

Nr. 50.054 / 04.03.2025

**PLANUL DE ADMINISTRARE
AL S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL
TIMIȘOARA „TRAIAN VUIA” S.A.
în perioada 2024 – 2028**

CUPRINS

SCURTA PREZENTARE A COMPANIEI	3
VIZIUNE / MISIUNE / VALORI.....	8
ANALIZA DIAGNOSTIC A SN AIT-TV SA	9
Analiza succintă a sectorului de activitate al SN AIT-TV SA	9
Analiza SWOT	15
Analiza STEEP	20
Analiza traficului pe SN AIT-TV SA în perioada 2014-2024	29
Analiza rezultatelor economico-comerciale înregistrate de către SN AIT-TV SA.....	33
Concluziile analizei situației existente	44
STRATEGIA GENERALĂ DE MANAGEMENT ȘI OBIECTIVELE PROPUSE	46
OBIECTIVUL STRATEGIC 1 - Asigurarea serviciilor și a infrastructurii necesare operării aeronavelor, procesării pasagerilor și bunurilor, respectând normele în domeniile siguranței și securității aeronautice, calității serviciilor și protecției mediului, stabilite prin reglementări în domeniul aviației civile.	47
Asigurarea serviciilor necesare operării aeronavelor și procesării pasagerilor și bunurilor	47
Asigurarea condițiilor de siguranță necesare operării aeronavelor pe aerodrom	51
Respectarea normelor în domeniul securității aeronautice	60
În domeniul tehnic și protecția mediului.....	62
Calitatea serviciilor și managementul calității	66
A. Obiective și direcții de acțiune	68
B. Proiecte de investiții	68
OBIECTIVUL STRATEGIC 3 – Dezvoltarea business-ului aeroportuar și promovarea imaginii organizației, prin asigurarea realizării activităților economico-financiare, comerciale și de marketing specifice, în condiții de regularitate, eficacitate, economicitate și eficiență.....	77
A. Sporirea veniturilor aeroportului	78
B. Monitorizarea permanentă a costurilor, cu scopul reducerii și optimizării acestora	85
OBIECTIVUL STRATEGIC 4 – Asigurarea pentru salariați a resurselor necesare desfășurării tuturor activităților, a unui mediu de lucru motivant, etic și de dezvoltare permanentă a competențelor, orientat spre performanță, respectând normele de securitate și sănătate în muncă.....	88
Politica de responsabilitate socială.....	88
Politica privind securitatea și sănătatea în muncă	89
Dezvoltarea competențelor personalului	90
OBIECTIVUL STRATEGIC 5 – Asigurarea continuității activității organizației prin protejarea acesteia, coordonarea și comunicarea cu instituțiile statului și cu alte organizații în domeniul aviației, stabilind de comun acord normele specifice legale locale, obligatorii pentru toate entitățile care își desfășoară activitățile în perimetrul aerodromului civil.	92
Implementarea procedurilor și a protocoalelor de colaborare cu toți utilizatorii	92
Comunicarea cu organele de conducere ale societății.....	94
Aspecte privind etica integritatea și guvernanta corporativă	95
Managementul riscurilor	96
INDICATORII DE PERFORMANȚĂ MANAGEMENT EXECUTIV SN AIT-TV SA.....	Error! Bookmark not defined.

SCURTA PREZENTARE A COMPANIEI

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

Aeroportul Timișoara / Traian Vuia este principala poartă aeriană de intrare în partea de vest a României, fiind al patrulea aeroport (ca volum de trafic aerian) din România. Aeroportul Timișoara este cel mai mare și cel mai important aeroport din Vestul României cu o arie potențială de deservire de 1,7 milioane de locuitori din zona de Vest a României, în principal județele Timiș, Arad, Caraș Severin, Hunedoara (și nu numai), precum și locuitori din Banatul Sărbesc

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

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

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

Prin obiectul de activitate Aeroportul Internațional Timișoara asigură următoarele:

- ✓ exploatarea bazei aeroportuare proprii;
- ✓ întreținerea, modernizarea și dezvoltarea structurilor rutiere aeroportuare (pistă, căi de rulare, platforme), a echipamentelor, instalațiilor și construcțiilor specifice domeniului aeroportuar.
- ✓ dirijarea și deservirea la sol a aeronavelor;
- ✓ coordonarea activităților și serviciilor aeroportuare necesare deservirii la sol a aeronavelor, a traficului de pasageri și de mărfuri, a serviciilor necesare activităților de aviație generală;
- ✓ asigurarea siguranței traficului aerian în conformitate cu reglementările naționale și internaționale în domeniul aviației civile;
- ✓ asigurarea securității pasagerilor, aeronavelor, instalațiilor, echipamentelor, clădirilor și bunurilor transportate, în conformitate cu reglementările naționale și internaționale în domeniul aviației civile;
- ✓ asigurarea facilităților de control anti-deturnare, de control vamal și pentru trecerea frontierei de stat, de control veterinar și fitosanitar, de sănătate publică;
- ✓ asistență pentru căutarea și salvarea aeronavelor în primejdie și supraviețuitorilor accidentelor de aviație;
- ✓ aplicarea măsurilor de protecție a mediului în conformitate cu legislația în vigoare;

➤ **Infrastructura aeroportuară existentă**

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

A. Zona airside

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

Planul de situație al aerodromului

Geografia zonei "Airside"



Figura nr.1 Pista de decolare aterizare de la AIT-TV

- ✓ Pista decolare/aterizare aeronave: 3500 X 45m; direcții 11/29; acostamente de 15m (2 x 7,5m)
- ✓ Căi de rulare operaționale: "A" 817 X 38m , "B" 236 X 38m, „C” 187,5 x 35 si "L" 830 x 25 inclusiv acostamentele;
- ✓ Platformă staționare aeronave: 439 X 176m, cu 14 poziții de parcare aeronave

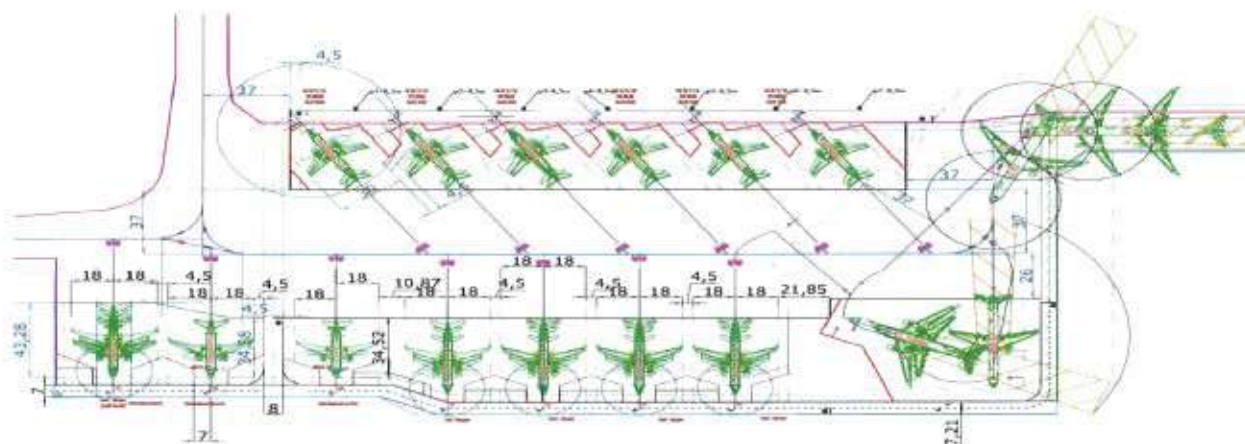


Figura nr.2 Platforma de staționare aeronave AIT-TV

Sisteme de navigație:

- ✓ Sistem NDB pe direcția 290;
- ✓ Sistem ILS/DME pe direcția 290, categoria II ICAO;
- ✓ Sistem ILS/DME pe direcția 110, categoria II ICAO;
- ✓ Sistem NDB pe direcția 110
- ✓ Stații emisie – recepție COM – VHF;
- ✓ Sistem automat de observare meteo

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

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

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

Terminalul dispune de:

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

Servicii speciale:

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

B. Zona landside

Terminale pasageri:

- ✓ pentru curse Schengen și pentru curse Non-Schengen – capacitate de procesare de 2.000 pasageri/oră (curse Schengen: 1.200 de pasageri pe oră și curse Non-Schengen: 800 pasageri pe oră);
- ✓ 27 ghișee de check-in (18 pentru curse Schengen și 9 pentru curse Non-Schengen)
- ✓ 7 ghișee pentru control pașapoarte
- ✓ 15 porți de îmbarcare (8 pentru curse Schengen și 7 pentru curse Non-Schengen)
- ✓ săli de așteptare pe 2 nivele (atat la Terminalul Schengen cat și la Terminalul Non-Schengen)
- ✓ facilități business lounge în terminale
 - salon oficial, cu o suprafață de 345 mp (capacitate: 40 locuri)
 - lounge curse Schengen, cu o suprafață de 224 mp (capacitate: 80 locuri)
 - lounge curse Non-Schengen, cu o suprafață de 108 mp (capacitate: 30 locuri)

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

Terminalul cargo dispune de:

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

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

Servicii speciale:

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

VIZIUNE / MISIUNE / VALORI

VIZIUNEA

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

MISIUNEA

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

VALORI

Valorile principale ale SN AIT-TV SA sunt:

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

ANALIZA DIAGNOSTIC A SN AIT-TV SA

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

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

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

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

La finalul lunii ianuarie 2020, la nivel mondial, ca urmare a răspândirii virusului SARS CoV- 2 în tot mai multe state ale lumii a fost declarată starea de urgență iar impactul epidemiei asupra transporturilor aeriene a devenit tot mai evident în întreaga lume, anul 2020 consemnând un trafic la nivel european sub nivelul înregistrat cu 25 de ani în urmă.



Figura nr. 3 COVID-19: Traffic and Economic Forecast for Europe's airports

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

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

Chiar dacă în mod inegal între regiuni redresarea industriei aero după criza Covid-19 a progresat semnificativ, rămâne însă la niveluri inferioare celor anterior răspândirii infecției cu coronavirus (a se vedea figura de mai jos). În același timp, dinamica recuperării traficului de pasageri rămâne incertă pe termen scurt, fiind dependent de foarte multi factori dintre care evoluția economică și a conflictelor militare sunt în prim plan.

Tabelul nr.1 Evoluția traficului de pasageri pe aeroporturile din România în 2024 vs. 2023 vs. 2019

Rank 2024	Aeroport	Număr pasageri			Evoluție (%)	
		2019	2023	2024	2024/2023	2024/2019
0	TOTAL	23.222.018	24.593.281	26.033.372	6%	12,1%
1	Otopeni	14.697.239	14.622.263	15.940.443	9%	8,5%
2	Cluj Napoca	2.921.392	3.240.750	3.266.447	1%	11,8%
3	Iași	1.313.921	2.338.377	2.196.793	-6%	67,2%
4	Timișoara	1.595.012	1.354.859	1.323.690	-2%	-17,0%
5	Suceava	430.064	801.617	746.600	-7%	73,6%
6	Bacău	468.455	249.802	559.644	124%	19,5%
7	Sibiu	729.160	550.397	573.918	4%	-21,3%
8	Craiova	514.544	597.990	424.976	-29%	-17,4%
9	Brasov		79.011	227.900	188%	-
10	Târgu Mureș	179.066	262.997	213.312	-19%	19,1%
11	Oradea	94.977	152.543	169.166	11%	78,1%
12	Constanța	127.302	113.544	109.371	-4%	-14,1%
13	Băneasa	6.975	68.130	107.087	57%	1435%
14	Maramureș	40.902	89.940	86.928	-3%	112,5%
15	Satu Mare	84.171	56.396	70.206	24%	-16,6%
16	Arad	18.739	14.365	15.270	6%	-18,5%
17	Tulcea	99	300	1.621	440%	1537%

Chiar dacă în mod inegal între regiuni redresarea industriei aero după criza Covid-19 a progresat semnificativ, rămâne însă la niveluri inferioare celor anterior răspândirii infecției cu coronavirus(a se vedea figura de mai jos). În același timp, dinamica recuperării traficului de pasageri rămâne incertă pe termen scurt, fiind dependent de foarte multi factori dintre care evoluția economică, și a conflictului militar sunt în prim plan.

FULL RECOVERY NOW IN 2024

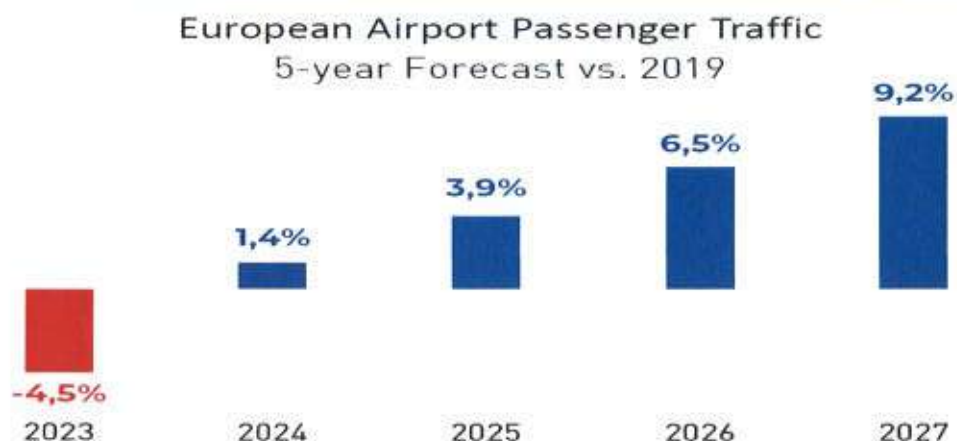


Figura nr. 4 Estimare trafic pasageri ACI 2024-2027 pentru Europa emisă în octombrie 2023

Sursa: <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE%20Airport%20Traffic%20Forecast%20Oct23.pdf>

În ceea ce privește piața națională, menționăm că în prezent în România funcționează 17 aeroporturi, toate fiind internaționale. Dintre acestea doar 3 sunt în subordinea Ministerului Transporturilor fiind catalogate de importanță națională, celelalte fiind trecute în subordinea Consiliilor Județene. Din punct de vedere administrativ, Aeroportul Otopeni și Aeroportul Băneasa se constituie într-un singur aeroport - „Compania Națională Aeroporturi București”.

Aeroportul Timisoara / Traian Vuia deservește o arie de 1,7 milioane de locuitori și este pe locul IV în topul aeroporturilor din România după numărul de pasageri procesați în anul 2024 și pe locul III în topul aeroporturilor după cantitatea de marfă tranzitată în anul 2024.

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

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

Aria de captare a Aeroportului Timișoara / Traian Vuia totalizează 1,7 milioane persoane, 91% fiind reprezentată de populație de pe teritoriul României și 9% de populație de pe teritoriul Serbiei, conform datelor din tabelul de mai jos:

Tabelul nr. 2 Aria de captare AIT

Țară	Unitate administrativă	Populație rezidentă 01.01.2024	Alocare AIT	Polulație deservire AIT	%
Total		3.079.029		1.717.244	
România	Total	2.459.029		1.562.244	91%
	Regiunea Vest	1.672.978		1.365.732	
	Arad	410.871	90%	369.784	
	Caras-Severin	243.685	100%	243.685	
	Hunedoara	354.879	25%	88.720	
	Timiș	663.543	100%	663.543	
	Bihor	555.957	25%	138.989	
	Mehedinți	230.094	25%	57.524	
Serbia	Banatul Sârbesc	620.000	25%	155.000	9%

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

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

- ✓ 4 județe: Arad, Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș,
- ✓ 42 orașe, din care 12 municipii (gradul de urbanizare a regiunii = 63,6% populație urbană),
- ✓ 276 comune (318 unități administrativ-teritoriale).

Conform datelor Institutului Național de Statistică populația rezidentă la 1 ianuarie 2024 a regiunii Vest este estimată la 1.672.978 locuitori.

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

- ✓ Districtul Banatul de Nord se află situat în partea nordică a Republicii Serbia, numără 145.000 de locuitori și cuprinde municipiile: Kanjiza, Senta, Ada, Coka, Novi Knezevac și Kikinda.

- ✓ Districtul Banatul Central se află în partea de nord-est a Serbiei are 185.000 de locuitori și cuprinde municipalitățile: Novi Becej, Nova Crnja, Zitiste, Secanj și Zrenjanin.
- ✓ Districtul Banatul de Sud se află în partea de est a Serbiei, are o populație de 290.000 de locuitori și cuprinde: Vrsac, Opovo, Pladiste, Kovacica, Alibunar, Bela Crkva, Pancevo.

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

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

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

De asemenea numărul de turiști sosiți în structurile de primire turistică din regiune este un alt factor generator de trafic aerian. La acesta se adaugă numărul de vacanțe în străinătate achiziționate de locuitorii regiunii, pentru majoritatea destinațiilor de vacanță fiind preferat transportul aerian în detrimentul unor variante mai puțin avantajoase atât din punct de vedere al timpului cât și al costurilor.

În anul 2024, în Regiunea de Vest s-au înregistrat un număr de 985.617 sosiri ale turiștilor în structurile cu funcțiuni de cazare turistică, cu 8% mai puțin decât în anul 2019.

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

De asemenea numărul persoanelor care au ales un zbor charter de vacanță în străinătate a crescut cu 133% în anul 2024 raportat la anul 2019.

Tabelul nr. 3 - Nivelul și evoluția numărului de turiști

Item	U.M.	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Evol. 2024 2019	Evol. 2024 2023
Romania	nr. turiști	13.290.062	6.335.431	9.276.719	11.299.111	13.647.267	14.263.724	7%	5%
Regiunea Vest	nr. turiști	1.067.070	476.597	673.385	803.042	943.245	985.617	-8%	4%
Timis	nr. turiști	396.090	158.834	191.840	256.667	344.654	353.094	-11%	2%
Arad	nr. turiști	234.885	103.237	171.204	220.770	226.378	230.057	-2%	2%
Caras-Severin	nr. turiști	243.094	143.728	191.374	209.812	234.438	231.834	-5%	-1%
Hunedoara	nr. turiști	193.001	70.798	118.967	115.793	137.775	170.632	-12%	24%

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

Călătoriile în scop de business reprezintă, în fapt, factorul cu influența cea mai mare în evoluția traficului aerian de pe Aeroportul Timișoara. Sursa generatoare de călătorii de business în Regiunea Vest este data de prezența ridicată a investițiilor străine, locul II după zona București-Ilfov (peste 7 miliarde euro, din care peste 4,7 miliarde sunt în județul Timiș). Pentru investitorii străini, Regiunea Vest s-a reliefat ca fiind un spațiu investițional promițator, unde oportunitățile substanțiale ale unei piețe emergente pot fi valorificate într-un mediu de afaceri modern și civilizat. Astfel, plecând de la un set de circumstanțe favorabile și clădind pe o impresionantă tradiție industrială, Regiunea Vest a înregistrat o creștere economică constantă, superioară mediei românești și a reușit să atragă un volum impresionant de investiții străine, orientate către sectoare economice dintre cele mai diverse. Principalele domenii în care operează companiile cu capital străin sunt automotive, IT&C, outsourcing, agricultură, industria textilă și alimentară.

Analiza SWOT

Analiza SWOT este una dintre cele mai cunoscute și utilizate metode folosite în mediul de afaceri, pentru a ajuta la proiectarea unei viziuni de ansamblu asupra firmei. Ea funcționează ca o radiografie a firmei sau a ideii de afaceri și evaluează în același timp factorii de influență interni și externi ai unei organizații, precum și poziția acesteia pe piață sau în raport cu ceilalți competitori, cu scopul de a pune în lumină punctele tari și slabe ale unei companii, în relație cu oportunitățile și amenințările existente la un moment dat pe piață. În urma efectuării analizei se trag concluzii privind necesitățile de schimbare sau îmbunătățire în cadrul respectivei organizații.

Analiza SWOT – puncte tari (Strengths), puncte slabe (Weaknesses), Oportunități (Opportunities) și amenințări (Threats) – este unul din cele mai cunoscute instrumente analitice. Acest tip de analiză furnizează structura necesară pentru a studia atât punctele tari și punctele slabe aferente mediului intern, cât și oportunitățile și amenințările venite din mediul extern al unei organizații. Punctele tari sau atuurile, punctele slabe sau deficiențele, oportunitățile și amenințările la adresa organizației sunt discutate, investigate și documentate. Punctele tari și punctele slabe caracterizează doar mediul intern al organizației, iar oportunitățile și amenințările apar din mediul extern al acesteia.

Analiza SWOT se efectuează atunci când o organizație dorește să cunoască cum se poziționează la un moment dat într-un cadru mai larg decât mediul intern și concluzionează necesitățile de schimbare sau de îmbunătățire.

➤ **Puncte Tari**

- ✓ Infrastructura aeroportuară cu potențial ridicat
- ✓ Nivel ridicat de competente profesionale
- ✓ Condiții meteo-geografice prielnice
- ✓ Amplasarea AIT-TV în afara localității oferă beneficii operaționale (lipsă obstacole, probleme zgomot, poluare, etc.)
- ✓ Echipamentul tehnic de balizaj și radio navigație performant permite primirea oricărui tip de avion civil sau militar;
- ✓ Echipament PSI din categoria VII (din IX) posibil;
- ✓ Existența unui terminalul cargo, al cărui volum de activitate este în creștere accelerată;
- ✓ Competitivitatea logisticii și a tehnicii deținute, fiind singurul aeroport care deține servicii de handling, fără ca acestea să fie externalizate;
- ✓ Dispune de o infrastructură modernă și complexă în zona „airside”, care permite operarea zborurilor cu aeronave de categorii superioare în condiții de maximă siguranță și securitate aeronautică, lungimea și calitatea pistei sunt foarte bune, existând și o platformă mare de operare, iar cele 14 locuri de parcare pentru aeronave acoperă necesitatea actuală;
- ✓ Aerogara are toate spațiile închiriate către colaboratori;
- ✓ Existența facilităților pentru încărcarea mașinilor electrice
- ✓ Management de top flexibil, dinamic, orientat spre schimbare care pune pe primul plan dezvoltarea organizației, planifică această dezvoltare și cooperează cu toți stakeholderii organizației;
- ✓ Sistem de control intern managerial (SCIM) conform OSGG 400/2015
- ✓ Personal specializat, cu experiență în domeniu;
- ✓ Existența instruirii angajaților AIT-TV pentru dezvoltarea cunoștințelor profesionale (atât interne cât și externe), precum și implicarea angajaților în schimburi de experiență
- ✓ Profesionalismul și experiența resursei umane disponibile: 90% dintre specialiștii și inspectorii Departamentului de Siguranță și Securitate Aeroportuară dețin certificări în țară și în străinătate, experiența acestora fiind de minim 2 ani în aviație;
- ✓ Echilibru financiar care permite desfășurarea activității în condiții bune (operațional, decizii manageriale, investiții)
- ✓ Închirierea spațiilor comerciale atinge un nivel satisfăcător, 95% dintre spațiile comerciale fiind ocupate de colaboratori;

- ✓ Cifra de afaceri în creștere în ultimii ani
- ✓ Acces facil la celelalte mijloace de transport rutier: centură, autostradă
- ✓ Aeroport certificat pentru traficul internațional, AIT-TV îndeplinește în totalitate normele Schengen;

- ✓ Amplasament adecvat în apropierea municipiului și a unor centre logistice importante;
- ✓ Aeroportul deține terminal de mărfuri și echipamente logistice pentru derularea și gestionarea traficului aerian de mărfuri;

- ✓ Amplasarea strategică într-o zonă cu potențial economic.

➤ **Puncte Slabe**

- ✓ Neacoperire serviciu de Calitatea datelor aeronautice în regie proprie
- ✓ Infrastructură aeroportuară care necesită lucrări capitale (suprafata de miscare)
- ✓ Nivel insuficient de digitalizare;
- ✓ Neacoperire serviciu de push back;
- ✓ Nivel scăzut de motivare a personalului;
- ✓ Parc învechit de echipamente de handling;
- ✓ Lipsă implementare management integrat privind Calitatea / Conformare / SCIM / Mediu / SSM;
- ✓ Nu există capacități excedentare în cazul unei creșteri a cererii peste creșterea normală estimată (d.ex. spații și platforme pe zona landside);

- ✓ Volumul și ponderea activității cargo nu au momentan un impact mai important la veniturile aeroportului;

- ✓ Posibilitățile de dezvoltare ale aeroportului sunt dependente de forma de proprietate, ceea ce reduce capacitatea aeroportului de a reinvesti profitul obținut și de a se alinia mai rapid viziunii managementului și activității operaționale:

- ✓ O anumită "suficiență" în activitatea unor angajați și o lipsă de inițiativă a acestora.
- ✓ Există momente în care se resimte o supraîncărcare de sarcini a personalului dedicat unei anumite zone, care poate produce congestii și/sau întârzieri;

- ✓ Personalul cu calificare pe segmentul siguranței este redus;
- ✓ Instruirea personalului, în prezent, se face la un interval de timp destul de mare, o frecvență mai bună putând conduce la o creștere a productivității acestora;

- ✓ Posibilitățile financiare proprii de investiții sunt limitate;

✓ Sistemul financiar contabil cu deficiențe (un program care să evidențieze în timp real tipurile de costuri ar fi de real folos);

- ✓ Flux de numerar deficitar pe anumite perioade;
- ✓ Neimplementarea încă a unui sistem de management al calității și al mediului;
- ✓ Sistem de management al informației cu performanțe nesatisfăcătoare.

➤ **Oportunități**

✓ Mediul economic local atractiv;

✓ Înființarea unor centre logistice lângă AIT-TV;

✓ Dezvoltarea capacității de transfer mărfuri: Centrul Logistic Cargo;

✓ Centrul Intermodal

✓ Existența unor spații disponibile în împrejurimi pentru dezvoltarea pe orizontală a infrastructurii AIT-TV;

✓ Atragerea unor noi companii aeriene care să utilizeze infrastructura existentă care prezintă un grad important de dezvoltare;

✓ Construirea unor centre logistice în colaborare cu diverse companii;

✓ Achitarea parcerii cu telefonul mobil;

✓ Modernizare balizajului de categorie III

✓ Îmbunătățirea situației actuale referitoare la asigurarea alimentării cu apă a AIT-TV.

✓ Susținerea oferită din partea Ministerului Transporturilor și a autorităților din Timișoara și din județul Timiș;

✓ Reorganizarea structurii interne (echilibrare sarcini și volume de muncă) pentru a contribui la creșterea eficienței și productivității muncii;

✓ Permanentă instruire pentru personal prin forme interne și externalizate cu o frecvență mai mare poate contribui la creșterea productivității muncii.

✓ Trendul crescător al dezvoltării economice regionale, acest trend fiind peste media națională;

✓ Implementarea unei soluții software pentru determinarea costurilor pe centre de cost.

✓ Interesul manifestat de noi companii aeriene în operarea pe AIT-TV;

✓ Posibilitatea creșterii numărului de pasageri prin extinderea colaborării cu companiile low-cost (noi destinații);

✓ Creșterea continuă a numărului de companii străine ce activează în regiune și care necesită transport aerian de pasageri și marfă;

- ✓ Finalizarea autostrăzii de pe coridorul 4 european;
- ✓ Implicarea activă a agențiilor de turism în dezvoltarea unor pachete de tip „city break” ar atrage noi vizitatori;
- ✓ Implicarea autorităților locale în promovarea zonei;
- ✓ Dezvoltarea turismului (ca și finalitate) poate duce la creșterea traficului mai ales cu curse charter pentru destinații de vacanță de vară;
- ✓ Explorarea la maxim a capacității de închiriere a spațiilor comerciale;

➤ **Amenințări**

- ✓ Scăderea categoriei de operare în cazul neîndeplinirii măsurilor aferente deviațiilor;
- ✓ Legislație volatilă, inpredictibilă
- ✓ Concurența aeroportuară puternică din partea Aeroporturilor Budapesta, Belgrad, Sibiu
- ✓ Interesul redus al liniilor aeriene străine în operarea pe AIT-TV ca urmare a distanței reduse față de aeroporturi concurente și care dețin o arie de captare mult mai mare: Budapesta, Belgrad și altele;
- ✓ Cerințele de conformare adoptate la nivel european în privința securității și siguranței aeroportuare, sau a protecției mediului care conduc la creșterea costurilor de exploatare a infrastructurii;
- ✓ Susținere din bani publice a operării unor zboruri pe aeroporturile învecinate (Arad, Oradea, Sibiu) de către autoritățile publice locale.
- ✓ Plecarea unor companii aeriene de pe AIT-TV sau reducerea activității altora (vezi cazul Ryanair);
- ✓ Lipsa de atracție și promovare a orașului Timișoara;
- ✓ Creșterea prețului petrolului afectează activitatea companiilor aeriene și duce la eliminarea unor curse sau la încetinirea dezvoltării de noi rute;
- ✓ Instabilitate decizională
- ✓ Criza geopolitică
- ✓ Preluarea de către acționari a profitului (50%→90%)
- ✓ Modificări strategice ale companiilor aeriene;
- ✓ Gradul de motivare al candidaților pentru posturile vacante are de suferit în condițiile unei crize de forță de muncă din regiunea Vest (rata șomajului de sub 1%);
- ✓ Trecerea la un sistem integrat poate fi o acțiune dificilă pentru unii angajați.

- ✓ Riscuri comerciale care se referă la modificări ce pot interveni în politicile de operare ale companiilor de zbor.
- ✓ Impactul emoțional al actelor teroriste;
- ✓ Apariția unor noi reglementări de protecția mediului ce vor lovi direct în companiile aeriene;

Analiza STEEP

Un alt instrument util în procesul de planificare strategică îl reprezintă analiza STEEP. Cu ajutorul analizei STEEP se identifică cum anume mediul extern poate influența afacerea/organizația analizată, punând la dispoziția acesteia un cadru orientativ cu rol de ghidare în activitate.

În această analiză a mediului extern îndepărtat se regăsesc factorii Social, Tehnologic, Economic, Ecologic, Politic în care acționează organizația și modul în care acesta poate influența activitatea de pe Aeroportul Timișoara / Traian Vuia (Figura nr.2).

Mediul extern îndepărtat – în care se află factorii sociali, tehnologici, economici, ecologici și politic, care influențează direct și indirect AIT-TV.

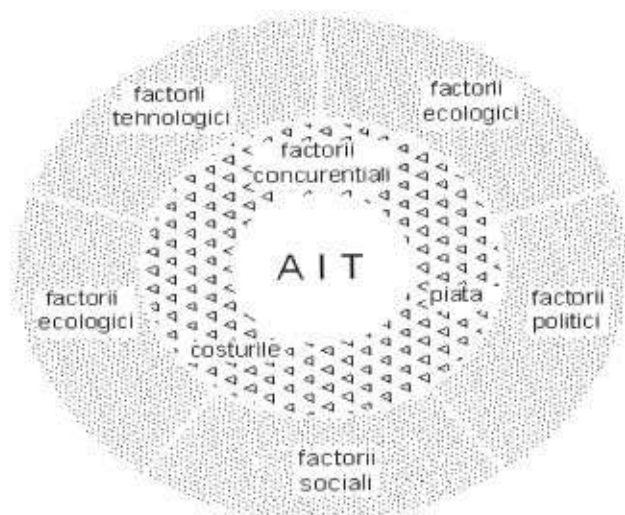


Figura nr.5 Modelul mediului extern pentru AIT-TV

➤ Factorii sociali

- ✓ scăderea populației și a regiunii de dezvoltare Vest în general (deși populația Timișoarei crește), mai ales datorită migrației în exteriorul României

- ✓ numărul ridicat de persoane cu educație medie și superioară ce activează în regiune;
- ✓ număr crescut de locuri de muncă în companii mixte și internaționale cu grad ridicat de mobilitate (instruiri, ședințe, vizite de afaceri, vânzări ș.a.);
- ✓ numărul redus de șomeri (rata șomajului din județul Timiș a fost de 1% din totalul populației cu drept de muncă);
- ✓ influența directă a bazinului de colectare al pasagerilor din Regiunea Vest și a dinamicii populației din aceste zone asupra traficului de pe aeroport (ponderea principală din traficul de pasageri)

➤ Evoluția populației rezidente Regiunea de Vest

- ✓ La nivelul Regiunii de Vest se înregistrează o scădere a populației cu aproximativ 8% în anul 2024 comparativ cu anul 2014. Scăderea se datorează trendului înregistrat în fiecare județ.
- ✓ În anul 2024, s-a înregistrat o creștere a populației cu 0,1% comparativ cu anul precedent;
- ✓ Populația regiunii în scădere afectează activitatea aeroportului. Pe de altă parte, jumătate din acesta scădere de 8% este datorată migrației forței de muncă în străinătate, este în beneficiul aeroportului, întrucât populația dislocată precum și aparținătorii acesteia sunt predispuși pentru circulația cu avionul.

