentru costul de oportunitate al capitalului pe termen lung in perioada 2014-2020.

### **Sub-scenariul 1**

In scenariul “do nothing” nu exista venituri. Costurile sunt cele acumulate deja pentru achizitia si reglementarea situatiei juridice a terenului si pentru construirea suprafetei portante a pistei dedecolare – aterizare.

### **Sub-scenariul 2**

Pentru sub-scenariul 2 se urmaresc etapele de mai jos:

- se calculeaza si se aloca pe fiecare an costurile de investitii
- se estimeaza veniturile si costurile de operare;
- se determina sursele de finantare;
- se calculeaza FNPV si FRR;
- se evaluateaza sustenabilitatea proiectului in varianta respectiva;
- se estimeaza beneficiile si costurile economice;
- se calculeaza indicatorii economici: ENPV, ERR si B/C.

### **Monetizarea impactului social**

In aceasta sectiune se calculeaza impactul monetar al efectelor sociale.

Economiile de timp au fost monetizate prin intermediul "disponibilitatii de plata", utilizand valorile determinate in sondajele efectuate de compania de consultanta AECOM in Romania in anul 2013 si durata medie de 2 ore, conform practicii BEI. Se aplica regula "1/2" pentru traficul generat.

Impactul asupra pasagerilor din punctul de vedere al economiilor de cost de transport (doar pasagerii atrasii) este determinat plecand de la estimarea distributiei pasagerilor pe toate judetele aflate in aria de captare a aeroportului si calculul distantei medii parcuse de acestia pana la / de la aeroportul Brasov si pana la / de la aeroporturile alternative.

Calculul impactului emisiilor suplimentare de gaze cu efect de sera utilizeaza costul unitar in euro / km din modelul TREMOVE pentru transportul aerian (model dezvoltat de Directoratul General pentru Mediu al CE). O ipoteza de lucru importanta este cea care implica internalizarea parciala a acestor costuri, prin plata de catre companiile aeriene a unor certificate de emisii (valorile unitare fiind preluate din literatura de specialitate).

Pentru poluarea locala si zgomot, au fost folosite valorile unitare BEI ale costurilor (exprimate in euro / km / pasager).

Pentru reducerea numarului de accidente auto, monetizarea s-a facut pe baza difereniei dintre ratele accidentelor auto si pe cale aeriana (Eurostat) si a estimelor privind costurile accidentelor pentru societate din documentul "Monetary valuation of road safety" emis de CE (2006).

La costurile sociale se adauga si surplusul economic nerealizat de aeroporturile concurente datorita traficului atras in urma realizarii proiectului de la aeroportul Brasov.

### **Analiza de senzitivitate**

Senzitivitatea fiecarui parametru important (investitia totala, costurile de operare, traficul de pasageri, tarifele aeroportuare si valoarea monetara a efectelor non-financiare) poate fi determinata in aceasta sectiune prin variatia cu +10% sau -10% si inregistrarea efectelor asupra indicatorilor de performanta financiara si economica. De asemenea, aici se calculeaza valorile de prag.

### **Analiza de risc**

Partea cantitativa a analizei de risc este un calcul tabelar in care intervin impacturile si probabilitatile estimate de aparitie a riscurilor, iar iesirea este o alocare cantitativa a riscurilor intre beneficiar / operator si constructor.

## 4. ANALIZA FINANCIARA

### 4.1. Sub-scenariul 1

#### 4.1.1. Costuri de investitie

Costurile acumulate in etapele I si II se ridica la suma de 24.800.174 euro (inclusiv TVA). O detaliere a acestor sume se gaseste in Partea I, cap. 6.2.

#### 4.1.2. Venituri si costuri de operare

Veniturile si costurile de operare sunt zero, deoarece se considera ca proiectul aeroportului nu se mai realizeaza si nu au fost prevazute alte alternative de utilizare a terenului si activelor deja construite.

In aceste conditii, rezultatul scenariului este o pierdere de aproximativ 24,8 milioane euro. Pentru scopul analizei financiare si economice, aceste costuri vor fi considerate nerecuperabile (prin nerealizarea proiectului, costurile istorice nu vor mai putea fi recuperate). Prin urmare, in cadrul analizei incrementale (comparatie intre cele doua sub-scenarii), veniturile si costurile totale ale sub-scenariului 1 vor fi considerate zero, pentru a nu favoriza artificial rezultatele sub-scenariului 2.

### 4.2. Sub-scenariul 2

#### 4.2.1. Costuri de investitie

Costurile de investitie se impart in:

Etapa III:	65.425.060 euro
Etapa IV:	14.870.620 euro
Etapa V:	14.820.620 euro
Etapa VI:	16.861.595 euro
Etapa VII:	19.120.876 euro

Total III–VII: 131.098.771 euro, inclusiv TVA.

Costurile incluse in reactualizarea studiului de fezabilitate pentru Etapa III sunt prezentate detaliat in tabelul demai jos.

Tabelul 4.1 – Costuri investitie Etapa III, conform studiu fezabilitate

<b>Obiect</b>	<b>Denumire</b>	<b>EUR, cu TVA</b>
1	Terminal pasageri	9.369.030
2	Cladire energetica	1.178.150
3	Remiza PSI	612.490
4	Posturi control acces	49.020
5	Gospodarie de apa	183.090
6	Turn control	874.910
7	Parcare auto + drum acces terminal	1.330.180
8	Drum perimetral	1.548.530
9	Drumuri interioare	1.198.090
10	Post trafo turn control	424.880
11	Imprejmuiri si porti	72.650
12	Retele interioare	1.002.860
13	Statie epurare	74.510
14	Casete Beselciin	103.250
15	Deviere canal colector	3.024.420
16	Casiu pista	123.480
17	Cale rulare Alfa	1.360.650
18	Platforma aeronave	2.669.980
19	Balizaj	6.827.220
20	Protectie camine balizaj	191.600
21	Canalizare pluviala pista	2.928.080
22	Protectie camine canalizare pluviala	638.680
23	Amenajare banda pista	10.869.800
24	Platforme antisuflu	842.790
	Amenajari protectia mediului	12.000
	Proiectare, consultanta si avize	3.012.200
	Organizare de santier	1.101.630
	Comisioane, taxe	587.840
	Diverse si neprevazute	5.053.580
	Darea in exploatare	239.470
	<b>Total</b>	<b>57.505.060</b>

Investitiile suplimentare, considerate necesare pentru operarea aeroportului sunt urmatoarele:

*Tabelul 4.2 – Costuri investitie suplimentare Etapa III*

	Denumire	EUR, cu TVA
E1	Echipamente navigatie si proceduri zbor	2.250.000
E2	Echipamente sol (PSI, deszapezire, intretinere, cargo)	5.000.000
E3	Mijloace auto (inclusiv ambulante)	670.000
	<b>Total</b>	<b>7.920.000</b>

Costurile aferente etapelor IV – VII:

*Tabelul 4.3 – Costuri investitie etapele IV - VII*

	Etapa IV	Etapa V	Etapa VI	Etapa VII	Total
Cai rulare	0	0	2.040.975	0	2.040.975
Platforme	2.669.980	2.669.980	2.669.980	2.669.980	10.679.920
Terminale	9.369.030	9.369.030	9.369.030	13.116.642	41.223.732
Retele	501.430	501.430	501.430	702.002	2.206.292
Parcari	730.180	730.180	730.180	1.022.252	3.212.792
Echipamente sol	1.450.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	5.650.000
Mijloace auto	150.000	150.000	150.000	210.000	660.000
<b>Total</b>	<b>14.870.620</b>	<b>14.820.620</b>	<b>16.861.595</b>	<b>19.120.876</b>	<b>65.673.711</b>

Esalonarea anuala a costurilor cu investitiile apare in **Anexa 1**.

#### **4.2.2. Costuri si venituri de operare**

Evolutia costurilor pe perioada analizata de 35 ani este prezentata in **Anexa 1**, alaturi de veniturile din operare.

#### **4.2.3. Surse de finantare si structura actionariatului**

Pentru finantarea proiectului, Consiliul Judetean Brasov poate aloca urmatoarele resurse:

- Excedentul bugetar acumulat: aproximativ 38.740.708 euro;
- Parte dintr-un imprumut deja contractat: aproximativ 4.868.817 euro;
- Noi credite bancare;
- Alocari anuale din bugetele Consiliului Județean pentru acoperirea creditelor contractate, a investițiilor neacoperite din celelalte surse și, în primii ani, a pierderilor din operare.

Celelalte UAT-uri finantatoare pot participa cu urmatoarele tipuri de resurse:

- Eventuale excedente bugetare;
- Noi credite bancare (impreuna cu Judetul Brasov);
- Alocari anuale din bugetele proprii pentru acoperirea creditelor contractate, a investitiilor neacoperite din celelalte surse si, in primii ani, a pierderilor din operare.

Pentru investitiile din Etapa III si din etapele ulterioare, se face presupunerea ca finantarile se impart intre Consiliul Judetean Brasov si restul investitorilor in proportiile aproximative de 80% : 20%. Tinand cont si de etapele I si II ale proiectului (in care singurul investitor a fost Consiliul Județean Brasov), raportul dintre participatiile actionarilor devin:

- 83,7% pentru Consiliul Judetean Brasov;
- 16,3% pentru restul UAT-urilor partenere.

In **Anexa 2** sunt prezentate nevoile si sursele de finantare pentru fiecare an pana in 2035, an dupa care aeroportul nu mai are nevoie de suport financiar.

Necesarul de finantare din partea Consiliului Judetean Brasov este in acest scenariu de aproximativ 73,8 mil. euro, iar necesarul de finantare care revine celorlalți parteneri este de aproximativ 19,2 mil. euro.

#### 4.2.4. Gradul de indatorare

Legea nr. 273/2006 privind finantele publice locale prevede o limita de indatorare pentru unitatile administrativ – teritoriale, limita pe care trebuie sa o respecte Judetul Brasov si celelalte UAT-uri participante in proiect. Unitatilor administrativ-teritoriale li se interzice accesul la imprumuturi sau la garantarea oricarui fel de imprumut, daca totalul datoriilor anuale reprezentand ratele scadente la imprumuturile contractate si/sau garantate, dobanzile si comisioanele aferente acestora, inclusiv ale imprumutului care urmeaza sa fie contractat si/sau garantat in anul respectiv, depasesc limita de 30% din media aritmetica a veniturilor proprii, diminuate cu veniturile din valorificarea unor bunuri, pe ultimii 3 ani anteriori anului in care se solicita autorizarea finantarii rambursabile care urmeaza sa fie contractata si/sau garantata.

In analiza Scenariului 1 a fost evaluat gradul de indatorare a Judetului Brasov si s-a observat ca gradul de indatorare ramane permanent sub limita de 30%. Deoarece participatia Consiliului Judetean Brasov la finantare (inclusiv la credite) este mai mica in Scenariul 2, si gradul de indatorare va fi mai mic decat cel calculat in Scenariul 1.

Gradul de indatorare pentru celelalte UAT-uri nu poate fi calculat pentru ca, in acest stadiu, nu exista angajamente legale concrete din partea entitatilor publice care pot fi partenere in realizarea proiectului.

#### **4.2.5. Indicatori financiari**

Dupa calcularea fluxurilor de numerar incrementale conform metodologiei prezentate in cap. 3.1, s-au obtinut urmatoarele rezultate pentru indicatorii de performanta financiara ai proiectului:

**FNPV = 4.611.590euro**

**FRR(C) = 4,23%**

Asa cum se observa, FNPV este pozitiva, lucru care indica faptul ca veniturile generate vor acoperi costurile.

Din punctul de vedere a Consiliului Judetean Brasov, rata interna de rentabilitate a capitalului investit este de 5,19% iar NPV(C) este de 19.632.492 euro. Pentru ceilalți parteneri publici (cumulat), rata interna de rentabilitate a capitalului investit este de 5,18% iar NPV(C) este de 3.017.428 euro.

#### **4.2.6. Analiza sustenabilitatii**

In analiza sustenabilitatii proiectului se introduc toate sursele de finantare si se calculeaza fluxul de numerar si fluxul de numerar cumulat (asa cum se vede in **Anexa 2**).

Se observa ca fluxul de numerar cumulat este pozitiv in toti anii analizati. In concluzie, proiectul este sustenabil din punct de vedere financiar.

## 5. ANALIZA ECONOMICA

### 5.1. Costuri si beneficii economice

Costurile sunt convertite folosind preturile "umbra" si se impart in:

- costuri investitie;
- costuri operare;
- pierderi suferite de alte aeroporturi datorita traficului atras;
- costuri de mediu (include cost carbon, cost poluare locala si cost zgomot).

Beneficiile sunt constituite din:

- venituri din operare;
- beneficii pasageri - timpul de transport;
- beneficii pasageri - costul de transport;

Metodologia de calcul a costurilor si beneficiilor economice este prezentata in Cap. 3.2 si Cap. 3.4.

Evolutia costurilor si beneficiilor este prezentata in **Anexa 4**.

