

Nr. înreg. 440/04.03.2026
Nr. CA 16/04.03.2026

**Aprob,
Director General,
Ovidiu MOȘNEAG**

**PLAN DE REORGANIZARE, RESTRUCTURARE ȘI
REDRESARE FINANCIARĂ
AEROPORTUL ARAD SA
2026**





CUPRINS

FOAIE DE CAPĂT CUPRINS

I. MĂSURI CONCRETE ȘI CUANTIFICABILE DE REDUCERE A PIERDERILOR	2
I.1. INFORMAȚII PRIVIND CANTITATEA SERVICIILOR PRESTATE	2
I.2. INFORMAȚII PRIVIND PIAȚA DE SERVICII	12
I.3. ALTE INFORMAȚII RELEVANTE SPECIFICE	22
II. PROIEȚIE FINANCIARĂ A PRINCIPALILOR INDICATORI ECONOMICO-FINANCIARI	24
III. EVOLUȚIA FLUXULUI DE NUMERAR.....	26
IV. TERMENE DE IMPLEMENTARE.....	28

Nr. înreg. 440/04.03.2026
Nr. CA 16/04.03.2026

Aprob,
Director General,
Ovidiu MOȘNEAG

PLAN DE REORGANIZARE, RESTRUCTURARE ȘI REDRESARE FINANCIARĂ AEROPORTUL ARAD SA 2026

Prezentul „Plan de reorganizare, restructurare și redresare financiară Aeroportul Arad SA 2026” se elaborează în conformitate cu prevederile OUG nr. 89/2025 pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, reglementarea unor măsuri fiscal bugetare, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, Art. XXVIII, pct. 4. Aeroportul Arad SA face parte din categoria operatorilor economici care au înregistrat pierderi contabile de recuperat din anii precedenți. Până la recuperarea pierderilor contabile amintite anual se va elabora și aproba, anterior aprobării bugetului de venituri și cheltuieli pentru anul curent, un plan de reorganizare, restructurare și redresare financiară, precum și o analiză referitoare la activele necesare desfășurării/dezvoltării obiectului de activitate. Documentul „Plan de reorganizare, restructurare și redresare financiară Aeroportul Arad SA 2026” urmărește structura și conținutul prevăzut în OUG 89/2025 de modificare și completare a Art. 9, alin. (2⁶) din Ordonanța Guvernului nr. 26/2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici ori majoritari sau dețin direct ori indirect o participație majoritară, aprobată și completată prin Legea nr. 47/2014.

I. MĂSURI CONCRETE ȘI CUANTIFICABILE DE REDUCERE A PIERDERILOR

I.1. INFORMAȚII PRIVIND CANTITATEA SERVICIILOR PRESTATE

Astfel cum este prezentat în documentul „Analiza activelor necesare desfășurării/dezvoltării obiectului de activitate Aeroportul Arad SA 2026”, societatea deține active:

- corporale
- financiare
- necorporale
- capital uman

prin care se desfășoară activitatea curentă.

Din punct de vedere economic, activitatea principală a aeroporturilor este clasificată prin:

- Cod CAEN – 5.2.2.3 - Activități de servicii anexe transporturilor aeriene, clasă care include:
 - activități aferente transportului aerian de pasageri, animale sau mărfuri,
 - activități în terminale, cum ar fi terminalele liniilor aeriene, etc.,