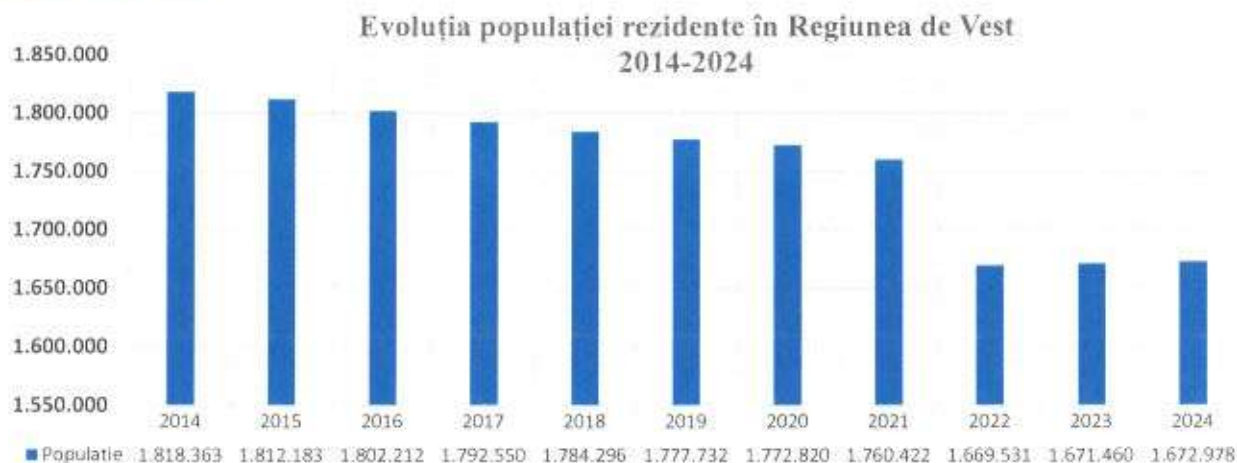


Figura nr.6 Evoluția populației rezidente din Regiunea Vest

➤ Factorii tehnologici

✓ îmbunătățirea performanțelor tehnice și tehnologice a firmelor producătoare de aeronave conduce la performanțe ridicate în ceea ce privește autonomia de zbor, siguranța și confortul transportului, durata de deplasare și fiabilitatea aeronavelor; aceasta conduce la reorientarea serviciilor de la sol oferite de aeroport;

✓ inovarea continuă a tehnicilor de comunicații în aer și la sol conduce la eficientizarea activității aeroportuare;

✓ creșterea rapidității și acurateței mijloacelor de comunicație a dus la o anumită scădere a cererii pentru transportul cu avionul. Oamenii de afaceri pot comunica mai bine și în siguranță putând să utilizeze noile tehnologii apărute, aceasta ducând la o reducere a numărului de întâlniri directe și implicit la o reducere a cererii de transport cu avionul;

✓ îmbunătățirea funcțiilor echipamentelor de deservire la sol face ca acestea să fie mai eficiente și mai rapide, ridicând productivitatea serviciilor aeroportuare și posibilitatea deservirii unui număr mai mare de avioane într-un timp mai scurt.

➤ Factorii economici

✓ menținerea inflației din România și la nivel european la nivele ridicate;

✓ creșterea continuă a importanței economice în termeni de competitivitate a distribuției și serviciilor aferente acesteia;

✓ dificultățile apărute în activitatea transporturilor aeriene în general și a unor companii aeriene în special poate duce la renunțarea unor curse tradiționale, acest lucru putând afecta și aeroportul din Timișoara pe termen determinat;

➤ Factorii ecologici

✓ creșterea importanței aplicării legislației de mediu și a protecției ecosistemelor va duce la necesitatea unor investiții ale AIT-TV în vederea protecției mediului;

✓ legislația europeană de mediu este tot mai restrictivă și va duce la restricții care vor necesita investiții suplimentare.

✓ demersurile internaționale referitoare la dezvoltarea sustenabilă încep să impună diferite amendamente și restricții.

➤ Factorii politici

- ✓ modificări dese ale strategiei de dezvoltare a transportului aerian în România;
- ✓ fonduri bugetare destinate investiției în infrastructura sunt limitate la nivel național Timișoara;
- ✓ neacceptarea României în spațiul Schengen

Mediul extern apropiat – în care se află piața, costurile și factorii concurențiali. Acest mediu are și el o influență semnificativă asupra AIT-TV. În continuare este prezentată o analiză a acestor direcții, astfel:

Piața - cuprinde numărul de: clienți și utilizatori existenți, clienți și utilizatori potențiali pentru AIT-TV, dar și nonutilizatorii relativi.

Clienții direcți ai AIT-TV - se pot clasifica în următoarele categorii:

- ✓ **operatorii aerieni** care utilizează serviciile AIT-TV pentru plecarea/sosirea/tranzitul curselor pe care acestea le operează (cei mai importanți fiind Tarom, Wizzair, Lufthansa, HiSky și Ryanair).
- ✓ **firmele de curierat și expediții de marfă și poștă pe calea aerului** care accesează facilitățile aeroportuare: DHL, FedEx/TNT, UPS.
- ✓ **Firmele prestatoare de servicii** care au închiriat spații de la AIT-TV (transport aerogară, închiriere autoturisme, servicii VIP, parcare, restaurante, magazine, baruri, automate și altele).

Utilizatorii finali ai serviciilor AIT-TV sunt persoanele fizice (pasagerii) care zboară cu avionul, clienți persoane fizice și juridice și serviciul de transport mărfuri.

Analizând în mod global piața se pot concluziona următoarele:

- ✓ se constată o creștere a atractivității AIT-TV pentru unii dintre operatorii aerieni, unii dintre aceștia planificându-și sosirea pe AIT-TV, iar cei prezenți își adaptează destinațiile și frecvențele în funcție de dinamica traficului și rentabilitatea acestora;
- ✓ rolul firmelor de curierat rapid și de transport marfă este în continuă dezvoltare și va crește exponențial în perioada următoare, pe o piață aflată într-o creștere accelerată;
- ✓ cererea pentru spații închiriate în AIT-TV are potențial de creștere atât ca volum cât și ca diversitate, proporțional cu dezvoltarea infrastructurii AIT-TV și creșterea numărului de pasageri;

Costurile despre care este vorba în cazul mediului concurențial nu sunt reprezentate atât de costurile interne ale AIT-TV cât de impactul economiei de scală asupra costurilor firmei. Economia de

scală presupune utilizarea cât mai aproape de capacitatea maximă a unui obiectiv (în cazul de față a pasagerilor) pentru a obține costuri unitare mai mici.

Capacitatea de procesare a AIT-TV este dimensionată în acord cu politica de planificare a zborurilor de tip „aeroport coordonat”, care echilibrează posibilitățile de creștere a volumului de pasageri pe aeroport în condițiile unui nivel de servicii optim pentru pasageri. Acest sistem permite o utilizare a infrastructurii aeroportului în parametri de eficiență sporită, atât din punct de vedere operațional, cât și din punct de vedere al confortului pasagerilor (indicatori de spațiu/pasager la zonele de check-in, securitate, control pașapoarte, etc., timpi de așteptare medii pe fiecare din aceste zone, număr de locuri la porțile de îmbarcare, etc.) la plecare și la sosire. O creștere a volumului de trafic spre 2.000.000-2.500.000 pasageri, fără o dezvoltare corespunzătoare a infrastructurii aeroportuare pentru primirea și gestionarea unui asemenea flux ar conduce la un nivel de aglomerare sub nivelul de servicii (LoS) acceptat. Astfel extinderea infrastructurii se face în primul rând pentru a crește indicele de confort la nivelul „C”, iar o posibilă nouă supraaglomerare a pasagerilor ar scădea calitatea serviciilor, de aceea trebuie găsită o dimensionare echilibrată în acest context, care să permită atât o acoperire corespunzătoare a cheltuielilor de capital și de operare, cât și să permită o dezvoltare ulterioară.

Factorii concurențiali - reprezintă factorii legați de concurență care amenință sau pot să amenințe AIT-TV. Analiza structurii concurențiale se va face cu ajutorul analizei celor 5 forțe ale lui Porter prezentate în Figura nr.4.

Cele 5 forțe care se iau în considerare pentru această analiză sunt:

1. Ramura economică și competiția ce se desfășoară între concurenții existenți
2. Puterea de negociere a furnizorilor
3. Puterea de negociere a cumpărătorilor
4. Amenințarea reprezentată de nou sosiții în ramură
5. Amenințarea reprezentată de înlocuitorii produselor sau serviciilor

1. Concurența directă existentă în prezent este formată din aeroporturile din imediata vecinătate a AIT-TV și care pot procesa aceleași tipuri de avioane. **Competitorii** se împart în două categorii în funcție de poziționarea acestora:

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

- ✓ Competitori internaționali: Belgrad și Budapesta. Gradul de dezvoltare al infrastructurii și a capacității de atragere a clienților este foarte ridicat;
- ✓ competitori naționali: Principalii competitori din regiune sunt reprezentați de aeroporturile din Sibiu, Cluj-Napoca, Oradea și Arad. Unele dintre aceste aeroporturi au beneficiat de investiții din bani publici majore în infrastructura aeroportuară

Tabelul nr.4 Concurenți direcți ai AIT-TV

Nr.	Aeroport	Distanța față de AIT-TV (km)	Informații despre concurență
1	Budapesta (BUD)	241	-131 rute inclusiv zboruri directe spre: Beijing, Shanghai, Seul, Guangzhou, Shenzhen - Posibilități mai variate de alegere a zborurilor și a operatorilor - Atrage: Populația din zona de Vest a României
2	Belgrad (BEG)	136	- 99 de rute regulate inclusiv zbor direct spre New York, Beijing, Chicago, Shanghai, Guangzhou - Posibilități mai variate de alegere a zborurilor și a operatorilor - Atrage: Populația din Banatul Sârbesc
3	Sibiu (SBZ)	213	- 7 rute - Atrage: Populația jud. Hunedoara
4	Cluj Napoca (CLJ)	210	- 35 de rute - Atrage: Populația jud. Hunedoara și partea de N-E a jud.Arăd
5	Oradea (OMR)	142	- 4 rute regulate: București - Atrage: Populația din partea de N a jud. Arad pt ruta București și pentru zborurile charter
6	Arad (ARW)	41	- Nu dispune de zboruri regulate - Atrage: Chartere de vacanță, unii tour operatori aleg ARW, deoarece au tarife de aeroport mai scăzute comparativ cu AIT-TV

În continuare este realizată o scurtă prezentare a acestor competitori:

Aeroportul Internațional Ferenc Liszt Budapesta – este amplasat la aproximativ 241 km distanță, fiind cel mai important concurent. Aeroportul din Budapesta are ca principal avantaj numărul mare de

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

companii care utilizează acest aeroport și mai ales prețurile relativ mici practicate de acestea. Deplasarea la Aeroportul de la Budapesta și retur se face cu mijloacele de transport ale unor companii de transport private. Dezavantajul principal al acestuia este distanța de aproximativ 241 km, timpii de așteptare de la punctele de trecere a frontierei cu Ungaria, dar și călătoria destul de obositoare, durata unei asemenea călătorii fiind de aproximativ 4 ore cu aceste mijloace de transport. Pe aeroportul din Budapesta operează în prezent 49 de companii aeriene care efectuează zboruri regulate de pasageri.

Aeroportul Internațional Nikola Tesla Belgrad - este amplasat la aproximativ 136 km distanță de Timișoara. Nu se poate spune că în prezent acesta este o concurență directă și semnificativă pentru AIT-TV deoarece clienții Aeroportului din Belgrad sunt aproape în totalitate cetățeni sârbi sau din spațiul ex-iugoslav. Aceștia utilizează zborurile low-cost operate de AIT-TV către destinații care nu există de pe aeroportul din Belgrad, zborurile low-cost pe aeroportul Belgrad fiind în număr redus. Pe aeroportul din Budapesta operează în prezent 33 de companii aeriene care efectuează zboruri regulate de pasageri.

Aeroportul Internațional Sibiu – este la o distanță de 213 km și a crescut foarte mult mai ales după declararea municipiului Sibiu Capitală Culturală Europeană în 2007. Pentru acest important eveniment la Sibiu s-au realizat investiții de amploare modernizându-se aerogara și pista. Pe aeroportul din Sibiu operează în prezent 3 companii aeriene: Wizz Air, Austrian și Lufthansa.

Aeroportul Internațional Cluj-Napoca – este la o distanță de 210 km și a crescut foarte mult ca activitate în ultima perioadă de timp. Deși aeroportul din Cluj-Napoca nu este un concurent direct pentru Aeroportul Internațional Timișoara (fiindcă deservește un alt bazin de locuitori și o altă regiune a țării), se poate poziționa ca referință în materie de dezvoltare a infrastructurii aeroporturare și a serviciilor oferite în ultimii ani, un exemplu de bune practici pentru alte aeroporturi din țară. Deși în această unitate s-a investit masiv în ultimii ani, traficul de pasageri nu a reușit să ajungă mult timp la nivelul aeroportului din Timișoara. Pe aeroportul din Cluj-Napoca operează în prezent 11 companii aeriene : TAROM, Wizz Air, HiSky, Ryanair, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Turkish Airlines, airBlatic, Swiss, Animawings și Aeroexpress Regional.

Aeroportul Internațional Oradea – este la o distanță de 142 km și s-a dezvoltat în anul 2017 și 2018 și 2022 de pe urma începerii operării companiei Ryanair. Pe aeroportul din Oradea operează în prezent 3 companii aeriene: TAROM, HiSky, LOT Polish Airlines.

Aeroportul Internațional Arad – deși este amplasat la doar aproximativ 41 km distanță nu este un concurent pentru AIT-TV, aici operând doar curse charter pe perioada verii, cu destinația Antalya, în anul 2024 înrehistrand 15.270 de pasageri . Principalul dezavantaj al Aeroportului din Arad este de ordin tehnic și anume faptul că deși s-au investit sume importante în dezvoltarea sa, lungimea pistei nu permite aterizarea avioanelor mari (pista are o lungime de doar 2000 metri). De asemenea există o lipsă a personalului calificat și de utilaje aeroportuare, precum și alte deficiențe. Un alt inconvenient ar fi apropierea prea mare de granița cu Ungaria și dificultatea avioanelor mari în a vira suficient de repede pe teritoriul românesc astfel încât există inconvenientul de a atinge spațiul aerian maghiar.

Concurență indirectă, este reprezentată de transportul terestru (rutier și feroviar), atât pentru pasageri cât și pentru mărfuri.

În România transportul rutier de pasageri și marfă reprezintă un concurent important pentru companiile aeriene și implicit pentru aeroporturi, avantajele majore fiind date în principal de tarifele pentru pasageri și bagaj practicate de transportatorii rutieri, precum și de preluarea/debarcarea pasagerilor din/în apropierea casei, autocarele având multe stații pe rută, atât în România cât și în străinătate. Dezavantajul major îl reprezintă însă durată mare a călătoriei, în special pe rutele lungi precum Spania, Franța, Marea Britanie, țările scandinave, călătorii care depășesc 24 de ore.

Piața transportului rutier de pasageri este dominată de doi mari operatori, Flix Bus (liderul european al transportului cu autocarul, fiind echivalentul companiilor low-cost pe cale terestră), și Atlassib. Transportul rutier de mărfuri este efectuat de companii de transport și logistică și de curierat rapid. Cele mai importante companii prezente în România pe acest segment sunt DHL, TNT, Fan Courier și UPS.

Transportul feroviar de pasageri este reprezentat de CFR Călători, și Astra Trans Carpatic pentru ruta Timișoara-București, și de CFR Călători pe ruta Timișoara-Budapesta-Viena.

2. Puterea de negociere a furnizorilor – este formată din furnizorii de produse și servicii pentru AIT-TV. Datorită poziției puternice în zonă a AIT-TV puterea de negociere a acestora este mică.

3. Puterea de negociere a cumpărătorilor (clienților) – este diferențiată în funcție de următoarele:

- ✓ mărimea clientului și puterea sa economică – Lufthansa, Ryanair, Tarom, Wizzair au o putere mult mai mare de negociere decât firmele mici;
- ✓ interesul AIT-TV în a atrage noi operatori ar duce eventual la o flexibilizare a poziției sale în cadrul negocierilor;
- ✓ retragerea compania Ryanair ar trebui să contribuie la atragerea de noi companii aeriene.

4. Amenințarea reprezentată de nou sosiții în ramură – Aeroportul Caransebeș

5. Amenințarea reprezentată de înlocuitorii produselor sau serviciilor – este în scădere mai ales datorită creșterii pieței firmelor low-cost din aviație. Aici poate intra (pentru piața internă) inclusiv amenințarea reprezentată de firmele de turism care oferă servicii de transport rutier și care ar fi putut prelua o parte dintre pasagerii de pe cursele interne (mai ales datorită diferențelor de cost față de prețul unui biletul de avion). Cu toate acestea, prin introducerea unor curse aeriene cu destinații interne (Cluj Napoca, Iași), tendința este contrară. O parte din pasagerii care ar fi călătorit către aceste destinații rutier sau pe calea ferată au preferat transportul cu avionul. În sprijinul acestei afirmații, cele mai bune argumente sunt aduse de relația aeriană Timișoara – București. Dacă în trecut a fost o destinație preponderent de business, în ultimii cinci ani, a devenit tot mai pregnant o modalitate rapidă și sigură de transport pentru pasageri. În acest sens, pe această relație sunt înregistrate 3-6 curse dus – întors zilnic, într-un raport de eficiență foarte bun pentru transportatorii.

Analiza traficului pe SN AIT-TV SA în perioada 2014-2024

➤ Evoluția traficului aerian de pasageri 2014-2024

În tabelul de mai jos este redat numărul și evoluția pasagerilor înregistrați pe Aeroportul Internațional Timișoara în perioada 2014-2024 precum și evoluția întregi piețe din România

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

Specificație	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pasageri AIT	734.568	923.570	1.160.167	1.621.529	1.517.309	1.595.012	470.631	629.353	1.193.923	1.354.859	1.323.690
Evoluție trafic AIT (%)	-	25,7%	25,6%	39,8%	-6,4%	5,1%	-70,5%	34%	90%	13%	-2,3%
Trafic aerian România	11.754.439	13.293.948	16.418.673	20.267.945	21.841.393	23.234.580	7.200.753	11.206.481	21.015.948	24.593.281	26.033.372
Evoluție piață RO (%)	-	13,1%	23,5%	23,4%	7,8%	6,4%	-69,0%	55,6%	87,5%	17,0%	5,9%

Analizând datele anterior prezentate se observă faptul că în primii 3 din ani din perioada analizată Aeroportul Timișoara a înregistrat ritmuri de creștere superioare pieței din România, în timp ce în perioada 2018-2021 traficul de pasageri a înregistrat o evoluție sub nivelul general al pieței din România.

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

Evoluția pozitivă a traficului total de pasageri în perioada 2015-2018, a consemnat ritmurile mari de creștere, în anul 2015 (+26%), în anul 2016 (+26%) și în anul 2017 (+40%). În anul 2018 s-a înregistrat o ușoară scădere a traficului de pasageri, apărută pe fondul reconsiderării/restângerii activității companiei Ryanair pe piața din România.

În luna martie 2023 Ryanair a renunțat la toate zborurile de pe aeroporturile: Timișoara, Sibiu, Oradea și Suceava.

În anul 2020, traficul de pasageri pe Aeroportul Internațional Timișoara a înregistrat, raportat la anul 2019, o scădere a numărului de pasageri cu 70,5%.

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

Traficul de pasageri pierdut din cauza pandemiei a început să fie recuperat parțial începând cu anul 2021, în ultimul an încheiat 2024, Aeroportul Timișoara a recuperat 83% din traficul înregistrat în anul 2019.

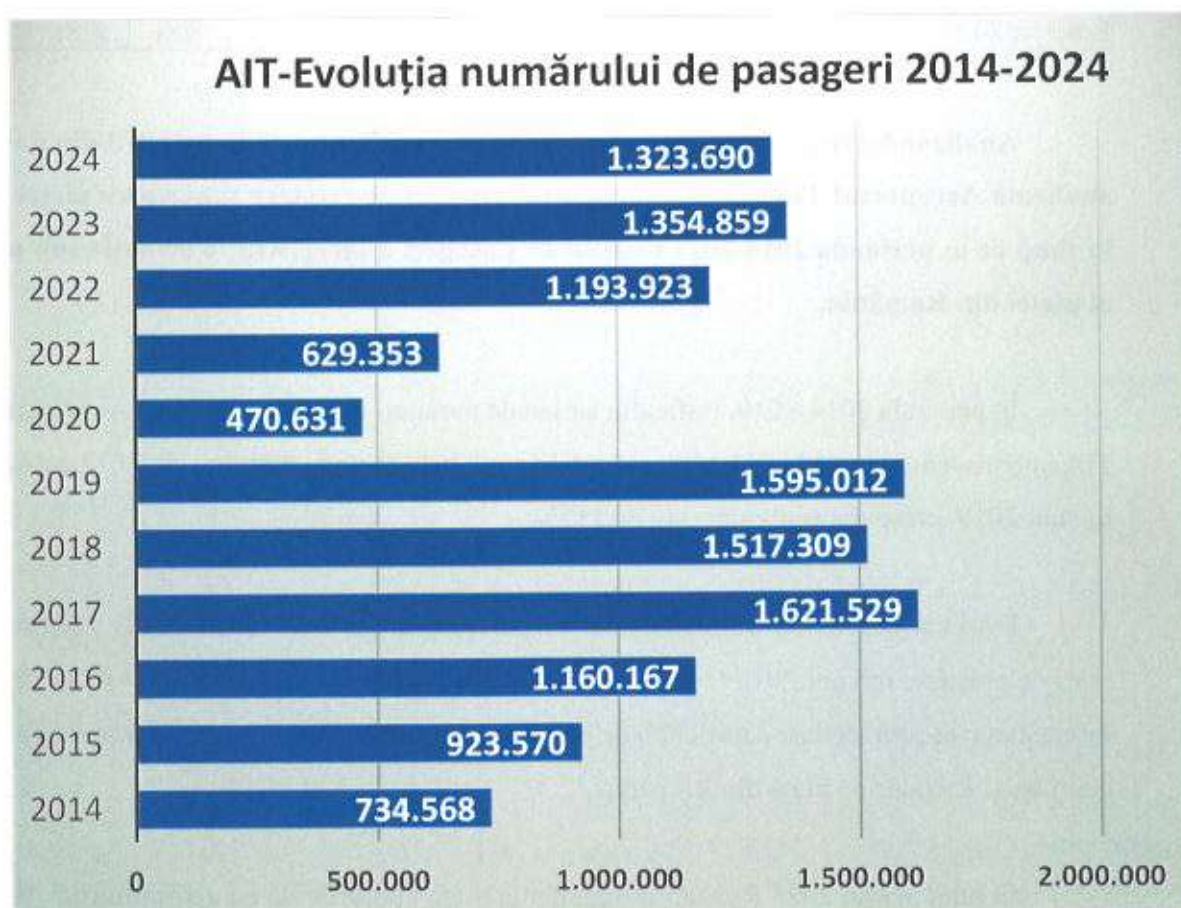


Figura nr. 7 Evoluția numărului de pasageri pe AIT

➤ Operatori aerieni prezenți pe AIT-TV în anul 2024

Pe parcursul anului 2024, pe Aeroportului Internațional Timișoara Traian Vuia au operat curse regulate de pasageri și marfă precum și curse charter de vacanță următoarele companii aeriene:

- ✓ zboruri regulate de pasageri, 4 companii aeriene: Tarom, Lufthansa, Wizz Air, HiSky;
- ✓ zboruri regulate de marfă și poștă, 6 companii aeriene Swiftair Grecia, ASL Belgium pentru operatorul logistic FedEx/TNT, Cargo Air pentru operatorul logistic DHL, Swiftair și As Airst pentru operatorul logistic UPS;
- ✓ s-au operat zboruri de tip charter de vacanță spre 12 destinații: Hurghada, Sharm el-Sheih, Antalya, Creta-Heraklion, Rodos, Patras, Corfu, Palma de Mallorca, Larnaca, Monastir, Dubai, Kittila.

În anul 2024, au fost operate zboruri regulate de pasageri pe un total de 19 rute, dintre care 18 rute externe și o rută internă după cum urmează:

- ✓ Compania TAROM a operat zboruri regulate spre București-Otopeni;
- ✓ Compania HiSky a operat zboruri regulate spre București-Otopeni;
- ✓ Compania aeriană Lufthansa a operat zboruri spre: Munchen și Frankfurt am Main;
- ✓ Compania aeriană Wizz Air a efectuat zboruri regulate spre 16 destinații: Barcelona, Bari, Bologna, Dortmund, Frankfurt-Hahn, Karlsruhe/Baden-Baden, Londra-Luton, Madrid, Memmingen, Milano-Bergamo, Paris-Beauvais, Roma Fiumicino, Valencia, Veneția-Treviso, Bruxelles-Charleroi, Zakynthos.

➤ Evoluția numărului de mișcări aeronave 2014-2024

Evoluția numărului de mișcări este în corelație cu evoluția numărului de pasageri, astfel numărul mișcărilor de aeronave înregistrează o creștere de 17% în anul 2015 față de anul de anul 2014, o creștere de 18% în anul 2016 față de anul 2015, o creștere de 26% în anul 2017 față de anul 2016, și o ușoară scădere în anul 2018. Anul 2019 a adus o creștere de 1,5%, atingând valoarea de 17.476 de mișcări.

În ultimul an al perioadei analizate 2024, s-au înregistrat un număr de 15.568 mișcări aeronave, ceea ce corespunde unei scăderi de 5% raportat la anul precedent, respectiv o scădere de 11% a numărul mișcărilor de aeronave raportat la anul prepandemic 2019.



Figura nr.8 Evoluția numărului de mișcări aeronave pe AIT

➤ **Evoluția traficului de marfă (cargo) 2014-2024**

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

Astfel, după nivelul activității cargo derulate, 7.094 tone marfă manipulate în anul 2024, Aeroportul Timișoara se situează pe locul II la nivel național (excluzând Aeroportul Otopeni).

Traficul de marfă a înregistrat creșteri semnificative în ultimii 10 ani cu excepția anului 2023, an în care a consemnat o corecție de 15% raportat la maximumul istoric înregistrat în anul 2022. Astfel în anul 2015 traficul de marfă a înregistrat o creștere de 37% față de anul 2014, în anul 2016 (+49%), în anul 2017 (+19%), în anul 2018 (+29%), iar în anul 2019 pe Aeroportul Internațional Timișoara au fost manipulate 5167 tone (-13%).

Traficul de marfă a înregistrat în anul 2024, o creștere de 7% comparativ cu perioada similară din anul 2022, și o creștere de 37% raportat la tonele de marfă manipulate pe parcursul anului 2019.

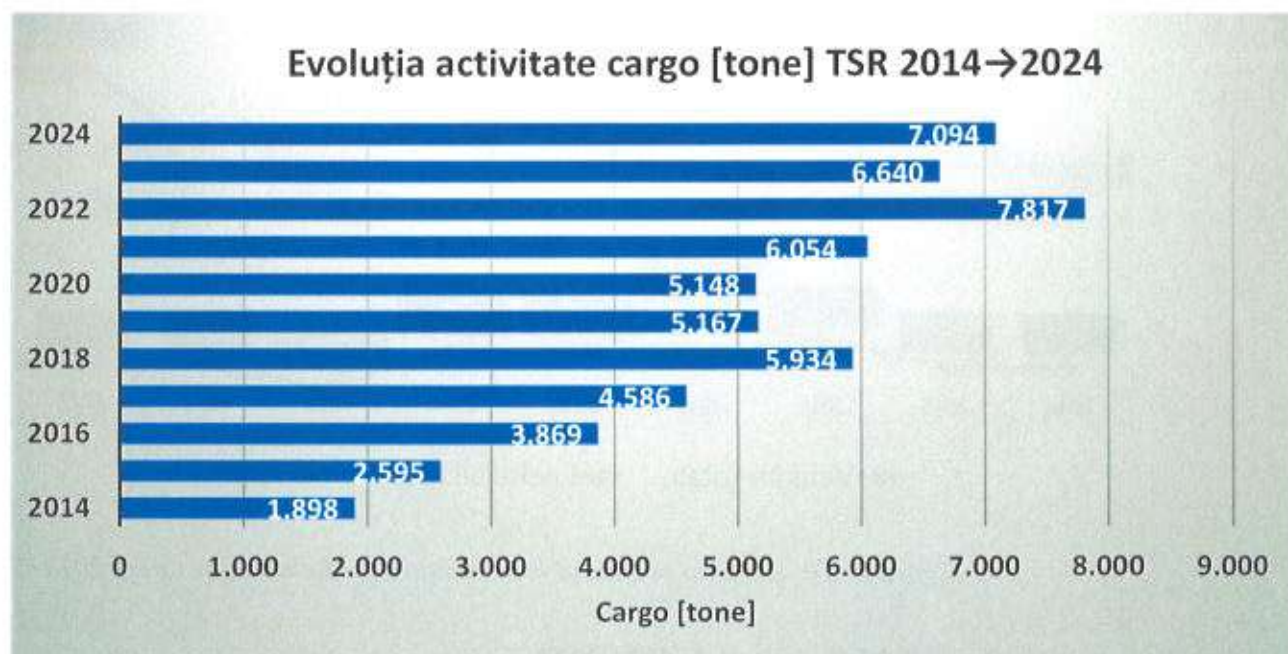


Figura nr.9 Evoluția numărului de marfă tone tranzitată

Analiza rezultatelor economico-comerciale înregistrate de către SN AIT-TV SA

În cadrul acestei secțiuni sunt prezentate rezultatele comerciale și financiare înregistrate de Aeroportul Internațional Timișoara în perioada 2014-2023. Aceste date sunt corelate cu dinamica mediului de afaceri și cu analiza traficului.