### 5.2. Indicatorii de performanta economica

Dupa calcularea diferentelor incrementale dintre beneficii si costuri, conform metodologiei prezentate in cap. 3.2, s-au obtinut urmatoarele rezultate pentru indicatorii de performanta economica:

**ENPV = 227.928.057 euro**

**ERR = 14,52%**

**B / C = 1,96**

Valorile tuturor indicatorilor semnalizeaza faptul ca proiectul aduce o valoare economica pozitiva (ENPV > 0, ERR > 5,0%, B / C > 1) si semnificativa.

## 6. ANALIZA DE RISC

Riscul poate fi definit ca fiind:

- incertitudinea veniturilor, cheltuielilor si a planificarii proiectului;
- un eveniment sau o conditie ipotetice care, daca apare, are efecte asupra cel putin unuia dintre obiectivele proiectului (scop, cost, termen sau calitate).

Analiza riscurilor este obligatorie pentru un proiect complex si/sau costisor si cuprinde urmatoarele etape: identificarea riscurilor, impartirea lor pe categorii, alocarea riscurilor, evaluarea impactului riscurilor majore si stabilirea unor masuri de diminuarea a acestora.

Pasii urmati pentru evaluarea riscului proiectului sunt urmatorii:

- analiza de senzitivitate;
- evaluarea calitativa a riscurilor;
- evaluarea cantitativa a riscurilor;
- masuri de prevenire a riscurilor.

### 6.1. Analiza de senzitivitate

Din punct de vedere financiar, variabilele importante sunt:

- costurile de investitii;
- costurile de operare;
- traficul de pasageri;
- numarul de miscari aeronautice;
- tarifele aeronautice;
- veniturile din operare.

Analiza economica adauga la variabilele de mai sus si beneficiile sociale:

- valoarea monetizata a impactului social.

Deoarece exista corelatii matematice intre costurile de operare si veniturile din operare, intre venituri si tarife, precum si intre numarul de pasageri si numarul de miscari, au fost alese pentru analiza de elasticitate (vezi Tabelele 6.1 si 6.2) urmatoarele variabile:

- costurile de investitii;
- costurile de operare;
- traficul de pasageri;
- tarifele aeroportuare;
- valoarea monetizata a impactului social (NMI).

*Tabelul 6.1 -Analiza elasticitatii variabilelor (efectul asupra FRR)*

Variabila	FRR	var	FRR	var
	+10%		-10%	
Cost investitie	3,79%	-10,5%	4,72%	11,5%
Cost exploatare	3,20%	-24,5%	5,16%	21,8%
Trafic	4,53%	6,9%	3,92%	-7,5%
Tarife	4,95%	16,8%	3,45%	-18,6%

Variabila NMI nu a fost analizata in raport cu FRR, pentru ca, reflectand doar beneficiile sociale, nu poate avea o influenta asupra FRR.

Toate variabilele din Tabelul 6.1 sunt critice din punct de vedere financiar, cu exceptia traficului, deoarece o variație de 10% a lor induce o variație mai mare de 10% a FRR. Cea mai sensibila variabila este costul de exploatare.

*Tabelul 6.2 - Analiza elasticitatii variabilelor (efectul asupra ENPV)*

Variabila	ENPV	var	ENPV	var
	10%		-10%	
Cost investitie	221.350.221	-2,9%	234.551.244	2,9%
Cost exploatare	220.204.640	-3,4%	235.243.072	3,2%
Trafic	256.223.096	12,4%	199.671.716	-12,4%
Tarife	233.460.581	2,4%	222.228.020	-2,5%
NMI	252.205.439	10,6%	203.696.026	-10,6%

Variabilele "traficul de pasageri" si "valoare monetizata a impactului social (NMI)" din tabelul de mai sus sunt critice din punct de vedere economic, deoarece o variație de 10% a lor induce o variație mai mare de 10% a ENPV. Cea mai sensibila variabila este traficul de pasageri.

Valorile de comutare ale variabilelor critice sunt:

- Cost investitie: 5,1%
- Cost exploatare: 2,4%
- Trafic: -7,5%
- Tarife: -3,1%
- NMI: -94%

## 6.2.Analiza calitativa a riscurilor

Identificarea riscurilor, impartirea lor pe categorii si alocarea riscurilor sunt summarizate in Tabelul 6.3.

*Tabelul 6.3 - Matricea de alocare a riscurilor*

Nr.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocare		
			SA	Impartita	Constructor
<b>Riscuri de planificare si proiectare</b>					
1.	Deficiente de proiectare	Greseli de proiectare care duc la cresterea costului si duratei constructiei			X
2.	Modificari de proiectare	Modificari ulterioare aprobarii proiectului, cerute de aeroport sau constructor		X	
3.	Intarzieri in obtinerea avizelor / aprobarilor	Obtinerea avizelor si aprobarilor dureaza mai mult decat s-a planificat			X
<b>Riscuri de constructie</b>					
4.	Descoperirea de vestigii arheologice	Descoperirea de vestigii arheologice pe amplasamente impiedica realizarea constructiei provocand intarzieri si majorari de costuri	X		
5.	Descoperirea de retele edilitare pe amplasament	Descoperirea unor retele edilitare, tevi etc. de care nu se stia poate duce la intarzieri si majorari de costuri	X		
6.	Depasiri de costuri datorate unor circumstante geologice	Cresterea costurilor cu fundatia datorita geologiei terenului de fundare	X		
7.	Vicii materiale	Cresterea costurilor de constructie datorita calitatii materialelor			X
8.	Depasirea generala a costurilor	Costul final depaseste costul planificat			X
9.	Intarzirea lucrarilor	Evenimente neprevazute duc la intarzirea lucrarilor si marirea costurilor			X
10.	Furnizarea utilitatilor	Intarzieri in conectarea la utilitati		X	

Nr.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocare		
			SA	Impartita	Constructor
11.	Insolvabilitatea furnizorilor	Unul sau mai multi furnizori sau subcontractatori devin insolabili			X
12.	Lucrari defecte	Lucrari cu defectiuni care duc la intarzieri si/sau costuri suplimentare			X
13.	Probleme de personal	Litigii de munca sau lipsa personalului calificat			X
14.	Accidente de munca	Accidente de munca pe santier care duc la intarzieri			X
15.	Furt sau sabotaj	Furt de materiale de pe santier sau distrugerea de materiale sau echipamente			X
16.	Risc privind protectia mediului	Cresterea duratei sau costurilor datorita unor masuri de protectia mediului neprevazute initial			X
<b>Riscuri de intretinere si operare</b>					
17.	Cresterea costului cu forta de munca	Cresteri de costuri cu personalul neprevazute	X		
18.	Costuri de operare si intretinere mai mari	Depasirea costurilor de operare si intretinere progrnozate	X		
19.	Capacitate de management	Operatorul aeroportului nu realizeaza tinte de venituri	X		
20.	Risc de disponibilitate	Evenimente neprevazute impiedica temporar utilizarea pistei, terminalelor sau altor facilitati.		X	
<b>Riscuri legate de cerere si venituri</b>					
21.	Inrautatirea conditiilor economice generale	Crize economice neprevazute la nivel international		X	

Nr.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocare		
			SA	Impartita	Constructor
22.	Inrautatirea conditiilor economice locale	Evolutii economice neprevazute in economia locala si regionala		X	
23.	Scaderea conjuncturala a traficului aerian	Epidemii, accidente etc.	X		
24.	Concurrenta	Aparitia unuia sau mai multor competitori sau intensifiarea activitatii unui competitor important	X		
25.	Inflatie	Inflatia este mai mare decat cea prognozata		X	

#### Riscuri legislative / politice

26.	Schimbari legislative generale	Modificari legislative care nu vizeaza acest proiect, dar care duc la cresteri de costuri		X	
27.	Schimbari legislative specifice	Modificari legislative care vizeaza direct acest tip de proiecte		X	
28.	Schimbari politice	Schimbari la nivel politic, care pot duce la o opozitie fata de proiect, materializata in intarzieri si/sau costuri suplimentare	X		

#### Riscuri financiare

29.	Indisponibilitatea finantarii	Investitorii nu sunt capabili sa asigure resursele financiare si de capital necesare in timp util	X		
30.	Insolvabilitatea constructorului	Constructorul devine insolabil	X		
31.	Finantare suplimentara (inclusiv crestere dobanzi)	Sunt necesare finantari suplimentare, pentru costuri neprevazute	X		
32.	Evolutii neprognozate ale cursului de schimb	Cursul de schimb poate influenta costurile finantarii		X	

Nr.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocare		
			SA	Impartita	Constructor
<b>Riscuri naturale</b>					
33.	Forța majoră	Evenimente de forță majoră, așa cum sunt definite în contracte, impiedică sau amâna executarea contractelor		X	
34.	Alte riscuri naturale, inclusiv meteorologice	Alte fenomene sau evenimente, impiedică sau amâna executarea contractelor		X	

### 6.3. Analiza cantitativa a riscurilor

Evaluarea cantitativa a riscurilor (vezi **Anexa 3**) s-a facut pentru cele mai importante dintre acestea (riscuri-cheie, care pot afecta substantial proiectul). Valoarea impactului, probabilitatea de producere si alocarile procentuale sunt estimate de catre echipa de consultanti si pot fi subiectul unor rafinari ulterioare.

In urma analizei, a rezultat un risc cumulat (pe toata durata proiectului) estimat, din punct de vedere material, la aproximativ 35,4 milioane euro, din care aproape 20,5 milioane euro revin constructorului si 14,9 milioane euro societatii de proiect. Aceste valori pot fi majorate cu 10-15% pentru a tine cont si de risurile non-cheie.

### 6.4. Masuri de prevenire a riscurilor

#### Diagrama riscurilor

Evaluarea riscurilor se poate face pe doua dimensiuni: impact si probabilitate. Diagrama riscurilor este o reprezentare grafica a acestor dimensiuni pe cate trei nivele (impact mare, mediu si mic si probabilitate mare, medie si mica), astfel incat sa apară 9 categorii de riscuri.

Severitatea sau importanța riscurilor va fi astfel evaluată în funcție de combinația dintre impact si probabilitatea de apariție, urmand ca reacția față de risc să fie corespunzătoare dimensionată și planificată.

In Tabelul 6.4 este prezentata diagrama riscurilor nealocate tertilor in etapa anterioara.

Tabelul 6.4 - Diagrama riscurilor

Impact / probabilitate	Mica	Medie	Mare
Mic	4	5, 6, 26, 31	
Mediu	19	1, 12, 21, 24	2
Mare	33	8,9	

Cele 9 combinatii se pot imparti in 4 categorii mai mari:

- Riscuri neglijabile (verde);
- Riscuri acceptabile (bleu);
- Riscuri nedorite (galben);
- Riscuri inacceptabile (rosu).

Matricea poate fi folosita in stabilirea strategiei de management astfel:

- Riscurile din prima categorie (frecventa mica, severitate redusa) — pentru acest tip se recomanda tehnici de retinere a riscului;
- Pentru riscurile din a doua categorie (frecventa mare, severitate scazuta), se impun a fi aplicate tehnici de control al riscului, in scopul reducerii frecventei de producere, combinate cu tehnici de retinere;
- Pentru riscurile din a treia categorie (frecventa mica si severitate ridicata) este recomandata asigurarea, deoarece materializarea lor ar avea un efect important asupra proiectului;
- Riscurile din ultima categorie (frecventa mare, severitate ridicata) ar trebui evitate.

Pentru aeroport si investitori, masurile principale de diminuare a riscurilor sunt o selectie riguroasa a constructorului in cadrul procesului de atribuire si negocierea si introducerea in contract a unui plan de management al riscului si a unor clauze care sa prevada in detaliu alocarea riscurilor si a responsabilitatilor aferente, inclusiv procentele fiecarui partener in cazul responsabilitatilor impartite.

## 7. ASPECTE JURIDICE. TRATAMENTUL AJUTORULUI DE STAT

**Participarea cu capital sau cu bunuri la constituirea de societati** de catre autoritatile deliberative ale unitatilor administrativ – teritoriale mentionate este supusa prevederilor Legii societatilor nr. 31/1990.

Potrivit art. 35 alin. (2) din Legea nr. 273/2006, autoritatile deliberative pot hotari asupra **participarii cu capital sau cu bunuri** la constituirea de societati.

De asemenea, autoritatile deliberative pot:

- a) hotari **achizitionarea de actiuni** la societatile la a caror constituire au participat cu aport de capital sau in natura si
- b) pot **majora sau diminua capitalul social** al acestor societati, in conditiile legii.

In conformitate cu dispozitiile art. 91 alin. (2) lit. b) din Legea nr. 215/2001, Consiliul Judetean are atributia de a hotari **infiintarea** sau reorganizarea de institutii, servicii publice si **societati comerciale de interes judetean**, precum si reorganizarea regiilor autonome de interes judetean, in conditiile legii.

### 7.1. Numarul de actionari si capitalul social

Numarul actionarilor in societatea pe actiuni nu poate fi mai mic de 2, dupa cum rezulta din dispozitiile art. 10 alin. (3) din Legea nr. 31/1990 .

Totusi, conform art. 283 alin. (4) din aceeasi lege, societatile comerciale cu capital integral ori majoritar de stat pot functiona cu orice numar de asociati<sup>1</sup>.

In ceea ce priveste capitalul social al societatii pe actiuni, acesta nu poate fi mai mic de 90.000 lei, adica echivalentul in lei al sumei de 25.000 euro (art. 10 din lege).

Potrivit prevederilor art. 65 alin. (1) din Legea nr. 31/1990, „*In lipsa de stipulatie contrara, bunurile constituite ca aport in societate devin proprietatea acesteia din momentul inmatricularii ei in registrul comertului.*”

---

<sup>1</sup> In practica, dispozitiile articolului anterior citat au fost interpretate in sensul ca s-ar aplica exclusiv societatilor comerciale rezultate prin reorganizarea fostelor unitati economice de stat, potrivit Legii nr. 15/1990, interpretare adoptata si de unele instante de judecata.

In cazul in care printre bunurile subscrise ca aport la capitalul social se afla un imobil, forma autentica a actului constitutiv este obligatorie.

In cazul in care autoritatea deliberativa a UAT Judetul Brasov hotaraste participarea cu bunuri la constituirea unei societati, este exclusa aducerea ca aport la constituire a unui bun proprietate publica, inclusiv a terenului aferent amplasamentului Aeroportului International Brasov Ghimbav.

## 7.2. Durata estimativa de infiintare a unei societati pe actiuni

O prima etapa pentru constituirea unei societati pe actiuni este adoptarea unei hotarari de consiliu judetean si adoptarea unor hotarari de consiliu local de catre ceilalti actionari - UAT-uri.

Procedura de constituire a unei societati pe actiuni este reglementata de Legea societatilor nr. 31/1990 si presupune mai multe etape.

O prima etapa este cea de pregatire, in care se intocmeste actul constitutiv al societatii, se subscriz actiunile de catre fondatori si se tine adunarea constitutiva.

Etapa ulterioara vizeaza inregistrarea societatii pe actiuni la Registrul Comertului de pe langa Tribunalul Brasov. Certificatul de inregistrare a societatii pe actiuni poate fi eliberat in 3 zile lucratoare de la data inregistrarii cererii.

Elaborarea si obtinerea tuturor documentelor necesare pentru inregistrarea in registrul comertului, inregistrarea fiscala si autorizarea functionarii societatii pe actiuni poate dura aproximativ o luna zile.

## 7.3. Modalitati de finantare

Modalitatatile de finantare a unei societati pe actiuni constau in urmatoarele operatiuni juridice, care se supun prevederilor Legii societatilor nr. 31/1990, respectiv Codului Civil si Legii nr. 273/2006 privind finantele publice locale.

- i) Aportul/majorarea capitalului social;
- ii) imprumutul de asociat, respectiv incheierea unui contract de imprumut intre societate si unitatile administrativ teritoriale care detin participatii la societatea in cauza.

In conformitate cu art. 210 din Legea societatilor nr. 31/1990, capitalul social se poate majora:

- i) prin **emisiunea de actiuni noi** sau

- ii) prin majorarea valorii nominale a actiunilor existente in schimbul unor noi aporturi in numerar si/sau in natura.

## 7.4. Tratamentul ajutorului de stat

### 7.4.1. Dispozitii legale aplicabile

1. Tratatul privind functionarea Uniunii Europene
2. Regulamentul nr. 1589/2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind functionarea Uniunii Europene
3. Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei Europene, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2017/1084 al Comisiei din 14 iunie 2017
4. Orientarile Comisiei Europene nr. 2014/C 99/03 privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor si companiilor aeriene
5. OUG nr. 77/2014 privind procedurile nationale in domeniul ajutorului de stat, precum si pentru modificarea si completarea Legii concurentei nr. [21/1996](#)

### 7.4.2. Notiunea de ajutor de stat. Conditiiile pentru ca o masura sa reprezinte ajutor de stat

Finantarea constructiei de aeroporturi cade sub incidenta dispozitiilor **Orientarilor Comisiei Europene nr. 2014/C 99/03** privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor si companiilor aeriene (denumite in continuare *Orientarile Comisiei Europene*), care **stabilesc**, printre altele, **in ce conditii finantarile publice acordate pentru infrastructura aeroportuara<sup>2</sup> pot constitui sau nu ajutoare de stat** in sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind functionarea Uniunii Europene si, in cazul in care este vorba de un ajutor de stat, in ce conditii acesta poate fi declarat compatibil cu piata interna, in temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

Potrivit legislatiei nationale si europene in materia ajutorului de stat, pentru ca o masura **sa reprezinte ajutor de stat<sup>3</sup>** trebuie sa indeplineasca **o serie de conditii**.

<sup>2</sup> Para. 25 alin. (5) din Orientarilor Comisiei Europene nr. 2014/C 99/03 privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor si companiilor aeriene **defineste infrastructura aeroportuara** ca fiind *"infrastructura si echipamentele care permit unui aeroport sa furnizeze servicii aeroportuare companiilor aeriene si diversilor prestatori de servicii, si anume piste, terminale, platforme, cai de rulare, infrastructura centralizata de handling la sol si orice alte structuri utilizate in mod direct pentru serviciile aeroportuare, cu exceptia infrastructurilor si a echipamentelor care sunt necesare, in principal, pentru desfasurarea activitatilor non-aeronautice, cum ar fi spatiile de parcare, spatiile comerciale si restaurantele"*.

<sup>3</sup> Art. 2 alin. (1) lit. d) din OUG nr. 77/2014 privind procedurile nationale in domeniul ajutorului de stat, precum si pentru modificarea si completarea Legii concurentei nr. 21/1996, **defineste ajutorul de stat** ca fiind *"avantaj economic acordat din surse sau resurse de stat ori gestionate de stat, sub orice forma, care denatureaza sau ameninta sa denatureze concurenta prin favorizarea anumitor intreprinderi sau Studiu de fundamentare in vederea concesionarii/PPP – AIBG*

Orientarile Comisiei Europene detaliaza notiunile cu care opereaza ajutorul de stat, in raport de specificul activitatii unui aeroport, dupa cum vom arata in continuare.

- a) In cadrul Partii a III-a am prezentatpe larg conditiile pentru ca o masura sa reprezinte **ajutor de stat, respectiv: masura sa fie acordata unei intreprinderi** (orice entitate, indiferent de statutul juridic si de modul de finantare, inclusiv entitatile nonprofit, care desfasoara o activitate economica)
- b) **masura sa fie acordata de catre stat si sa reprezinte o resursa de stat**
- c) **masura acordata sa ofere un avantaj economic<sup>4</sup> pe care intreprinderea nu l-ar fi obtinut in conditii normale de piata, respectiv in absenta interventiei statului**
- d) **masura acordata sa favorizeze anumite intreprinderi sau producerea anumitor bunuri**
- e) **masura acordata denatureaza sau ameninta sa denatureze concurenta**
- f) **masura acordata sa afecteze schimburile intre statele membre**

#### **7.4.3. Conditii de compatibilitate cu piata interna a masurii ajutorului de stat pentru construirea de aeroporturi**

In cazul in care finantarea publica acordata aeroportului reprezinta un ajutor de stat (sunt indeplinite conditiile prezентate pe larg in capitolul 3), urmeaza a se stabili daca aceasta masura este sau nu compatibila cu piata interna.

Pentru ca un ajutor de stat pentru investitii acordat unui aeroport sa poata fi considerat **compatibil cu piata interna** trebuie sa indeplineasca o serie de conditii pe care le-am prezентat pe larg in Partea a III-a, respectiv:

- a) **contributia la un obiectiv de interes comun bine definit**
- b) **necesitatea interventiei statului**
- c) **caracterul adevarat al ajutorului de stat ca instrument de politica**
- d) **existenta unui efect stimulativ**
- e) **proportionalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimul necesar)**

Tabelul urmator prezinta un rezumat al intensitatii maxime autorizate a ajutoarelor in functie de dimensiunea aeroportului, calculata in functie de numarul de pasageri pe an:

---

*sectoare de productie, in masura in care acesta afecteaza schimburile comerciale dintre statele membre; "*

Dimensiunea aeroportului in functie de traficul mediu de pasageri (pe an)	Intensitatea maxima a ajutoarelor pentru investitie
>3-5 milioane	pana la 25 %
1-3 milioane	pana la 50 %
< 1 milion	pana la 75 %

**Sub rezerva unei evaluari de la caz la caz si avand in vedere caracteristicile proprii ale fiecarui aeroport, ale fiecarui proiect de investitii si ale regiunii deservite, in circumstante exceptionale poate fi justificata o intensitate mai mare de 75% in cazul aeroporturilor cu un volum al traficului anual situat sub 1 milion de pasageri.**

- f) **evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurentei si asupra schimburilor comerciale**

#### **7.4.4. Necesitatea notificarii masurii de ajutor de stat pentru investitii acordate aeroporturilor**

Potrivit Orientarilor Comisiei Europene, statele membre sunt incurajate sa notifice schemele de ajutorare de stat aferente ajutoarelor pentru investitii acordate aeroporturilor cu un trafic mediu anual mai mic de 3 milioane de pasageri.

Din cauza unui risc mai mare de denaturare a concurenței, **urmatoarele masuri de ajutor ar trebui sa fie intotdeauna notificate individual:**

- a) ajutoarele pentru investitii acordate aeroporturilor cu un trafic mediu anual de peste 3 milioane de pasageri;
- b) ajutoarele pentru investitii de peste 75 % intensitate acordate unui aeroport cu un trafic mediu anual mai mic de 1 milion de pasageri, cu exceptia aeroporturilor situate in regiuni indepartate;
- c) ajutoarele pentru investitii acordate pentru relocarea aeroporturilor;
- d) ajutoarele pentru investitii prin care se finanteaza un aeroport mixt de pasageri si de marfuri prin care tranziteaza peste 200 000 de tone de marfuri pe parcursul celor doua exercitii financiare anterioare celui in care este notificat ajutorul;
- e) **ajutoarele pentru investitii care vizeaza crearea unui nou aeroport de pasageri (inclusiv transformarea unui aerodrom existent intr-un aeroport de pasageri);**
- f) **ajutoarele pentru investitii care vizeaza construirea sau dezvoltarea unui aeroport situat fie la o distanta de 100 de kilometri, fie la 60 de minute de mers cu masina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteza fata de un aeroport existent.**

#### 7.4.5. Condițiile de compatibilitate cu piata interna a masurii ajutorului de stat de exploatare acordat aeroporturilor

In cazul in care **ajutorul de exploatare** acordat<sup>5</sup> aeroportului reprezinta un ajutor de stat (sunt indeplinite conditiile anterior mentionate), urmeaza a se stabili daca aceasta masura este sau nu compatibila cu piata interna.

Cu privire la acest aspect, subliniem ca, potrivit Orientarilor Comisiei Europene, **ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor vor fi considerate compatibile cu piata interna in temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratat (i) doar pe parcursul unei perioade de tranzitie de 10 ani, incepand cu 4 aprilie 2014, respectiv pana la data de 4 aprilie 2024 si (ii) daca indeplinesc o serie de conditii, respectiv:**

a) **contributia la un obiectiv de interes comun bine definit**

Ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor vor fi considerate ca fiind contributii la indeplinirea unui obiectiv de interes comun, in cazul in care pentru o perioada de tranzitie de 10 ani: (i) sporesc mobilitatea cetatenilor Uniunii si conectivitatea regiunilor prin stabilirea de puncte de acces pentru zborurile efectuate in interiorul Uniunii sau (ii) combat congestiunea traficului aerian in principalele noduri aeroportuare ale Uniunii sau (iii) faciliteaza dezvoltarea regionala.

Cu toate acestea, **multiplicarea aeroporturilor nerentabile nu contribuie la indeplinirea unui obiectiv de interes comun.**

In cazul in care un aeroport este situat in aceeasi zona pe care o deserveste un alt aeroport cu capacitatii neutilizate, planul de afaceri bazat pe previziuni solide referitoare la traficul de pasageri si de marfuri trebuie sa identifice efectul probabil asupra traficului al celorlalte aeroporturi situate in aceasta zona pe care o deserveste aeroportul respectiv.

b) **necesitatea interventiei statului**

Pentru a putea determina daca un ajutor de stat este eficace pentru atingerea obiectivului de interes comun, este necesar sa se identifice problema care trebuie solutionata. Ajutoarele de stat ar trebui sa vizeze situatiile in care astfel de ajutoare pot determina o imbunatatire substantiala pe care piata nu este in masura sa o furnizeze prin mijloace proprii.

c) **caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politica**

Statul trebuie sa demonstreze ca masura de ajutor reprezinta un instrument de politica adecvat pentru atingerea obiectivului urmarit sau pentru solutionarea

<sup>5</sup>Para. 25 alin. (21) din Orientarile Comisiei Europene nr. 2014/C 99/03 privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor si companiilor aeriene **defineste ajutoarele de exploatare** ca fiind "ajutoarele menite sa acopere „deficitul de finantare a cheltuielilor de exploatare” fie ca valoare initiala a ajutoarelor, fie ca ajutoare sub forma de transe periodice menite sa acopere costurile de exploatare (sume forfetare platite periodic); "

problemelor vizate. O masura de ajutor nu va fi considerata compatibila cu piata interna daca alte instrumente de politica sau de ajutor care produc efecte de denaturare mai reduse permit atingerea aceluiasi obiectiv.