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

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

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

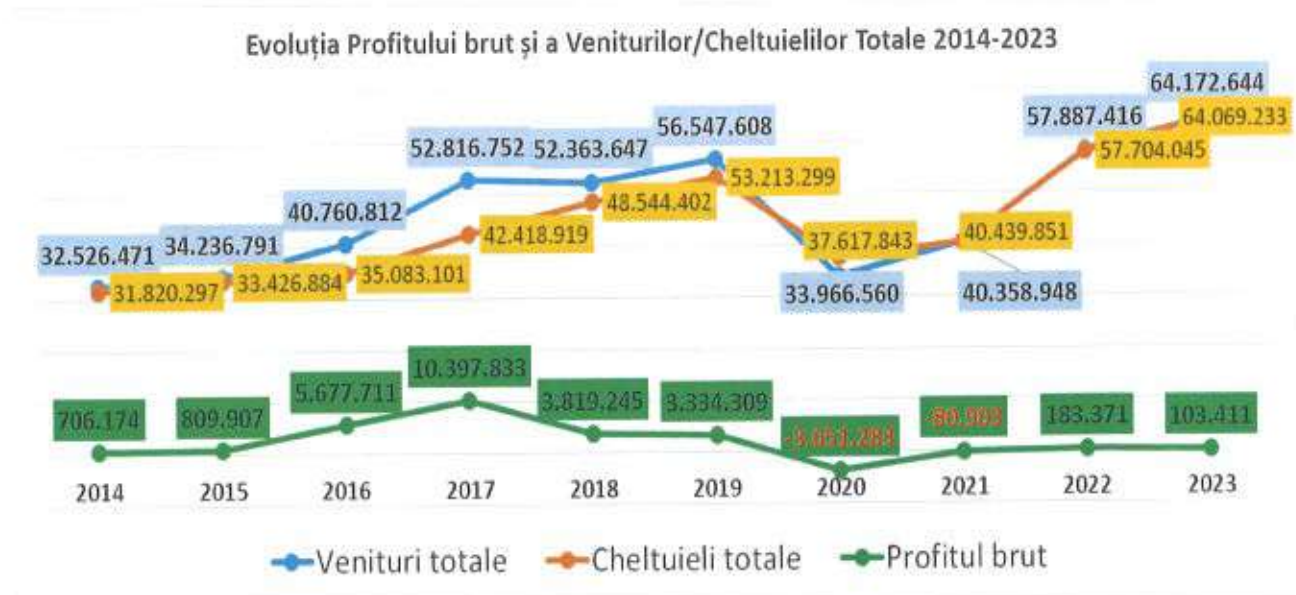


Figura nr.10 Evoluția profitului brut veniturilor/cheltuielilor totale 2014- 2023

➤ **Analiza activității comerciale 2014-2023**

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

Tabelul nr. 6 - Evoluția veniturilor 2014-2023

Specificatie	U.M.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Medie 2014-2023
Numar pasageri	Pax	734.568	923.570	1.160.167	1.621.529	1.517.309	1.595.012	470.631	629.353	1.193.923	1.354.859	1.120.092
Evoluție nr.pasageri	%		26%	26%	40%	-6%	5%	-70%	34%	90%	13%	
Venituri aeronautice	Lei	20.677.267	24.771.408	32.541.104	43.161.922	42.243.393	45.785.608	19.067.570	25.388.664	39.737.091	44.684.870	33.805.890
Evoluție venituri aeronautice	%		20%	31%	33%	-2%	8%	-58%	33%	57%	12%	
Venituri non aeronautice	Lei	5.008.804	5.783.967	6.178.847	7.305.989	8.145.046	8.353.832	4.454.098	5.470.912	7.474.554	10.076.123	6.825.217
Ajutor de stat	Lei							4.776.234	6.768.067	4.500.000		5.348.100
Cifra de afaceri (CA)	Lei	25.686.071	30.555.375	38.719.951	50.467.911	50.388.439	54.139.440	28.297.902	37.627.643	51.711.645	54.760.993	42.235.537
Evoluție nr.pasageri	%		19%	27%	30%	-0.2%	7%	-48%	33%	37%	6%	
Subvenții AJOFM	Lei							2.213.022	753.913	210.288		1.059.074
Venituri non operaționale	Lei	6.840.400	3.681.416	2.040.861	2.348.841	1.975.208	2.408.168	10.444.892	9.499.372	10.675.771	9.411.651	5.932.658
Pondere v.aero în VT	%	64%	72%	80%	82%	81%	81%	56%	63%	69%	70%	73%
Pondere v.non aero în VT	%	15%	17%	15%	14%	16%	15%	13%	14%	13%	16%	15%
Pondere v.non oper. în VT	%	21%	11%	5%	4%	4%	4%	31%	24%	18%	15%	13%
Venituri totale (VT)	Lei	32.526.471	34.236.791	40.760.812	52.816.752	52.363.647	56.547.608	33.966.560	40.358.948	57.887.416	64.172.644	46.563.765
Cifra de afaceri/pasager	Lei/pax	35	33	33	31	33	34	50	49	40	40	37.7

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

Astfel dacă la începutul perioadei de analiză 2014, Aeroportul Internațional Timișoara a înregistrat un nivel al cifrei de afaceri de 25.686.071 lei, observăm faptul că în anul 2019 (ultimul an normal de activitate) aceasta a crescut cu 111%, cifra de afaceri atingând valoarea de 54.139.440 lei (maxim istoric pentru aeroport).

O creștere semnificativă a fost înregistrată în anul 2017 față de anul precedent, o creștere în valori absolute de 11.747.960 lei, ceea ce reprezintă o creștere procentuală de 30% în anul 2017 față de anul anterior.

Această creștere s-a datorat începerii operării pe AIT-TV a companiei Ryanair, cel mai mare operator low-cost din Europa, succesul rutelor introduse de acest operator repercutându-se în mod pozitiv asupra cifrei de afaceri și a veniturilor totale ale AIT-TV.

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

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

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

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

Analizând structura veniturilor obținute de către AIT-TV în perioada 2014-2019 (anii 2020 și 2021 sunt considerați atipici datorită pandemiei care a adus modificări și elemente noi precum ajutorul de stat pentru perioada de "lockdown" sau subvențiile primite de la AJOFM pentru susținerea unei părți din cheltuielile cu salariile angajaților), observăm faptul că veniturile aeronautice dețin ponderi cuprinse între 64% și 82% din veniturile totale în timp veniturile non-aeronautice înregistrează ponderi cuprinse între 13% și 17% iar veniturile non-operaționale dețin ponderi între 4% și 21%.

În perioada 2014-2023 ponderea medie a pe Aeroportul Internațional Timisoara a celor 3 categorii de venituri a fost:

- venituri aeronautice: 72,6%
- venituri non-aeronautice: 14,7%
- venituri non-operaționale aeronautice: 12,7%

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

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

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

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

➤ **Analiza cheltuielilor și a rezultatului brut al exercițiului**

Nivelul principalelor categorii de cheltuieli ale Aeroportul Timișoara sunt redade în tabelul de mai jos:

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

Specificatie	U.M.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Medie 2014-2023
Numar pasageri	Pax	734.568	923.570	1.160.167	1.621.529	1.517.309	1.595.012	470.631	629.353	1.193.923	1.354.859	1.120.092
Evoluție pasageri	%		26%	26%	40%	-6%	5%	-70%	34%	90%	13%	
Cheltuieli totale (CT)	Lei	31.820.297	33.426.884	35.083.101	42.418.919	48.544.402	53.213.299	37.617.843	40.436.967	57.704.045	64.069.233	44.433.499
Evoluție cheltuieli totale	%		5%	5%	21%	14%	10%	-29%	7%	43%	11%	
Cheltuieli bunuri&servicii	Lei	13.278.778	14.840.348	17.923.092	21.481.685	24.672.711	29.570.106	17.599.831	14.198.414	27.359.504	27.202.651	20.812.712
Pondere ch. terți în CT	%	42%	44%	51%	51%	51%	56%	47%	35%	47%	42%	47%
Cheltuieli taxe&impozite	Lei	1.014.582	1.216.686	1.276.226	1.732.945	1.603.436	1.754.658	939.426	1.167.766	1.984.310	2.254.238	1.494.427
Ch amortizare investiții	Lei	6.387.254	4.317.254	4.287.949	4.699.999	4.900.473	5.317.641	5.509.953	9.056.811	7.704.862	10.068.053	6.225.025
Alte cheltuieli	Lei	221.277	2.048.344	223.876	891.594	2.560.444	1.474.114	145.779	1.256.617	-309.024	203.950	871.697
Cheltuieli financiare	Lei	909.873	1.249.345	1.336.756	1.681.277	841.969	958.700	783.908	1.035.616	1.359.486	1.828.692	1.198.562
Cheltuieli legate de personal	Lei	10.008.333	9.754.907	10.035.202	11.962.345	13.965.369	15.253.374	12.638.946	13.721.743	19.604.907	22.511.649	13.945.698
Pondere ch. personal în CT	%	31%	29%	29%	28%	29%	29%	34%	34%	34%	35%	31%
Nr. mediu de angajați	Ang.	240	232	232	240	240	241	216	216	228	252	234
Cheltuiala medie totală lunară/angajat	Lei/Ang	3.473	3.504	3.605	4.154	4.849	5.274	4.876	5.294	7.166	7.444	4.973
Venituri în avans-Subvenții Inv.	Lei	2.542.709	1.689.653	1.213.093	1.223.352	1.284.235	1.311.782	1.267.106	1.425.509	3.131.572	6.548.337	2.163.735
Grad acoperire subv.-investiti	%	40%	39%	28%	26%	26%	25%	23%	16%	41%	65%	35%
Grad suportare investitii AIT	%	60%	61%	72%	74%	74%	75%	77%	84%	59%	35%	65%
Profit brut	Lei	706.174	809.907	5.677.711	10.397.833	3.819.245	3.334.309	-3.651.283	-78.019	183.371	103.411	2.130.266
Profit brut/pasager	Lei/pax	1,0	0,9	5	6	3	2	-8	0	0	0	2
Cheltuieli totale/pasager	Lei/pax	43	36	30	26	32	33	80	64	48	47	40
Cheltuieli terți/pax	Lei/pax	18	16	15	13	16	19	37	23	23	20	19
Venituri totale/pasager	Lei/pax	44	37	35	33	35	35	72	64	48	47	42
Rata profitului brut	%	3%	3%	15%	21%	8%	6%	-13%	0%	0%	0%	5%
Valoarea adăugată	Lei	12.407.293	15.715.027	20.796.859	28.986.226	25.715.728	24.569.334	10.698.071	23.429.229	24.352.141	27.558.342	21.422.825
Rata valorii adăugate	%	48%	51%	54%	57%	51%	45%	38%	62%	47%	50%	51%

Structural, ponderea medie a principalelor categorii de cheltuieli în perioada 2014-2023 este:

- ❖ Cheltuieli cu bunurile și serviciile achiziționate de la terți: 47%
- ❖ Cheltuieli legate de personal: 31%
- ❖ Cheltuieli cu amortizarea activelor imobilizate: 14%
- ❖ Cheltuieli cu taxe pasageri impozite și alte vărsăminte: 3,3%
- ❖ Cheltuieli financiare (cheltuiala cu dobânzile la creditele bancare, cheltuieli din diferențele de curs valutar): 2,7
- ❖ Alte cheltuieli de exploatare: 2%

Din evoluția anuală a principalelor categorii de cheltuieli redată în tabelul de mai sus, observăm faptul că ponderea cheltuielilor cu terți în totalul cheltuielilor aeroportului a înregistrat în ultimii 10 ani o medie de 47% cu un maxim de 56% în anul 2019. Valorile ridicate ale cheltuielilor cu terții conduc la scăderea ratei valorii adăugate generată de către aeroport.

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

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

A doua categorie de cheltuieli, **cheltuielile legate de personal au înregistrat în perioada 2014-2023 o pondere medie de 31% ponderea fiind sub media sectorului care este de 36%** conform unui studiu din sectorul administrare infrastructură aeroportuară.

De asemenea pe întreaga perioadă 2014-2023 **nivelul salariului mediu brut/angajat pe AIT-TV este sub media salariului mediu brut din sectorului 52 Depozitare și activități auxiliare pentru transport din care face parte și CAEN aeroportului 5223.**

Mai mult salariu mediu brut înregistrat pe AIT-TV este pe întreaga perioadă și sub media salariului brut înregistrat în județul Timiș, ecartul dintre ele ajungând la -24% în anul 2023 de la -2% în anul 2014.

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

Specificatie	U.M.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Salariu mediu brut lunar AIT (fara contracte de mandat, contributii angajator, tichete masă, bonuri carburant, particip. la profit)	Lei mediu brut/ang.	2.418	2.556	2.556	2.828	3.818	4.184	4.061	4.470	5.835	6.189
Salariu mediu brut CAEN 52	Lei mediu brut/ang.	3.465	3.770	4.133	4.483	5.878	6.474	6.744	7.164	8.046	9.702
Salariu mediu brut lunar jud.Timis	Lei mediu brut/ang.	2.466	2.700	3.054	3.459	4.799	5.162	5.669	6.372	7.051	8.193
Salariu mediu lunar brut AIT vs CAEN 52	%	-30%	-32%	-38%	-37%	-35%	-35%	-40%	-38%	-27%	-36%
Salariu mediu lunar brut AIT vs jud. Timis	%	-2%	-5%	-16%	-18%	-20%	-19%	-28%	-30%	-17%	-24%
Cheltuieli cu salarii brute angajaților (fara contracte de mandat, contributii angajator, tichete masă, bonuri carburant, particip. la profit)	Lei	6.963.000	7.116.000	7.116.000	8.146.000	10.995.000	12.099.900	10.526.226	11.586.000	15.965.000	18.716.869
Nr mediu angajați	Nr. mediu angajați	240	232	232	240	240	241	216	216	228	252

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

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

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

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

Tabelul nr.9 Nivelul principalelor active pasive și indicatori derivați

Specificatie	U.M.	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Medie 2014-2023
Active imobilizate	Lei	58.628.219	61.145.896	60.258.910	62.476.841	65.552.376	74.767.206	89.031.717	130.886.318	135.497.922	484.756.055	122.300.146
Active totale	Lei	67.600.568	70.170.025	70.000.344	75.614.689	77.814.862	84.877.577	99.421.223	141.459.269	146.327.536	499.793.519	133.307.961
Rata activelor imobilizate	%	87%	87%	86%	83%	84%	88%	90%	93%	93%	97%	92%
Capitaluri proprii	Lei	19.674.581	21.802.867	26.160.490	33.310.793	39.014.334	41.320.475	41.135.177	42.829.614	41.538.881	59.244.535	36.603.175
Datorii totale	Lei	29.070.811	31.264.675	29.572.717	27.413.385	24.754.196	29.027.506	32.725.414	30.266.668	29.429.997	85.948.045	34.947.341
Gradul de îndatorare	%	43%	45%	42%	36%	32%	34%	33%	21%	20%	17%	26%
Venituri în avans	Lei	18.855.176	17.102.483	14.267.137	14.890.511	14.046.332	14.529.596	25.560.632	68.362.987	75.358.658	354.600.939	61.757.445
Rata autonomiei financiare globale (RAF)	%	29%	31%	37%	44%	50%	49%	41%	30%	28%	12%	27%
RAF ajustată (cuprinde și Veniturile în avans)	%	57%	55%	58%	64%	68%	66%	67%	79%	80%	83%	74%

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

Nivelul ratei în perioada 2014-2023 reflectă o pondere situație favorabilă pentru domeniul în care activează societatea valoarea încadrându-se în media sectorului din România.

În dinamică se constată o ușoară apreciere a ratei pe fondul investițiilor demarate de către Aeroportul Timisoara în anii perioada 2020-2023.

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

Potrivit tabelului de mai sus, la 31 decembrie 2023, Aeroportul Timișoara dispunea de o autonomie financiară bună, dar acesta a fost impactata de către creditul de investii în valoare de 45 milioane de lei tras în anul 2023 pentru cofinantarea Terminalul de Plecări Curse Externe.

Din tabelul de mai jos observăm faptul că indicatorul gradul global de îndatorare se reduce de la 43% cât era în anul 2014 la doar 26% la sfârșitul anului 2023, dar este mult peste media celorlalte aeroporturilor din România care în 2023 au înregistrat un grad mediu de 11,7%

Analiza în dinamică a activității și rezultatelor Aeroportul Timișoara realizată mai sus nu poate oferi o imagine completă asupra performanțelor din perioada 2014-2023 prin urmare se impune completarea acestei cu o analiză de benchmark cu celelalte 2 aeroporturi regionale mari de România și anume Aeroportul Cluj-Napoca și Aeroportul Iași.

➤ **Principalii indicatori economico-financieri Aeroportul Timisoara versus Aeroportul Cluj-Napoca și Aeroportul Iași - valori medii 2014-2023**

În tabelul de mai jos se regăsesc principalii indicatori economico-financieri exprimați sub forma unei valori medii a perioadei 2014-2023 ai celor 3 aeroporturi regionale mari din România.

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

*Tabelul nr.10 - Principalii indicatori ai aeroporturilor Cluj-Napoca / Timișoara / Iași
- valori medii 2014-2023*

Specificatie	U.M.	Cluj-Napoca	Timișoara	Iași	TSR vs CLJ (%)	TSR vs IAS (%)
Numar pasageri	Pax	2.118.483	1.120.092	1.023.950	-47%	9%
Cifra de afaceri	Lei	74.410.673	42.235.537	25.276.643	-43%	67%
Venituri totale	Lei	100.150.869	46.563.765	34.874.744	-54%	34%
Cheltuieli totale	Lei	89.686.236	44.433.499	29.501.176	-50%	51%
Profit brut	Lei	10.464.634	2.130.266	5.373.569	-80%	-60%
Active imobilizate/Investiții	Lei	463.879.157	122.300.146	131.699.969	-74%	-7%
Venituri în avans-Subvenții Inv.	Lei	19.595.077	2.163.735	7.178.887	-89%	-70%
Grad acoperire subv.-investiti	%	77%	35%	96%	-55%	-64%
Active totale	Lei	537.156.229	133.307.961	204.527.165	-75%	-35%
Rata activelor imobilizate	Lei	86%	92%	64%	6%	42%
Datorii totale	Lei	96.754.619	34.947.341	20.940.065	-64%	67%
Gradul de îndatorare	%	18%	26%	10%	46%	156%
Nr. mediu de angajați	Ang.	283	234	113	-17%	108%
Cheltuieli legate de personal	Lei	24.926.642	13.945.698	8.798.049	-44%	59%
Cheltuiala medie totală lunară/angajat	Lei/Ang	7.345	4.973	6.517	-32%	-24%
Rata profitului brut	%	14,1%	5,0%	21,3%	-64%	-76%
Cifra de afaceri/pasager	Lei/pax	35,1	37,7	24,7	7%	53%
Venituri non operationale/pasager	Lei/pax	12,2	3,9	9,4	-68%	-59%
Venituri totale/pasager	Lei/pax	47,3	41,6	34,1	-12%	22%
Cheltuieli totale/pasager	Lei/pax	42,3	39,7	28,8	-6%	38%
Cheltuieli terci/pax	Lei/pax	14,2	18,6	9,7	30%	91%
Profit brut/pasager	Lei/pax	4,9	1,9	5,2	-61%	-64%

Analizând principalii indicatori medii ai perioadei 2014-2023 din tabelul de mai sus putem afirma următoarele:

❖ AIT-TV a reușit să obțină în perioada 2014-2023 o medie de 1.120.092 pasageri cu 47% mai puțin decât media obținută de către Aeroportul Cluj si cu 7% mai mult decât media obținută de către Aeroportul Iași

❖ AIT-TV a reușit să obțină cea mai ridicată cifra de afaceri / pasager respectiv de 37,7 lei, față de 35,1 lei /pasager la Cluj si 24,7 lei/pasager la Iași.

❖ AIT-TV a înregistrat cea mai scăzută rată de profitabilitate, media perioadei 5%, cu 64% mai scăzută decât Cluj și cu 76% mai scăzută decât Iași.

❖ În ultimii doi ani (2022 și 2023) aeroporturile din Cluj și Iași au reușit să revină rapid după pandemia COVID-19 și să obțină un profit brut consistent, în timp ce AIT a înregistrat un profit modic.

❖ Din punct de vedere al remunerării resursei umane situația se prezintă în felul următor: cheltuiala medie totală/salariat în perioada 2014-2023, AIT-TV: 4.973 lei, -32% față de Cluj (7.345 lei) și -24% față de Iași (6.517 lei).

❖ Nivelul scăzut de profitabilitate este determinat de nivelul crescut al cheltuielilor cu terții. Astfel, nivelul cheltuielii terți / pasager a fost în medie în perioada 2014-2023 de 18,6 lei/pasager la AIT-TV, în timp la Cluj a fost 14,2 lei/pasager iar la Iași doar 9,7 lei/pasageri.

❖ AIT-TV a exploatat în perioada 2014-2023 active imobilizate medii de 122,3 milioane lei, cu 74% mai puține decât Aeroportul Cluj (463,8 milioane lei) și cu 7% mai puține decât Aeroportul Iași (131,7 milioane lei).

❖ Activele imobilizate / investițiile au fost finanțate din resurse publice în proporție de 35% la Timișoara, în proporție de 77% la Cluj și în proporție de 96% la Iași; asadar efortul investițional a fost susținut într-o proporție covârșitoare din bani publici la ultimele 2 aeroporturi (CLJ și IAS)

❖ Valoarea medie a veniturilor din subvenții virate la venituri a fost de 19,6 milioane lei la Aeroportul Cluj, de aproape 7,1 milioane lei la Aeroportul Iași și de 2,1 milioane lei la Aeroportul Timișoara. Asadar Aeroporturile Cluj și Iași au beneficiat de resurse publice însemnate pentru dezvoltarea infrastructurii în raport cu Aeroportul Timișoara.

❖ Aeroportul Timișoara a înregistrat cel mai ridicat grad de îndatorare în perioada 2014-2023 medie perioadei (26%), Iași (doar 10%) și Cluj (18%).

Concluziile analizei financiare ale SN AIT-TV SA

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

- ❖ Cifra de afaceri a înregistrat valori semnificative și a fost în creștere pe întreaga perioadă analizată fiind corelată cu evoluția volumului de activitate, mai puțin anii 2020 și 2021 afectați puternic de pandemie;
- ❖ Creșterea volumului de activitate s-a translatat în foarte mare măsură în creșterea veniturilor aeronautice și putem afirma faptul că creșterea activității aeroportului a fost una sănătoasă, sporul de pasageri regăsindu-se în sporul cifrei de afaceri;
- ❖ AIT-TV a reușit să obțină cea mai ridicată cifră de afaceri / pasager respectiv de 37,7 lei, față de 35,1 lei /pasager la Cluj și 24,7 lei/pasager la Iași.
- ❖ Veniturile non-aeronautice sunt insuficient dezvoltate în raport cu media sectorului.
- ❖ Ponderea cheltuielilor cu terți în totalul cheltuielilor a fost la Aeroportul Timișoara în medie de la 46,8%, în timp ce la Aeroportul Cluj-Napoca media a fost la 33,7% iar la Aeroportul Iași 33,7%.
- ❖ Cheltuielile legate de personal au înregistrat în perioada 2014-2023 o pondere medie de 31% în totalul cheltuielilor aeroportului. Salariu mediu brut înregistrat pe AIT-TV este pe întreaga perioadă atât sub media salariului brut înregistrat în județul Timiș (ecartul a pornit de la -2% în anul 2014 și a ajuns la -24% în anul 2023) cât și sub salariu mediu al ramurei CAEN grupa 52 (ecartul a pornit de la -30% în anul 2014 și a ajuns la -36% în anul 2023);
- ❖ În ceea ce privește nivelul profitului brut obținut de către AIT-TV acesta a fost puțin peste 700.000 lei în anul 2014 și puțin peste 800.000 lei în anul 2015. În anul 2016 aeroportul a înregistrat un profit brut de peste 5 milioane lei a ajuns la un nivel de peste 10 milioane lei în anul 2017 (maxim al perioadei). Începând cu 2018 rezultatele aeroportului scad pe fondul dinamicii superioare a evoluției cheltuielilor totale raportat la evoluția veniturilor totale. Astfel în anul 2018 profitul scade la 3,8 milioane de lei, în 2019 coboară la 3,3 milioane lei, iar în anul 2020 Aeroportul Timișoara, în contextul manifestării efectelor pandemiei de COVID-19, trece pe pierdere (3,6 milioane lei).

- ❖ Nivelul scăzut de profitabilitate este determinat de nivelul crescut al cheltuielilor cu terții. Astfel, nivelul cheltuielii / pasager fara cheltuielile de personal si amortizare investiții a fost în medie în perioada 2014-2023 de 18,4 lei/pasager la AIT-TV, în timp la Cluj a fost 12,6 lei/pasager iar la Iasi doar 10,3 lei/pasageri.
- ❖ Indicatorul gradul global de îndatorare se reduce de la 43% cât era în anul 2014 la 26% la sfârșitul anului 2023, dar este mult peste media celorlate aeroporturi din România care în anul 2023 au înregistrat un grad mediu al îndatorării de 11,7%;
- ❖ Valoarea medie a veniturilor din subvenții virate la venituri a fost de 19,6 milioane lei la Aeroportul Cluj, de aproape 7,1 milioane lei la Aeroportul Iasi si de 2,1 milioane lei la Aeroportul Timisoara. Asadar Aeroporturile Cluj si Iasi au beneficiat de resurse publice insemnate pentru dezvoltarea infrastructurii în raport cu Aeroportul Timisoara.

Concluziile analizei situației existente

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

- ❖ Evoluția traficului de pasageri s-a încadrat în ultimii (2018-2025) sub trendul pieței din România, de asemenea și prin raportarea pasagerilor înregistrați în anul 2024 la pasageri înregistrați în anul 2014, constatăm faptul că numărul pasagerilor AIT-TV din 2024 reprezintă 180% din numărul pasagerilor înregistrați în anul 2014, în timp ce restul pieței din RO a atins în anul 2024 un procent de 221% fata de pasagerii înregistrați în anul 2014;
- ❖ Rezultatele financiare generale ale AIT-TV au consemnat îmbunătățiri considerabile în ani 2016-2017 comparativ cu anul 2014, după care rezultatele financiare, asemenea traficului de pasageri s-au deteriorat în perioada 2018-2024;

❖ Dacă raportăm rezultatele financiare obținute de către AIT-TV la rezultatele financiare obținute de celelalte două aeroporturi regionale mari Cluj-Napoca Iași, în urma rezultatelor medii din perioada 2014-2023, constatăm faptul că AIT-TV a înregistrat rezultate modeste;

❖ Spațiile aerogărilor destinate pasagerilor (zone publice și terminale) sunt dimensionate corespunzător pentru a prelua fluxurile curente iar finalizarea investiției la terminalul de plecări curse externe poate acomoda în condiții de confort până la 3 milioane de pasageri anual;

❖ Pozițiile de parcare pe platformele destinate staționării aeronavelor ar putea ajunge să fie insuficiente și, în consecință, se recomandă elaborarea de studii și proiecte pentru extinderea platformei (airside);

❖ Dimensiunile pistei de decolare/aterizare și a cailor de rulare permit operarea aeronavelor de categorie D. Datorită dimensiunilor pistei de decolare/aterizare, ocazional, operează și aeronave de categorie superioară, fiind inițiate demersuri pentru dezvoltarea acesteia în funcție de traficul existent și viitor;

❖ Suprafața parcarilor publice a fost extinsă în anul 2019 în acest moment parcare poate prelua fluxul de autovehicule în condiții bune; în condițiile dezvoltării traficului din perioada următoare, se recomandă urmărirea evoluției acesteia și ajustarea capacității dacă va fi cazul;

❖ Facilitățile cargo existente deservesc în condiții bune, însă la limita, traficul prezent. În acest sens sunt deja efectuate demersuri pentru noi facilități cargo care să facă față traficului cargo preconizat în următorii ani.

❖ Nu există spații și dotări infrastructurale ale AIT-TV care să fie puse la dispoziția companiilor aeriene pentru realizarea activităților de mentenanță și reparații ale aeronavelor;

❖ Pentru conformarea la legislația specifică de mediu se va realiza în anul 2025 racordarea la rețeaua publică de canalizare;

STRATEGIA GENERALĂ DE MANAGEMENT ȘI OBIECTIVELE PROPUSE

Planul de management este orientat spre realizarea următoarelor obiective strategice stabilite împreună cu conducerea neexecutivă:

Obiectiv strategic 1

Asigurarea serviciilor și a infrastructurii necesare operării aeronavelor, procesării pasagerilor și bunurilor, respectând normele în domeniile siguranței și securității aeronautice, calității serviciilor și protecției mediului, stabilite prin reglementări în domeniul aviației civile.

Obiectiv strategic 2

Dezvoltarea pe baza extinderii și modernizării permanente a zonelor operaționale și publice și a diversificării serviciilor aeroportuare și conexe, pe baze legale, planificate și aprobate

Obiectiv strategic 3

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

Obiectiv strategic 4

Asigurarea pentru salariați a resurselor necesare desfășurării tuturor activităților, a unui mediu de lucru motivant, etic și de dezvoltare permanentă a competențelor, orientat spre performanță, respectând normele de securitate și sănătate în muncă.

Obiectiv strategic 5

Asigurarea continuității activității organizației prin protejarea acesteia, coordonarea și comunicarea cu instituțiile statului și cu alte organizații în domeniul aviației, stabilind de comun acord normele specifice legale locale, obligatorii pentru toate entitățile care își desfășoară activitățile în perimetrul aerodromului civil.

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

➤ Managementul prin obiective, care se bazează pe ideea că participarea comună a angajaților și managerilor la transpunerea obiectivelor întreprinderii în obiective individuale va avea o influență pozitivă asupra rezultatelor angajaților și, implicit, asupra rezultatelor societății.

➤ Managementul prin proiect - acesta fiind un sistem de management cu o durată de acțiune limitată, în relație directă cu durata diverselor proiecte, conceput în vederea soluționării unor probleme complexe, dar definite precis, care implică aportul unei echipe formată din specialiști.

➤ Managementul prin bugete - acesta vizează ansamblul activităților de planificare, organizare, coordonare și control desfășurate pe perioada de implementare a planului de management în concordanță cu obiectivele propuse și cu încadrarea în bugetul prevăzut.

OBIECTIVUL STRATEGIC 1 - Asigurarea serviciilor și a infrastructurii necesare operării aeronavelor, procesării pasagerilor și bunurilor, respectând normele în domeniile siguranței și securității aeronautice, calității serviciilor și protecției mediului, stabilite prin reglementări în domeniul aviației civile.

Asigurarea serviciilor necesare operării aeronavelor și procesării pasagerilor și bunurilor

➤ Furnizarea serviciilor de Management al Platformei presupun următoarele activități specifice:

1. Dirijarea la sol a aeronavelor pentru intrarea în stand, prin semne și semnale specifice;
2. Pornirea motoarelor pentru ieșirea din stand;
3. Ghidarea aeronavelor cu vehiculul Follow me;
4. Controlul suprafeței platformei pe traseul de rulare a aeronavei la intrarea și ieșirea din stand , pentru a verifica și îndepărta prezenta FOD sau eventuale obstacole;
5. Asigurarea siguranței aeronavei în timpul rulării la platforma, pentru protecția împotriva eventualelor obstacole permanente sau temporare, prin folosirea de “ wing walker.”;

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

6. Alocarea pozițiilor de parcare pentru aeronave;
7. Informarea prin radiotelefon a TWR AIT-TV pentru poziția de parcare a aeronavei;
8. Comunicarea și informarea prin RTF, a tuturor utilizatorilor care desfășoară activitatea la platforma asupra: estimei de aterizare, ora și minutul la care a aterizat, poziția de parcare alocată;
9. Afișarea ghiseelor check-in și a porților de îmbarcare pentru pasageri;
10. Introducerea statusului cursei pe tabele de informare a pasagerilor din Terminalele Aeroportului și pe pagina de internet a aeroportului;
11. Coordonarea și supervizarea activităților de deservire la sol a aeronavelor;
12. Monitorizarea și utilizarea mesajelor meteo (METAR, TAF, SPECI), planuri de zbor și alte mesaje de trafic aerian (AFTN, SITA);
13. Completarea registrului de evidență zilnică a traficului aerian (număr zbor, înmatricularea aeronavei, originea și destinația zborului, orele de aterizare și decolare, tipurile și durata serviciilor furnizate);
14. Coordonarea cu TWR AIT-TV în fazele de pregătire și fazele operaționale ale LVP, verificarea și confirmarea disponibilității facilităților și serviciilor operaționale ale AIT-TV;
15. Raportarea evenimentelor de aviație civilă către AACR și AIAS și introducerea raportărilor în sistemul ECAIRSS;
16. Elaborare și transmiterea de Baze NOTAM/SNOWTAM;
17. Asigurarea continuității manageriale prin coordonarea activităților operaționale în zilele de sărbători legale, zile de repaus și perioadele de noapte.