Pentru a incuraja in mod corespunzator gestionarea eficienta a aeroportului, valoarea ajutorului trebuie, in principiu, sa fie stabilita ex-ante sub forma unei sume fixe care sa acopere deficitul de finantare preconizat in ceea ce priveste cheltuielile de exploatare (calculata pe baza unui plan de afaceri ex-ante) pentru o perioada de tranzitie de 10 ani. Din aceste motive, nicio majorare ex-post a valorii ajutorului nu ar trebui, in principiu, sa fie considerata compatibila cu piata interna. Statul membru poate plati suma fixa ex-ante fie sub forma unei sume forfetare initiale, fie in transe, de exemplu pe o baza anuala.

d) **existenta unui efect stimulativ**

Ajutoarele de exploatare au un efect stimulativ in cazul in care este probabil ca, in absenta lor si luand in considerare posibila prezena a unor ajutoare pentru investitii si nivelul traficului, nivelul activitatii economice a aeroportului in cauza sa se reduca in mod semnificativ.

e) **proportionalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimul necesar)**

Pentru a fi proportionale, ajutoarele de exploatare accordate aeroporturilor trebuie sa fie limitate la minimul necesar pentru ca activitatea care beneficiaza de ajutor sa aiba loc. Planul de afaceri al aeroportului trebuie sa conduca la acoperirea integrala, la sfarsitul perioadei de tranzitie, a cheltuiellor de exploatare. Parametrii-cheie prevazuti in acest plan de afaceri constituie o parte integranta din evaluarea privind compatibilitatea efectuata de Comisie.

Valoarea maxima a ajutorului care poate fi autorizata pe parcursul intregii perioade de tranzitie va fi limitata la 50% din deficitul de finantare initial pentru o perioada de 10 ani.

In conditiile de piata actuale, aeroporturile cu un trafic anual de pana la 700.000 de pasageri se pot confrunta cu dificultati sporite in ceea ce priveste acoperirea integrala a costurilor in perioada de tranzitie de 10 ani. Din acest motiv, valoarea maxima admisa a ajutorului pentru aeroporturile cu un trafic anual de pana la 700 000 de pasageri va fi de 80 % din valoarea deficitului initial de finantare a cheltuiellor de exploatare pentru o perioada de cinci ani dupa inceperea perioadei de tranzitie.

Pana la cel mai tarziu 10 ani de la inceputul perioadei de tranzitie, toate aeroporturile trebuie sa isi fi acoperit in mod integral costurile de exploatare, dupa acea data niciun ajutor de exploatare acordat aeroporturilor nemaiputand fi considerat compatibil cu piata interna, cu exceptia ajutoarelor de exploatare acordate in conformitate cu normele orizontale privind ajutoarele de stat, cum ar fi normele aplicabile finantarii SIEG.

f) **evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurentei si asupra schimburilor comerciale**

In cazul in care un aeroport este situat in aceeasi zona pe care o deserveste un alt aeroport cu capacitatii neutilizate, planul de afaceri bazat pe previziuni solide referitoare la traficul de pasageri si de marfuri trebuie sa identifice efectul probabil asupra traficului al celorlalte aeroporturi situate in aceasta zona pe care o deserveste aeroportul respectiv.

Ajutoarele de exploatare accordate unui aeroport situat in aceeasi zona vor fi considerate compatibile cu piata interna numai in cazul in care statul membru demonstreaza ca toate aeroporturile care deservesc aceeasi zona vor fi in masura sa isi acopere integral cheltuielile de exploatare la sfarsitul perioadei de tranzitie.

Pentru a limita si mai mult denaturarea concurentei, aeroportul trebuie sa fie deschis tuturor potentialilor utilizatori si sa nu fie rezervat unui utilizator specific. In cazul limitarii fizice a capacitatilor, ajutorul ar trebui sa fie alocat pe baza unor criterii pertinente, obiective, transparente si nediscriminatorii.

Cu toate acestea, fata de conditiile necesare pentru ca o masura de ajutor de stat pentru finantarea infrastructurii aeroportuare sa fie considerata compatibila cu piata interna (conditiile anterior – prezentate), legislatia in materie prevede si alte categorii de masuri accordate de catre stat care, desi reprezinta ajutoare de stat, sunt compatibile cu piata interna.

Dintre aceste categorii, mentionam (i) ajutorul de minimis - ajutor limitat conform normelor Uniunii Europene la un nivel care nu distorsioneaza concurenta si/sau comertul cu statele membre; valoarea totala a ajutoarelor de minimis accordate unei intreprinderi unice nu poate depasi suma de 200 000 EUR pe durata a trei exercitii financiare, precum si (ii) categoriile de ajutoare de stat prevazute de Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei Europene, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2017/1084 al Comisiei din 14 iunie 2017, printre care si ajutoarele accordate aeroporturile regionale.

In ceea ce priveste ajutoarele de exploatare accordate aeroporturile regionale, potrivit art. 56a alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei Europene, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2017/1084 al Comisiei din 14 iunie 2017, *"Ajutoarele de exploatare accordate unui aeroport sunt compatibile cu piata interna in intesul articolului 107 alineatul (3) din tratat si sunt exceptate de la obligatia de notificare prevazuta la articolul 108 alineatul (3) din tratat daca indeplinesc conditiile prevazute la alineatele (3), (4), (10) si (15)-(18) ale prezentului articol si in capitolul I."*

Prin urmare ajutoarele de exploatare accordate aeroporturile regionale sunt considerate compatibile cu piata interna si sunt exceptate de la obligatia de notificare, daca:

- (i) sunt respectate pragurile de notificare prevazute la art. 4 din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei Europene, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2017/1084 al Comisiei din 14 iunie 2017 - pentru ajutoarele destinate aeroporturilor regionale: intensitatile ajutoarelor si valorile ajutoarelor prevazute la art. 56a din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei Europene, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2017/1084 al Comisiei din 14 iunie 2017;
- (ii) ajutorul de exploatare accordat este un ajutor transparent;

- (iii) ajutorul de exploatare are efect stimulativ;
- (iv) sunt indeplinite conditiile prevazute la alin. (3), (4), (10) si (15)-(18) ale art. 56a din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei Europene, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2017/1084 al Comisiei din 14 iunie 2017, respectiv:

*"(3) Aeroportul trebuie sa fie deschis tuturor potentialilor utilizatori. In cazul unor limite fizice de capacitate, ajutorul se aloca pe baza unor criterii pertinente, obiective, transparente si nediscriminatorii.*

*(4) Ajutoarele nu se acorda pentru relocarea aeroporturilor existente sau pentru crearea unui nou aeroport de pasageri, inclusiv transformarea unui aerodrom existent intr-un aeroport de pasageri.*

*(10) Ajutoarele nu se acorda aeroporturilor care inregistreaza un trafic mediu anual de marfuri de peste 200 000 de tone in cursul ultimelor doua exercitii financiare dinaintea celui in care sunt acordate efectiv ajutoarele. Ajutoarele nu trebuie sa conduca la cresterea traficului mediu anual de marfuri pe aeroport la mai mult de 200 000 de tone in cursul urmatoarelor doua exercitii financiare dupa acordarea ajutoarelor.*

*(15) Ajutoarele de exploatare nu se acorda aeroporturilor care inregistreaza un trafic mediu anual de pasageri de peste 200 000 de pasageri in cursul ultimelor doua exercitii financiare dinaintea celui in care sunt acordate efectiv ajutoarele.*

*(16) Valoarea ajutorului de exploatare nu trebuie sa depaseasca ceea ce este necesar pentru acoperirea pierderilor din exploatare si a unui profit rezonabil pe durata perioadei relevante. Ajutorul se acorda fie sub forma de transe periodice stabilite ex ante, care nu sunt majorate in cursul perioadei pentru care se acorda ajutorul, fie sub forma de sume stabilite ex post pe baza pierderilor din exploatare constatate.*

*(17) Ajutorul de exploatare nu este platit in ceea ce priveste orice an calendaristic in timpul caruia traficul anual de pasageri al aeroportului depaseste 200 000 de pasageri.*

*(18) Acordarea ajutorului de exploatare nu este conditionata de incheierea unor acorduri cu anumite companii aeriene cu privire la tarifele de aeroport, platile de marketing sau alte aspecte financiare legate de operatiunile companiilor aeriene la aeroportul in cauza."*

Astfel, din conditiile sus – mentionate reiese ca ajutoarele de exploatare ar putea fi considerate compatibile cu piata interna si nesupuse obligatiei de notificare daca, printre altele, aceste ajutoare (i) nu sunt acordate pentru crearea unui nou aeroport de pasageri si (ii) aeroportul a inregistrat un trafic mediu anual de pasageri de peste 200.000 de pasageri in cursul ultimelor doua exercitii financiare dinaintea celui in care sunt acordate efectiv ajutoarele, ceea ce presupune ca aeroportul trebuie sa parcurga cel putin doua exercitii financiare, pentru a se putea acorda acest ajutor.

Precizam faptul ca, inclusiv in situatia sus – mentionata, este necesara parcurgerea unei proceduri de avizare (in fata Consiliului Concurentei) si, in anumite cazuri, si de informare (in fata Comisiei Europene) a acordarii masurii de ajutor de stat.

#### **7.4.6. Analiza scenariului S2 - constituirea unei societati comerciale pe actiuni care sa aiba ca scop finantarea, construirea si operarea obiectivului, din perspectiva tratamentului ajutorului de stat**

Potrivit scenariului S2, finalizarea obiectivului de investitii "Aeroport International Brasov - Ghimbav" ar putea fi realizata prin constituirea unei societati comerciale pe actiuni care sa aiba ca scop finantarea, construirea si operarea obiectivului.

Pentru analiza tratamentului ajutorului de stat in scenariul S2 - constituirea unei societati comerciale pe actiuni care sa aiba ca scop finantarea, construirea si operarea obiectivului, este necesara analiza conditiilor prezentate la pct. 7.4.2 pentru a se stabili daca aceasta modalitate de finantare a obiectivului reprezinta sau nu un ajutor de stat.

Analiza succinta a conditiilor ajutorului de stat din perspectiva masurii de finantare si construire a obiectivului de catre o societate comerciala pe actiuni:

a) **masura sa fie acordata unei intreprinderi**

Exploatarea si constructia infrastructurii aeroportuare reprezinta o activitate economica, supusa domeniului de control al ajutoarelor de stat.

Prin urmare, o societate comerciala infiintata de catre UAT Judetul Brasov cu alte UAT-uri care sa aiba ca scop finantarea, construirea si operarea (exploatarea) obiectivului de investitii "Aeroport International Brasov - Ghimbav" va desfasura o activitate economica, atat din perspectiva construirii, cat si din perspectiva exploatarii infrastructurii aeroportuare, iar, din aceasta perspectiva, societatea comerciala este o intreprindere in sensul legislatiei privind ajutorul de stat.

b) **masura sa fie acordata de catre stat si sa reprezinte o resursa de stat**

Sursele/resursele de stat sau gestionate de catre stat pot fi: bugetele de stat sau bugetele locale, bugetele institutiilor/autoritatilor de stat/gestionate de stat, organizate la nivel national sau local, resursele gestionate de bancile sau institutiile financiare de stat, fondurile de investitii gestionate de stat, fondurile europene, resursele companiilor de stat.

Aceste masuri pot lua forma unor granturi directe, reduceri de impozite, credite preferentiale sau alte tipuri de conditii de finantare preferentiala.

Astfel cum am precizat anterior in Partea a III-a, finantarea unei societati pe actiuni infiintate de catre UAT Judetul Brasov cu alte UAT-uri poate fi realizata in urmatoarele modalitati:

- (i) majorarea capitalului social;
- (ii) imprumutul de asociat, respectiv incheierea unui contract de imprumut intre societate si unitatile administrativ teritoriale care detin participatii la societatea in cauza.

In aceste conditii, **ambele modalitati de finantare, atat majorarea capitalului social, cat si imprumutul de asociat, reprezinta (i) o resursa de stat, fondurile alocate fiind fonduri publice locale, ale Judetului Brasov si ale celorlalte UAT-uri si (ii) o masura acordata de catre stat, respectiv de catre Judetul Brasov si UAT-uri, prin operatiunile mentionate.**

- c) **masura acordata sa ofere un avantaj economic pe care intreprinderea nu l-ar fi obtinut in conditii normale de piata, respectiv in absenta interventiei statului**

Intrucat pentru analiza acestei conditii este necesar a se avea in vedere conditiile si circumstantele concrete in care a fost acordat avantajul economic, la acest moment nu se poate stabili cu certitudine in ce masura finantarea unei eventuale societati comerciale infiintate de catre Judetul Brasov si ceilalti parteneri publici in vederea construirii si operarii obiectivului de investitii "Aeroport International Brasov - Ghimbav" ar putea reprezenta sau nu un avantaj economic pe care societatea comerciala nu l-ar obtine in conditii normale de piata.

Cu toate acestea, reiteram faptul ca atunci cand un aeroport beneficiaza de fonduri publice, pentru a se stabili daca masura finantarii reprezinta ajutor de stat, se va analiza daca, in conditii similare, un operator privat, avand in vedere probabilitatea de a obtine un randament si facand abstractie de toate considerentele sociale, de politica regionala si sectoriale, ar fi acordat aceeasi finantare. Finantarea publica acordata in circumstante care corespund conditiilor normale de piata nu este considerata ajutor de stat.

- d) **masura acordata sa favorizeze anumite intreprinderi sau producerea anumitor bunuri**

Fondurile publice de care ar beneficia societatea comerciala in vederea construirii si operarii obiectivului de investitii "Aeroport International Brasov - Ghimbav" reprezinta o masura ce favorizeaza exclusiv societatea comerciala infiintata de catre Judetul Brasov cu alte UAT-uri, intrucat, pe de o parte, urmare a transferului de resurse de stat situatia financiara a societatii s-ar imbunatati, iar pe de alta parte, aceasta nu ar beneficia de acest avantaj, in lipsa interventiei Judetului Brasov si a celorlalți actionari publici.

- e) **masura acordata denatureaza sau ameninta sa denatureze concurenta**

Avand in vedere faptul ca exista o concurenta intre aeroporturi in ceea ce priveste administrarea infrastructurii aeroportuare, inclusiv intre aeroporturile locale si regionale, finantarea publica a obiectivului de investitii "Aeroport International Brasov - Ghimbav" in vederea construirii si operarii acestuia, poate denatura concurenta pe pietele de exploatare a infrastructurii aeroportuare.

- f) **masura acordata sa afecteze schimburile intre statele membre**

Astfel cum am precizat anterior, in jurisprudenta europeana s-a retinut ca finantarea publica acordata unei intreprinderi care furnizeaza doar servicii de transport locale sau regionale poate avea un impact asupra schimburilor comerciale dintre statele membre, intrucat nivelul serviciilor de transport furnizate de catre intreprinderea respectiva poate fi, prin urmare, mentinut sau ridicat, rezultatul fiind ca intreprinderile infiintate in alte state membre au sanse mai mici de a furniza servicii de transport.

In consecinta, finantarea publica a aeroporturilor sau a transportatorilor aerieni care furnizeaza servicii in aeroporturile respective ar putea afecta schimburile comerciale dintre statele membre.

Fata de jurisprudenta constata a Curtii de Justitie a Uniunii Europene, apreciem ca finantarea publica a unei societati pe actiuni in vederea construirii si operarii obiectivului de investitii "Aeroport International Brasov - Ghimbav", reprezinta o masura de natura sa afecteze schimburile intre statele membre.

Potrivit legislatiei in materie, **orice intentie de instituire a unei masuri de ajutor de stat nou** (orice ajutor, respectiv orice schema de ajutor si orice ajutor individual care nu este ajutor existent, inclusiv modificarile ajutoarelor existente) **se notifica Comisiei Europene.<sup>6</sup>**

**Ajutorul de stat nou**, supus obligatiei de notificare, poate fi **adoptat si acordat numai dupa autorizarea acestuia de catre Comisia Europeana** sau dupa ce acesta este considerat a fi fost autorizat.

Comisia Europeana stabileste daca masura de ajutor de stat este sau nu compatibila cu piata interna.

Prin urmare, **avand in vedere ca scenariului S2 ce presupune constituirea unei societati comerciale pe actiuni care sa aiba ca scop finantarea, construirea si operarea obiectivului de investitii "Aeroport International Brasov - Ghimbav" ar putea avea implicatii din perspectiva ajutorului de stat, este necesara notificarea Comisiei Europene cu privire la intentia de accordare a acestei masuri, potrivit procedurii prevazute de legislatia europeana si nationala in aceasta materie.**

## 7.5. Aspecte institutionale

### 7.5.1. Incidenta prevederilor OUG nr. 109/2011 privind guvernanta corporativa a intreprinderilor publice

In cazul infiintarii unei societati pe actiuni sunt **incidente prevederile OUG nr. 109/2011 privind guvernanta corporativa** a intreprinderilor publice, intrucat o astfel

<sup>6</sup> Art. 3 alin. 1 din OUG nr. 77/2014 privind procedurile nationale in domeniul ajutorului de stat, precum si pentru modificarea si completarea Legii concurentei nr. 21/1996: "Cu exceptia cazului in care se prevede altfel in regulamentele Uniunii Europene adoptate in temeiul art. 108 din TFUE sau in temeiul altor dispozitii relevante din acesta, orice intentie de instituire a unei masuri de ajutor de stat nou se notifica Comisiei Europene."

de societate este din punctul de vedere al acestui act normativ **o intreprindere publica – societate comercială** la care statul sau o unitate administrativ-teritorială este actionar unic, majoritar sau la care detine controlul.

OUG nr. 109/2011 reglementeaza pentru o astfel de societate comerciala anumite **conditii** referitoare la modul de administrare, la pregatirea profesionala a membrilor organelor de conducere si la perioada mandatului acestora.

### **7.5.2. Incidenta prevederilor Ordonantei Guvernului Nr. 26/2013**

Eventualei societati infiintate i se vor aplica prevederile speciale in ceea ce priveste bugetul de venituri si cheltuieli reglementate potrivit Ordonantei Guvernului nr. 26/2013 privind intarirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitatile administrativ-teritoriale sunt actionari unici ori majoritari sau detin direct ori indirect o participatie majoritara (denumita in continuare „OG nr. 26/2013”).

OG nr. 26/2013 cuprinde prevederi referitoare la **bugetul de venituri si cheltuieli** al societatilor la care unitatile administrativ - teritoriale sunt actionari unici sau detin o participatie majoritara, precum si anumite dispozitii speciale referitoare la indicatorii economico – finanziari.

Potrivit art. 4 alin. (1) lit. a) din OG nr. 26/2013, bugetul de venituri si cheltuieli al societatilor la care unitatile administrativ - teritoriale sunt actionari unici sau detin o participatie majoritara se aproba anual prin hotarare a Consiliului Judetean, initiată de ordonatorii principali de credite in portofoliul carora se afla societatile mentionate.

### **7.5.3. Modalitatea de punere la dispozitie a amplasamentului AIBG**

Potrivit art. 136 alin. (4) din Constitutia Romaniei, bunurile proprietate publică „*pot fi date in administrare regiilor autonome ori institutiilor publice sau pot fi concesionate ori inchiriate; de asemenea, ele pot fi date in folosinta gratuita institutiilor de utilitate publică*”.

Fata de regimul juridic aplicabil bunurilor din domeniul public al unitatilor administrativ teritoriale, terenul aferent amplasamentului aeroportului poate fi pus la dispozitia societatii infiintate prin constituirea unui drept de concesiune ori prin inchiriere.

Potrivit art. 123 din Legea nr. 215/2001, ”*(1) Consiliile locale si consiliile judetene hotarasc ca bunurile ce apartin domeniului public sau privat, de interes local sau judetean, dupa caz, sa fie date in administrarea regiilor autonome si institutiilor publice, sa fie concesionate ori sa fie inchiriate*”, prin urmare ipoteza dării în administrare nu poate fi luată în considerare decât dacă se constituie o Regie Autonomă.

Potrivit art. 15 din Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică, „*concesionarea sau inchirierea bunurilor proprietate publică se face prin licitatie publica, in conditiile legii*”.

Din aceasta perspectiva, exista impiedimente legale in ceea ce priveste transferul unui drept asupra pistei deja realizate catre o societate pe actiuni cu capital public, fara licitatie, datorita interdictiilor prevazute in Legea nr. 215/2001, respectiv in Legea nr. 213/1998.

In ceea ce priveste restul amplasamentului aeroportului, pot fi aplicabile dispozitiile art. 13 alin. (2) din Legea nr. 50/1991 privind autorizarea lucrarilor de constructii, „*Terenurile apartinand domeniului public al statului sau al unitatilor administrativ-teritoriale se pot concesiona numai in vederea realizarii de constructii sau de obiective de uz si/sau de interes public, cu respectarea documentatiilor de urbanism aprobatelor potrivit legii*”.

ANEXA 1		-2	-1	0	1	2	3	4	5
S2		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Investitii</b>	<b>Etapele III - VII</b>	<b>9.736.422</b>	<b>29.608.063</b>	<b>25.970.575</b>	<b>140.000</b>	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>
<b>Venituri</b>	Aterizare	0	0	0	129.123	179.681	202.183	249.742	347.104
	Iluminare	0	0	0	34.795	53.019	77.290	104.690	145.455
	Stationare	0	0	0	3.097	4.719	6.880	9.319	12.948
	Pasageri	0	0	0	114.460	181.327	283.286	393.609	559.328
	Securitate	0	0	0	57.230	90.664	141.643	196.804	279.664
	Cargo	0	0	0	2.054	2.772	3.743	22.455	28.069
	Total venituri aeronautice	0	0	0	340.758	512.182	715.025	976.619	1.372.568
	Total venituri non-aeronautice	0	0	0	108.107	192.378	334.672	513.991	802.240
	<b>TOTAL VENITURI EXPLOATARE</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>448.865</b>	<b>704.560</b>	<b>1.049.697</b>	<b>1.490.610</b>	<b>2.174.807</b>
<b>Costuri</b>	Cheltuieli cu materialele consumabile	0	0	6.055	12.110	18.453	26.901	36.437	50.625
	Cheltuieli privind mat. de natura ob. de inv.	0	0	665	1.331	2.028	2.956	4.004	5.563
	Cheltuieli privind energia si apa	0	0	13.002	26.005	39.625	57.765	78.243	108.710
	Cheltuieli privind marfurile	0	0	0	54.053	96.189	167.336	256.996	401.120
	Cheltuieli cu intretinerea si reparatiile	0	0	39.115	78.231	119.206	173.777	235.381	327.035
	Prime de asigurare	0	0	10.753	21.505	21.505	21.505	21.956	31.199
	Cheltuieli privind comisioanele si onorariul	0	0	5.376	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753
	Cheltuieli de protocol, reclama si publicitate	0	0	103.441	106.882	56.882	10.751	13.774	16.456
	Cheltuieli cu transportul de bunuri si persoane	0	0	5.475	21.900	25.213	34.466	42.568	54.441
	Cheltuieli de deplasare, detasare, transfer	0	0	8.339	16.679	19.202	26.249	32.419	41.462
	Cheltuieli postale si taxe de telecomunicatii	0	0	1.343	5.035	5.797	7.925	9.787	12.517
	Cheltuieli cu serviciile bancare si asimilate	0	0	1.535	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070
	Alte cheltuieli cu serviciile executate de terti	0	0	6.791	13.582	20.695	30.169	40.864	56.777
	Cheltuieli cu taxa de licenta	0	0	520	520	520	520	520	520
	Cheltuieli cu taxa de autorizare	0	0	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078
	Cheltuieli cu taxa de mediu	0	0	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182
	Impozite constructii	0	0	10.869	21.739	21.789	21.839	21.889	21.939
	Cheltuieli cu alte taxe si impozite	0	0	0	10.148	15.929	23.732	33.701	49.169
	Cheltuieli cu personalul	0	0	205.971	772.390	889.239	1.215.596	1.501.331	1.920.086
	Cota tarif siguranta	0	0	0	18.600	29.466	46.034	63.961	90.891
	Alte cheltuieli de exploatare	0	0	0	1.550	2.361	3.442	4.663	6.478
	<b>TOTAL COSTURI EXPLOATARE</b>	<b>0</b>	<b>25.000</b>	<b>441.511</b>	<b>1.218.342</b>	<b>1.420.183</b>	<b>1.907.048</b>	<b>2.434.577</b>	<b>3.231.071</b>