➤ Furnizarea serviciilor de deservire a aeronavelor la sol (Ramp Handling) cuprind următoarele activități specifice:

1. Verificarea zilnică a stării tehnice a vehiculelor /echipamentelor de deservire aeronave și utilizarea numai a celor în stare bună de funcționare;
2. Deservirea la sol a aeronavelor și pasagerilor cu personal autorizat, asigurând următoarele servicii și echipamentele corespunzătoare:
 - ✓ Scări de îmbarcare/ debarcare pasageri;
 - ✓ Autobuze transport pasageri și echipaje Terminal – aeronava și retur

- ✓ Bandă de bagaje;
- ✓ Vehicule transport bagaje de cală;
- ✓ Grup electrogen de pornire- GPU;
- ✓ Unitate de pornire cu aer a motoarelor –ASU;
- ✓ Unitate vidanjarie aeronava și alimentare cu apă menajeră;
- ✓ Echipament alimentare cu apă potabilă;
- ✓ Încălzitor cabină aeronavă;
- ✓ Climatizor aeronavă;
- ✓ Degivrare/antigivrare aeronave;
- ✓ Încărcarea / descărcarea bagajelor din aeronavă;
- ✓ Transportul bagajelor din zona de sortare la aeronava și v.v. către zona de benzi de livrare bagaje;
- ✓ Încarcare/descărcare mărfuri (cargo) în/din aeronave și transport către punctele desemnate.

➤ Asigurarea serviciilor de salvare stingere incendii și protecție civilă presupun următoarele:

1. Asigură încadrarea cu personal și echipamente pentru categoria ICAO RFF 7 de protecție a aeroportului în conformitate cu Reg. CE 139 / 2014 – cerința ADR.OPS.B010 – Serviciile de Salvare Stingere Incendii și Reglementarea A.A.C.R. : PIAC – AD – SSI ed. 2 / 2016 – Operațiuni de salvare și stingere incendii, pe toata perioada de functionare a aeroportului H24/7;
2. Asigură asistenta PSI cu personal specializat și cu vehicule în timpul aterizării/decolării aeronavelor, precum și în perioadele deservirii aeronavelor și pasagerilor la platforma, prin supravegherea permanentă din punct de vedere PSI și Protecție civilă;
3. Asigură asistența PSI în proximitatea aeronavelor care alimentează cu combustibili, având pasageri la bord, sau în timpul îmbarcării/debarcării acestora;
4. Asigură asistență PSI aeronavelor care operează pe aeroport în condiții de vizibilitate redusă – LVP;
5. Răspund și dotează zona platformei de staționare a aeronavelor și utilajele de deservire aeroportuară cu mijloace de primă intervenție – stingătoare de incendiu;

6. Efectuează instruirea personalului angajat privind manipularea prin exerciții a stingătoarelor și hidranților de incendii;
7. Efectuează verificarea și întreținerea zilnică a autospecialelor PSI și echipamentelor de salvare-evacuare și descarcerare din dotare, pentru funcționarea și exploatarea acestora în condiții de siguranță;
8. Efectuează verificarea periodică a stării de funcționare – exploatare a hidranților și stingătoarelor de incendiu din zona platformei de staționare a aeronavelor;
9. Efectuează săptămânal (împreună cu TWR Timișoara)verificarea prin activare a sirenei electrice de alarmare a aeroportului – probe de funcționare;
10. Comunică și păstrează legătura radio cu TWR Timișoara, Dispeceratul Aeroportului (Compartimentul Managementul Platformei) și alte compartimente ale aeroportului cu atribuții în gestionarea situațiilor de urgență, în conformitate cu Planul de Urgență al Aeroportului;
11. Efectuează activități de verificare și aplică măsuri pentru respectarea locurilor pentru fumat de către pasageri și de către angajații cu activitate la platforma de staționare a aeronavelor;
12. Raportează incidentele sau accidentele survenite în timpul desfășurării operațiunilor;
13. Raportează intern dispeceratului aeroportului și ia măsuri de urgență privind colectarea / îndepărtarea FOD-urilor din zona platformei de staționare a aeronavelor sau din zona PDA;
14. Asigură la solicitare sprijin medicului de serviciu al aeroportului în aplicarea măsurilor de prim ajutor medical;
15. Gestionarea Planului de Urgență a Aeroportului;
16. Declanșarea Planului de Alarmare în caz de Urgență și informarea telefonică conform schemei de alarmare/inștiințare.

Număr de cazuri de incapacitate temporară totală de operare definește perioadele de întrerupere temporară a operării aeronavelor, în urma închiderii pistei datorată în principal :

- ✓ Lucrărilor de reparație a suprafeței pistei;
- ✓ Lucrărilor de întreținere a suprafeței pistei, benzii pistei sau sisteme de balizaj;
- ✓ Lucrărilor de dezăpezire/antigivrare a suprafeței PDA;
- ✓ Blocarea temporară a pistei cu alte aeronave.

Obiectiv: reducerea cu 5 % a totalului orelor de incapacitate totală de operare pista

Funcțiunea 2 a SN AIT-TV derivată din Obiectivul Strategic 1 al organizației este în domeniul siguranței aeronautice:

Asigurarea condițiilor de siguranță necesare operării aeronavelor pe aerodrom

Reducerea numărului de incidente/accidente de aviație la nivel de aerodrom a căror cauză intră în responsabilitatea SN AIT-TV și anume:

Obiectivul de Siguranță 1.1 (Obiectiv Derivat de Nivel I), subsecvent Obiectivului General 1 și corespunzător Funcțiunii 2 este:

Activitatea 2.1 subsecventă Funcțiunii 2 a SN AIT-TV este:

- Monitorizarea condițiilor de siguranță necesare operării aeronavelor pe aerodrom.

Obiectivul de Siguranță 1.1.1 (Obiectiv Derivat de Nivel II), subsecvent Obiectivului de Siguranță 1.1 și corespunzător Activității 2.1 este:

- ✓ Reducerea numărului de incidente/accidente de aviație care au cel puțin una dintre cauze activitatea de monitorizare a condițiilor de siguranță.

Atribuții în cadrul Activității 2.1:

- Inspectarea suprafeței de manevră (pistă, căi de rulare și mijloace vizuale, zone de siguranță aferente), a suprafețelor nepavate, drenaj, drum perimetral, gard și obstacole în zona de operațiuni aeriene, raportarea și informarea aeronautică (Baze NOTAM/SNOWTAM/RCR) a condițiilor și a stării de disponibilitate operațională a pistei.
- Monitorizarea tuturor elementelor care influențează siguranța traficului aerian din zona de operațiuni aeriene (suprafețe pavate, nepavate, mijloace vizuale, obstacole, gard perimetral, viața sălbatică, canalizare, vehicule, circulație, comunicații, instalații, echipamente și lucrări) în toate condițiile meteorologice, inclusiv pe timp de noapte, de vizibilitate redusă, de iarnă și de vreme nefavorabilă.

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

- Monitorizarea obstacolelor, a vieții sălbatice și a activităților (construcții, drone, lasere, artificii, lampioane, zmeie, etc.) din vecinătatea aerodromului, în raza vizuală, care pot afecta siguranța traficului aerian.
- Monitorizarea Sistemului de Ghidare și Control al Suprafeței de Mișcare (SMGCS).
- Coordonarea cu turnul de control și supravegherea acțiunilor de deszăpezire, de curățare, de reparații și de defrișare în zona de operațiuni aeriene.
- Supravegherea lucrărilor care se desfășoară în zona de operațiuni aeriene și informarea aeronautică (Baze NOTAM/SNOWTAM) a modificării condițiilor de siguranță datorită lucrărilor.
- Gestionarea Programului de Control al Vieții Sălbatice și coordonarea/ executarea acțiunilor de control a vieții sălbatice în perimetrul aerodromului.
- Gestionarea și supravegherea punerii în aplicare Programului FOD în Zona de Operațiuni Aeriene.
- Gestionarea Regulamentului de circulație, a trainingului, evaluării și permiselor personalului care conduc vehicule, autorizarea vehiculelor și monitorizarea circulației vehiculelor în zona de operațiuni aeriene.
- Coordonarea, comunicarea și colaborarea cu serviciul de control trafic aerian (TWR), cu serviciul de management al platformei (AMS) și cu celelalte entități care își desfășoară activitatea în zona de operațiuni aeriene, în vederea desfășurării în siguranță a traficului aerian și a activităților aeroportuare.
- Raportarea externă/ internă (REAC, ECCAIRS) și investigarea/ analiza primară a evenimentelor de aviație apărute în zona de operațiuni aeriene.
- Informarea aeronautică prin elaborare și transmitere de Baze NOTAM/SNOWTAM atunci când este necesar.
- Monitorizarea mesajelor meteo (METAR, TAF, SPECI), planuri de zbor și alte mesaje de trafic aerian (AFTN, SITA) și înregistrarea de informații referitoare la traficul aerian (tipuri de aeronave, greutate de operare și rute de rulare la sol) necesare evaluării ACN-PCN a suprafeței de mișcare.
- Analiza și autorizarea utilizării aerodromului de către aeronave cu literă de cod superioară.

Obiectivele de siguranță specifice, subsecvente Obiectivelor de Siguranță Derivate de Nivel II, și corespunzătoare atribuțiilor Activității 2.1 sunt următoarele:

Obiectivul de Siguranță 1.1.1.1 (Obiectiv Specific):

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au cel puțin una dintre cauze defectele suprafeței de mișcare.

Obiectivul de Siguranță 1.1.1.2 (Obiectiv Specific):

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au cel puțin una dintre cauze mijloacele vizuale (marcaje, lumini și panouri aeronautice).

Obiectivul de Siguranță 1.1.1.3 (Obiectiv Specific):

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au cel puțin una dintre cauze prezența FOD.

Obiectivul de Siguranță 1.1.1.4 (Obiectiv Specific):

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au cel puțin una dintre cauze prezența vieții sălbatice.

Obiectivul de Siguranță 1.1.1.5 (Obiectiv Specific):

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au cel puțin una dintre cauze prezența obstacolelor și obiectelor (cladiri, instalații, vegetație, etc.) neautorizate.

Obiectivul de Siguranță 1.1.1.6 (Obiectiv Specific):

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au cel puțin una dintre cauze prezența contaminanților meteo și/sau alte substanțe pe suprafața de mișcare (excursiuni de la pistă, căi de rulare, coliziuni între aeronave, vehicule, pietoni, obiecte).

Obiectivul de Siguranță 1.1.1.7 (Obiectiv Specific):

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au cel puțin una dintre cauze raportarea și/sau informarea aeronautică necorespunzătoare.

Obiectivul de Siguranță 1.1.1.8 (Obiectiv Specific):

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au cel puțin una dintre cauze comunicarea și/sau coordonarea necorespunzătoare (ex: căderi ale sistemelor de comunicații, instrucțiuni nerespectate sau neînțelese).

Obiectivul de Siguranță 1.1.1.9 (Obiectiv Specific):

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au cel puțin una dintre cauze nerespectarea normelor de circulație în zona de operațiuni aeriene (inclusiv nesemnălizarea corectă a vehiculelor).

Obiectivul de Siguranță 1.1.1.10 (Obiectiv Specific):

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au cel puțin una dintre cauze desfășurarea de lucrări în zona de operațiuni aeriene.

Obiectivul de Siguranță 1.1.1.11 (Obiectiv Specific):

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au cel puțin una dintre cauze nerespectarea normelor de siguranță privind operarea pe timp de noapte, vizibilitate redusă, condiții de iarnă sau vreme nefavorabilă.

Activitatea 2.2 subsecvență Funcțiunii 2 a SN AIT-TV:

- Gestionarea Sistemului de Management al Siguranței (SMS) pe aeroport.

Obiectivul de Siguranță 1.1.2 (Obiectiv Derivat de Nivel II), subsecvent Obiectivului de Siguranță 1.1 și corespunzător Activității 2.2 este:

- ✓ Reducerea numărului de incidente/accidente de aviație care au una dintre cauze gestionarea defectuoasă a Sistemului de Management al Siguranței (SMS).

Atribuții în cadrul Activității 2.2:

- Identificarea pericolelor, facilitarea identificării și înregistrarea pericolelor de siguranță în jurnalul pericolelor pe aeroport.
- Gestionarea sistemului de raportare în domeniul siguranței aeronautice.

- Comunicarea siguranței prin informări periodice în domeniul siguranței aeronautice.
- Analiza, evaluarea și managementul riscurilor de siguranță.
- Analiza și managementul schimbărilor cu impact asupra siguranței.
- Elaborarea politicilor, obiectivelor și responsabilităților în domeniul siguranței pe aeroport.
- Analiza și îmbunătățirea performanței siguranței în cadrul Comitetului de Siguranță la nivelul de management al SN AIT-TV și în cadrul Comitetului de Siguranță a Pistei (LRST) la nivelul AIT-TV.
- Furnizarea de consultanță și training intern în domeniul siguranței aeronautice.
- Investigarea internă, elaborarea și trimiterea raportului final referitor la evenimentele de aviație către AIAS și AACR.
- Colaborarea cu toți directorii și angajații organizației, cu agenții aeronautici și utilizatorii aeroportului, cu instituțiile statului, cu AACR, cu Romatsa și cu alte organizații din țară și din străinătate în domeniul aviației civile.

Obiectivele de siguranță specifice, subsecvente Obiectivelor de Siguranță Derivate de Nivel II, și corespunzătoare atribuțiilor Activității 2.2 sunt următoarele:

Obiectivul de Siguranță 1.1.2.1 (Obiectiv Specific), subsecvent Obiectivului de Siguranță 1.1 și corespunzător Activității 2.2 este:

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au una dintre cauze factorul uman (greșeli, violări).

Obiectivul de Siguranță 1.1.2.2 (Obiectiv Specific), subsecvent Obiectivului de Siguranță 1.1 și corespunzător Activității 2.2 este:

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au una dintre cauze factori tehnici (infrastructură, instalații, echipamente, vehicule).

Obiectivul de Siguranță 1.1.2.3 (Obiectiv Specific), subsecvent Obiectivului de Siguranță 1.1 și corespunzător Activității 2.2 este:

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au una dintre cauze factori organizaționali (proceduri, regulamente, manuale, alocare incorectă de resurse).

Activitatea 2.3 subsecventă Funcțiunii 2 a SN AIT-TV:

➤ Gestionarea Datelor de Aerodrom

Obiectivul de Siguranță 1.1.3 (Obiectiv Derivat de Nivel II), subsecvent Obiectivului de Siguranță 1.1 și corespunzător Activității 2.3 este:

- ✓ Reducerea numărului de incidente/accidente de aviație care au una dintre cauze gestionarea defectuoasă a Datelor de Aerodrom.

Atribuții în cadrul Activității 2.3:

- Gestionarea Catalogului de Date Aeronautice.
- Asigurarea calității datelor aeronautice și informațiilor aeronautice în ceea ce privește stocarea, actualizarea și transmiterea datelor și informațiilor aeronautice.
- Coordonarea, colaborarea și comunicarea cu furnizorul de date aeronautice (geodezi) și furnizorul de servicii de informare aeronautică (AIS).
- Gestionarea documentației aferente procedurilor de zbor și colaborarea cu furnizorul de servicii de mentenanță a procedurilor de zbor.
- Gestionarea datelor și informațiilor referitoare la aeroport din AIP România, elaborarea și transmiterea Bazelor de amendare AIP România către AIS.
- Standardizarea, amendarea și actualizarea Manualului de Aerodrom.

Obiectivele de siguranță specifice, subsecvente Obiectivelor de Siguranță Derivate de Nivel II, și corespunzătoare atribuțiilor Activității 2.3 sunt următoarele:

Obiectivul de Siguranță 1.1.3.1 (Obiectiv Specific), subsecvent Obiectivului de Siguranță 1.1 și corespunzător Activității 2.3 este:

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au una dintre cauze nerespectarea cerințelor privind calitatea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice.

Obiectivul de Siguranță 1.1.3.2 (Obiectiv Specific), subsecvent Obiectivului de Siguranță 1.1 și corespunzător Activității 2.3 este:

- ✓ Reducerea numărului de evenimente de aviație care au una dintre cauze nerespectarea cerințelor privind securitatea datelor aeronautice și a informațiilor aeronautice.

Activitatea 2.4 subsecvență Funcțiunii 2 a SN AIT-TV:

- Monitorizarea Conformării cu cerințele de siguranță aeronautică

Obiectivul de Siguranță I.1.4 (Obiectiv Derivat de Nivel II), subsecvent Obiectivului de Siguranță I.1 și corespunzător Activității 2.4 este:

- ✓ Reducerea numărului de neconformități imputabile administrației AIT-TV, nerezolvate în termenul stabilit de organismele de audit/ control/ supraveghere.

Atribuții în cadrul Activității 2.4:

- Având în vedere menținerea condițiilor certificate prin Certificatul de operare RO16/2017, SN AIT-TV monitorizează și inspectează continuu elementele de infrastructură cât și aplicarea normelor specifice de aviație prin Compartimentul Monitorizarea Conformării / Calitate / SCIM.
- Auditurile de monitorizare a conformării sunt corelate cu auditurile de supervizare ale Autorității Aeronautice Civile Române, astfel că prin efectuarea acestora sunt asigurate condițiile optime pentru asigurarea continuității serviciilor cât și pentru menținerea infrastructurii în condiții de siguranță pentru operarea aeronavelor.

În vederea atingerii obiectivelor de siguranță Planul de management cuprinde măsurile specifice care trebuie implementate pe Aeroportul Timișoara:

- (1) Conceperea unui sistem de instruire și evaluare a competențelor mai performant.
- (2) Folosirea limbii engleze în comunicarea cu Turnul de Control privind coordonarea activităților în zona de operațiuni aeriene.
- (3) Efectuarea unui nou studiu de viață sălbatică pe aeroport și în vecinătate.
- (4) Realizarea și publicarea hărții de migrație a păsărilor în vecinătatea aerodromului.
- (5) Actualizarea procedurilor operaționale și de siguranță ale aeroportului.
- (6) Actualizarea Protocolului de Colaborare cu Unitatea Militară din perimetrul aeroportului.
- (7) Dezvoltarea Sistemului de Management al Siguranței.
- (8) Actualizarea și gestionarea prin geodezi a bazei de date privind datele de teren și obstacolare cu actualizarea caietului de sarcini cu noile cerințe privind calitatea datelor aeronautice.

(9) Recepția și publicarea noilor proceduri de zbor și actualizarea tuturor procedurilor operaționale odată cu modificarea direcției pistei conform noii deviații magnetice.

(10) Pentru conformarea cu reglementările și îndeplinirea deviațiilor de la standardele aplicabile SN AIT-TV propunem următoarele:

✓ În vederea eliminării deviației de la standard DAAD-01 CS ADR.DSN.D.285, trebuie realizate lucrări capitale pentru îmbunătățirea rezistenței pe tronsonul dinspre platforma de staționare aeronave al Căii de rulare B, respectiv pe porțiuni ale TWY M de la platformă, pentru a corespunde caracteristicilor aeronavei de referință A310-300. Termenul stabilit a fost 31.12.2024, din lipsa fondurilor necesare pentru efectuarea de lucrări de o asemenea anvergură ne propunem ca până la data de 31.12.2025 să identificăm surse de finanțare și să eliminăm deviația de la standard.

✓ În vederea eliminării deviației de la standard DAAD-02 CS ADR-DSN.D.290, trebuie să realizăm lucrări de reconstrucție parțială la suprafele dalelor de beton și a stratului de uzură de la TWY "A", TWY "B" și TWY "C". Termenul stabilit a fost 31.12.2024, din lipsa fondurilor necesare pentru efectuarea de lucrări de o asemenea anvergură, ne propunem ca până la data de 31.12.2027 să identificăm surse de finanțare și să eliminăm deviația de la standard.

✓ În vederea eliminării deviației de la standard DAAD-04 CS ADR-DSN.M.765), trebuie să instalăm lumini de balizaj pentru asigurarea ghidării aeronavelor pentru manevre la platforma și la pozițiile de staționare. Termenul stabilit a fost 31.12.2024, din lipsa fondurilor necesare pentru efectuarea de lucrări de o asemenea anvergură ne propunem ca până la data de 31.12.2027 să identificăm surse de finanțare și să eliminăm deviația de la standard.

✓ În vederea eliminării deviației de la standard DAAD-07 LRTR-07 CS ADR-DSN.B.080, trebuie să întreprindem lucrări capitale pentru realizarea pantelor transversale corespunzătoare standardului la pista de decolare/aterizare. Termenul stabilit a fost 31.12.2024, din lipsa fondurilor necesare pentru efectuarea de lucrări de o asemenea anvergură, ne propunem ca până la data de 31.12.2027 să identificăm surse de finanțare și să eliminăm deviația de la standard.

✓ În vederea eliminării deviațiilor de la standardele DAAD-08 CS ADR-DSN.B.165 și DAAD-010 CS ADR-DSN.C.225), au fost demarate lucrările de amenajare obiecte și obstacole aflate în banda pistei și la capetele pistei (RESA).

✓ În vederea eliminării deviațiilor de la standardele DAAD-09 CS ADR-DSN.B.190 și DAAD-011 CS ADR-DSN.C.235, trebuie realizate lucrări de întărire al solului din banda pistei și de la capetele acesteia (RESA), cât și noi determinări CBR pentru asigurarea portanței necesare în cazul unei ieșiri

accidentale a unei aeronave de la pistă. Ne propunem ca până la data de 31.12.2027 să identificăm surse de finanțare și să eliminăm deviația de la standard.

✓ În vederea eliminării deviației de la standard DAAD-012 CS ADR-DSN.S.890, trebuie să instalăm un sistem de monitorizare care să permită furnizarea de informații relevante atunci când nivelul de funcționare al sistemelor luminoase scade sub valorile evidențiate de normele specifice. Până la acest moment au fost realizate investiții și parțial au fost instalate sisteme care permit monitorizarea corespunzătoare. Ne propunem ca până la data de 31.12.2027 să identificăm surse de finanțare și să eliminăm deviația de la standard.

Scenariul pesimist cu privire la neidentificarea surselor de finanțare pentru Proiectul MESMA, propunem alternativa de realizare lucrări de remediere minime cu costuri reduse pentru asigurarea conformării. Astfel că, pentru asigurarea continuității, până la 31.12.2027 ne vom asigura că sunt efectuate următoarele:

- ✓ Lucrări de reasfaltare de la TWY B;
- ✓ Lucrări de asfaltare la platformă și TWY C și TWY L;
- ✓ Instalare lumini balizaj pe TWY M și la încă o poziție de parcare;
- ✓ Lucrări de decopertare și asfaltare la pista de decolare aterizare;
- ✓ Lucări minime de întărire al solului în banda pistei și la capetele acesteia;
- ✓ Instalare componente de monitorizare pe balizaj, fără schimbarea acestora.

(11) Pentru asigurarea continuității și gospodărirea eficientă propunem implementarea unui soft privind management planing și monitorizarea întregii infrastructuri. Prin implementare se vor crea premisele pentru:

- ✓ identificarea la timp ale problemelor/neconformităților/defectelor de infrastructură;
- ✓ informarea personalului abilitat pentru intervenții/reparații va fi mai facilă;
- ✓ gestionarea eficientă pentru respectarea normelor de siguranță;
- ✓ reducerea timpilor de intervenție cât și cei de imobilizare;
- ✓ gestionarea proiectelor și a sarcinilor personalului;
- ✓ pastrarea evidențelor/evoluțiilor personalului necesare pentru evaluarea competențelor.

Obiectiv: Ne propunem ca până la data de 31.12.2025 să finalizăm implementarea acestor componente de digitalizare.

Respectarea normelor în domeniul securității aeronautice

➤ Implementarea prevederilor referitoare la verificarea aprofundată a antecedentelor (1.2.3.1 Regulamentul UE 2015/1998) și emiterea legitimațiilor de acces persoane și a permiselor de acces vehicule

➤ A fost modificat Regulamentul de Acces, anexa la Programului de Securitate aeronautică în vederea conformării cu prevederile din Reg. 103/2019 și implementate prevederile.

➤ Monitorizarea performanței se realizează prin auditurile anuale de control intern al calității în securitatea aviației civile.

➤ Implementarea prevederilor referitoare la recrutarea personalului responsabil cu aplicarea unor măsuri de securitate (pct. 11.1, Regulamentul UE 2015/1998)

✓ A fost modificat Regulamentul Intern (subcap. „Recrutarea și angajarea”) în vederea conformării cu prevederile din Regulamentul UE 2015/1998 și aplicarea acestuia.

✓ Monitorizarea performanței se realizează prin auditurile anuale de control intern al calității în securitatea aviației civile.

➤ Implementarea prevederilor referitoare la curricula de pregătire de securitate, care trebuie să aibă ca rezultat dobândirea unor competențe, inclusiv crearea unei culturi a securității robuste și reziliente la locul de muncă și în domeniul aviației, inclusiv elemente privind amenințarea internă și radicalizarea (pct. 11.2.2, 11.2.3 – 10, Regulamentul UE 2015/1998)

✓ A fost elaborat Programului de Pregătire în domeniul securității aeroportuare și organizate sesiuni de instruire cu personalul aeroportului în vederea conformării cu prevederile din Programul National de Pregătire în domeniul Securității Aviației Civile.

✓ Monitorizarea performanței se realizează prin auditurile anuale de control intern al calității în securitatea aviației civile.

➤ Îmbunătățirea cooperării și colaborării cu partenerii noștri de securitate;

✓ Organizarea cel puțin o data la 3 luni a Comitetului de Securitate al AIT.

✓ Monitorizarea performanței se va realiza prin obținerea feedback-ului de la parteneri.

- Promovarea continuă a unei culturi a vigilenței și de conștientizare a securității;
 - ✓ A fost elaborată Politica de Securitate a aeroportului și distribuită către toate departamentele AIT-TV și entitățile care își desfășoară activitatea în cadrul aeroportului.
 - ✓ Monitorizarea performanței se realizează prin auditurile anuale de control intern al calității în securitatea aviației civile.

- Implementarea proceselor și procedurilor de securitate într-o manieră eficientă și conformă cu standardele naționale și internaționale, care să respecte toate cerințele reglementate aplicabile;
 - ✓ Analiza periodică a legislației din domeniul securității aviației civile și documentarea informărilor primite din partea AACR cu privire la acest subiect.
 - ✓ Monitorizarea performanței se realizează prin auditurile anuale de control intern al calității în securitatea aviației civile.

- Revizuirea tuturor incidentelor și breșelor de securitate, inclusiv implementarea acțiunilor corective și a lecțiilor învățate;
 - ✓ Stabilirea comisiilor de investigație în cazul incidentelor și breșelor de Securitate, emiterea rapoartelor care să includă evaluarea riscului initial și cel rezultat în urma propunerii măsurilor de remediere.
 - ✓ Monitorizarea performanței se realizează prin activități de Follow Up și auditurile anuale de control intern al calității în securitatea aviației civile.

- Comunicarea și informarea comunității aeroportuare cu privire la problemele de securitate.
 - ✓ Organizarea cel puțin o dată la 3 luni a Comitetului de Securitate și informarea comunității aeroportuare prin mijloace electronice (website, email) sau în format letric.
 - ✓ Monitorizarea performanței se realizează prin obținerea feedback-ului de la entitățile care își desfășoară activitatea în cadrul aeroportului.

- Mentținerea condițiilor de certificare a Aeroportului Timișoara ca agent abilitat cargo
 - ✓ Implementarea prevederilor din Regulamentul UE 2015/1998 referitor la agenții abilitate cargo.
 - ✓ Monitorizarea performanței se realizează prin auditurile anuale de control intern al calității în securitatea aviației civile.

- Validarea furnizorilor cunoscuți de provizii de aeroport din cadrul AIT
 - ✓ Procesarea dosarelor de validare, analiza și răspunsul final.
 - ✓ Monitorizarea performanței se realizează prin auditurile anuale de control intern al calității în securitatea aviației civile.

- Implementarea prevederilor referitoare la securitatea cibernetică din Reg. (UE) 2015/1998
 - ✓ A fost modificat Regulamentul privind utilizarea și securitatea Sistemelor Informatice în cadrul AIT și au fost elaborate proceduri operaționale pentru creșterea nivelului de protecție al sistemelor esențiale ale aeroportului.
 - ✓ Monitorizarea performanței se realizează prin auditurile anuale de control intern al calității în securitatea aviației civile.

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

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

În domeniul tehnic și protecția mediului

- Asigurarea funcționării, sistemelor, echipamentelor, instalațiilor, infrastructurii și a facilităților aeroportuare printr-o mentenanță adecvată, conform specificațiilor producătorilor, astfel încât să fie îndeplinite cerințele reglementărilor specifice de siguranță și securitate aeronautică;

Siguranța și eficiența operațiunilor în cadrul SN AIT TV pot fi asigurate numai de către sisteme, echipamente, instalații care sunt în stare bună de funcționare.

Mentenanța corespunzătoare este singura modalitate de a menține instalațiile și dotările în stare bună.

Mentenanța minimizează, de asemenea, uzura prematură, controlând și prelungind considerabil durata de viață a componentelor tehnice. În acest sens, mentenanța devine o cerință economică pentru a menține investițiile și costurile de capital pentru componentele tehnice aeroportuare în limite acceptabile.

Organizarea mentenanței

Inspecția este o parte foarte importantă a mentenanței. Acesta cuprinde toate măsurile de verificare și evaluare a stării de funcționare, inclusiv verificări spontane și programate. Verificările programate sunt efectuate în conformitate cu un plan/program, care specifică pregătirea verificării, felul verificării, raportul asupra rezultatului și evaluarea rezultatelor. Pe baza evaluărilor, se ia decizia dacă trebuie efectuate sau nu anumite intervenții suplimentare, sau chiar reparații. Conducerea tehnică trebuie să verifice lucrările efectuate în raport cu sarcinile de mentenanță programate și, astfel, să obțină controlul deplin al progresului mentenanței și al resurselor alocate în acest scop. Rapoartele de conformitate sunt feedback și trebuie înregistrate, precum și observații cu privire la orice deficiențe raportate.

Categoriile de mentenanță:

Există două categorii de mentenanță, care se desfășoară în cadrul SN AIT TV:

a) Mentenanță corectivă/regulată, definită ca mentenanță necesară pentru a readuce o componentă tehnică în stare de funcționare atunci când acesta s-a defectat, sau s-a uzat. Mentenanță corectivă trebuie efectuată la elementele în care consecințele defectului, sau uzurii nu sunt foarte semnificative și costul mentenanței corective nu este mai mare decât al mentenanței preventive.

b) Mentenanță preventivă, care este întreținerea efectuată pentru a preveni defectarea sau uzura unei componente tehnice. Mentenanță preventivă trebuie implementată prin asigurarea unei inspecții sistematice, detectarea și prevenirea defecțiunilor incipiente. Mentenanță preventivă trebuie să fie efectuate asupra articolelor în care consecințele defecțiunii sau uzării sunt semnificative și costul întreținerii corective este mai mare decât al întreținerii preventive.