		6	7	8	9	10	11	12	13
S2		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>Investitii</b>	Etapele III - VII	<b>2.669.980</b>	<b>4.684.515</b>	<b>5.916.125</b>	<b>1.450.000</b>	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>	<b>2.699.980</b>
<b>Venituri</b>	Aterizare	521.866	646.739	775.067	810.456	919.331	1.178.718	1.281.455	1.400.918
	Iluminare	182.430	223.215	265.113	277.560	329.287	370.818	410.439	452.392
	Stationare	32.478	39.739	47.198	49.414	58.622	66.016	73.070	80.539
	Pasageri	1.445.803	1.827.725	2.240.692	2.352.705	2.636.781	2.929.015	3.228.369	3.564.372
	Securitate	542.176	685.397	840.260	882.264	988.793	1.464.508	1.614.185	1.782.186
	Cargo	33.683	38.735	42.608	49.000	63.700	82.809	107.652	139.948
	Total venituri aeronautice	2.758.434	3.461.550	4.210.937	4.421.398	4.996.513	6.091.884	6.715.169	7.420.355
	Total venituri non-aeronautice	1.132.599	1.556.482	2.065.515	2.338.693	2.816.792	3.352.240	3.947.387	4.644.175
	<b>TOTAL VENITURI EXPLOATARE</b>	<b>3.891.034</b>	<b>5.018.032</b>	<b>6.276.452</b>	<b>6.760.092</b>	<b>7.813.305</b>	<b>9.444.124</b>	<b>10.662.557</b>	<b>12.064.530</b>
<b>Costuri</b>	Cheltuieli cu materialele consumabile	63.494	77.689	92.272	96.604	114.607	129.062	142.852	157.454
	Cheltuieli privind mat. de natura ob. de inv.	6.977	8.537	10.140	10.616	12.594	14.183	15.698	17.303
	Cheltuieli privind energia si apa	136.344	166.826	198.139	207.442	246.102	277.141	306.753	338.108
	Cheltuieli privind marfurile	566.300	778.241	1.032.757	1.169.347	1.408.396	1.676.120	1.973.694	2.322.087
	Cheltuieli cu intretinerea si reparatiile	410.168	501.869	596.069	624.055	740.356	833.732	922.815	1.017.142
	Prime de asigurare	40.323	50.975	62.493	65.617	73.540	81.690	90.039	99.410
	Cheltuieli privind comisioanele si onorariul	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753
	Cheltuieli de protocol, reclama si publicitate	19.920	22.833	25.849	28.769	29.488	31.268	33.001	34.688
	Cheltuieli cu transportul de bunuri si persoane	63.966	78.591	93.715	93.715	93.715	93.715	121.718	131.155
	Cheltuieli de deplasare, detasare, transfer	48.716	59.854	71.373	71.373	71.373	71.373	92.700	99.887
	Cheltuieli postale si taxe de telecomunicatii	14.707	18.070	21.547	21.547	21.547	21.547	27.986	30.156
	Cheltuieli cu serviciile bancare si asimilate	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070
	Alte cheltuieli cu serviciile executate de terti	71.209	87.129	103.483	108.342	128.533	144.744	160.210	176.586
	Cheltuieli cu taxa de licenta	520	520	520	520	520	520	520	520
	Cheltuieli cu taxa de autorizare	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078
	Cheltuieli cu taxa de mediu	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182
	Impozite constructii	26.389	34.196	44.056	46.473	46.523	46.573	46.623	51.123
	Cheltuieli cu alte taxe si impozite	87.971	113.451	141.902	152.836	176.648	213.518	241.066	272.762
	Cheltuieli cu personalul	2.256.006	2.771.820	3.305.235	3.305.235	3.305.235	3.305.235	4.292.874	4.625.710
	Cota tarif siguranta	117.471	148.503	198.604	215.406	258.017	301.852	363.883	439.484
	Alte cheltuieli de exploatare	8.125	9.941	11.807	12.362	14.666	16.515	18.280	20.148
	<b>TOTAL COSTURI EXPLOATARE</b>	<b>3.974.689</b>	<b>4.965.130</b>	<b>6.046.045</b>	<b>6.266.342</b>	<b>6.777.943</b>	<b>7.294.873</b>	<b>8.886.793</b>	<b>9.869.805</b>

		14	15	16	17	18	19	20	21
S2		2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
<b>Investitii</b>	Etapele III - VII	<b>4.714.515</b>	<b>5.185.945</b>	<b>730.180</b>	<b>1.400.000</b>	<b>2.070.975</b>	<b>2.699.980</b>	<b>4.714.515</b>	<b>5.946.125</b>
<b>Venituri</b>	Aterizare	1.529.418	1.663.616	1.802.939	1.948.246	2.105.441	2.146.933	2.147.895	2.197.166
	Iluminare	496.878	543.292	588.517	632.796	680.450	692.457	692.649	709.535
	Stationare	88.458	96.721	104.773	112.656	121.139	123.277	123.311	126.317
	Pasageri	3.936.819	4.327.978	5.359.442	5.905.290	6.469.007	6.677.752	6.752.237	7.779.438
	Securitate	1.968.410	2.163.989	2.977.468	3.280.717	3.593.893	3.709.862	3.751.243	4.667.663
	Cargo	153.943	169.337	185.593	203.410	222.938	230.072	232.372	239.808
	Total venituri aeronautice	8.173.927	8.964.933	11.018.731	12.083.114	13.192.869	13.580.352	13.699.708	15.719.928
	Total venituri non-aeronautice	5.453.156	6.359.499	7.410.881	8.628.768	9.971.280	10.840.463	11.526.916	12.551.289
	<b>TOTAL VENITURI EXPLOATARE</b>	<b>13.627.083</b>	<b>15.324.432</b>	<b>18.429.611</b>	<b>20.711.882</b>	<b>23.164.149</b>	<b>24.420.816</b>	<b>25.226.624</b>	<b>28.271.216</b>
<b>Costuri</b>	Cheltuieli cu materialele consumabile	172.937	189.091	204.831	220.242	236.829	241.008	241.074	246.951
	Cheltuieli privind mat. de natura ob. de inv.	19.004	20.779	22.509	24.202	26.025	26.484	26.492	27.138
	Cheltuieli privind energia si apa	371.356	406.045	439.845	472.938	508.554	517.528	517.671	530.291
	Cheltuieli privind marfurile	2.726.578	3.179.750	3.705.440	4.314.384	4.985.640	5.420.232	5.763.458	6.275.644
	Cheltuieli cu intretinerea si reparatiile	1.117.162	1.221.517	1.323.199	1.422.753	1.529.899	1.556.895	1.557.326	1.595.292
	Prime de asigurare	109.798	120.707	132.867	146.399	160.374	165.549	167.396	173.575
	Cheltuieli privind comisioanele si onorariul	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753
	Cheltuieli de protocol, reclama si publicitate	36.493	38.399	40.307	42.337	44.493	46.617	47.369	47.633
	Cheltuieli cu transportul de bunuri si persoane	141.459	151.947	163.502	176.203	188.880	190.878	190.878	192.061
	Cheltuieli de deplasare, detasare, transfer	107.734	115.721	124.521	134.194	143.849	145.371	145.371	146.272
	Cheltuieli postale si taxe de telecomunicatii	32.525	34.936	37.593	40.513	43.428	43.887	43.887	44.159
	Cheltuieli cu serviciile bancare si asimilate	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070
	Alte cheltuieli cu serviciile executate de terti	193.950	212.067	229.720	247.004	265.605	270.292	270.367	276.958
	Cheltuieli cu taxa de licenta	520	520	520	520	520	520	520	520
	Cheltuieli cu taxa de autorizare	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078
	Cheltuieli cu taxa de mediu	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182
	Impozite constructii	58.981	67.624	68.841	71.174	74.626	79.126	86.983	96.893
	Cheltuieli cu alte taxe si impozite	308.089	346.464	416.668	468.267	523.709	552.121	570.339	639.173
	Cheltuieli cu personalul	4.989.103	5.358.991	5.766.532	6.214.476	6.661.592	6.732.059	6.732.059	6.773.769
	Cota tarif siguranta	523.284	611.295	709.388	818.558	931.301	973.050	987.947	1.037.799
	Alte cheltuieli de exploatare	22.130	24.197	26.211	28.183	30.305	30.840	30.849	31.601
	<b>TOTAL COSTURI EXPLOATARE</b>	<b>10.967.184</b>	<b>12.136.133</b>	<b>13.448.576</b>	<b>14.878.429</b>	<b>16.391.712</b>	<b>17.028.538</b>	<b>17.416.067</b>	<b>18.171.811</b>

		22	23	24	25	26	27	28	29
S2		2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
<b>Investitii</b>	Etapele III - VII	<b>30.000</b>	<b>0</b>	<b>1.400.000</b>	<b>2.669.980</b>	<b>6.558.321</b>	<b>8.282.575</b>	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>
<b>Venituri</b>	Aterizare	2.280.340	2.359.607	2.453.042	2.549.679	2.649.640	2.748.760	2.853.213	2.915.984
	Illuminare	736.238	767.859	800.374	833.816	868.220	907.682	942.174	962.902
	Stationare	131.071	136.701	142.489	148.443	154.568	161.593	167.734	171.424
	Pasageri	8.180.541	8.625.235	9.092.198	9.582.246	10.096.235	10.633.759	11.141.168	11.494.559
	Securitate	4.908.324	5.175.141	5.455.319	5.749.348	6.057.741	6.380.255	6.684.701	6.896.735
	Cargo	251.319	263.382	276.025	289.274	303.159	317.711	332.961	343.616
	Total venituri aeronautice	16.487.834	17.327.925	18.219.447	19.152.806	20.129.563	21.149.761	22.121.950	22.785.219
	Total venituri non-aeronautice	13.394.758	14.329.902	15.323.924	16.379.822	17.500.740	18.687.690	19.846.795	20.752.193
	<b>TOTAL VENITURI EXPLOATARE</b>	<b>29.882.591</b>	<b>31.657.826</b>	<b>33.543.371</b>	<b>35.532.628</b>	<b>37.630.303</b>	<b>39.837.451</b>	<b>41.968.745</b>	<b>43.537.412</b>
<b>Costuri</b>	Cheltuieli cu materialele consumabile	256.245	267.251	278.568	290.207	302.181	315.916	327.921	335.135
	Cheltuieli privind mat. de natura ob. de inv.	28.159	29.368	30.612	31.891	33.207	34.716	36.035	36.828
	Cheltuieli privind energia si apa	550.248	573.881	598.182	623.176	648.889	678.382	704.160	719.652
	Cheltuieli privind marfurile	6.697.379	7.164.951	7.661.962	8.189.911	8.750.370	9.343.845	9.923.397	10.376.096
	Cheltuieli cu intretinerea si reparatiile	1.655.329	1.726.425	1.799.531	1.874.720	1.952.073	2.040.798	2.118.348	2.164.952
	Prime de asigurare	182.524	192.446	202.865	213.799	225.267	237.261	248.582	256.467
	Cheltuieli privind comisioanele si onorariul	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753
	Cheltuieli de protocol, reclama si publicitate	48.512	49.763	51.115	52.499	53.914	55.360	56.833	58.189
	Cheltuieli cu transportul de bunuri si persoane	197.971	204.687	211.666	218.911	226.429	234.194	241.033	244.360
	Cheltuieli de deplasare, detasare, transfer	150.773	155.888	161.203	166.721	172.446	178.360	183.568	186.103
	Cheltuieli postale si taxe de telecomunicatii	45.518	47.062	48.667	50.333	52.061	53.847	55.419	56.184
	Cheltuieli cu serviciile bancare si assimilate	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070
	Alte cheltuieli cu serviciile execute de terti	287.381	299.724	312.416	325.470	338.899	354.302	367.766	375.857
	Cheltuieli cu taxa de licenta	520	520	520	520	520	520	520	520
	Cheltuieli cu taxa de autorizare	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078
	Cheltuieli cu taxa de mediu	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182
	Impozite constructii	96.943	96.943	99.277	103.727	114.657	128.462	128.512	128.562
	Cheltuieli cu alte taxe si impozite	675.604	715.739	758.369	803.343	850.769	900.669	948.855	984.320
	Cheltuieli cu personalul	6.982.225	7.219.084	7.465.220	7.720.771	7.985.895	8.259.763	8.500.972	8.618.327
	Cota tarif siguranta	1.109.997	1.190.042	1.274.096	1.362.304	1.454.822	1.551.577	1.642.910	1.706.521
	Alte cheltuieli de exploatare	32.790	34.198	35.646	37.136	38.668	40.426	41.962	42.885
	<b>TOTAL COSTURI EXPLOATARE</b>	<b>19.034.201</b>	<b>20.004.057</b>	<b>21.025.996</b>	<b>22.101.521</b>	<b>23.237.150</b>	<b>24.444.478</b>	<b>25.562.877</b>	<b>26.327.040</b>

		30	31	32	33	34	35
<b>S2</b>		<b>2050</b>	<b>2051</b>	<b>2052</b>	<b>2053</b>	<b>2054</b>	<b>2055</b>
<b>Investitii</b>	Etapele III - VII	<b>30.000</b>	<b>1.430.000</b>	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>	<b>0</b>
<b>Venituri</b>	Aterizare	2.917.208	2.971.666	3.037.043	3.103.858	3.172.143	3.241.930
	Iluminare	963.164	984.354	1.006.010	1.028.142	1.050.761	1.073.878
	Stationare	171.471	175.243	179.098	183.038	187.065	191.181
	Pasageri	11.609.504	11.977.782	12.357.773	12.749.851	13.154.401	13.571.822
	Securitate	6.965.703	7.186.669	7.414.664	7.649.911	7.892.641	8.143.093
	Cargo	347.052	358.158	369.619	381.446	393.653	406.250
	Total venituri aeronautice	22.974.102	23.653.871	24.364.206	25.096.246	25.850.664	26.628.153
	Total venituri non-aeronautice	21.238.343	22.199.533	23.200.392	24.242.473	25.327.389	26.456.811
	<b>TOTAL VENITURI EXPLOATARE</b>	<b>44.212.444</b>	<b>45.853.404</b>	<b>47.564.598</b>	<b>49.338.719</b>	<b>51.178.053</b>	<b>53.084.963</b>
<b>Costuri</b>	Cheltuieli cu materialele consumabile	335.226	342.601	350.138	357.841	365.714	373.760
	Cheltuieli privind mat. de natura ob. de inv.	36.838	37.649	38.477	39.323	40.188	41.073
	Cheltuieli privind energia si apa	719.848	735.685	751.870	768.411	785.316	802.593
	Cheltuieli privind marfurile	10.619.171	11.099.767	11.600.196	12.121.237	12.663.694	13.228.405
	Cheltuieli cu intretinerea si reparatiile	2.165.542	2.213.184	2.261.874	2.311.635	2.362.491	2.414.466
	Prime de asigurare	259.031	267.248	275.727	284.475	293.501	302.815
	Cheltuieli privind comisioanele si onorariul	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753	10.753
	Cheltuieli de protocol, reclama si publicitate	59.112	59.408	60.350	61.307	62.280	63.268
	Cheltuieli cu transportul de bunuri si persoane	242.592	246.087	249.704	253.443	257.307	261.298
	Cheltuieli de deplasare, detasare, transfer	184.756	187.418	190.172	193.020	195.963	199.002
	Cheltuieli postale si taxe de telecomunicatii	55.777	56.581	57.413	58.273	59.161	60.078
	Cheltuieli cu serviciile bancare si asimilate	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070
	Alte cheltuieli cu serviciile executate de terti	375.959	384.230	392.683	401.322	410.151	419.175
	Cheltuieli cu taxa de licenta	520	520	520	520	520	520
	Cheltuieli cu taxa de autorizare	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078	15.078
	Cheltuieli cu taxa de mediu	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182	7.182
	Impozite constructii	128.612	130.995	131.045	131.095	131.145	131.145
	Cheltuieli cu alte taxe si impozite	999.582	1.036.681	1.075.369	1.115.480	1.157.064	1.200.177
	Cheltuieli cu personalul	8.555.947	8.679.227	8.806.786	8.938.677	9.074.958	9.215.691
	Cota tarif siguranta	1.727.211	1.793.501	1.861.899	1.932.473	2.005.292	2.080.428
	Alte cheltuieli de exploatare	42.897	43.840	44.805	45.791	46.798	47.828
	<b>TOTAL COSTURI EXPLOATARE</b>	<b>26.544.703</b>	<b>27.350.704</b>	<b>28.185.110</b>	<b>29.050.406</b>	<b>29.947.627</b>	<b>30.877.803</b>

**ANEXA 2**

S2		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	<b>Surse de finantare</b>								
	Excedent bugetar CJ	4.950.000	29.600.000	4.190.708	0	0	0	0	0
	Credit existent CJ	4.868.817	0	0	0	0	0	0	0
	Credite noi mixte	0	0	22.200.000	0	0	0	0	0
	<b>Restituiri credite</b>	<b>243.441</b>	<b>753.312</b>	<b>975.312</b>	<b>1.863.312</b>	<b>2.892.111</b>	<b>2.892.111</b>	<b>2.892.111</b>	<b>2.892.111</b>
	Restituire credit existent CJ	243.441	753.312	753.312	753.312	753.312	753.312	753.312	753.312
	Restituiri credite mixte CJ	0	0	133.200	666.000	1.283.279	1.283.279	1.283.279	1.283.279
	Restituiri credite mixte altii	0	0	88.800	444.000	855.520	855.520	855.520	855.520
	<b>Alte alocari</b>	<b>0</b>	<b>25.000</b>	<b>0</b>	<b>910.000</b>	<b>750.000</b>	<b>900.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>1.050.000</b>
	Alte alocari CJ	0	20.750	0	546.000	450.000	540.000	600.000	630.000
	Alte alocari altii	0	4.250	0	364.000	300.000	360.000	400.000	420.000
	<b>Total</b>	<b>10.062.258</b>	<b>30.378.312</b>	<b>27.366.021</b>	<b>2.773.312</b>	<b>3.642.111</b>	<b>3.792.111</b>	<b>3.892.111</b>	<b>3.942.111</b>
	Finatare CJ	5.193.441	30.374.062	5.077.221	1.965.312	2.486.591	2.576.591	2.636.591	2.666.591
	<b>Total finantare CJ, S1 et.III-VII</b>	<b>73.832.796</b>							
	<b>Sustenabilitate</b>								
	Cash flow cu imprumuturi	82.395	-8.063	-21.378	524	4.377	12.649	26.034	-36.264
	Cumulated cash flow (rezerva minima 50.000)	82.395	74.332	52.954	53.478	57.855	70.504	96.538	60.274

S2	<b>Surse de finantare</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>
	Excedent bugetar CJ	0	0	0	0	0	0	0	0
	Credit existent CJ	0	0	0	0	0	0	0	0
	Credite noi mixte	13.000.000	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Restituiri credite</b>	<b>3.022.111</b>	<b>2.788.799</b>	<b>2.788.799</b>	<b>3.391.249</b>	<b>3.391.249</b>	<b>3.391.249</b>	<b>3.391.249</b>	<b>3.391.249</b>
	Restituire credit existent CJ	753.312	0	0	0	0	0	0	0
	Restituiri credite mixte CJ	1.361.279	1.673.279	1.673.279	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749	2.034.749
	Restituiri credite mixte altii	907.520	1.115.520	1.115.520	1.356.499	1.356.499	1.356.499	1.356.499	1.356.499
	<b>Alte alocari</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>70.000</b>	<b>950.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Alte alocari CJ	0	0	42.000	570.000	0	0	0	0
	Alte alocari altii	0	0	28.000	380.000	0	0	0	0
	<b>Total</b>	<b>16.022.111</b>	<b>2.788.799</b>	<b>2.858.799</b>	<b>4.341.249</b>	<b>3.391.249</b>	<b>3.391.249</b>	<b>3.391.249</b>	<b>3.391.249</b>
	Finatare CJ								
	<b>Total finantare CJ, S1 et.III-VII</b>	<b>2.114.591</b>	<b>1.673.279</b>	<b>1.715.279</b>	<b>2.604.749</b>	<b>2.034.749</b>	<b>2.034.749</b>	<b>2.034.749</b>	<b>2.034.749</b>
	<b>Sustenabilitate</b>								
	Cash flow cu imprumuturi	10.246.365	-4.631.613	-5.615.718	-6.250	1.005.361	1.904.326	1.568.187	-724.728
	Cumulated cash flow	10.306.639	5.675.026	59.308	53.057	1.058.418	2.962.744	4.530.931	3.806.203

		2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
<b>S2</b>	<b>Surse de finantare</b>								
	Excedent bugetar CJ	0	0	0	0	0	0	0	0
	Credit existent CJ	0	0	0	0	0	0	0	0
	Credite noi mixte	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Restituiri credite</b>	<b>3.391.249</b>	<b>3.391.249</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Restituire credit existent CJ	0	0	0	0	0	0	0	0
	Restituiri credite mixte CJ	2.034.749	2.034.749	0	0	0	0	0	0
	Restituiri credite mixte altii	1.356.499	1.356.499	0	0	0	0	0	0
	<b>Alte alocari</b>	<b>0</b>	<b>900.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Alte alocari CJ	0	540.000	0	0	0	0	0	0
	Alte alocari altii	0	360.000	0	0	0	0	0	0
	<b>Total</b>	<b>3.391.249</b>	<b>4.291.249</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Finatare CJ								
	<b>Total finantare CJ, S1 et.III-VII</b>	2.034.749	2.574.749	0	0	0	0	0	0
	<b>Sustenabilitate</b>								
	Cash flow cu imprumuturi	-2.320.606	-1.416.475	361.503	2.597.657	2.771.769	2.700.620	1.062.536	1.890.890
	Cumulated cash flow	1.485.597	69.122	430.625	3.028.283	5.800.051	8.500.672	9.563.208	11.454.098

	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
<b>S2 Surse de finantare</b>								
Excedent bugetar CJ	0	0	0	0	0	0	0	0
Credit existent CJ	0	0	0	0	0	0	0	0
Credite noi mixte	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Restituiri credite</b>	<b>0</b>							
Restituire credit existent CJ								
Restituiri credite mixte CJ	0	0	0	0	0	0	0	0
Restituiri credite mixte altii	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Alte alocari</b>	<b>0</b>							
Alte alocari CJ	0	0	0	0	0	0	0	0
Alte alocari altii	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>							
Finatare CJ								
<b>Total finantare CJ, S1 et.III-VII</b>	<b>0</b>							
<b>Sustenabilitate</b>								
Cash flow cu imprumuturi	8.481.101	9.235.943	9.865.637	9.418.016	6.395.516	5.571.101	14.735.281	15.459.335
Cumulated cash flow	19.935.199	29.171.142	39.036.780	48.454.796	54.850.312	60.421.413	75.156.694	90.616.029

	2050	2051	2052	2053	2054	2055
<b>S2 Surse de finantare</b>						
Excedent bugetar CJ	0	0	0	0	0	0
Credit existent CJ	0	0	0	0	0	0
Credite noi mixte	0	0	0	0	0	0
<b>Restituiri credite</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Restituire credit existent CJ						
Restituiri credite mixte CJ	0	0	0	0	0	0
Restituiri credite mixte altii	0	0	0	0	0	0
<b>Alte alocari</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Alte alocari CJ	0	0	0	0	0	0
Alte alocari altii	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Finatare CJ						
<b>Total finantare CJ, S1 et.III-VII</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Sustenabilitate</b>						
Cash flow cu imprumuturi	15.870.967	15.222.430	17.411.539	18.229.482	19.077.383	51.402.484
Cumulated cash flow	106.486.996	121.709.426	139.120.965	157.350.447	176.427.829	227.830.314

**ANEXA 3**

S1	Nr. risc	Denumire risc	Cost / venit de baza	Valoarea impactului (%)	Probabilitatea producerii riscului (%)	Valoare risc (EUR)	Alocarea la constructor (%)	Alocarea la constructor (EUR)	Alocarea la societatea de proiect (EUR)
1	Deficiente de proiectare	Deficiente de proiectare	116.868.771	10%	20%	2.337.375	100%	2.337.375	0
2	Modificari de proiectare	Modificari de proiectare	116.868.771	10%	30%	3.506.063	70%	2.454.244	1.051.819
4	Descoperirea de vestigii arheologice	Descoperirea de vestigii arheologice	99.721.561	5%	1%	49.861	0%	0	49.861
5	Descoperirea de retele	Descoperirea de retele	99.721.561	5%	5%	249.304	0%	0	249.304
6	Depasiri de costuri datorita configuratiei geologice	Depasiri de costuri datorita configuratiei geologice	116.868.771	10%	15%	1.753.032	50%	876.516	876.516
8	Depasirea costurilor generale de construire	Depasirea costurilor generale de construire	116.868.771	15%	25%	4.382.579	100%	4.382.579	0
9	Depasirea duratei de construire	Depasirea duratei de construire	116.868.771	20%	30%	7.012.126	100%	7.012.126	0
12	Lucrari defecte	Lucrari defecte	116.868.771	10%	5%	584.344	100%	584.344	0
19	Capacitate de management	Capacitate de management	87.591.307	30%	20%	5.255.478	0%	0	5.255.478
21	Conditii economice generale	Conditii economice generale	283.481.581	10%	15%	4.252.224	0%	0	4.252.224
24	Efectul concurentei	Efectul concurentei	283.481.581	10%	20%	5.669.632	0%	0	5.669.632
26	Schimbari legislative	Schimbari legislative	283.481.581	10%	10%	2.834.816	50%	1.417.408	1.417.408
31	Finantare suplimentara	Finantare suplimentara	71.972.735	10%	20%	1.439.455	0%	0	1.439.455
33	Forta majora	Forta majora	283.481.581	5%	1%	141.741	50%	70.870	70.870
<b>Total</b>						<b>39.326.288</b>		<b>19.064.592</b>	<b>20.261.696</b>
								48%	52%

**ANEXA 4**

<b>Analiza economica</b>		<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
<b>S2</b>									
	<b>Costuri S1</b>								
	Cost investitie	7.662.888	23.302.531	20.439.707	110.185	23.611	23.611	23.611	23.611
	Cost operare	0	25.000	342.646	855.361	1.001.872	1.336.037	1.727.475	2.324.160
	Pierderi alte aeroporturi			0	0	0	0	0	0
	Costuri emisii si zgromot				94.223	134.723	172.139	220.496	290.414
	<b>Total</b>	<b>7.662.888</b>	<b>23.327.531</b>	<b>20.782.353</b>	<b>1.059.769</b>	<b>1.160.206</b>	<b>1.531.787</b>	<b>1.971.582</b>	<b>2.638.185</b>
	Surplus aeroport	0	0	-441.511	-769.476	-715.623	-857.351	-943.966	-1.056.264
	Surplus din trafic atras	0	0	0	0	0	0	0	0
	cost carbon avion	0	0	0	240.732	366.822	534.746	724.315	1.006.354
	internalizare cost carbon	0	0	0	171.690	271.991	424.929	590.413	838.992
	cost poluare locala	0	0	0	8.699	13.781	21.530	29.914	42.509
	cost zgromot	0	0	0	16.482	26.111	40.793	56.680	80.543
	<b>Beneficii S1</b>	0	0	0					
	Venituri operare	0	0	0	448.865	704.560	1.049.697	1.490.610	2.174.807
	Beneficii pasageri - timp transport	0	0	0	513.046	829.020	1.321.077	1.872.267	2.713.749
	Beneficii pasageri - cost transport	0	0	0	248.480	393.641	614.984	854.483	1.214.241
	Beneficii cargo - cost/timp transport	0	0	0	68	92	124	744	929
	Beneficii cargo - costuri externe	0	0	0	28	38	51	307	383
	NMI	0	0	0	761.622	1.222.791	1.936.236	2.727.800	3.929.303
	<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.210.487</b>	<b>1.927.351</b>	<b>2.985.933</b>	<b>4.218.411</b>	<b>6.104.111</b>
	Costuri incrementale	7.662.888	23.327.531	20.782.353	1.059.769	1.160.206	1.531.787	1.971.582	2.638.185
	Beneficii incrementale	0	0	0	1.210.487	1.927.351	2.985.933	4.218.411	6.104.111
	<b>B-C</b>	<b>-7.662.888</b>	<b>-23.327.531</b>	<b>-20.782.353</b>	<b>150.718</b>	<b>767.144</b>	<b>1.454.146</b>	<b>2.246.829</b>	<b>3.465.926</b>