Elementele care intră sub incidența întreținerii preventive din cadrul SN AIT TV sunt:

- ✓ sistemul de alimentare cu energie electrică;
- ✓ sistemul de balizaj;
- ✓ pista de decolare/aterizare;
- ✓ platforma de staționare a aeronavelor;
- ✓ suprafețele de mișcare și cele înierbate;
- ✓ platforme de ridicare;
- ✓ alarme de incendiu;
- ✓ lămpi de monitorizare pentru echipamente importante;
- ✓ clădiri și construcții speciale
- ✓ rețeaua de alimentare cu apă potabilă;
- ✓ instalațiile de alimentare cu gaze naturale
- ✓ sistemele de colectare și evacuare a apelor pluviale și menajere etc...

➤ Stabilirea și implementarea unui program de mentenanță care include întreținerea preventivă, după caz, pentru a menține sistemele, echipamentele, instalațiile, infrastructura și facilitățile aeroportuare într-o stare care să nu afecteze siguranța, regularitatea sau eficiența navigației aeriene;

În vederea desfășurării unei activități de mentenanță adecvată în cadrul SN AIT TV este elaborat un PROGRAM de MENTENANȚĂ care:

- ✓ precizează instalațiile, sistemele și echipamentele care fac obiectul întreținerii;
- ✓ conține informațiile necesare pentru implementarea corectă și în timp util, inclusiv, dar fără a se limita la:
 - ❖ tipul de inspecții/verificări care trebuie efectuate (de exemplu, inspecție vizuală, curățare a echipamentelor, stabilitatea/alinierea echipamentului, calibrare etc.) pentru fiecare instalație, sistem, instalație și echipament, luând în considerare și factori precum localizare și fenomene meteorologice;
 - ❖ frecvența inspecțiilor/verificărilor pentru fiecare instalație, sistem, instalație și echipament;
 - ❖ instrumentele și echipamentele necesare pentru fiecare tip de inspecție/verificare; și
 - ❖ înlocuirea periodică a pieselor care pot fi necesare în conformitate cu instrucțiunile de întreținere ale producătorului instalației, sistemului, instalației și echipamentelor respective, după caz.

➤ Reducerea eficiență a impactului activităților aeroportului asupra mediului prin implementarea unui sistem de management al mediului (SMM) (de exemplu, pentru a-și atenua impactul asupra mediului, o organizație trebuie să planifice în avans, să creeze o politică de mediu corporativă și să implementeze diferite seturi de acțiuni);

Primul raport special privind aviația și atmosfera globală a fost elaborat, la solicitarea Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), de către Grupul interguvernamental privind schimbările climatice (IPPC - Intergovernmental Panel on Climate Change) și Organizația Meteorologică Mondială (WMO), în colaborare cu grupul de evaluare științifică (SAP) al Protocolului de la Montreal privind substanțele care epuizează stratul de ozon, și publicat în 1999. Acesta a fost actualizat, la solicitarea OACI, în anul 2007, concluzionând că: emisiile totale de CO₂ în sectorul aviație reprezintă aproximativ 2% din emisiile globale de gaze cu efect de seră. Astfel, în cadrul Adunării Generale OACI din 2010 a fost adoptată Rezoluția A37-19 prin care statele membre se angajează să aibă o creștere a eficienței utilizării combustibilului de 2% pe an.

Alte elemente importante cuprinse în Rezoluția OACI A37-19 sunt următoarele:

- ✓ statele membre sunt încurajate să transmită OACI planurile naționale de acțiune cuprinzând măsurile voluntare pe care le iau pentru a îndeplini obiectivul stabilit de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră;
- ✓ este recunoscut rolul măsurilor bazate pe piață cum ar fi introducerea unor mecanisme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră.
- ✓ Rezoluția OACI A37-19 este importantă și prin prisma faptului că reprezintă primul acord global de limitare a nivelului emisiilor de gaze cu efect de seră, încheiat la nivelul unui sector de transport.

În cadrul SN AIT TV, sunt implementate măsuri de protecție a mediului după cum urmează:

- ✓ Contractare serviciilor de consultanță pe linie de protecție a mediului;
- ✓ Colectarea selectivă a deșeurilor;
- ✓ Toate locurile unde operează utilaje specifice de aerodrom, sau unde se efectuează lucrări de intervenții la acestea, sunt prevăzute cu sisteme separate de colectare și separare mecanică a deșeurilor periculoase - reziduuri chimice – solide, lichide și gazoase care îndeplinesc proprietățile deșeurilor periculoase (benzen, hidrocarburi, uleiuri, alte reziduuri);
- ✓ Este întocmit PLANUL de INTERVENȚIE în CAZ de POLUARE ACCIDENTALĂ și este diseminat către instituțiile locale cu atribuții în domeniu, respectiv: Agenția pentru Protecția Mediului Timiș și Administrația Bazinală a Apelor – Banat.

Pentru reducerea impactului asupra mediului, sunt antamate următoarele proiecte:

✓ În cadrul proiectului de modernizare și extindere a platformei de staționare/parcare a aeronavelor este prevăzut ca fiecare poziție de parcare să aibă sursă electrică de alimentare a aeronavei, implementând astfel principiul APU-OFF (sursa auxiliară de energie electrică – oprită), adică aeronavele să nu își mai utilizeze sursele auxiliare proprii de producere a energiei electrice necesare, acestea fiind factorul cel mai poluant în cadrul aeroportului

✓ Implementarea unui program de Managementul Integrat al Deșeurilor;

✓ Construirea unui parc fotovoltaic de 7MW;

Achiziția de utilaje/echipamente electrice pentru deservirea la sol a aeronavel;

Calitatea serviciilor și managementul calității

SN AIT-TV tratează cu prioritate și responsabilitate, asigurarea condițiilor de siguranță pentru pasageri, ne propunem ca pentru acest obiectiv să îmbunătățim facilitățile aeroportuare destinate pasagerilor.

➤ Pentru realizarea acestor obiective specifice ne propunem implementarea implementarea unui sistem de management al calității (SMC), format din:

✓ ISO 9001:2015 -"Sisteme de management al calității – Cerințe";

✓ Standard ISO 14001: 2015 "Sistemul de management al mediului";

✓ Standard OHSAS 18001: 2015 "Sistemul de management al Sănătății și Securității Ocupaționale"

Reprezintă un obiectiv al managementului SN AIT TV care se va finaliza în decurs de: 4 ani.Certificarea SN AIT-TV pentru ISO 9001 privind Sistemul de Management Calității, se va implemnetă până la data de 31.12.2026

➤ Implementarea unei componente de digitalizare pentru colectarea evidențelor gradului de satisfacție al pasagerilor. Obiectiv necesar pentru identificarea aspectelor/deficiențelor care trebuie remediate pentru îmbunătățirea facilităților și a serviciilor asigurate de SN AIT-TV. Ne propunem ca acest obiectiv să fie implementat până la data de 31.12.2025.

OBIECTIVUL STRATEGIC 2 - Dezvoltarea pe baza extinderii și modernizării permanente a zonelor operaționale și publice și a diversificării serviciilor aeroportuare și conexe, pe baze legale, planificate și aprobate

Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare trebuie să se alinieze la prognozele de trafic realizate care țin cont de la actualele servicii asigurate pasagerilor și transportului de mărfuri, dar și de oportunitățile de finanțare generate de Programul-cheie 9: Eficiență energetică în transporturi - reducerea emisiilor de CO₂ prin eficiență energetică și noi tehnologii în transporturi . De asemenea, trebuie analizat cu precizie care sunt limitele surselor de finanțare proprii, iar pentru proiectele care nu pot fi cofinanțate, să se identifice alte resurse, în special din domeniul privat.

a. Prin politica de investiții promovată se va acorda o atenție deosebită:

- ✓ Identificării și alocării de resurse financiare în vederea dezvoltării infrastructurii specifice și a serviciilor aeroportuare și conexe acestora, în scopul extinderii și modernizării facilităților aeroportuare, precum și îmbunătățirii și diversificării serviciilor până la un nivel „OPTIM”;
- ✓ Realizării de obiective de investiții noi;
- ✓ Achiziției de dotări tehnice independente.

b. Vor fi considerate prioritare proiectele de investiții care:

- ✓ Asigură cadrul și condițiile de dezvoltare a infrastructurii pentru atingerea într-o etapă ulterioară a pragului de procesare de 3 milioane de pasageri pe an, precum și
- ✓ Modernizează și dezvoltă infrastructura aeroportuară prin realizarea de obiective de investiții noi, extinderea și modernizarea capacităților și facilităților tehnice existente precum și achiziția de dotări tehnice independente.

c. Planul de investiții este instrumentul de management strategic prin care se stabilesc parametrii tehnico-economici de principiu ai proiectelor de investiții ce se vor implementa, de regulă, prin Compartimentul Proiecte Investiții al Aeroportului Timișoara, dacă prin decizii ale Directorului General nu se stabilește un alt responsabil (persoană fizică sau orice altă entitate).

d. La nivelul Compartimentului "Proiecte Investiții", măsurile aplicabile pentru atingerea obiectivelor de dezvoltare și a direcțiilor de acțiune se vor concretiza și coordona prin instrumente exhaustive denumite în continuare **Proiecte de investiții**.

A. Obiective și direcții de acțiune

În conformitate cu politica de dezvoltare a aeroportului care stabilește obiectivele societății pentru perioada 2025 – 2032, Planul de investiții va răspunde următoarelor **Obiective de dezvoltare**:

1. Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare prin extinderea facilităților destinate pasagerilor și achiziția de echipamente noi pentru un trafic de minim 3 milioane de pasageri.
2. Modernizarea și extinderea suprafeței de mișcare a aeronavelor pentru a asigura capacități de operare pentru aeronave de categorie „E”
3. Extinderea capacităților de procesare a mărfurilor pentru transport aerian și intermodal (asigurarea legăturii între transportul aerian, rutier și feroviar)
4. Încadrarea activităților de dezvoltare pentru atingerea dezideratului de acreditare ca „Aeroport verde”

B. Proiecte de investiții

Pentru ducerea la îndeplinire a cerințelor stabilite prin obiectivul general, obiectivele de dezvoltare (*obiective derivate de nivel I*) și direcțiile de acțiune (*obiective derivate de nivel II*) ale AIT-TV prezentul document stabilește parametrii de implementare pentru proiecte de investiții concrete.

În cele ce urmează, proiectele de investiții prezentate sunt grupate pe categorii, respectiv:

- ❖ Proiecte de investiții finalizate aflate în etapa de monitorizare și eficientizare a exploatării care influențează acțiunile programate prin prezentul document;
- ❖ Proiecte de investiții inițiate aflate în perioada de implementare;
- ❖ Proiecte de investiții premergătoare implementării, pentru care la data redactării planului nu s-au identificat surse de finanțare. Acestea vor fi implementate numai cu condiția finalizării premergătoare favorabile a analizelor de sustenabilitate (Analiza cost – beneficiu sau Analiza cost – eficacitate).

B.1. Proiecte de investiții finalizate, aflate în etapa de monitorizare

Proiectele de investiții prezentate în acest subcapitol, sunt finalizate și recepționate, iar obiectele care fac obiectul acestora sunt puse în folosință sau date în exploatare anterior acestui document. Managementul va fi focusat pe menținerea în stare operațională, exploatarea eficientă și monitorizarea activităților derulate în aceste spații și cu aceste mijloace. Din acest motiv, proiectele de investiții nu pot face obiectul monitorizării ca indicatori de investiții, fiecare dintre ele fiind realizat / îndeplinit în proporție de 100%.

B.1.1. Terminal Sosiri Curse Externe Pasageri (TSCEP)

a. **Măsură subsecventă** atingerii **OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1** și a **DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.1.**;

b. **Denumirea proiectului** de investiții „CONSTRUIRE TERMINAL SOSIRI CURSE EXTERNE PASAGERI” (acronim TSCEP);

c. **Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții realizat:**

- Număr porți de sosire pasageri = 4 buc;
- Suprafață construită = 3.361 m²;
- Suprafață desfășurată = 4.383 m²;
- Număr fluxuri de pasageri și bagaje pentru acomodarea a 540 pasageri (câte 180 pasageri/cursă) = 3 buc;
- Număr sisteme independente de benzi bagaje cu conveiere de mari dimensiuni = 3;
- Număr puncte de control a documentelor = 10 buc;
- Număr puncte control vamal = 3 buc;
- Zonă sortare bagaje exterioară clădirii = 200 m²;
- Număr grupuri sanitare = 6 buc.

d. **Indicatorii economici realizați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:**

	TOTAL	FEDR	MTIC	AIT-TV
Mil. lei (inclusiv TVA)	30,35	13,28	2,34	14,73
Mil euro ¹ (inclusiv TVA)	6,23	2,73	0,48	3,02

e. **Responsabilități:** Proiectul de investiții este monitorizat prin grija managementului executiv.

¹ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 01.03.2021, respectiv: 1 EURO = 4,8744 Lei

B.1.2. Achiziția a două autospeciale PSI.

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.3.;

b. Denumirea proiectului de investiții „ACHIZIȚIA A DOUĂ AUTOSPECIALE PSI” (acronim APSI);

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții realizat:

- Achiziția a două autospeciale de mare capacitate

d. Indicatorii economici realizați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FEDR	MTIC	AIT-TV
Mil. lei (inclusiv TVA)	8,93	6,36	2,57	
Mil euro ² (inclusiv TVA)	1,83	1,30	0,53	

e. Responsabilități: Proiectul de investiții este monitorizat prin grija managementului executiv.

B.1.3. Achiziție Sistemul Integrat pentru Controlul de Securitate

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.2.;

b. Denumirea proiectului de investiții „SISTEMUL INTEGRAT PENTRU CONTROLUL DE SECURITATE” (acronim SICS);

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții realizat:

- Echipament de scanare EDS, Standard 3, destinat bagajelor de cală = 2 cpl.
- Echipament de scanare RX multiview destinat bagajelor de cabină și de cală = 2 cpl.
- Echipament de scanare EDS CB, nivel C3 destinat bagajelor de cabină = 7 cpl.
- Echipament de scanare RX multiview destinat bagajelor agabaritice = 2 cpl.
- Echipament de scanare RX, multiview, destinat expedierilor de marfă / poștă = 1 cpl.
- Echipament de detectare a urmelor de exploziv ETD = 4 cpl.
- Echipament de detectare a explozivilor lichizi LEDS tip A+B = 3 cpl.
- Complet poartă detectoare de metale cu două detectoare de metale portabile = 8 cpl.
- Server de management al echipamentelor de securitate = 1 cpl.

d. Indicatorii economici realizați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FEDR	MTIC	AIT-TV
Mil. lei (inclusiv TVA)	39,30	27,97	11,33	
Mil euro ³ (inclusiv TVA)	8,07	5,74	2,33	

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

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

- e. **Responsabilitati:** Proiectul de investitii este monitorizat prin grija managementului executiv.

B.1.4. Achiziție „Echipamente de Siguranță pentru Activități Non Economice” (ESANE)

a. **Măsură subsecventă** atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.3;

b. **Denumirea proiectului** de investiții „ECHIPAMENTE DE SIGURANȚĂ PENTRU ACTIVITĂȚI NON ECONOMICE” (acronim ESANE);

c. **Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții propus:**

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

d. **Indicatorii economici estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:**

	TOTAL	FEDR	MTI	AIT-TV
Mil. lei (inclusiv TVA)	17,65	12,25	5,40	-
Mil. euro ⁴ (inclusiv TVA)	3,57	2,47	1,10	-

- e. **Responsabilități:** Proiectul de investiții este monitorizat prin grija managementului executiv.

- Urmărirea comportamentului în timp a echipamentelor achiziționate se va realiza pe întreaga perioadă de garanție.

⁴ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 27.01.2022, respectiv: 1 EURO = 4,9453 Lei

B.1.5. Utilaje destinate activităților economice de siguranță (UDAES)

a. **Măsură subsecventă** atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.3;

b. **Denumirea proiectului** de investiții „UTILAJE DESTINATE ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE DE SIGURANȚĂ” (acronim UDAES);

c. **Indicatorii tehnici** generali pentru proiectul de investiții propus:

- Autodegivr pentru aeronave, cu fluide de tip I și tip II/IV și acțiune până la minim 13 m
- Autodegivr pentru aeronave, cu fluide de tip I și tip II/IV și acțiune până la minim 18 m
- Utilaj de dezăpezire de mare capacitate cu patru operații (2 bucăți);
- Utilaj de dezăpezire de capacitate mică cu trei operații.

d. **Indicatorii economici** estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FEDR	MTI	AIT-TV
Mil. lei (inclusiv TVA)	20,72	11,11	4,43	5,18
Mil. euro ⁵ (inclusiv TVA)	4,19	2,24	0,90	1,05

e. **Responsabilitati:** Proiectul de investitii este monitorizat prin grija managementului executiv.

B.1.6. Sistem integrat de securitate aeroportuară (SISA)

a. **Măsură subsecventă** atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIILOR DE ACȚIUNE 1.2 și 1.3;

b. **Denumirea proiectului** de investiții „SISTEM INTEGRAT DE SECURITATE AEROPORTUARĂ” (acronim SISA);

c. **Indicatorii tehnici** generali pentru proiectul de investiții propus:

- Drum perimetral de securitate
- Gard perimetral de securitate
- Sistem supraveghere video cu circuit închis pe tot perimetrul zonei de operatiuni aeriene
- Modernizarea/refacerea punctelor de control acces
- Modernizare sistemului CCTV a zonelor publice exterioare și interioare și a zonelor de operatiuni aeriene și a părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat
- Modernizare sistem de control si acces a autovehiculelor dinspre zonele publice
- Realizare stație PSI pentru intervenție rapidă.

d. **Indicatorii economici** estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

⁵ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 27.01.2022, respectiv: 1 EURO = 4.9453 Lei

	TOTAL	FEDR	MTI	AIT-TV
Mil. lei (inclusiv TVA)	123,82	88,50	35,32	-
Mil. euro ⁶ (inclusiv TVA)	25,02	17,89	7,13	-

e. **Responsabilitati:** Proiectul de investitii este monitorizat prin grija managementului executiv.

B.1.7. Terminal Plecări Curse Externe (TPCE)

a. **Măsură subsecventă** atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.1;

b. **Denumirea proiectului** de investiții „TERMINAL PLECĂRI CURSE EXTERNE”

c. **Indicatorii tehnici** generali pentru proiectul de investiții propus:

- suprafață construită desfășurată propusă = 12.000 m2
- sistem control de securitate pasageri și bagaje = un sistem complet
- lifturi persoane și bagaje = 7 buc.
- ghișee check-in = 18 buc.
- cabine poliția de frontiera = 6 posturi
- porți automate de scanare documente = 6 buc.

d. **Indicatorii economici** estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FEDR	MTI	AIT-TV
Mil. lei (inclusiv TVA)	192,12	96,86	38,61	56,65
Mil. Euro ⁷ (inclusiv TVA)	38,71	19,51	7,78	11,41

e. **Responsabilități:** Proiectul de investiții este monitorizat prin grija managementului.

B.2. Proiecte de investiții inițiate aflate în perioada de implementare

Aceste proiecte vor fi considerate o prioritate a managementului în perioada următoare și vor fi evaluate ca „indicatori de investiții” realizați integral doar după punerea în folosință / darea în exploatare a obiectelor de investiții.

B.2.1. Centrul intermodal de transport pasageri (CIP)

a. **Măsură subsecventă** atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.1;

b. **Denumirea proiectelor de investiții** „Centrul Intermodal de transport Pasageri”

⁶ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 11.03.2022, respectiv: 1 EURO = 4.9489 Lei

⁷ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 25.10.2023, respectiv: 1 EURO = 4.9628 Lei

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții propus:

- Amenajare facilități de circulație pentru mijloace rutiere de transport în comun;
- Amenajare facilități de circulație pietonală pentru conexiunea cu transportul feroviar.

d. Indicatorii economici estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

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

e. Responsabilități: Proiectul de investiții este coordonat de managementului executiv.

B.2.2. Parc fotovoltaic 7 MW (PF7MW)

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 4 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 4;

b. Denumirea proiectului de investiții PARC FOTOVOLTAIC 7 MW (PF7MW);

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții propus:

- Putere instalată estimată: **7 MW**

d. Indicatorii economici estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FM	AIT-TV
Mil. lei (inclusiv TVA)	41,07	39,07	2
Mil. euro (inclusiv TVA)	8,25	7,84	0,41

e. Responsabilități: Proiectul de investiții este coordonat de managementului executiv.

f. Alte detalii relevante:

- Având în vedere posibilele modificări ale cadrului legislativ privind finanțarea proiectelor de investiții în energie verde, din punct de vedere managerial se va prioritiza identificarea celei mai bune soluții de finanțare pentru societate.

- În condiții de disponibilitate legislativă și eficiență economică, se va urmări creșterea puterii instalate a parcului fotovoltaic până la capacitatea maximă permisă de suprafața de teren aflată în concesiune (9,97 ha).

B.2.3. Parcare auto destinată pasagerilor (acronim PADP)

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 3 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 3.2;

b. Denumirea proiectului de investiții: PARCARE AUTO DESTINATĂ PASAGERILOR (acronim PADP);

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții propus:

- Asigurarea unor trasee de circulație coerente, intuitive și bine dimensionate și asigurarea necesarului de locuri de parcare pentru buna funcționarea a aeroportului pe pe termen mediu și lung, cu un sistem de acces și de taxare conform normelor actuale

d. Indicatorii economici estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL
Mil. lei (inclusiv TVA)	14,91
Mil. euro ⁸ (inclusiv TVA)	2,99

e. **Responsabilități:** Proiectul de investiții este coordonat de managementului executiv.

f. **Alte detalii relevante:** Sursa de finanțare va fi stabilită în urma consultării cu acționarii SN AIT TV.

B.3. Proiecte de investiții premergătoare implementării, pentru care la data redactării planului nu s-au identificat surse de finanțare

Luând în considerare gradul mare de incertitudine privind identificarea surselor de finanțare (care generează riscuri manageriale necontrolabile, independente de voința societății), proiectele de investiții, prezentate mai jos, care vor fi promovate la nivel managerial și cărora li se vor alocă resursele necesare, nu se pot constitui în indicatori de performanță. Acestea vor fi acțiuni în direcția dezvoltării societății pe care managementul le consideră necesare și (cel puțin în ce privește amenajarea suprafețelor de mișcare) obligatorii. Resursele necesare pentru promovarea acestor proiecte vor fi alocate cu maximă prudență.

B.3.1. Modernizarea și extinderea suprafeței de mișcare pentru aeronave

a. **Măsură subsecventă** atingerii **OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 2** și a **DIRECȚIILOR DE ACȚIUNE 2.1 și 2.2;**

b. **Denumirea proiectului** de investiții „MODERNIZAREA ȘI EXTINDEREA SUPRAFEȚEI DE MIȘCARE PENTRU AERONAVE” (acronim MESMA);

- Pentru această investiție se vor depune în continuare diligențe pentru obținerea finanțării.
- Din aceste considerente, proiectul a fost scindat în două loturi (etape), respectiv:
 - ✓ Modernizarea și extinderea suprafeței de mișcare a aeronavelor – ETAPA 1 (acronim MESMA 1), care cuprinde activitățile de dezvoltare planificate pentru suprafața de parcare a aeronavelor,
 - ✓ Modernizarea și extinderea suprafeței de mișcare a aeronavelor – ETAPA 2 (acronim MESMA 2), care cuprinde toate celelalte activități de investiții aferente pistei și a căilor de rulare.

c. **Indicatorii tehnici** generali pentru proiectul de investiții propus:

- Indicatorii tehnici ce vor fi promovați pentru acest proiect de investiții vor fi subordonați asigurării priorităților manageriale de a:

⁸ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 24.07.2024, respectiv: 1 EURO = 4.9704 Lei

- ✓ Asigura cadrul și condițiile necesare de dezvoltare a infrastructurii pentru atingerea într-o etapă ulterioară a pragului de procesare de 3 milioane de pasageri pe an;
- ✓ Moderniza și dezvoltă infrastructura aeroportuară astfel încât să asigure operarea fără restricții a curselor aeriene de pasageri și mărfuri cu aeronave de categorie „E”.

d. Indicatorii economici estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

		TOTAL	MTI	AIT-TV
MESMA	Mil. lei (inclusiv TVA)	701,28	250	
	Mil. euro (inclusiv TVA)	141,81	50	

e. Responsabilități: Proiectul de investiții este coordonat de managementului executiv.

B.3.2. Centrul Logistic Intermodal Cargo Timișoara (acronim CLIC)

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 3 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 3.2;

b. Denumirea proiectului de investiții „Centrului Logistic Intermodal Cargo Timișoara” (acronim CLIC)

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții propus:

- Asigurarea de construcții industriale, spații de depozitare, facilități rutiere etc..

d. Indicatorii economici estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

Până în prezent nu s-a identificat nici o sursă de finanțare.

e. Principalele activități propuse și termenele pentru implementare estimate:

- Activitatea de identificare a fondurilor necesare acestei investiții va fi una dintre prioritățile managementului pentru perioada următoare.

f. Responsabilități: Proiectul de investiții este coordonat de managementului executiv.

g. Alte detalii relevante:

- Identificare surselor de finanțare pentru creșterea veniturilor aeroportuare.
- Este în procedura de avizare Planul Urbanistic Zonal pentru prima parcelă din cadrul proiectului (în suprafață de 34,80 ha).

• Cooperarea cu autoritățile locale și cu sprijinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii se vor menține contactele cu Ministerul Teritoriului, Infrastructurii, Transporturilor și Turismului din Japonia, precum și cu Ministerul Transporturilor din Emiratele Arabe Unite care ar putea fi interesate de dezvoltarea unui parteneriat pentru edificarea și exploatarea facilităților intermodale propuse prin acest proiect (aerian / feroviar / rutier).

• Se va urmări cu prioritate asigurarea finanțării preponderent din fonduri private, atrase prin procedura „concesiune de lucrări”.

• Prioritățile de management se vor cala pe identificarea surselor de finanțare cele mai viabile, care să potențeze veniturile și activitățile de business aeroportuar conexe.

În concluzie, strategia de dezvoltare propusă pe termen scurt și mediu (*până în anul 2028*) are la bază o analiză a necesarului de capacitate atât pentru zona de landside cât și pentru zona de airside. Investițiile în infrastructura aeroportuară vor reprezenta o prioritate în vederea asigurării necesităților operaționale ale diverselor categorii de trafic.

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

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

OBIECTIVUL STRATEGIC 3 – Dezvoltarea business-ului aeroportuar și promovarea imaginii organizației, prin asigurarea realizării activităților economico-financiare, comerciale și de marketing specifice, în condiții de regularitate, eficacitate, economicitate și eficiență.

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

- ✓ Sporirea veniturilor aeroportului obținute din activități aeronautice și non-aeronautice, respectiv creșterea traficului anual de pasageri și aeronave, tone-marfă tranzitate, creșterea volumului de vânzări cu impact asupra îmbunătățirii profitabilității și a utilizării capacității aeroportuare;
- ✓ Reducerea cheltuielilor cu energia electrică și gazele naturale;
- ✓ Reducerea cheltuielilor cu serviciile prestate de terți prin achiziționarea de echipamente de deservire aeroportuară;
- ✓ Evaluarea serviciilor în funcție de raportul venituri-cheltuieli și analizarea opțiunilor de optimizare prin externalizare sau internalizare unor servicii;
- ✓ Implementarea contabilității de gestiune la nivelul societății, cu ajutorul cărei se va putea cunoaște în detaliu nivelul resurselor alocate în interiorul aeroportului pe servicii și pe centre de responsabilitate;
- ✓ Efectuarea de demersuri pentru creșterea numărului de companii care operează pe Aeroportul Timișoara și creșterea frecvenței de operare pentru scopuri turistice odată cu punerea în aplicare a strategiei de dezvoltare turistică a zonei de Vest a României;
- ✓ Menținerea unui permanent dialog cu mediul economic pentru a înțelege mai bine nevoile comune și pentru a identifica soluții prin care să fie generate proiecte în parteneriat, inclusiv pentru atragerea de noi destinații și/sau de creștere a frecvenței de zbor pe cele existente;

✓ Colaborarea cu entități care să fie parteneri serioși pentru a reuși o promovare comună a orașului, a zonei și a evenimentelor importante care pot atrage turiști și pot genera trafic aerian - Aeroportul Timișoara este membru în Asociația de Promovare și Dezvoltare a Turismului Timiș și în Asociația de Promovare a Timișoarei, de asemenea, AIT-TV are parteneriate de colaborare cu Asociația Timișoara 2021 – Capitală Europeană a Culturii și cu Muzeul Național al Banatului, Universitatea de Vest și Universitatea de Științe Agricole a Banatului, ca demers suplimentar pentru scopul menționat.

✓ Aplicarea unui plan de lucru cu factori din domeniu – Camera de Comerț, Industrie și Agricultură Timiș, asociația Horetim, asociația Breasla Ghizilor, agenții de turism, companii de transport, pentru a crea o platformă comună de discuții și pentru realizarea unui demers comun în vederea promovării turismului din regiune și de atragere a turiștilor, acțiuni care să genereze o necesitate mai mare de mișcare și o creștere a traficului de pasageri, implicit de creștere a numărului de curse și a operatorilor aerieni.

✓ Aplicarea unui plan de comunicare, coerent și constant, prin care să crească vizibilitatea instituției și să fie promovate proiectele pe care aceasta le realizează în beneficiul creșterii securității, siguranței și confortului pasagerilor.

✓ Realizarea unor evenimente care să genereze o imagine de instituție deschisă și să arate apartenența la comunitatea locală/regională, pentru a întări conceptul de "poarta de intrare a vestului".

✓ Participarea la evenimentele relevante pentru oraș, fie ca invitat, fie ca partener, fie în calitate de co-organizator – atât pentru vizibilitate cât și pentru a introduce în cultura publică imaginea de instituție de importanță strategică precum și cultivarea unei atitudini prin care Aeroportul Timișoara să fie identificat ca o instituție esențială pentru dezvoltarea regiunii.

A. Sporirea veniturilor aeroportului

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

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

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

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

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

Măsurî privind creșterea veniturilor aeronautice

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

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

pentru a încerca identificarea de noi destinații și pentru găsirea unor noi soluții la problemele cu care se confruntă aceștia.

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

- ✓ Atragerea de noi companii aeriene în vederea operării de pe AIT-TV.
- ✓ Încurajarea companiilor aeriene existente, prin stimulente care să încurajeze creșterea frecvențelor zborurilor spre destinațiile deja existente.
- ✓ Încurajarea operatorilor existenți pentru a adăuga noi destinații.

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

Tabelul nr.11 Tarife servicii aeroportuare aeroporturi regionale mari

Serviciu	U.M.	Timișoara	Cluj	Iași
Aterizare	€/tonă	5,5	6	4
Iluminat	€/tonă	2,1	2,55	2
Staționare	€/tonă/h	0,15	0,2	0,2
Îmbarcare pasageri	€/Dpax	12	6	8
Securitate pasageri	€/Dpax	3	6	2
Dezvoltare infrastructură	€/Dpax	-	5	4
PMR	€/Dpax	0,2	0,2	-

*Dpax= pasager îmbarcat

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

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

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

➤ **Măsuri privind creșterea veniturilor non-aeronautice**

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

✓ Închirierea spațiilor comerciale disponibile din terminalele de pasageri la diverse magazine, cafenele/bistro/restaurante, case de schimb valutar, închirieri auto;

✓ Valorificarea spațiilor publicitare disponibile pe aeroport pe diverse suporturi oferite: panouri TV, panouri de afișaj interioare și exterioare, toalete și săli de așteptare, podele, benzi de bagaje cât și pe site-ul aeroportului;

✓ Optimizarea prețurilor serviciului parcare auto care să țină cont de nivelul prețurilor practicate de concurenți apăruiți pe această piață, introducerea unor abonamente noi (ex. Abonamente speciale pentru clienții zborurilor charter de vacanță).