<b>Analiza economica</b>		<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>
<b>S2</b>									
<b>Costuri S1</b>									
Cost investitie		2.101.363	3.686.869	4.656.187	1.141.198	23.611	23.611	23.611	2.124.974
Cost operare		2.905.502	3.649.930	4.475.448	4.691.932	5.195.634	5.705.708	6.830.493	7.650.080
Pierderi alte aeroporturi		0	29.096	126.724	271.562	569.449	1.182.088	976.670	1.207.099
Costuri emisii si zgomot		336.854	374.608	400.181	414.612	564.476	644.660	714.561	772.373
<b>Total</b>		<b>5.343.719</b>	<b>7.740.504</b>	<b>9.658.540</b>	<b>6.519.304</b>	<b>6.353.170</b>	<b>7.556.067</b>	<b>8.545.335</b>	<b>11.754.525</b>
Surplus aeroport		-83.655	52.902	230.407	493.750	1.035.361	2.149.251	1.775.763	2.194.725
Surplus din trafic atras		0	29.096	126.724	271.562	569.449	1.182.088	976.670	1.207.099
cost carbon avion		1.262.168	1.544.352	1.834.224	1.920.343	2.278.224	2.565.561	2.839.686	3.129.948
internalizare cost carbon		1.084.352	1.370.794	1.680.519	1.764.529	2.003.793	2.243.093	2.480.245	2.749.657
cost poluare locala		54.941	69.454	85.146	89.403	100.198	111.303	122.678	135.446
cost zgomot		104.098	131.596	161.330	169.395	189.848	210.889	232.443	256.635
<b>Beneficii S1</b>									
Venituri operare		3.891.034	5.018.032	6.276.452	6.760.092	7.813.305	9.444.124	10.662.557	12.064.530
Beneficii pasageri - timp transport		3.577.522	4.613.009	5.768.406	6.177.905	7.062.329	8.001.948	8.996.167	10.131.121
Beneficii pasageri - cost transport		1.569.341	1.983.897	2.432.151	2.553.734	2.862.083	3.179.288	3.504.221	3.868.934
Beneficii cargo - cost/timp transport		1.115	1.283	1.411	1.623	2.109	2.742	3.565	4.634
Beneficii cargo - costuri externe		460	529	582	669	870	1.131	1.470	1.912
NMI		5.148.438	6.598.717	8.202.549	8.733.931	9.927.392	11.185.109	12.505.423	14.006.601
<b>Total</b>		<b>9.039.472</b>	<b>11.616.749</b>	<b>14.479.001</b>	<b>15.494.023</b>	<b>17.740.696</b>	<b>20.629.233</b>	<b>23.167.980</b>	<b>26.071.130</b>
Costuri incrementale		5.343.719	7.740.504	9.658.540	6.519.304	6.353.170	7.556.067	8.545.335	11.754.525
Beneficii incrementale		9.039.472	11.616.749	14.479.001	15.494.023	17.740.696	20.629.233	23.167.980	26.071.130
<b>B-C</b>		<b>3.695.753</b>	<b>3.876.245</b>	<b>4.820.461</b>	<b>8.974.719</b>	<b>11.387.526</b>	<b>13.073.166</b>	<b>14.622.645</b>	<b>14.316.605</b>

Analiza economica									
S2		2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
<b>Costuri S1</b>									
Cost investitie		3.710.480	4.081.511	574.676	1.101.847	1.629.926	2.124.974	3.710.480	4.679.798
Cost operare		8.568.957	9.555.812	10.667.601	11.877.287	13.170.132	13.768.411	14.152.386	14.882.305
Pierderi alte aeroporturi		1.462.944	1.753.565	2.739.569	3.208.399	3.724.840	4.065.753	4.295.806	5.554.673
Costuri emisii si zgomot		820.822	872.696	882.421	848.291	838.118	794.857	748.754	703.192
<b>Total</b>		<b>14.563.204</b>	<b>16.263.585</b>	<b>14.864.267</b>	<b>17.035.824</b>	<b>19.363.017</b>	<b>20.753.994</b>	<b>22.907.426</b>	<b>25.819.968</b>
Surplus aeroport		2.659.899	3.188.300	4.981.035	5.833.452	6.772.437	7.392.278	7.810.557	10.099.405
Surplus din trafic atras		1.462.944	1.753.565	2.739.569	3.208.399	3.724.840	4.065.753	4.295.806	5.554.673
cost carbon avion		3.437.731	3.758.853	4.071.748	4.378.097	4.707.805	4.790.877	4.792.203	4.909.032
internalizare cost carbon		3.049.959	3.362.235	3.713.361	4.107.212	4.502.211	4.648.956	4.703.667	4.890.431
cost poluare locala		149.599	164.463	181.030	199.468	218.509	225.560	228.076	236.495
cost zgomot		283.451	311.614	343.004	377.939	414.016	427.376	432.143	448.096
<b>Beneficii S1</b>									
Venituri operare		13.627.083	15.324.432	18.429.611	20.711.882	23.164.149	24.420.816	25.226.624	28.271.216
Beneficii pasageri - timp transport		11.413.533	12.798.522	14.369.511	16.149.676	18.045.146	18.999.983	19.596.153	20.725.930
Beneficii pasageri - cost transport		4.273.205	4.697.787	5.171.009	5.697.666	6.241.563	6.442.969	6.514.835	6.755.329
Beneficii cargo - cost/timp transport		5.098	5.607	6.146	6.736	7.382	7.619	7.695	7.941
Beneficii cargo - costuri externe		2.103	2.313	2.535	2.779	3.045	3.143	3.174	3.276
NMI		15.693.939	17.504.229	19.549.201	21.856.856	24.297.137	25.453.713	26.121.857	27.492.476
<b>Total</b>		<b>29.321.022</b>	<b>32.828.662</b>	<b>37.978.812</b>	<b>42.568.738</b>	<b>47.461.285</b>	<b>49.874.529</b>	<b>51.348.481</b>	<b>55.763.692</b>
Costuri incrementale		14.563.204	16.263.585	14.864.267	17.035.824	19.363.017	20.753.994	22.907.426	25.819.968
Beneficii incrementale		29.321.022	32.828.662	37.978.812	42.568.738	47.461.285	49.874.529	51.348.481	55.763.692
<b>B-C</b>		<b>14.757.818</b>	<b>16.565.077</b>	<b>23.114.545</b>	<b>25.532.914</b>	<b>28.098.268</b>	<b>29.120.535</b>	<b>28.441.055</b>	<b>29.943.724</b>

<b>Analiza economica</b>		<b>2042</b>	<b>2043</b>	<b>2044</b>	<b>2045</b>	<b>2046</b>	<b>2047</b>	<b>2048</b>	<b>2049</b>
<b>S2</b>									
<b>Costuri S1</b>									
	Cost investitie	23.611	0	1.101.847	2.101.363	5.161.617	6.518.662	23.611	23.611
	Cost operare	15.640.975	16.493.146	17.392.766	18.341.269	19.345.060	20.416.052	21.414.080	22.118.282
	Pierderi alte aeroporturi	5.966.615	6.409.573	6.884.556	7.387.109	7.916.234	8.466.135	9.023.227	9.465.705
	Costuri emisii si zgomot	661.045	620.785	573.431	518.799	456.697	416.131	374.848	323.258
	<b>Total</b>	<b>22.292.246</b>	<b>23.523.505</b>	<b>25.952.600</b>	<b>28.348.541</b>	<b>32.879.608</b>	<b>35.816.980</b>	<b>30.835.766</b>	<b>31.930.855</b>
Surplus aeroport									
	Surplus din trafic atras	10.848.390	11.653.770	12.517.375	13.431.107	14.393.152	15.392.973	16.405.868	17.210.372
	cost carbon avion	5.966.615	6.409.573	6.884.556	7.387.109	7.916.234	8.466.135	9.023.227	9.465.705
	internalizare cost carbon	5.093.778	5.312.557	5.537.516	5.768.890	6.006.921	6.279.943	6.518.581	6.661.990
	cost poluare locala	5.152.620	5.450.793	5.764.199	6.093.328	6.438.693	6.799.583	7.124.156	7.350.254
	cost zgomot	248.688	262.207	276.403	291.300	306.926	323.266	338.691	349.435
		471.199	496.814	523.711	551.937	581.543	612.505	641.731	662.087
<b>Beneficii S1</b>									
	Venituri operare	29.882.591	31.657.826	33.543.371	35.532.628	37.630.303	39.837.451	41.968.745	43.537.412
	Beneficii pasageri - timp transport	22.230.437	23.907.660	25.706.041	27.633.368	29.697.925	31.904.625	34.095.551	35.880.583
	Beneficii pasageri - cost transport	7.103.629	7.489.782	7.895.273	8.320.810	8.767.135	9.233.898	9.674.510	9.981.379
	Beneficii cargo - cost/timp transport	8.322	8.722	9.140	9.579	10.039	10.521	11.026	11.379
	Beneficii cargo - costuri externe	3.433	3.598	3.770	3.951	4.141	4.340	4.548	4.694
	NMI	29.345.821	31.409.761	33.614.224	35.967.708	38.479.240	41.153.384	43.785.635	45.878.034
	<b>Total</b>	<b>59.228.412</b>	<b>63.067.587</b>	<b>67.157.595</b>	<b>71.500.336</b>	<b>76.109.543</b>	<b>80.990.835</b>	<b>85.754.380</b>	<b>89.415.446</b>
Costuri incrementale									
	Beneficii incrementale	22.292.246	23.523.505	25.952.600	28.348.541	32.879.608	35.816.980	30.835.766	31.930.855
	<b>B-C</b>	<b>36.936.166</b>	<b>39.544.082</b>	<b>41.204.995</b>	<b>43.151.796</b>	<b>43.229.935</b>	<b>45.173.855</b>	<b>54.918.614</b>	<b>57.484.591</b>

**Analiza economica**

S2		2050	2051	2052	2053	2054	2055
<b>Costuri S1</b>							
Cost investitie		23.611	1.125.458	23.611	23.611	23.611	0
Cost operare		22.363.823	23.106.982	23.876.445	24.674.656	25.502.621	26.361.335
Pierderi alte aeroporturi		9.717.258	10.176.485	10.658.718	11.158.572	11.676.734	12.213.938
Costuri emisii si zgomot		261.686	205.075	145.221	81.992	15.245	-55.163
<b>Total</b>		<b>32.366.378</b>	<b>34.613.999</b>	<b>34.703.995</b>	<b>35.938.831</b>	<b>37.218.211</b>	<b>38.520.111</b>
Surplus aeroport		17.667.741	18.502.700	19.379.487	20.288.314	21.230.425	22.207.160
Surplus din trafic atras		9.717.258	10.176.485	10.658.718	11.158.572	11.676.734	12.213.938
cost carbon avion		6.663.806	6.810.410	6.960.239	7.113.364	7.269.858	7.429.795
internalizare cost carbon		7.423.756	7.659.380	7.902.502	8.153.359	8.412.200	8.679.278
cost poluare locala		352.929	364.125	375.676	387.595	399.894	412.583
cost zgomot		668.707	689.920	711.808	734.391	757.694	781.737
<b>Beneficii S1</b>							
Venituri operare		44.212.444	45.853.404	47.564.598	49.338.719	51.178.053	53.084.963
Beneficii pasageri - timp transport		36.964.176	38.899.491	40.936.235	43.079.730	45.335.575	47.709.665
Beneficii pasageri - cost transport		10.081.193	10.400.989	10.730.957	11.071.421	11.422.715	11.785.185
Beneficii cargo - cost/timp transport		11.492	11.860	12.240	12.631	13.035	13.453
Beneficii cargo - costuri externe		4.741	4.892	5.049	5.210	5.377	5.549
NMI		47.061.602	49.317.232	51.684.481	54.168.993	56.776.703	59.513.851
<b>Total</b>		<b>91.274.047</b>	<b>95.170.636</b>	<b>99.249.078</b>	<b>103.507.712</b>	<b>107.954.756</b>	<b>112.598.815</b>
Costuri incrementale		32.366.378	34.613.999	34.703.995	35.938.831	37.218.211	38.520.111
Beneficii incrementale		91.274.047	95.170.636	99.249.078	103.507.712	107.954.756	112.598.815
<b>B-C</b>		<b>58.907.669</b>	<b>60.556.637</b>	<b>64.545.083</b>	<b>67.568.881</b>	<b>70.736.545</b>	<b>74.078.704</b>