➤ **Proгноza numărului de pasageri 2025-2028**

La finalul lunii ianuarie 2020, la nivel mondial, ca urmare a răspândirii virusului SARS CoV- 2 în tot mai multe state ale lumii a fost declarată starea de urgență iar impactul epidemiei asupra transporturilor aeriene a devenit tot mai evident în întreaga lume, de la începutul pandemiei doar în Europa aeroporturile au fost pierdut aproximativ 3,68 miliarde de pasageri.

Traficul de pasageri la nivel global a început să se redreseze pe fondul retragerii treptate a restricțiilor de mobilitate fizică, rămânând însă la niveluri inferioare celor anterior răspândirii infecției cu coronavirus.

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

Airport Council International (ACI) în ultima previziune emisă în data luna aprilie 2024 a estimat pentru Europa o creștere a numărului de pasageri de 3,2% în anul 2024 și o creștere de 12,4% în anul 2025 raportat la anul prepandemic 2019 (a se vedea captura de mai jos).

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



Figura nr.11. Captură prognoză revenire trafic raportat la nivelul anului 2019
Sursa: ACI EUROPE Airport Traffic Forecast Aprilie 2024

Sursa : <https://www.aci-europe.org/economic-forecasts.html>

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

Pe termen scurt cererea de transport aerian pe Aeroportul Internațional Timișoara va fi dependentă de următorii factori:

- ✓ inflația generalizată care erodează putere de cumpărare;
- ✓ evoluția prețului kerosenului;
- ✓ conflictul armat dintre Ucraina și Rusia și tensiunile geopolitice crescute în lume;
- ✓ evoluția noilor tulpini de COVID-19 și a măsurilor asociate;

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

✓ șocurile recente combinate (pandemie, creșterea prețuri energie/materii prime/alimente, perturbarea lanțurilor globale de aprovizionare, tensiuni geopolitice ridicate) afectează puternic creșterea economică, acesta fiind un determinat esențial al cererii de transport aerian;

✓ capacitatea companiilor aeriene de a repune capacitate în piață având în vedere reducerile semnificative ale flotelor și a personalului navigant realizate pentru reducerea costurilor și supraviețuirea companiei în ultimele 36 de luni.

Pe baza acestor prognoze emise de către ACI Europe și a tendințelor de recuperare ale traficului specifice Aeroportului Timișoara, regăsiți în tabelul de mai jos prognozele traficului de pasageri pentru perioada 2025-2028.

Tabelul nr. 12 Prognoza traficului de pasageri pentru perioada 2025-2028

ANUL	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Pasageri aeroporturi ROMÂNIA	23.234.580	7.200.753	11.206.481	21.015.948	24.593.281	26.033.372				
Pasageri TSR realizat si estimat	1.595.012	470.631	629.353	1.193.923	1.355.859	1.323.690	1.380.000	1.500.000	1.550.000	1.600.000
Estimare TSR aplicand prognoze ACI emise apr.2024**						1.646.052	1.792.793	1.899.659	n/a	n/a
Estimare TSR aplicand prognoze ACI apr.2024 luand in calcul GAP							1.470.431	1.577.297	n/a	n/a
GAP evoluție TSR-Europa prog. apr.2024		0%	-3%	-4%	-10%	-20%				
GAP evoluție TSR-România		-1%	-9%	-16%	-21%	-29%				
Evoluție trafic pasageri RO (%)	6%	-69%	-52%	-10%	6%	12%				
Evoluție Europa cf. estime ACI apr.2024 (%)**		-70%	-58%	-21%	-5,3%	3,2%	12,4%	19,1%	n/a	n/a
Evoluție TSR cf. prognoze ACI apr.24 si GAP(%)	5%	-70%	-61%	-25%	-15%	-17%	-7,8%	-1,1%	n/a	n/a

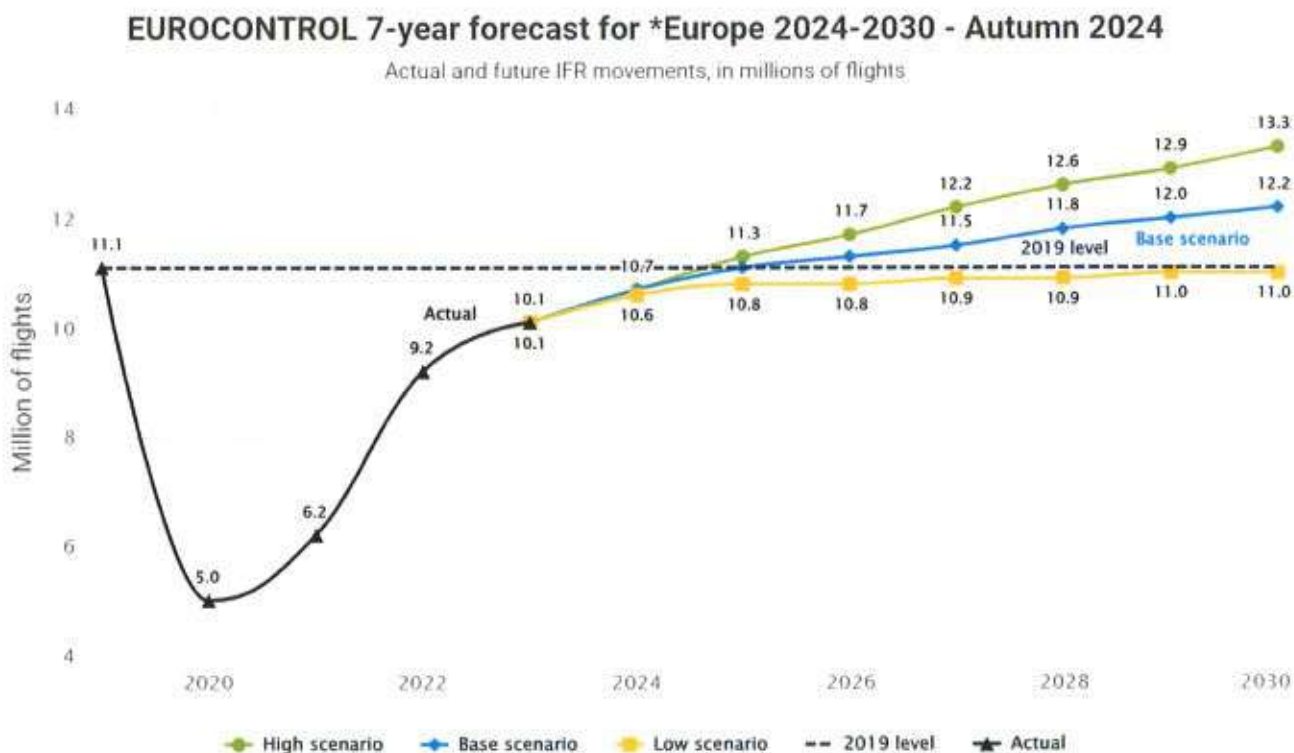
➤ **Prognoza numărului mișcărilor de aeronave 2025-2028**

Pentru anul 2025 organisme internationale reprezentative din domeniul aviației (IATA, ACI Europe, EUROCONTROL) estimează că traficului de pasageri și numărului de zboruri vor atinge noi recorduri.

Conform Asociația Transportatorilor Aeriene (IATA), companiile aeriene din întreaga lume ar urma să transporte în anul 2025 5,2 miliarde de pasageri, un nou record istoric, depășind cei 4,89 miliarde de pasageri transportați în anul 2024.

EUROCONTROL estimea în luna octombrie 2024 faptul că în anul 2025 numărul zborurilor va continua să crească, iar până la sfârșitul anului 2025, traficul aerian în scenariu de bază va atinge nivelul record înregistrat în anul 2019.

Cele mai recente prognozele EUROCONTROL publicate în octombrie 2024 pentru orizontul 2024-2030 sunt surprinse în figura de mai jos:



*Europe = ECAC 44 Member States

Figura nr. 1 Estimare mișcări aeronave EUROCONTROL toamnă 2024

Sursa: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-2024-2030-autumn-update>

Tabelul nr.11 EUROCONTROL-Prognoze mișcări aeronave pentru România 2024-2030

IFR Movements (Growth)		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Romania	High	-	-	-	-	-	6,9%	6,1%	4,7%	4,4%	4,6%	3,7%	3,8%
	Base	1,2%	-57%	42%	45%	17%	6,4%	4,6%	2,8%	2,8%	3,0%	2,3%	2,4%
	Low	-	-	-	-	-	5,9%	2,8%	0,8%	1,2%	1,2%	0,7%	0,8%

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

În prognoza pentru mișcările de aeronave s-a ținut cont de previziunile realizate de către Eurocontrol pentru România, de specificul aeroportului.

Tinând cont de variabilele de mai sus estimarea numărului de mișcări de aeronave este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabelul nr.13 Prognoze mișcări aeronave AIT-TV aplicând estimatele EUROCONTROL

ANUL	Scenariu	U.M.	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Nr. mișcări aeronave RO		Mvt	266.242	130.866	167.367	220.861	233.027	239.424				
Nr Mișcări AIT		Mvt	17.476	10.180	11.788	15.206	16.418	15.568	15.900	16.740	17.209	17.725
Evoluție miscari RO (%)		%		-50,8%	27,9%	32,0%	5,5%	2,7%				
Evoluție miscari AIT (%)		%		-41,7%	15,8%	29,0%	8,0%	-5,2%	2,1%	5,3%	2,8%	3,0%
	Scenariu optimist	%							6,1%	4,7%	4,4%	4,6%
	Scenariu realist	%							4,6%	2,8%	2,8%	3,0%
	Scenariu pesimist	%							2,8%	0,8%	1,2%	1,2%
EUROCONTROL previziuni pentru ROMANIA toamna 2024	Scenariu optimist AIT	Mvt							16.518	17.294	18.055	18.885
	Scenariu realist AIT	Mvt							16.284	16.740	17.209	17.725
	Scenariu pesimist AIT	Mvt							16.004	16.132	16.326	16.521

➤ **Prognoza traficului de marfă 2025-2028**

Traficul de marfă urmează o dinamică pozitivă, astfel că pentru perioada 2025-2028 estimările trebuie corelate cu rezultatele, dinamica și tendințele din piața aeriană de mărfuri din anii următori, o creștere de 3% este așteptată pe fondul dezvoltării pieței de profil în zona de Vest a României. Prognoza pentru mișcările de marfă este prezentată în Tabelul nr.xx.

În anul 2024 traficul de marfă pe Aeroportul Timișoara a înregistrat o creștere de 7% comparativ cu anul precedent. Pentru anul perioada 2025-2028 este prevăzută o creștere de 3% ca urmare a dezvoltării comerțului online și a noilor facilități de producție din Regiunea de Vest.

Tabelul nr.14 Prognoza traficului de marfă pentru perioada 2025-2028

Specificație	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Tone marfă	5.167	5.148	6.054	7.817	6.640	7.094	7.300	7.500	7.700	7.900
Evoluție [%]		0%	18%	29%	-15%	7%	3%	3%	3%	3%

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

Principalele măruri propuse pentru optimizarea costurilor aeroportului avute în vedere:

✓ Evaluarea serviciilor în funcție de raportul venituri-cheltuieli și analizarea opțiunilor de optimizare prin externalizare sau internalizare;

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

✓ Monitorizarea permanentă a indicatorilor financiari astfel încât atingerea performanțelor dorite, să se realizeze prin eliminarea costurilor neperformante pentru societate, dar cu condiția menținerii unui grad mare de satisfacție a partenerilor (companii aeriene, pasageri s.a.) și de respectarea cerințelor de siguranță și securitate aeroportuară;

✓ Analiza periodică a încadrării costurilor în limite rezonabile, care încorporate în structura tarifelor, să producă plus valoare;

✓ Analiza și evaluarea permanentă a ponderii cheltuielilor cu personalul în costuri, compararea cu perioadele precedente și cu realizările altor competitori pe piață;

✓ Reproiectarea proceselor de muncă, perfecționarea organizării muncii, optimizarea activităților, inclusiv prin valorificarea maximă a sistemului informațional de care dispune aeroportul.

✓ Optimizarea numărului de personal prin limitarea angajării de personal, fără ca această măsură să pună în pericol activitatea operațională a societății;

✓ Pregătirea și perfecționarea personalului care va conduce la creșterea adaptabilității angajaților la locul de muncă și la provocările acestuia;

✓ Asigurării necesarului de trezorerie pentru a evita apariția datoriilor restante, în condițiile minimizării costurilor de finanțare și al limitării/eliminării riscurilor de neplată, respectiv de evitare a costurilor suplimentare generate de penalități de întârziere.

✓ La nivelul Aeroportului Internațional Timișoara – Traian Vuia S.A. se va acorda o atenție deosebită recuperării creanțelor restante.

✓ Obținerea unei rate a rentabilității financiare (a capitalului propriu) de cel puțin 6% anual;

B. Planul de comunicare 2025-2028

Comunicarea deschisă între părțile interesate este esențială pentru implementarea cu succes a unei comunicări obiective și de calitate.

Ca obiective în planul de comunicare vor fi:

✓ Obiective interne - circulația informației în rândurile angajaților și crearea unei comunități în interiorul organizației – angajații trebuie să cunoscă foarte clar obiectivele AIT, să înțeleagă funcționarea și cum să comunice unii cu alții dar și cu mediul exterior

✓ Obiective externe – comunicare transparentă și constantă cu publicul, colaboratorii, partenerii, pasagerii

Campaniile AIT vor fi realizate pe categorii, în funcție de conținut și de tipul de mesaj

- ✓ campanii de conștientizare;
- ✓ campanii de informare;
- ✓ campanie de educare publică;
- ✓ campanii de modificare a comportamentului.

Principiile aplicate în comunicarea Aeroportului Timișoara:

- ✓ Identificarea nevoilor, obiectivelor și posibilităților publicului pe categorii – pasagerii care tranzitează AIT, publicul larg, colaboratorii, partenerii, autoritățile;
- ✓ Planificarea și executarea campaniilor de comunicare într-un mod sistematic, pe fiecare categorie în parte, cu plan separat, realizare și apoi monitorizare;
- ✓ Evaluarea continuă, pe baza monitorizării, pentru a se vedea ce funcționează și unde sunt necesare eforturi suplimentare;
- ✓ O comunicare constantă și deschisă cu mass media;
- ✓ Segmentare a mass-media pentru fiecare public prioritar.

Comunicarea aeroportului către public

Administrația aeroportului are anumite responsabilități de comunicare față de autorități, public și angajați cu îndeplinirea unor criterii de eficiență, transparență și profesionalism.

Comunicare obligatorie

- ✓ angajați
- ✓ autoritățile statului
- ✓ instituțiile publice ale administrației
- ✓ public (cetățeni, inclusive pasageri)
- ✓ presă

Comunicare directă

- ✓ instituțională - participări la evenimente, întâlniri, conferințe
- ✓ pentru publicul larg – audiențe

Comunicare indirectă

- ✓ instituțională – răspuns la solicitări, adrese, petiții
- ✓ pentru publicul larg – răspuns la petiții

OBIECTIVUL STRATEGIC 4 – Asigurarea pentru salariați a resurselor necesare desfășurării tuturor activităților, a unui mediu de lucru motivant, etic și de dezvoltare permanentă a competențelor, orientat spre performanță, respectând normele de securitate și sănătate în muncă.

Una dintre condițiile esențiale pentru funcționarea unei organizații în condiții de eficiență și prosperitate economică o reprezintă existența, menținerea și promovarea în cadrul ei a unui mediu profesional caracterizat prin standarde și practici comportamentale de cel mai înalt nivel.

Etica profesională ar putea fi înțeleasă în două sensuri: ca reflecție etică aplicată unui domeniu particular de activitate (profesiune) sau ca reguli stabilite de un grup profesional pentru garantarea practicilor fiecărui membru al său, reunite într-un cod, inclusiv codul deontologic al profesiunii. Lărgirea sensului noțiunii de cod a dus la includerea în el și a unor norme stabilite de organizații exterioare profesiunilor, cum sunt de exemplu guvernele.

Se definesc astfel cele 6 valori esențiale ale organizației SN AIT-TV SA:

- ✓ Respectarea legii;
- ✓ Integritatea morală;
- ✓ Profesionalism, colaborare și respect reciproc;
- ✓ Responsabilitate;
- ✓ Demnitate și egalitate de șanse;
- ✓ Cinstea și spiritul civic.

Aceste valori și exprimarea lor, ilustrează și subliniază convingerea noastră, în privința stabilirii celor mai înalte standarde comportamentale profesionale și personale.

Politica de responsabilitate socială

Politica de responsabilitate socială a societății se bazează pe principiul coerenței între programele sociale, atitudinea de afaceri, față de acționari și angajați precum și față de mediul înconjurător, în contextul asigurării dezvoltării sustenabile atât a companiei, cât și a comunității în care acesta își desfășoară activitatea.

Societatea se angajează să se asigure că orice activitate pe care o desfășoară este condusă într-un mod etic, în baza celor mai bune practici în materie de guvernare corporativă.

Argumentele asumate de SN AIT-TV TV SA în acest sens vizează:

- ✓ Asigurarea participării tuturor salariaților la programe de formare și dezvoltare profesională.
- ✓ Încurajarea activităților inovative și de creștere a competitivității prin lucru în echipe interdepartamentale.
- ✓ Promovarea managementului prin proiecte și a managementului bazat pe performanță.
- ✓ Respectarea demnității umane a fiecărui salariat, precum și tuturor drepturilor ce decurg din această calitate
- ✓ Evitarea utilizării muncii fortate, precum și protejarea maternității la locul de muncă.
- ✓ Crearea unui climat de muncă pozitiv, dinamic, deschis, bazat pe colaborare și dialog, în care salariații să își poată valorifica experiența și potențialul, să se dezvolte și să evalueze profesional.
- ✓ Asigurarea aplicării cu rigurozitate a prevederilor legislative, astfel încât relațiile de muncă să se deruleze corect și echitabil, să funcționeze după principiul egalității de tratament și de șanse, fără vreo discriminare de orice fel.
- ✓ Implemmentarea unei politici consistente privind sănătatea și securitatea la locul de muncă, astfel încât să se creeze un mediu de lucru sigur, sănătos și curat, fără pericole de accidentare sau îmbolnăvire profesională.

Politica privind securitatea și sănătatea în muncă

Având în vedere cerințele legale privind securitatea și sănătatea în muncă, respectiv, legea 319/2006, legea securității și sănătății în muncă și HG 1425/2006, normele metodologice de aplicare ale acesteia, la nivelul SN AIT-TV TV SA sunt luate toate măsurile privind asigurarea condițiilor de muncă corespunzătoare pentru toți lucrătorii. Aceste măsuri au ca scop evitarea accidentelor de muncă și a îmbolnăvirilor profesionale.

Astfel, toate persoanele care urmează a fi angajate efectuează controlul medical prealabil care atestă, prin avizul de aptitudine emis de către medicul de medicina muncii, starea de sănătate corespunzătoare necesară funcției pe care urmează să fie încadrat, în conformitate cu prevederile Codului muncii art. 260, alin. (1), lit. m) și a art. 8, alin. (1) a HG nr. 355/2007. Ulterior, se certifică starea de sănătate corespunzătoare a angajaților prin efectuarea anuală a controlului medical periodic, la reluarea activității sau la schimbarea funcției.

În vederea cunoașterii legislației în vigoare, a condițiilor și riscurilor de accidentare și îmbolnăvire profesională specifice unității și locurilor de muncă, lucrătorii sunt instruiți dpdv SSM la angajare, la locul de muncă, periodic și la reluarea activității sau schimbarea funcției.

Pentru evitarea accidentărilor și a îmbolnăvirilor profesionale, urmare a evluărilor de risc efectuate și a măsurilor rezultate, se asigură echipament individual de protecție adecvat, fără a fi percepute costuri lucrătorilor. EIP de vară este acordat anual, iar cel de iarnă o dată la doi ani.

Formarea și perfecționarea profesională a salariaților are drept scop identificarea și facilitarea dezvoltării competențelor cheie care permit angajaților să execute sarcini aferente posturilor de muncă ocupate, prezente sau viitoare.

În conformitate cu prevederile OUG 99/2000, în situațiile cu temperaturi extreme, pozitive sau negative, sunt luate măsurile suplimentare legale, prevăzute și în C.C.M. ținând cont și de specificul unității, pentru asigurarea condițiilor corespunzătoare de muncă.

În condițiile HG 1028/2006, urmare a recomandărilor medicale de specialitate, lucrătorilor le sunt asigurați ochelari vedere în vederea diminuării efectelor lucrului la calculator.

Din punct de vedere al siguranței aeronautice, SN AIT-TV – TV SA instituie programul de pregătire a personalului implicat în operarea, mentenanța și managementul aerodromului cât și dezvoltarea corpului intern de formatori pentru instruirea la locul de muncă.

Conform Codului Muncii obiectivele formării profesionale a salariaților sunt:

- ✓ adaptarea salariatului la cerințele postului sau ale locului de muncă;
- ✓ obținerea unei calificări profesionale;
- ✓ actualizarea cunoștințelor și deprinderilor specifice postului și locului de muncă și perfecționarea pregătirii profesionale pentru ocupația de bază;
- ✓ dobândirea unor cunoștințe avansate, a unor metode și procedee moderne, necesare realizării activităților profesionale;
- ✓ prevenirea riscului șomajului;
- ✓ promovarea în muncă și dezvoltarea carierei profesionale.

Dezvoltarea competențelor personalului

SN AIT-TV consideră că factorul uman este un risc ce poate genera o serie de evenimente și accidente nedorite, astfel că principalele obiective pentru reducerea acestui risc sunt implementarea unui sistem digitalizat pentru instruirea și evaluarea personalului.

Acesta trebuie să fie capabil să asigure facilitățile de învățare și informare pentru personal la nivelul reglementărilor aplicabile din domeniul aeronautic și nu numai. Implementarea acestei componente digitalizate va furniza managementului detalii despre timpul de studiu al angajaților, evoluția acestora în timpul sesiunilor de învățare și evaluare, cât și tendințele personalului pentru avansarea în carieră. Ne propunem ca acest obiectiv să fie implementat până la data de 31.12.2025.

Dezvoltarea competențelor personalului vizează următoarele domenii:

- Radio Telefonie
- Conducere vehicule pe suprafața de mișcare
- Geografia aerodromului
- Autorizarea vehiculelor
- Identificarea și raportarea pericolelor
- Politicile de siguranță / securitate
- Managementul și diminuarea riscurilor
- Analiza siguranței și evaluări de risc
- Informare aeronautică
- Meteorologie
- Legislație
- Global Reporting Format
- Inspectare și monitorizare
- Calitatea datelor aeronautice
- Operațiuni în condiții de vreme nefavorabile
- Operațiuni în condiții de vizibilitate scăzută
- Operațiuni de deszăpezire
- Safeguarding
- Managementul Platformei
- Marshalling
- Pushback
- Handling
- Bunuri periculoase
- Degivrare/antigivrare aeronave
- Protecție și stingere incendii
- Acces
- Pază
- Cargo
- Provizii de aeroport
- Mentenanță sisteme, echipamente și infrastructură
- Siguranța lucrărilor
- Audit intern
- Economic
- Contracte / achiziții

- Human factors
- Management

Totodată, pentru corelarea pregătirii cu sarcinile atribuite de management în vederea îndeplinirii obiectivelor SN AIT-TV, propunem implementarea soft-ului privind management planing.

Prin implementare se vor crea premisele pentru:

- ✓ gestionarea eficientă a sarcilor;
- ✓ monitorizarea activităților;
- ✓ implementarea proiectelor și gestionarea echipelor de proiecte;
- ✓ reducerea timpilor de intervenție cât și cei de imobilizare;
- ✓ pastrarea evidențelor/evoluțiilor personalului necesare pentru evaluarea performanțelor;
- ✓ gestionarea gradului de ocupare a muncii;
- ✓ inteligență artificială.

OBIECTIVUL STRATEGIC 5 – Asigurarea continuității activității organizației prin protejarea acesteia, coordonarea și comunicarea cu instituțiile statului și cu alte organizații în domeniul aviației, stabilind de comun acord normele specifice legale locale, obligatorii pentru toate entitățile care își desfășoară activitățile în perimetrul aerodromului civil.

Implementarea procedurilor și a protocoalelor de colaborare cu toți utilizatorii

În vederea asigurării continuității organizației SN AIT-TV va implementa prin responsabili de procese, toate modificările legislative naționale și internaționale din domeniul civil cât și pentru domeniul aeronautic. Respectarea acestor norme aplicabile SN AIT-TV sunt verificate și monitorizate de către compartimentele de Monitorizarea Conformării și de Calitate / SCIM.

Ca obiectiv principal ne dorim ca până la data de 31.12.2026 să dezvoltăm acest Compartiment prin suplimentarea cu personal competent pe fiecare domeniu de activitate.

Pentru asigurarea unui management eficient obiectivele avute în vedere pentru asigurarea continuității activității prin protejarea acesteia și în strânsă legătură cu instituțiile statului și alte organizații în domeniul aviației sunt monitorizate permanent de către conducerea executivă a societății.

Promovând principiile unei societăți responsabile față de actul managerial, din punct de vedere juridic, personalul de specialitate angajat din cadrul societății continuă strategia de implicare și

profesionalism în litigiile juridice aflate pe rolul instanțelor judecătorești prin întreprinderea tuturor diligențelor în evitarea sau diminuare prejudiciului societății.

De asemenea, societatea urmărește recuperarea creanțelor scadente și neîncasate, în termenele stabilite de comun acord în baza contractelor, comenzilor și/sau facturilor emise, care determină creanțe certe, lichide și exigibile, în scopul evitării blocajelor financiare și asigurarea menținerii cash-flow-ului necesar activității societății.

Un aspect important din punct de vedere juridic îl reprezintă implicarea activă în ceea ce privește consultanță juridică acordată compartimentelor din cadrul societății, participarea consilierilor juridici în cadrul ședințelor organelor de conducere, redactarea punctului de vedere juridic în aspecte controversate și/sau neclare din legislație, în scopul îmbunătățirii potențialului legal în activitatea curentă și implicit a performanțelor ajustate la risc pentru conducerea societății.

În cadrul componentei legate de înființarea comitetelor, obiectivul Societății constă în identificarea riscurilor potențiale și identificarea pro-activă a posibilelor situații cu risc semnificativ de prejudiciere a activității de bază, în special în ceea ce privește factorii de mediu, sociali precum și cei privind guvernanța corporativă.

Ca parte integrantă a procesului de management, S.N. Aeroportul Internațional Timișoara -Traian Vuia S.A., prin comitetele funcționale, analizează cu atenție siguranța calității operațiunilor desfășurate și pe parcursul desfășurării lor, ca element al procesului de monitorizare a activităților societății.

Pentru asigurarea unui management eficient obiectivele avute în vedere pentru asigurarea continuității activității prin protejarea acestei și în strânsă legatură cu instituțiile statului și alte organizații în domeniul aviației sunt monitorizate permanent de către conducerea executivă a societății prin următoarele Comitete de management:

- ✓ Comitetul Utilizatorilor
- ✓ Comitetul de Securitate
- ✓ Comitetul de Siguranță
- ✓ Comitetul Local pentru Siguranța Pistei
- ✓ Comitetul de Analiza a Vieții Sălbaticie
- ✓ Comitetul Local pentru Facilități aeronautice
- ✓ Comitetul pentru Securitate și Sănătate în Muncă
- ✓ Comitetul de Urgență
- ✓ Comitetul de Management al Situațiilor de Criză

Comunicarea cu organele de conducere ale societății

Autoritatea publică creează și implementează un cadru complex și complet de gestionare a comunicării bidirecționale cu organele de administrare și conducere ale societății. Cele mai importante caracteristici ale acestui cadru sunt: obiectivitatea, transparența, caracterul formal și caracterul sistematic.

S.N. Aeroportul Internațional Timișoara –Traian Vuia S.A. este persoană juridică română organizată sub formă de societate pe acțiuni, cu acționar majoritar statul român prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și aplică legislația privind societățile, respectiv Legea 31/1990.

În considerarea celor precizate, potrivit art. 137 din Legea 31/1990 societatea este administrată de unul sau mai mulți administratori, respectiv prezenta societate fiind administrată de un Consiliu de Administrație format din 3 - 7 membri, persoane fizice sau juridice iar conducerea societății se delegă unui director general.

Sediul materiei delegării atribuțiilor consiliului de administrație directorilor îl reprezintă art. 143 din Legea nr. 31/1990. Existența directorilor se justifică prin posibilitatea acordată de lege consiliului de administrație de a delega o parte din atribuțiile executive către directori, exercitând totodată controlul asupra modului în care directorii își îndeplinesc sarcinile transmise.

În activitatea pe care o desfășoară, societatea respectă următoarele principii generale:

- ✓ Are stabilită, aplică și menține o structură organizatorie în care sunt specificate clar nivelurile ierarhice, funcțiile și responsabilitățile sunt repartizate în mod clar și formalizat, astfel încât să respecte principiul separării și independenței funcțiilor importante, iar toate operațiunile se desfășoară pe baza unor proceduri de lucru și decizionale aprobate de către conducerea societății și/sau forurile superioare;
- ✓ Asigură faptul că persoanele relevante cunosc procedurile care trebuie urmate pentru îndeplinirea adecvată a responsabilităților care le revin;
- ✓ Stabilește, aplică și menține mecanisme adecvate de control intern, astfel încât să asigure respectarea deciziilor și procedurilor la toate nivelurile ierarhice;
- ✓ Stabilește, aplică și menține un sistem intern eficient de raportare și comunicare a informațiilor la toate nivelurile relevante, precum și schimburi eficiente de informații cu toate părțile terțe implicate.
- ✓ Păstrează o evidență adecvată și ordonată a operațiunilor efectuate și a organizării interne.

Dat fiind că, în lumina principiilor guvernanței corporative a întreprinderilor de stat, este necesar a fi instituite pârgii de garantare a obiectivității și transparenței selecției managementului și a membrilor organelor de administrare, de asigurare a profesionalismului și responsabilității deciziei manageriale, mecanisme suplimentare de protecție a drepturilor acționarilor minoritari și o transparență

accentuată față de public atât a activității societăților de stat, cât și a politicii de acționariat a statului, fluxurile de comunicare cu organele de administrare și conducere executivă vor respecta următoarea ierarhie: Director general – Consiliu de Administrație – AGOA/AGEA – Acționari/Autoritate Publică Tutelară.

Toate aceste deziderate se obțin prin grija conducerii executive care menține în permanență un control clar și eficient în privința:

- ✓ Procesului de comunicare internă și externă, prin respectarea calendarului de comunicare prevăzut în Legea 109/2011, completată și modificată;
- ✓ Buna informare și colaborare permanentă cu organele de conducere administrative ale societății;
- ✓ Asigurarea transmiterii tuturor materialelor aferente ordinii de zi, membrilor C.A. cu cel puțin 24 de ore înaintea dezbaterilor;
- ✓ Publicarea pe pagina proprie de internet a informațiilor impuse de prevederile legale precum și toate informațiile relevante de interes pentru investitori: principalele reglementări corporative, CV-urile membrilor organelor de conducere ale societății, rapoarte curente, informații referitoare la adunările generale ale acționarilor, respectiv ordinea de zi și materialele aferente, întrebările acționarilor cu privire la punctele de pe ordinea de zi și răspunsurile societății, inclusiv hotărârile adoptate.

Astfel, S.N. Aeroportul Internațional Timișoara- Traian Vuia S.A. se află în prezent într-un moment cheie al existenței sale, la momentul schimbării de management, de viziune și de strategie, cu obiective redefinite. Societatea are oportunitatea de a se înscrie într-un nou drum al performanței și eficienței, al unei comunicări oneste și transparente cu acționarii Societății.

Aspecte privind etica integritatea și guvernanta corporativă

Guvernanta corporativă implementată de S.N. Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia S.A. respectă legislația privind societățile, respectiv Legea 31/1990 a societăților, republicată în anul 2004, cu modificările și completările ulterioare, OUG 109/2011 modificată, Actul constitutiv al Societății și Contractul Colectiv de Muncă împreună cu Regulamentul intern încheiat la nivelul societății.

Implementarea regulilor de guvernanta corporativă asigură protecție îmbunătățită a drepturilor acționarilor, armonizarea intereselor tuturor părților implicate în relația cu compania, creșterea transparenței actului managerial printr-o comunicare susținută cu acționarii, o balanță adecvată între conformitate și performanță, stabilirea unor criterii transparente la nivel decizional.

Întregul set de standarde de guvernare corporativă oferă structura prin care sunt stabilite obiectivele societății, mijloacele de atingere a acestora și de monitorizare a performanței și vizează promovarea corectitudinii, transparenței și responsabilității la nivelul Societății.

Structurile de guvernare corporativă ale Societății sunt Adunarea Generală a Acționarilor, Consiliul de administrație împreună cu comitetele consultative, respectiv Comitetul de Nominalizare și Remunerare și Comitetul de Audit, Directorul societății și a fost desemnată un responsabil de implementare a guvernării corporative la nivelul societății.

Ca societate ce activează într-un mediu concurențial de o deosebită însemnătate pentru economia națională, Societatea urmărește să atingă echilibrul adecvat în scopul asigurării transparenței și accesului la informație al tuturor părților interesate, asigurând diseminarea informațiilor relevante prin transmiterea de rapoarte periodice și continue, situații financiare, precum și orice eveniment important pentru Societate. Toate aceste aspecte aflându-se sub stricta coordonare și verificare a Directorului General.

În exercitarea atribuțiilor profesionale organele de conducere ale Societății trebuie să respecte, pe parcursul activității lor, următoarele reguli de etică și conduită: profesionalism, responsabilitate, confidențialitate, integritate morală, imparțialitate și nediscriminare.

De asemenea, Directorul general al Societății trebuie să respecte în orice moment, următoarele reguli prudentiale:

- ✓ Să acționeze cu onestitate, competență, prudență, diligență și echitate în desfășurarea activității lui;
- ✓ Să acționeze în interesul Societății și al investitorilor;
- ✓ Să păstreze și să utilizeze eficient resursele și procedurile necesare pentru buna desfășurare a activității;
- ✓ Să ia toate măsurile rezonabile și necesare pentru a evita conflictele de interese, respectiv pentru a identifica, gestiona, monitoriza eventualele conflicte;

În considerarea celor prezentate, S.N. Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia S.A., asigură implementarea principiilor de guvernare corporativă, promovează dezvoltarea guvernării corporative în condițiile aplicării celor mai bune practici și realizării unui management prudent, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Managementul riscurilor

Prin natura activităților desfășurate societatea este expusă riscurilor identificate și prezentate mai jos și de aceea în ipoteza în care oricare dintre riscurile identificate s-ar materializa, ar putea fi afectate în mod negativ activitatea, situația financiară și/sau rezultatele operaționale ale SN AIT-TV SA.

Managementul riscului cuprinde identificarea, evaluarea, și prioritizarea riscurilor urmata de aplicarea coordonata si eficienta de resurse pentru a minimiza, monitoriza si controla probabilitatea si / sau impactul acestor.

Politica de management al riscurilor la nivelul Aeroportul Timisoara va presupune adoptarea celor mai bune practici de identificare, evaluare și control al riscurilor în vederea eliminării sau reducerii

acestora la un nivel acceptabil care să nu afecteze rentabilitatea, profitabilitatea și calitatea serviciilor prestate de către aeroport.

Managementul Riscului va fi parte integrantă a procesului decizional la toate nivelurile și va fi coordonat de către Comisia pentru gestionarea riscurilor constituită la nivelul aeroportului.

Principale obiective urmărite în domeniul managementului riscurilor sunt:

- ✓ Creșterea gradului de informare/instruire privind managementul risurilor și a beneficiilor implementării în cadrul aeroportului
- ✓ Implementarea managementului riscurilor la nivelul fiecărui compartiment/activitate
- ✓ Anticiparea și creșterea capacității de răspuns a aeroportului la factorii exogeni
- ✓ Tratarea cât mai eficace a riscurilor

Implementarea eficientă a prezentei componente de management poate fi influențată de:

- ✓ Riscul evoluției negative la nivelul macro-economic (reducerea creșterii economice la nivel regional/național, creșterea costurilor de finanțare);
- ✓ Modificarea semnificativă a evoluției pieței de transport aerian la nivelul României ca urmare a manifestării unor factori externi precum: prețul petrolului, situația economică a companiilor prezente pe piață prin manifestarea unor presiuni pe costurile de operare ale companiilor aeriene, venite pe de o parte din creșterea cotației barilului de petrol care a atins cel mai ridicat nivel din ultimii 3 ani, iar pe de altă parte a costurilor cu salariile personalului navigant, reprezintă un impediment în dezvoltarea companiilor aeriene pe piața din România, o piață cu un yield scăzut în comparație cu piețele central vestice ale Europei;
- ✓ Modificarea cadrului legislativ aplicabil funcționării aeroportului și/sau infrastructurii aeroportuare (Codul aerian, Directivele europene și naționale din Domeniul siguranței și securității aeronautice, Orientările comunitare și naționale privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene);
- ✓ Riscul comercial/de venit se referă la nerealizarea veniturilor operaționale estimate, și este în principal reprezentat de restrângerea/încetarea activității pe aeroport a unei/unor companii aeriene.
- ✓ Riscul operațional, definit prin incapacitatea de atingere a pragului de rentabilitate. Cauzele principale care fundamentează materializarea acestui risc sunt: diminuarea veniturilor, sporirea cheltuielilor fixe și creșterea ratei cheltuielilor variabile.
- ✓ Modificarea semnificativă a costului cu personalul ca urmare a aplicării unor inițiative legislative (modificarea contribuțiilor sociale, creșterea salariului minim/cu studii superioare);
- ✓ Riscul privind accesul limitat la surse proprii pentru finanțarea planului de dezvoltare;
- ✓ Riscuri financiare: rată a dobânzii, curs valutar, lichiditate.

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

Managementul societății va analiza sistematic, cel puțin o dată pe an, riscurile legate de desfășurarea activităților sale, și va elabora planuri corespunzătoare, în direcția limitării posibilelor consecințe ale acestor riscuri, numind totodată și salariații responsabili în aplicarea planurilor respective.

Prin asigurarea unei monitorizări a riscurilor identificate se pot administra măsuri în vederea ameliorării impactul negativ al acestora asupra activității aeroportului și a rezultatelor sale economico-financiare.

Tabelul nr.15 Matricea de administrare a riscurilor identificate

Nr. Crt.	Risc	Probabilitate	Impact	Măsuri de contracarare a riscurilor
1.	Riscul evoluției negative la nivelul macro-economic	Medie	Mediu	✓ Riscul este macroeconomic, astfel încât aeroportul, la dimensiunea sa, are prea puține instrumente în atenuarea riscului ✓ Un instrument posibil ar fi monitorizarea permanentă a evoluției macroeconomice astfel încat societatea să aibă la dispoziție timp pentru a-și modifica/adapta strategiile.
2.	Modificarea semnificativă a evoluției pieței de transport aerian	Scăzută	Mediu	✓ Atragerea cât mai multor companii aeriene care să opereze pe aeroport, astfel încât AIT-TV să nu fie dependentă de o companie aeriană ✓ Menținerea unui mix de companii aeriene care să opereze pe AIT-TV (companii de linie, companii low-cost, companii hibrid)
3.	Modificarea semnificativă a cadrului legislativ	Scăzută	Mediu	✓ Participarea cu propuneri la consultările care au loc cu ocazia revizuirii cadrului legislativ ✓ Realizarea unui calendar care să cuprindă acțiuni/resurse/termene și responsabili pentru implementarea noilor normative apărute în cadrul AIT-TV ✓ Obținerea de derogări temporare pentru conformarea la modificările apărute
4.	Riscul comercial/de venit	Medie	Mediu	✓ Plan tarifar atractiv și stimulatv pentru companiile aeriene ✓ Dezvoltarea activităților nonaeronautice ✓ Monitorizarea activității companiilor aerine și susținerea permanentă a acestora. ✓ În condițiile în care majoritatea pasagerilor pe AIT-TV sunt de tip "origine/destinație finală", zborurile operate de respectiva companie ar putea fi preluate relativ cu ușurință de către alte companii aeriene, și

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

Nr. Crt.	Risc	Probabilitate	Impact	Măsuri de contracarare a riscurilor
				astfel aeroportul nu ar înregistra decât pe o perioadă scurtă scăderea traficului și a nivelului veniturilor obținute.
5	Riscul operațional	Scăzută	Mediu	✓ Implementarea centrelor de cost si profit ✓ Menținerea cât mai constantă a costurilor fixe și a unei părți din costurile operaționale (încheierea de contracte ferme pe durate lungi cu furnizorii) ✓ Monitorizarea permanentă a costurilor aeroporturilor ✓ Ajustarea timpurie a costurilor în cazul manifestărilor unor semne ✓ Externalizarea/Internalizarea unor servicii
6.	Modificarea semnificativă a costului cu personalul	Medie	Mediu	✓ Digitalizarea unor procese ✓ Reproiectarea proceselor de muncă, perfecționarea organizării muncii și optimizarea activităților desfășurate în cadrul AIT-TV ✓ Corelarea remunerației personalului cu performanțele operaționale (în special în cazul bonusurilor); ✓ Externalizarea unor servicii
7.	Riscul privind accesul limitat la surse proprii	Mare	Mare	✓ Se va promova o politica prudentă, moderată privind distribuirea dividendelor deoarece se urmărește menținerea un echilibru între nevoile investiționale pentru susținerea dezvoltării aeroportului și nivelul dividendelor distribuite acționarilor
8	Riscul de lichiditate	Scăzută	Mare	✓ La nivelul AIT-TV există și funcționează un sistem de avertizare și recuperare a creanțelor neîncasate la scadență de la clienți ✓ Se monitorizează în permanență ca fluxurile de plăți din exploatare ale AIT-TV sa fie armonizate cu fluxurile de încasării din exploatare de la clienții AIT-TV ✓ Pentru asigurarea finanțării obiectivelor investiționale AIT-TV urmărește asigurarea unui mix de finanțare format din surse proprii (amortizare, profit reinvestit) surse atrase nerambursabile (fonduri europene și guvernamentale) și credite bancare, investiții private

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

Nr. Crt.	Risc	Probabilitate	Impact	Măsurile de contracarare a riscurilor
9	Riscul de rată a dobânzii	Medie	Mediu	✓ Obținerea unor credite cu rată a dobânzii fixă ✓ Pentru creditele/linii de credit cu rată a dobânzii variabilă- optarea pentru un indice de referință cât mai stabil (EURIBOR)
10	Riscul de curs valutar	Scăzută	Scăzut	✓ Riscul curs valutar este contracarat la nivelul AIT-TV prin faptul că aeroportul realizează atât încasări cât și plăți atât în moneda națională cât și în alte monede. De asemenea creditele contractate de societate sunt atât în lei cât și în alte valute. Și pe viitor se va menține acest mix de fluxuri financiare astfel încât aeroportul să nu fie expus pe vreo valută.

Mecanisme de gestionare a acestor riscuri avute în vedere:

✓ Asigurarea existenței unor mecanisme funcționale de gestionare a riscului și de control intern, asigurarea că informația financiară produsă de aeroport este corectă și că mecanismul de control financiar este eficace, supravegherea și monitorizarea continuă, formală, transparentă și documentată a organelor de conducere ale aeroportului;

✓ Analiza și verificarea funcționării sistemelor și formelor de control intern: audit intern, control intern managerial, control financiar de gestiune, control bugetar, va conduce în mod cert la creșterea fiabilității informațiilor interne și externe, la creșterea gradului de conformitate cu reglementările legale și politicile interne, la eficientizarea și dezvoltarea durabilă a societății;

✓ Managementul societății, respectiv membrii Consiliului de Administrație împreună cu Directorul general vor urmări permanent modul de manifestare a riscurilor identificate și se vor consulta în timp util cu membrii Consiliului de Administrație/acționarii dacă se constată devieri semnificative de la țintele previzionate.

INDICATORII DE PERFORMANȚĂ MANAGEMENT NEEEXECUTIV SN AIT-TV SA

Consiliul de Administrație și Directorul General vor urmări implementarea strategiei de administrare a SN Aeroportul Internațional Timișoara Traian Vuia SA în perioada 2024-2028 și obținerea rezultatelor așteptate prin prisma următoarelor indicatori de performanță:

➤ Definirea indicatorilor de performanță ai SN Aeroportul Internațional Timișoara „Traian Vuia” SA

A. INDICATORI CHEIE DE PERFORMANȚA FINANCIARI

A.1 INDICATORI DE RENTABILITATE

Rata de creștere a profitului net – care exprimă rata de creștere a profitului

Formula de calcul pentru acest indicator este următoarea :

Rata de creștere profitului net = (Profit net perioada curentă(T1) – Profit net perioada anterioară (T0)) / Profit net din perioada anterioară (T0) X 100

Rata de plată a dividendelor = Dividende platite aferente an X / Profit net aferent an X

A.2 INDICATOR DE FINANȚARE

Lichiditatea imediată (TEST ACID) – indicator alternativ la lichiditatea imediată, care măsoară capacitatea societății de plată a datoriilor curente

Formula de calcul pentru acest indicator este următoarea :

Lichiditatea imediată(TEST ACID)= (Active curente (circulante)- Stocuri) / Datorii curente (datorii sub un an) x100

A.3 INDICATORI DE FINANȚARE

Raportul dintre datorii și EBITDA – Valoarea raportului dintre datorii și EBITDA este folosit pentru a determina cât de ușor își poate plăti o companie datoria restantă din profitul net

Formula de calcul pentru acest indicator este următoarea :

Raportul dintre datorii și EBITDA = Datorii totale / EBITDA

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

Anexa I a

Cerinta		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanta Financiar "ICP Financiar"	Formula	U.M.	An de referinta					Po nd er e Ind ica tor	
Cadrul legal	Categoria Indicator					2024	2025	2026	2027	2028		
2	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a	RENTABILITAT E	Exprima rata de crestere a profitului	Rata de crestere a profitului net (Rata de diminuare a pierderii)	Rata de crestere a profitului net= (Profit net perioada curenta (T1)-Profit net perioada anterioara(T0))/ Profit net perioada anterioara (T0)	%	133.73	8.58	8.58	8.58	8.58	25 %
4	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a	FINANTARE	Indicator alternativ la lichiditatea imediata care masoara capacitatea societatii de plata a datoriilor curente	Lichiditatea imediata (TEST ACID)	Test ACID={Active curente(circulante) -Stocuri}/ Datorii curente (datorii sub 1 an)	nr	0.658	0.80	0.80	0.80	0.80	15 %
5	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a	FINANTARE	Valoarea raportului dintre datorie si EBITDA este folosit pentru a determina cat de usor isi poate plati o companie. datoria restanta din profitul net	Raportul dintre datorie si EBITDA	Raportul dintre datorie si EBITDA = Datorii Totale/EBITDA	Nr.	2.53	>0	>0	>0	>0	10 %

B. INDICATORI CHEIE DE PERFORMANTA OPERATIONALI

B.1 INDICATORI OPERATIONALI

Viteza de rotatie a creantelor – care masoara timpul necesar pentru a converti creantele in numerar

Formula de calcul pentru acest indicator este urmatoarea:

Viteza de rotatie a creantelor= CA neta/ Valoarea medie a creantelor

Unde :

Valoarea medie a creantelor= (Valoare creante la inceputul perioadei +Valoare creante la sfarsitul perioadei) / 2

B.2 INDICATORI OPERATIONALI – Indicator de investitii nefinanciar care urmareste implementarea obiectivelor de investitii conform planului de investitii

Formula de calcul pentru acest indicator este urmatoarea :

Numar total de proiecte realizate/Numar total de proiecte din planul de investitii X100

B.3 INDICATORI OPERATIONALI- Indicator de siguranta nefinanciar care masoara numarul de neconformitati imputabile administratiei AIT, nerezolvate in termenul stabilit de organismele de audit/control/supraveghere.

Formula de calcul pentru acest indicator este urmatoarea:

Numar neconformitati imputabile administratiei AIT nerezolvate/Numar total de neconformitati imputabile administratiei AIT stabilite de Autoritatea Aeronautica Civila Romana in rapoarte de audit dupa 01.07.2024 X100

B.4 INDICATORI OPERATIONALI- Indicator de securitate nefinanciar care masoara numarul de neconformitati imputabile administratiei AIT, nerezolvate in termenul stabilit de organismele de audit/control/supraveghere.

Formula de calcul pentru acest indicator este urmatoarea:

Numar neconformitati imputabile administratiei AIT nerezolvate/Numar total de neconformitati imputabile administratiei AIT stabilite de Autoritatea Aeronautica Civila Romana in rapoarte de audit dupa 01.07.2024 X100

Anexa 1 b

	Cerinta		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanta Financieri "ICP Financiar"	Formula	U.M.	An de referinta					Pondere Indicator
	Cadrul legal	Categoria Indicator					2024	2025	2026	2027	2028	
1	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a	OPERATIONALI	Masoara timpul necesar pentru a converti creantele in numerar	Viteza de rotație a creantelor	Viteza de rotație a creantelor= Cifra de Afaceri neta/ Valoare medie creante Valoare medie creante=(Valoare creante la inceputul perioadei+Valoare creante la sfarsitul perioadei)/2	Nr. rotații	4.996	1.86	1.86	1.86	1.86	10 %

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

2	Scrisoarea de asteptari	OPERATIONALI	Implementarea obiectivelor de investitii conform planului de investitii	Indicator de investitii nefinanciar	Numar total de proiecte realizate/Numar total proiecte din planul de investitii X 100	%	55%	60%	65%	70%	75%	5%
3	Scrisoarea de asteptari	OPERATIONALI	Masura numarul de neconformitati imputabile administratiei AIT, nerezolvate in termenul stabilit de organismele de audit/control/supraveghere	Indicator de siguranta nefinanciar	Numar neconformitati imputabile administratiei AIT nerezolvate/Numar total de neconformitati imputabile AIT stabilite de Autoritatea Aeronautica Civila Romana in rapoarte de audit dupa 01.07.2024 X100	%	50%	52%	54%	55%	58%	5%
4	Scrisoarea de asteptari	OPERATIONAL	Masura numarul de neconformitati imputabile administratiei AIT, nerezolvate in termenul stabilit de organismele de audit/control/supraveghe	Indicator de securitate nefinanciar	Numar neconformitati imputabile administratiei AIT nerezolvate/Numar total de neconformitati imputabile AIT stabilite de Autoritatea Aeronautica Civila Romana in rapoarte de audit dupa 01.07.2024 X100	%	80%	81%	82%	84%	86%	5%

C. INDICATORI CHEIE DE PERFORMANTA NEFINANCIARI

C.1 INDICATORI PRIVIND EGALITATEA DE GEN

Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin – rata de egalitate ar fi optim 50%

Formula de calcul pentru indicatorul de mediu este urmatoarea :

Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin = Numar cadre superioare de conducere de sex feminin / Numar total cadre superioare de conducere

Raportul optim trebuie sa fie de 50%.

C.2 INDICATOR DE PERSONAL

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

Numarul de instruiți în materie de siguranță – obligația societății este de a oferi angajaților o permanentă oportunitate de dezvoltare profesională, indicatorul arată preocuparea angajatorului pentru formarea profesională a tuturor angajaților în mod special în materie de siguranță.

Formula de calcul pentru indicatorul de personal este următoarea :

Numar total de instruiți în materie de siguranță.

C.3 INDICATOR PRIVIND CLIENTII

Scor de satisfacție clienți – indicatorul urmărește gradul de satisfacție al clienților societății

Formula de calcul pentru indicatorul privind clienții este următoarea :

Scor de satisfacție clienți = Total număr evaluări de 4 și 5 (T0) / Total număr evaluări (T-1)

Anexa 1c

Nr crt	Cerința		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanță Nefinanțieri "ICP nefinanciar"	Formula	U.M.	An de referință	An de mandat				Pondere indicat
	Cadrul legal	Categoria Indicator					2024	2025	2026	2027	2028	
1	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b*	Egalitatea de gen	Ocuparea funcțiilor de conducere în egală măsură de femei ca și de bărbați	Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin	Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin = Număr cadre superioare de conducere de sex feminin / Număr total cadre superioare de conducere	%	27	30.00%	30.00%	30.00%	30.00%	5%
2	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b*	Personal	Număr angajați instruiți în materie de siguranță	Numărul de instruiți în materie de siguranță	Număr total de instruiți în materie de siguranță	nr. instruiți	3	4	4	4	4	5%
3	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b*	Clienți	Măsoara satisfacția clienților referitor la serviciile prestate de societate	Scor de satisfacție clienți	Scor de satisfacție clienți = Total număr evaluări de 4 și 5 (T0) / Total număr evaluări (T-1)	%	85%	85%	85%	85%	85%	5%

D. INDICATORI CHEIE DE PERFORMANȚA DE GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

D.1 Număr total al sedintelor Consiliului de Administrație

Formula de calcul al indicatorului este *numărul efectiv de sedințe din an*

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

D.2 Rata de participare la sedintele Consiliului de Administratie – indicator care urmareste cresterea eficientei procesului de administrare.

Formula de calcul pentru acest indicator este urmatoarea :

Numarul de participanti la sedintele / Numar total de membrii CA

Anexa 1d

Nr crt	Cerinta		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanta Nefinanciari "ICP nefinanciar"	Formula	U.M	An de referinta	An de mandat				Pondere Indicator
	Cadrul legal	Categoria Indicator					2024	2025	2026	2027	2028	
4	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b*	Guvernanță	Numarul sedintelor Consiliului de Administratie	Numar total a sedintelor Consiliului de Administratie	Numar efectiv a sedintelor din an	lei	14	minim 4	minim 4	minim 4	minim 4	5%
5	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b*	Guvernanță	Cresterea eficientei procesului de administrare	Rata de participare la sedintele consiliului de administratie	Numarul de participanti la sedintele CA/ Numar total de membrii CA	da sau nu	98.92%	100%	100%	100%	100%	5%

Categorie indicatori	Numar indicatori	Ponderi	Interval conform art 17- anexa2- HG 639/2023
Total	12	100%	
ICP Financiar	3	50%	50%-75%
ICP Operational	4	25%	
ICP Servicii publice	3	15%	
ICP de Guvernanta Corporativa	2	10%	
			25%-50%

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ MANAGEMENT EXECUTIV SN AIT-TV SA

Directorul General va urmări implementarea strategiei de administrare a SN Aeroportul Internațional Timișoara Traian Vuia SA în perioada 2025-2028 și obținerea rezultatelor așteptate prin prisma următoarelor indicatori de performanță:

➤ Definirea indicatorilor de performanță ai SN Aeroportul Internațional Timișoara „Traian Vuia” SA

A INDICATORI CHEIE DE PERFORMANTA FINANCIARI

A.1 INDICATORI DE RENTABILITATE

Rata de creștere a cifrei de afaceri nete (CA) – care urmărește creșterea cifrei de afaceri

Formula de calcul pentru acest indicator este următoarea :

$$\text{Rata de creștere a CA nete} = (CA \text{ neta perioada curentă}(T1) - CA \text{ neta perioada anterioară}(T0)) / CA \text{ neta din perioada anterioară } (T0) \times 100$$

Rata de plata dividende – care măsoara dividendele plătite acționarilor.

Formula de calcul pentru acest indicator este următoarea :

$$\text{Rata de plata a dividendelor} = (Dividende \text{ plătite aferente an } X / \text{Profit net aferent an } X) \times 100$$

A.2 INDICATOR DE FINANȚARE

Rata de lichiditate curentă – care măsoara capacitatea societății de plată a datoriilor pe termen scurt de până la un an.

Formula de calcul pentru acest indicator este următoarea :

$$\text{Rata lichidității curente} = \text{Active curente (circulante)} / \text{Datorii curente (datorii de până la un an)} \times 100$$

A.3 INDICATORI DE INVESTIȚII

Rata cheltuielilor de capital (CAPEX) – indicatorul urmărește cât investește societatea în active fixe pentru a-și susține sau dezvolta afacerea.

Formula de calcul pentru acest indicator este următoarea :

$$\text{Rata cheltuielilor de capital} = \text{Cheltuieli de capital} / \text{Total active} \times 100$$

Anexa 1 a

Nr crt	Cerinta		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performant a Nefinanciar i "ICP nefinanciar "	Formula	U.M.	An de refer inta	An de mandat				Ponder e Indica or
	Cadrul legal	Categoria Indicator					2024	2025	2026	2027	2028	
2	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a	RENTABILITATE	Creșterea (cifre) de afaceri nete cu% anual	Rata de creștere a CA nete	Rata creștere a CA nete= (CA neta perioada curenta(T1)-CA neta perioada anterioara (T0))/ CA neta perioada anterioata(T0)	%	11.7	2.48%	2.48%	2.48%	2.48%	25%

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

3	HG nr. 639/2023 – anexă nr. 2a		Măsoara dividendele plătite acționarilor	Rata plăta dividende	Rata de plată a dividendelor= Dividende plătite aferente an x / Profit net aferente an x	%	50%	50%	50%	50%	50%	5%
4	HG nr. 639/2023 – anexă nr. 2a	FINANȚARE	Măsoara capacitatea companiei de plată a datoriilor pe termen scurt de până la un an	Rata de lichiditate curentă	Rata lichidității curente= Active curente(circulante)/Datorii curente (datorii de până la un an)	Nr.	0.686	1	1	1	1	10%
5	HG nr. 639/2023 – anexă nr. 2a	INVESTIȚII	Cât investeste compania în active fixe ptr. A-și sustine sau dezvoltă afacerea	Rata cheltuielilor de capital (CAPEX)	Rata cheltuielilor de capital=Cheltuieli de capital / Total active	%	-0.07	0.23	0.23	0.23	0.23	10%

B INDICATORI CHEIE DE PERFORMANȚĂ OPERATIONALI

B.1 INDICATORI OPERAȚIONALI

Viteza de rotație a activelor – care urmărește creșterea eficienței activelor

Formula de calcul pentru acest indicator este următoarea:

Viteza de rotație a activelor= CA neta/ Valoarea medie a tuturor activelor

Unde :

Valoarea medie a tuturor activelor= (Total active la începutul perioadei +Total active la sfârșitul perioadei) / 2

Total active= Active imobilizate + Active circulante + Cheltuieli în avans

Anexa 1b

Cerința		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanță Financiar "ICP Financiar"	Formula	U.M.	An de referință					Pondere Indicator
Cadrul legal	Categoria Indicator					2024	2025	2026	2027	2028	

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

1	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a	OPERAȚIONALI	Cresterea eficienței activelor	Viteza de rotație a activelor	CA netă/ Valoarea medie a tuturor activelor - Valoare medie a tuturor activelor = (Total active la începutul perioadei + total active la sfârșitul perioadei)/2 Total active= Active imobilizate + active circulante+cheltuieli în avans	Nr. rotații	0.125	0.17	0.17	0.17	0.17	20%
---	--------------------------------	--------------	--------------------------------	-------------------------------	--	-------------	-------	------	------	------	------	-----

C INDICATORI NEFINANCIARI

C.1 INDICATORI DE MEDIU

Rata consumului de energie- ținta este reducerea consumului de energie electrică.

Formula de calcul pentru indicatorul de mediu este următoarea :

Rata consum energie = Energia consumată/ Puterea aprobată MWh.

Raportul trebuie să fie maxim 1%, în caz contrar rezultă un consum mai mare decât puterea aprobată.

C.2 INDICATOR DE PERSONAL

Numărul mediu de ore formare per angajat – obligația societății este de a oferi angajaților o permanentă oportunitate de dezvoltare profesională, indicatorul arată preocuparea angajatorului pentru formarea profesională a tuturor angajaților.

Formula de calcul pentru indicatorul de personal este următoarea :

Număr mediu de ore formare per angajat= Total număr ore formare (T0) / Număr total de angajați (T0)

C.3 INDICATOR PRIVIND CLIENȚII

Rata de retenție a clienților – indicatorul urmărește atât menținerea clienților existenți, cât și atragerea de noi clienți.

Formula de calcul pentru indicatorul privind clienții este următoarea :

Rata de retenție a clienților= Număr de clienți (T₀- Număr clienți noi (T₀) / Număr total clienți (T-1).

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

Anexa 1c

Nr. crt.	Cerinta		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanta Nefinanciari „ICP nefinanciar”	Formula	U.M.	An de referinta	An de mandat				Pondere Indicator
	Cadrul legal	Categoria Indicator					2024	2025	2026	2027	2028	
1	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b	Mediu	Reducerea consumului de energie	Consum energie	$\text{Reducere consum energie } T / \text{Consum } T-1 \times 100$	MWh	5000	1.30 %	1.30 %	1.30 %	1.30 %	5%
2	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b	Personal	Creșterea anuală a numărului de ore de formare profesională/angajat	Numărul mediu de ore formare per angajat	$\text{Nr. Mediu de ore formare per angajat} = \text{Total numar de ore formare (} T0) / \text{ Numar total de angajati (} T0)$	nr. Ore/angajat	20	18	18	18	18	10%
3	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b	Clienți	Mentținerea clienților de la an la an, la un nivel de 99%	Rata de retenție a clienților	$\text{Rata de retenție a clienților} = (\text{Numar de clienti}(T<\text{sub}0</sub>)/\text{sub}) - \text{Nr.clienti noi}(T<\text{sub}0</sub>/\text{sub}))/\text{Numar total clienti (} T-1)$	%	99%	87%	87%	87%	87%	5%

D INDICATORI CHEIE DE PERFORMANȚĂ DE GUVERNANȚĂ CORPORATIVĂ

D.1 Valoarea totală a pachetului de remunerare – acest indicator urmărește încadrarea în limitele maxime permise de legislație, respectiv OUG 109/2011.

Indicatorul se calculează prin stabilirea cumulului componentei fixe și a componentei variabile, achitate în baza contractelor de mandat pentru Directorul general și Directorul financiar.

D.2 Stabilirea politicii de gestionare a riscurilor – Pentru gestionarea riscurilor, este necesară stabilirea riscurilor (mici, medii si ridicate) și urmărirea acestora.

Valoarea indicatorului este data de existenta manualului privind riscurile si monitorizarea lor.

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA TRAIAN VUIA S.A.
Planul de Administrare 2025-2028

Anexa 1d

Nr	Cerinta		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanță a Nefinanciar „ICP nefinanciar”	Formula	U.M.	An de referință	An de mandat				Pondere Indicator
	Cadrul legal	Categoria Indicator					2024	2025	2026	2027	2028	
1	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b	Guvernanta	Încadrare în limitele legale	Valoarea totală a pachetului de remunerație	Valoarea componentelor fixe din pachetul de remunerație + Valoarea componentei variabile	lei		cf. Legislație în vigoare OUG 109	cf. Legislație în vigoare OUG 109	cf. Legislație în vigoare OUG 109	cf. Legislație în vigoare OUG 109	5%
2	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b	Guvernă	Controlul riscurilor prin stabilirea unor politici adecvate de gestionare a riscurilor societății și monitorizarea implementării acestora	Stabilirea politicii de gestionare a riscurilor	Manual al riscurilor	da sau nu	da	da	da	da	da	5%

	Numar Indicatori	Ponderi	Interval conform art 17- anexa2- HG 639/2023
Total	10	100%	
ICP Financiar	4	50%	50%-75%
ICP Operational	1	20%	
ICP Servicii publice	3	20%	
ICP de Guvernanta Corporativa	2	10%	
			25%-50%

FOAIE DE SEMNĂTURI

PLANUL DE ADMINISTRARE

al

S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA „TRAIAN VUIA” S.A.
pentru perioada 2025-2028

MANDATAR

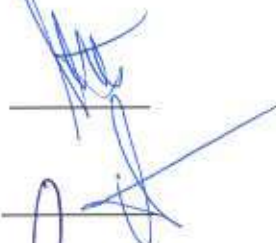
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

S.N. Aeroportul Internațional Timișoara
Traian Vuia SA

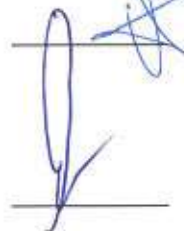
ANTON Cristian



ȚEIGHIU Jurj Stana Simona



NOVAC Aurelian Remus



MĂINESCU Marcel



TRUȘCĂ Ștefania Loredana



MOCAN Marian Liviu



MATEI Dumitru



S.N. «Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia» - S.A.
Sediul: localitatea Ghiroda, str. Aeroport, nr.2, județ Timiș
Fax: 0256/490.705
Nr. ordine: J35/1183/1998; CIF: RO 11178217
Capital social subscris și vărsat: 1600800,00 lei

DECIZIA NR. 17 DIN DATA DE 19.11.2025
a CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE
al S.N. „Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia” S.A.

Întrunit în ședința din data de **19.11.2025** în baza prevederilor Legii nr. 31/1990 a societăților comerciale, completată și modificată, OUG 109/ 30.11.2011 privind guvernanța corporativă; art 18 alin. 34 din H.G. nr. 521/24.08.1998 modificată și completată prin H.G. nr. 1.096/2008 privind Statutul S.N. Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia S.A.; **Hotărârea AGOA nr. 5 / 17.06.2024, Decizia CA nr. 6 / 28.06.2024, pct. 1, Hotărârea AGOA nr. 1 / 13.02.2025, Decizia CA 10/24.06.2025, pct. 3, Decizia CA 11/25.07.2025, pct. 1,2,3,4.**

Pentru punctele înscrise în ordinea de zi în cadrul ședinței Consiliului de Administrație desfășurată și prin intermediul videoconferinței - mijloc de comunicare la distanță ce a permis condițiile tehnice pentru identificarea participanților, participarea efectivă a acestora și retransmiterea deliberărilor în mod continuu -

Consiliul de Administrație al S.N. Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia S.A., înmatriculată în Registrul Comerțului sub nr. J35/1183/1998; CIF: RO 11178217, având sediul social în localitatea Ghiroda, str. Aeroport, nr. 2, județ Timiș, cu capital social subscris și vărsat 1.600.800,00 lei, la data de **19.11.2025**, ora 10.00 alcătuit din:

1. Anton Cristian – prezent on-line
2. Țeighiu-Jurj Stana Simona – prezent on-line
3. Novac Aurelian Remus – prezent on-line
4. Măinescu Marcel – prezent on-line
5. Trușcă Ștefania Loredana – prezent on-line *exprimare vot nr. 50.282 / 19.11.2025*
6. Mocan Marian Liviu – prezent
7. Matei Dumitru – prezent on-line *exprimare vot nr. 50.283 / 19.11.2025*

În exercițiul atribuțiilor legale, **Consiliul de Administrație** al S.N. Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia S.A., întrunit în data de **19.11.2025**, în urma dezbaterilor:

DECIDE:

La punctul 1 de pe ordinea de zi, cu unanimitate de voturi exprimate:

Membrii Consiliului de Administrație **avizează Indicatorii Cheie de Performanță (ICP) revizuiți conform Legii 158/2025**, rezultați din Planul de Administrare al S.N. Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia S.A. pentru perioada 2024-2028 pentru administratorii neexecutivi și administratorii executivi/directorii, membri ai consiliului de administrație, **și solicită transmiterea spre avizare către Agenția pentru Monitorizarea și Evaluarea Performanțelor Întreprinderilor Publice AMEPIP**, în conformitate cu prevederile art. 30 alin. 3 din OUG 109/2011 (*nota de solicitare nr. 50.276/17.11.2025*).

La punctul 2 de pe ordinea de zi, cu unanimitate de voturi exprimate:

Membrii Consiliului de Administrație **aprobă completarea Ordinii de zi a Adunării Generale Ordinare a Acționarilor** din data de 18/19.12.2025, și publicarea în Monitorul Oficial partea a-IV-a, în conformitate cu prevederile art. 117¹, alin. 2¹ din Legea 31/1990 a societăților comerciale, completată și modificată. (*Completare Convocator AGOA nr. 50.280/19.11.2025*).

La punctul 3 de pe ordinea de zi, cu unanimitate de voturi exprimate:

Membrii Consiliului de Administrație **aprobă Convocatorul și ordinea de zi a Adunării Generale Extraordinare a Acționarilor S.N. Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia S.A.**, pentru data de 12.01.2026 (primul termen) și 13.01.2026 (al doilea termen) în conformitate cu prevederile Art. 19, alin. 1, lit. y, Art. 15, alin.1, art. 14, alin. 4, lit. g din Statutul societății și art. 117 din Legea nr. 31/1990 a societăților comerciale, completată și modificată. (*Convocator AGEA nr. 50.281/19.11.2025*).

La punctul 4 de pe ordinea de zi, cu unanimitate de voturi exprimate:

Membrii Consiliului de Administrație **iau act** de informarea privind stadiul de ducere la îndeplinire a Deciziei Consiliului de Administrație nr. 16/14.11.2025, în conformitate cu prevederile Art. 143^{^1} alin 3 din Legea 31/1990 a societăților comerciale, completată și modificată (conform notei interne nr. 50.275/17.11.2025 și anexelor la aceasta nr. 50.273/14.11.2025 _Decizia Consiliului de Administrație nr. 16 / 14.11.2025 (publicare site – www.aerotim.ro):

- Director Financiar – nota de solicitare nr. 50.258 / 04.11.2025 (pct. 1);
- Secretar AGA – Convocator AGOA nr. 50.269/14.11.2025 (18/19.12.2025 (pct. 1, 3, 4);
- Secretar AGA – Solicitare publicare Monitorul Oficial nr. 50.274/14.11.2025 (18/19.12.2025 (pct. 1,3,4);
- Consilier Juridic – Notă de fundamentare modificare STATUT nr. 50.262/10.11.2025 (pct. 2);
- Coordonator IT/Comunicații – Completare Analiză impact (ROF Parcări AIT) pct. 12.6 - nr. 50.263 / 10.11.2025 (pct. 5);
- Secretar tehnic al Comitetului de Nominalizare – Regulament Intern CNR nr. 50.270/14.11.2025 - (pct. 7);
- Secretar tehnic al Comitetului de Gestionare a Riscurilor – Regulament Intern CGR nr. 50.271/14.11.2025 - (pct. 8);
- Secretar tehnic al Comitetului de Audit – Regulament Organizare și Funcționare nr. 50.259/05.11.2025 - (pct. 9);

Președintele Consiliului de Administrație
al S.N. „Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia" S.A.
ANTON Cristian



Prezenta hotărâre a fost încheiată în 4 (patru) exemplare originale la sediul social al societății, în data de 19.11.2025

Secretar tehnic al Consiliului de Administrație
Szabo Adrian Călin



*Nr 70276 din 17.11.2025**Exemplar unic***Către,****Consiliul de Administrație al SN Aeroportul Internațional Timișoara-Traian Vuia SA**

Având în vedere Legea nr. 158/2025 pentru modificarea și completarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, respectiv art. I, alin. (1) coroborat cu prevederile art. III, alin. (2) care prevăd că indicatori-cheie de performanță se stabilesc la 50-75% ICP financiari și 25-50% ICP nefinanciari în termenul de 60 zile, se vor încheia acte adiționale la contractele de mandat privind nivelul minim al indicatorilor-cheie de performanță aprobați de Agenția pentru Monitorizarea și Evaluarea Performanțelor Întreprinderilor Publice.

Menționăm că prin Hotărârea AGOA nr. 6/29.07.2025, au fost aprobați indicatorii cheie de performanță cuprinși în Planul de administrare al SN Aeroportul Internațional Timișoara-Traian Vuia SA, cu respectarea OUG 109/2011 în vigoare la momentul respectiv.

Anexăm prezentei :

- ICP pentru Administratorii neexecutivi revizuiți în conformitate cu cerințele Legii nr. 158/2025;
- ICP pentru Administratorii Executivi/Directori revizuiți în conformitate cu cerințele Legii nr. 158/2025.

Față de cele menționate, vă solicităm avizarea ICP revizuiți, transmiterea spre avizare către AMEPIP și convocarea AGOA pentru aprobarea indicatorilor revizuiți și încheierea de acte adiționale la contractele de mandat cu ICP revizuiți.

Cu deosebit respect,

Director Financiar,
ILYES Simona

Înțeleg
Consilier Juridic
Monica OTESCU

INDICATORI CHEIE DE PERFORMANTA FINANCIARI AI SI N AIT-TV SA - PENTRU ADMINISTRATORI NEEEXECUTIVI

Cerinta		Anexa 1a					Pondere Indicator
Cadrul legal	Categoria Indicator	Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanta Financiar "ICP"	Formula	U.M.	An de referinta 2024 2025 2026 2027 2028	
1	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a RENTABILITATE	Exprima rata de crestere a profitului	Rata de crestere a profitului net (Rata de diminuare a pierderii)	Rata de crestere a profitului net= (Profit net perioada curenta (T1)-Profit net perioada anterioara(T0))/ Profit net perioada anterioara (T0) X100	%	-133,73 8,58% 8,58% 8,58% 8,58%	25%
2	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a FINANTARE	Indicator alternativ la lichiditatea imediata care masoara capacitatea societatii de plata a datoriilor curente	Lichiditatea imediata (TEST ACID)	Test ACID=(Active curente/circulante)-Stocuri)/ Datorii curente (datorii sub 1 an)	nr.	0,66 0,80 0,80 0,80 0,80	15%
3	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a FINANTARE	Valoarea raportului dintre datorii si EBITDA este folosit pentru a determina cat de usor isi poate plati o companie datoria restanta din profitul net	Raportul dintre datorii si EBITDA	Raportul dintre datorii si EBITDA = Datorii Totale/EBITDA	nr.	2,53 >0 >0 >0 >0	10%

INDICATORI CHEIE DE PERFORMANTA OPERATIONALI AI SN AIT-TV SA - PENTRU ADMINISTRATORI NEESECUTIVI

Anexa 1b

	Cerinta		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanta Financiar "ICP"	Formula	U.M.	An de referinta					Pondere Indicator
	Cadrul legal	Categoria Indicator					2024	2025	2026	2027	2028	
4	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a	OPERATIONALI	Masoara timpul necesar pentru a converti creantele in numerar	Viteza de rotatie a creantelor	Viteza de rotatie a creantelor= Cifra de Afaceri neta/ Valoare medie creante Valoare medie creante=(Valoare creante la inceputul perioadei+Valoare creante la sfarsitul perioadei)/2	Nr. rotatii	4.996	1.86	1.86	1.86	1.86	10%
5	Scrisoarea de asteptari	OPERATIONALI	Implementarea obiectivelor de investitii conform planului de investitii	Indicator de investitii nefinanciar	Numar total de proiecte realizate/ Numar total proiecte din planul de investitii x100	%	55%	60%	65%	70%	75%	5%
6	Scrisoarea de asteptari		Masoara numarul de neconformati imputabile administratiei AIT, nerezolvate in termenul stabilit de organisme de audit/ control/ supraveghere	Indicator de siguranta (nefinanciar)	Numar neconformati imputabile administratiei AIT nerezolvate/Numar total de neconformati imputabile administratiei AIT stabilite de Autoritatea Aeronautica Civila Romana in rapoarte de audit dupa 01.07.2024 x100	%	50%	52%	54%	56%	58%	5%
7	Scrisoarea de asteptari		Masoara numarul de neconformati imputabile administratiei AIT, nerezolvate in termenul stabilit de organisme de audit/ control/ supraveghere	Indicator de securitate (nefinanciar)	Numar neconformati imputabile administratiei AIT nerezolvate/Numar total de neconformati imputabile administratiei AIT stabilite de Autoritatea Aeronautica Civila Romana in rapoarte de audit dupa 01.07.2024 x100	%	80%	81%	82%	84%	86%	5%

INDICATORI CHEIE DE PERFORMANTA DE SERVICII PUBLICE AI SN AIT-TV SA - ADMINISTRATORI NEEEXECUTIVI

Nr crt	Cerinta		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanta Nefinancieri "ICP"	Formula	U.M.	An de referinta				An de mandat				Dere Indica		
	Cadrul legal	Categorie Indicator					2024	2025	2026	2027	2028						
8		Egalitate de gen	Occuparea functiilor de conducere in egala masura de femei ca si de barbati	Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin	Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin = Numar cadre superioare de conducere de sex feminin / Numar total cadre superioare de conducere	%	27%	30,00%	30,00%	30,00%	30,00%						
9		Personal	Numar angajati instruiti in materie de siguranta	Numarul de instruiti in materie de siguranta	Numar total de instruiti in materie de siguranta-Numarul total de instruiti in materie de siguranta care s-au realizat pe parcursul anului	nr. instruiti											
10		Cienti	Maximara satisfactia clientilor referitor la serviciile prestate de societate	Scor de satisfactii clienti	Scor de satisfactii clienti= Total numar evaluari de 4 si 5 (T1) / Total numar evaluari (T+1)	%	85%	85%	85%	85%	85%	85%					5%

INDICATORI CHEIE DE PERFORMANTA DE GUVERNANTA CORPORATIVA AI SN AIT-TV SA- ADMINISTRATORI NEEEXECUTIVI

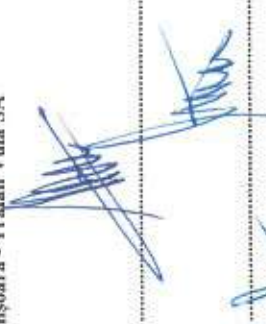
Nr crt	Cerinta		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanta Nefinancieri "ICP"	Formula	U.M.	An de referinta				An de mandat				dere indica
	Cadrul legal	Categorie Indicator					2024	2025	2026	2027	2028				
11	HG nr. 639/2023 anexa nr. 2b*	Guvernanta	Numarul sedintelor Consiliului de Administratie	Numar total a sedintelor Consiliului de Administratie	Numar efectiv a sedintelor din an	nr.	14	minim 4	minim 4	minim 4	minim 4	5%			
12	HG nr. 639/2023 anexa nr. 2b*	Guvernanta	Creterea eficientei procesului de administrare	Rata de participare la sedintele consiliului de administratie	Numarul de participanti la sedintele CA/ Numar total de membrii CA x 100	%	98,92%	100%	100%	100%	100%	5%			

Categorie indicatori	Numar Indicatori	Ponderi	Interval conform art 17-anexa2-HG 639/2023
Total	12	100%	
ICP Financieri	3	50%	50%-75%
ICP Operationali	4	25%	
ICP Servicii Publice	3	15%	
ICP de Guvernanta Corporativa	2	10%	25%-50%

MANDATAR

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
S.N. Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia SA

ANTON Cristian



Teighiu Jurj Stana Simona



NOVAC Aurelian Remus

MĂINESCU Marcel

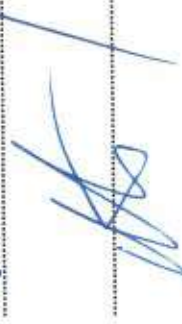


TRUȘCĂ Ștefania Loredana

MOCAN Marian Liviu



MATEI Dumitru



INDICATORI CHEIE DE PERFORMANTA FINANCIARI AI SN AIT-TV SA - PENTRU ADMINISTRATORI EXECUTIVI/DIRECTORI

Cerinta		Anexa 1a									
Cadrul legal	Categoria Indicator	Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanta Financiar "ICP Financiar"	Formula	U.M.	An de referinta	AN DE MANDAT				Pondere Indicator
						2024	2025	2026	2027	2028	
1	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a	Cresterea cifrei de afaceri nete cu 3 % anual	Rata de crestere a CA nete	$\frac{(CA \text{ neta perioada curenta}) - (CA \text{ neta perioada anterioara (T-1)})}{CA \text{ neta perioada anterioara (T-1)}} \times 100$	%	11.70%	2.48%	2.48%	2.48%	2.48%	25%
2	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a	Masoara dividendele platite actionarilor	Rata plata dividende	$\frac{\text{Rata de plata a dividendelor} = (\text{Dividende platite aferente T-Profit net perioada anterioara T-1} / \text{Profit net aferente T-1}) \times 100}{}$	%	50%	50%	50%	50%	50%	5%
3	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a	Masoara capacitatea companiei de plată a datorilor pe termen scurt de pana la un an	Rata de lichiditate curenta	$\frac{\text{Rata lichiditatii curente} = \text{Active curente}(\text{circulante}) / \text{Datorii curente}(\text{datorii de pana la un an})}{}$	nr.	0.686	1	1	1	1	10%
4	HG nr. 639/2023 - anexă nr. 2a	Cat investeste compania in active fixe ptr. A-si sustine sau dezvolta afacerea	Rata cheltuielilor de capital (CAPEX)	$\frac{\text{Rata cheltuielilor de capital} = \text{Cheltuieli de capital} / \text{Total active} \times 100}{}$	%	-0,073	0,23%	0,23%	0,23%	0,23%	10%

Aneka 1a

INDICATORI CHEIE DE PERFORMANTA OPERATIONALI AI SN AIT-TV SA - PENTRU ADMINISTRATORI EXECUTIVI/DIRECTORI

Cerinta			Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanta Financiari "ICP Financiar"	Formula	U.M.	An de referinta	AN DE MANDAT				Pondere Indicator
Cadrul legal	Categoria Indicator	2024						2025	2026	2027	2028	
5	HG nr. 639/2023 - anexa nr. 2a	OPERATIONALI	Cresterea eficientei activelor	Viteza de rotatie a activelor	$\text{Viteza de rotatie a activelor} = \frac{\text{CA neta}}{\text{Valoarea medie a tuturor activelor}}$ $\text{Valoare medie a tuturor activelor} = \frac{\text{Total active la inceputul perioadei} + \text{total active la sfarsitul perioadei}}{2}$ $\text{Total active} = \text{Active imobilizate} + \text{active circulante} + \text{cheltuieli in avans}$	Nr. rotatii	0,125	0,17	0,17	0,17	0,17	20%

INDICATORI CHEIE DE SERVICII PUBLICE AI SN AIT-TV SA - ADMINISTRATORI EXECUTIVI/DIRECTORI

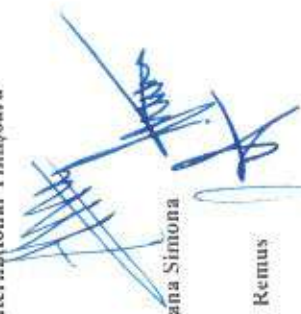
Anexa 1c													
Nr crt	Cerinta		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanta	Formula	U.M.	An de referinta				An de mandat		Pondere Indicator
	Cadrul legal	Categoria Indicator					2024	2025	2026	2027	2028		
6	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b	Mediu	Reducerea consumului de energie	Consum energie	Reducere consum energie $T / \text{consum } T-1 \times 100$	MWh	5000	-1,30%	-1,30%	-1,30%	-1,30%	-1,30%	5%
7	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b	Personal	Cresterea anuală a numărului de ore de formare profesională/angajat	Numărul mediu de ore formate per angajat	$\text{Nr. mediu de ore formate per angajat} = \frac{\text{Total număr de ore formate } (T)}{\text{Număr total de angajați } (T)}$	nr. ore/angajat	20	18	18	18	18	18	10%
8	HG nr. 639/2023 anexă nr. 2b	Clienți	Mentineră clienților de la un an la altul, la un nivel de 99%	Rata de retenție a clienților	$\text{Rata de retenție a clienților} = \frac{(\text{Număr de clienți } (T) - \text{subsc./subscr. la anul } (T-1))}{\text{Număr total clienți } (T-1)}$	%	99%	87%	87%	87%	87%	87%	5%

INDICATORI CHEIE DE PERFORMANTA DE GUVERNANTA CORPORATIVA AI SN AIT-TV SA - ADMINISTRATORI EXECUTIVI/DIRECTORI

Nr crt	Centra		Obiectiv	Indicatori Cheie de Performanta Nefinanciar ICP	Formula	U.M.	An de referinta				Pondere Indicator
	Cadrul legal	Categoria Indicator					2024	2025	2026	2027	2028
9	HG nr. 639/2023 anexa nr. 2b	Guvernanta	Incadrare in unitatile legale	Valoarea totala a pachetului de remunerare	Valoarea componentelor fixe din pachetul de remunerare + Valoarea componentelor variabile	lei		cf. Legislatie in vigoare OUG 109	cf. Legislatie in vigoare OUG 109	cf. Legislatie in vigoare OUG 109	5%
10	HG nr. 639/2023 anexa nr. 2b	Guvernanta	Controlul riscurilor prin stabilirea unor politici adecvate de gestionare a riscurilor societatii si monitorizarea implementarii acestora	Stabilitatea politicii de gestionare a riscurilor	Manual al riscurilor	da sau nu	da	da	da	da	5%
Interval conform art 17- anexa2-HG 639/2023											
Categorie indicatori				Numar indicatori	Ponderi						
Total				10	100%						
ICP Financiar				4	50%	50%-75%					
ICP Operationali				1	20%						
ICP Servicii Publice				3	20%						
ICP de Guvernanta Corporativa				2	10%	25%-50%					

PAGINA DE SEMNĂTURI

INDICATORI CHEIE DE PERFORMANTA FINANCIARI AI SN AIT-TV SA - PENTRU ADMINISTRATORI EXECUTIVI/DIRECTORI

MANDANT	MANDATAR
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
S.N. Aeroportul International Timișoara	S.N. Aeroportul International Timișoara - Traian Vuia SA
Traian Vuia SA	
ANTON Cristian	Director General
	
TEIGHIU Jurj Stana Simona	
NOVAC Aurelian Remus	
	
MAINESCU Marcel	Director Financiar
TRUSCĂ Ștefania Loredana	Ilyeș Simona
	
MOCAN Marian Liviu	
	
MATEI Dumitru	
	



AGENȚIA PENTRU MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA
PERFORMANȚELOR ÎNTEPRINDERILOR PUBLICE



Către,
MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
Domnului ministru Ciprian Constantin ȘERBAN

Spre informare,
S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA "TRAIAN VUIA" S.A.
Domnului Cristian ANTON, președinte al Consiliului de administrație

Stimate domnule ministru,

Urmare adresei dumneavoastră nr. 39663/24.11.2025, înregistrată la Agenția pentru Monitorizarea și Evaluarea Performanțelor Întreprinderilor Publice (AMEPIP) sub nr. 12784/24.11.2025, prin care ne transmiteți indicatorii-cheie de performanță pentru perioada 2024-2028, incluși în Planul de administrare al S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA "TRAIAN VUIA" S.A., vă transmitem atașat avizul conform pentru S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA "TRAIAN VUIA" S.A., emis de către AMEPIP.

Cu aleasă considerație,

Pentru PREȘEDINTE
Anișoara ULCELUȘE
VICEPREȘEDINTE
Nicolae-Bogdan-Codruț STĂNESCU

S.N. Aeroportul Internațional Timișoara - TRAIAN VUIA S.A.	
REGISTRATURA	
Nr.reg.	4882 / 12.12.2025
Indicativul dosarului după N.A.	
_____ / _____	T.P. _____



S.N. Aeroportul Internațional
Timișoara - TRAIAN VUIA S.A.
REGISTRATURA
Nr. reg. 4882 / 12.12.2025
Indicativul dosarului după N.A.
/ / T.P.



AGENȚIA PENTRU MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA PERFORMANȚELOR
ÎNȚEPRINDERILOR PUBLICE

CONDICIUL DE ADMINISTRARE
JURIDIC

AVIZ

nr. 1053 din 11.12.2025

Având în vedere:

- Decizia Prim-ministrului României nr. 533/27.11.2025 privind numirea doamnei Anișoara ULCELUȘE în funcția de președinte al Agenției pentru Monitorizarea și Evaluarea Performanțelor Întreprinderilor Publice;
- Decizia Prim-ministrului României nr. 534/27.11.2025 privind numirea domnului Nicolae-Bogdan-Codruț STĂNESCU în funcția de vicepreședinte al Agenției pentru Monitorizarea și Evaluarea Performanțelor Întreprinderilor Publice;
- Ordinul nr. 474/28.11.2025 privind delegarea atribuțiilor de președinte domnului vicepreședinte Nicolae-Bogdan-Codruț STĂNESCU,

Luând în considerare:

- solicitarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 39663/24.11.2025, înregistrată la AMEPIP sub nr. 12784/24.11.2025, prin care s-au transmis, în temeiul art. 30 alin. (3) din OUG nr. 109/2011, indicatorii-cheie de performanță cuprinși în Planul de administrare al S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA "TRAIAN VUIA" S.A. pentru perioada 2024-2028;
- Referatul nr. 13220/04.12.2025 privind verificarea îndeplinirii condițiilor legale în temeiul art. 30 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011, pentru indicatorii-cheie de performanță incluși în Planul de administrare al S.N. AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA "TRAIAN VUIA" S.A., întocmit de Serviciul monitorizare performanță economică și comisii de selecție din cadrul Direcției monitorizare performanță întreprinderi publice și comisii de selecție și aprobat de către Președintele AMEPIP;
- dispozițiile art. 30 alin. (3) și alin. (6) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare,

În temeiul prevederilor art. 9 alin. (6) lit. (c) din Hotărârea Guvernului nr. 617/2023 privind organizarea și funcționarea Agenției pentru Monitorizarea și Evaluarea Performanțelor Întreprinderilor Publice, cu modificările ulterioare,

S.N. «Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia» - S.A.
Sediul: localitatea Ghiroda, str. Aeroport, nr.2, județ Timiș
Tel: 0256/386089; Fax: 0256/490.705
Nr. ordine: J35/1183/1998; CIF: RO 11178217
Capital social subscris și vărsat: 1600800,00 lei

**HOTĂRÂREA NR.10 DIN DATA DE 18.12.2025
A ADUNĂRII GENERALE ORDINARE A ACȚIONARILOR
„S.N. «Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia» - S.A.”**

Adunarea Generală Ordinară Acționarilor S.N. Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia S.A., convocată în data de 18.12.2025 la sediul Ministerului Transporturilor, Bd. Dinicu Golescu nr.38, sector I, conform prevederilor art.117 din Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările ulterioare, legal constituită, în prezența acționarilor înscrși în Registrul Acționarilor la data de referință, sfârșitul zilei de 18.12.2025, deținând un număr de 160080 acțiuni, reprezentând 100% din capitalul social, din care:

- Statul Român - 128064 acțiuni, reprezentând 80% din capitalul social,
- Fondul Proprietatea S.A. - 32016 acțiuni, reprezentând 20% din capitalul social.

cu majoritatea voturilor acționarilor prezenți:

HOTĂRĂȘTE

1. **Aprobă**, cu majoritate de voturi exprimate, acoperirea pierderii contabile a anului 2024, conform Notei de solicitare nr. 50.258/ 04.11.2025, în temeiul prevederilor art.423 din OMFP nr. 1802/2014 *pentru aprobarea Reglementărilor contabile privind situațiile financiare anuale individuale și situațiile financiare anuale consolidate* și ale art.14 alin. (4) lit. o) din Statutul societății.
2. **Aprobă**, cu majoritate de voturi exprimate, cuantumul indemnizației fixe brute lunare a membrilor neexecutivi ai Consiliului de Administrație, să fie în sumă de 14.530 lei, numai dacă cuantumul acesteia nu depășește de maximum două ori media pe ultimele 12 luni a câștigului salarial mediu brut lunar pentru activitatea desfășurată conform obiectului principal de activitate înregistrat de societate, la nivel de clasă, conform clasificății activităților din economia națională, comunicat de Institutul Național de Statistică anterior numirii, cu încadrarea în prevederile Bugetului de Venituri și Cheltuieli al societății aprobat, în temeiul prevederilor art. 37 alin. (1) și (2) din O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 111 alin. (2) lit. c) din Legea societăților nr. 31/1990, republicată cu modificările și completările ulterioare și ale art. 14 alin. (4) lit. e) din Statutul societății, luând act de decizia C.N.R. nr. 5/01.10.2025 și adresa AMEPIP nr. 10735/20.10.2025.
3. **Aprobă**, cu majoritate de voturi exprimate, ca Reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor S.N. «Aeroportul Internațional Timișoara-Traian Vuia » S.A., în temeiul prevederilor art. 14 alin. (4) lit. j) din Statutul S.N. Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia S.A. precum și ale art.29 alin. (10) din O.U.G. nr. 109/2011 *privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice*, cu modificările și completările ulterioare, să semneze actul adițional la contractul de mandat cu membrii Consiliului de Administrație cu privire la remunerația membrilor Consiliului de Administrație și aprobă ca forma și conținutul actului adițional la contractul de mandat ce urmează a fi semnat cu membrii Consiliului de Administrație să fie conform Anexei nr. 1 la prezenta înputernicire.

4. **Aprobă**, cu majoritate de voturi exprimate, mandatarea directorului general în vederea îndeplinirii tuturor actelor și formalităților necesare înregistrării și publicării hotărârilor adoptate la Oficiul Registrului Comerțului, în temeiul prevederilor art.131 alin. (4) din Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Directorul general poate delega toate sau o parte din puterile conferite mai sus, oricărei persoane pentru a îndeplini acest mandat.
5. **Aprobă**, cu majoritate de voturi exprimate, **indicatorii cheie de performanță, revizuiți conform legii nr. 158/2025**, cuprinși în Planul de administrare al S.N. Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia S.A. și conform Notei nr. 50.276/17.11.2025, în temeiul prevederilor art. 30 alin. (3) din O.U.G. nr. 109/2011 *privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice*, cu modificările și completările ulterioare, ținând cont de avizul AMEPIP nr.1053/11.12.2025.
6. **Aprobă**, cu majoritate de voturi exprimate, ca Reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor S.N. «Aeroportul Internațional Timișoara-Traian Vuia » S.A., în temeiul prevederilor art. 14 alin. (4) lit. j) din Statutul societății, precum și ale art.29 alin. (10) din O.U.G. nr. 109/2011 *privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice*, cu modificările și completările ulterioare, **să semneze** actul adițional la contractul de mandat cu membrii Consiliului de Administrație cu privire la indicatorii cheie de performanță revizuiți și **aprobă** ca forma și conținutul actului adițional la contractul de mandat ce urmează a fi semnat cu membrii Consiliului de Administrație să fie conform Anexei nr. 1 la prezenta împuternicire.

Reprezenții statului prin MTI

DI. Eugen Marin - Secretar AGA

DI. Robert Razvan Dobre



Prezenta hotărâre a fost încheiată azi 18.12.2025 în 2 (două) exemplare originale, la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, de către Secretarul tehnic al Adunării Generale A Acționarilor, Trăistaru Antonina.