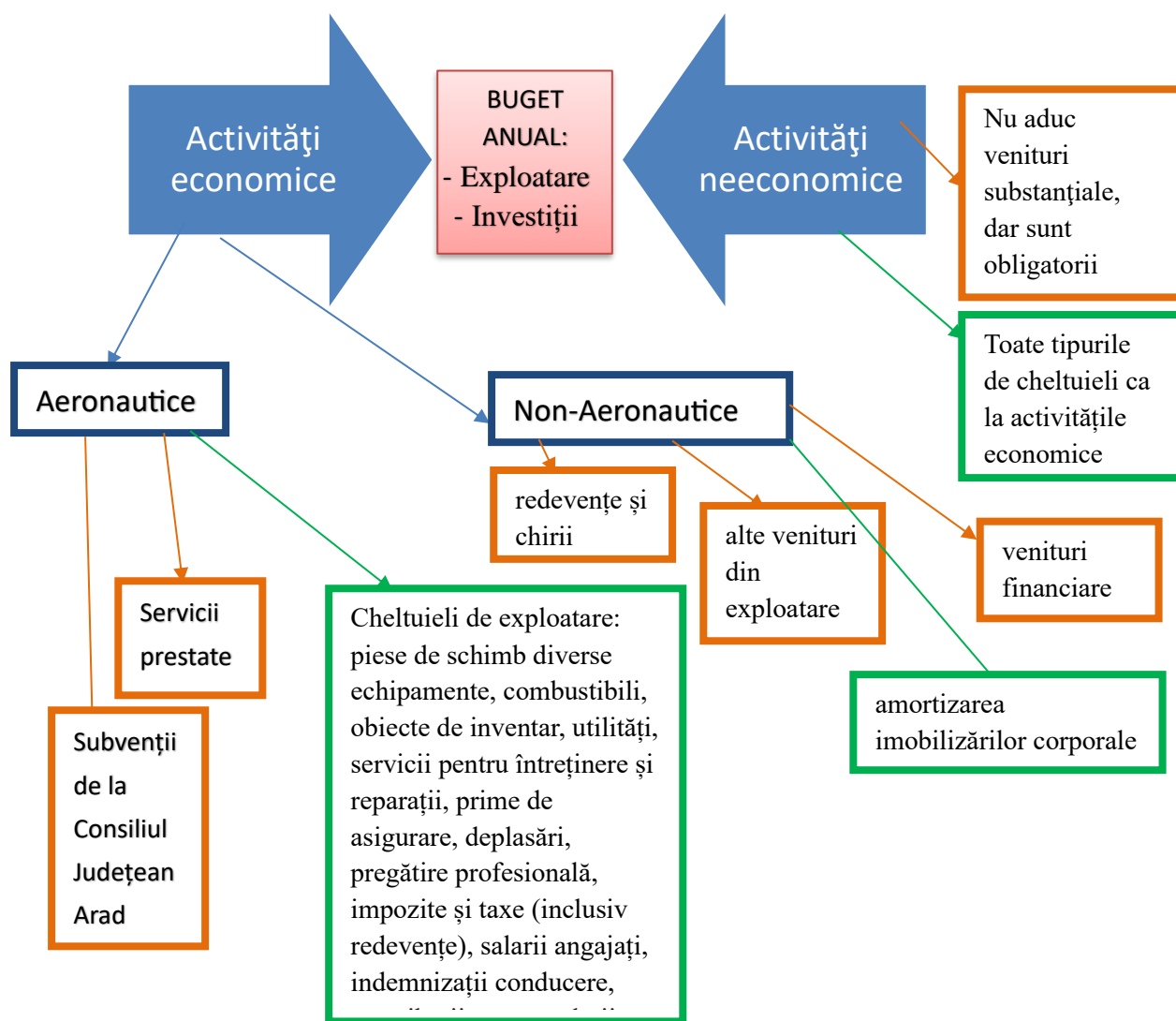
- activități în aeroporturi și de dirijare a traficului aerian,
- activități aeroportuare la sol, etc.,
- servicii de stingere și prevenire a incendiilor în aeroporturi.

Dar la un aeroport mai există activități economice care nu țin de activitatea principală, denumite Non-aeronautice și care completează activitatea economică globală a acestuia.

La Aeroportului Arad sunt desfășurate ambele tipuri de activități economice prin servicii prestate către terți, ambele tipuri generând:

- venituri proprii care sunt fluctuante
- cheltuieli de exploatare și pentru investiții care sunt constante.

În cadrul Bugetului anual de Venituri și Cheltuieli acestea se împart astfel:



INVESTIȚIILE FAC OBIECTUL CHELTUIELILOR LA AMBELE ACTIVITĂȚI

- Cheltuieli
- Venituri

Contabilitatea se ține distinct pentru fiecare tip de activitate în parte- economică și neeconomică.

A. ACTIVITĂȚI ECONOMICE AERONAUTICE LA AEROPORTUL ARAD

Activitățile economice aeronautice compun activitatea principală a Aeroportului. Aceasta **reprezintă activitatea operațională- în legătură cu operatorii aerieni și cu aeronavele, prin care aeroportul asigură servicii de:**

- aterizare
- iluminat suprafețe de mișcare aeronave
- staționare aeronave
- servicii pentru pasageri
- securitate aeroportuară
- tranzit sau transfer pasageri
- operațiuni handling de bază (rampă și pasageri)
- operațiuni handling la cerere
- operațiuni handling cargo.

Activitatea aeronautică se poate desfășura datorită activelor corporale implicate în activitatea operațională și de capital uman existente (a se vedea pct. B și Capital uman din cap. I.1. din „Analiza activelor necesare desfășurării/dezvoltării obiectului de activitate Aeroportul Arad SA 2026”).

În prezent pentru activitatea aeronautică Aeroportul Arad are 19 contracte active încheiate cu diverși operatori aerieni, în special pentru operarea curselor neregulate sezoniere către diferite destinații, principala destinație fiind Antalya, Turcia. La acestea se adaugă și servicii care se prestează către diverse persoane fizice și juridice care nu dețin un contract de servicii cu Aeroportul Arad, aterizează sporadic și constituie activitate aeronautică de tip airtaxi.

La 31.12.2025, pentru anul 2025, cantitatea de servicii și veniturile proprii din sfera activităților aeronautice sunt prezentate în tabelele de mai jos:

Tabel - Evoluția traficului la Aeroportul Arad conform datelor de trafic înregistrate la aeroport

An	Mișcări aeronave	din care:		Total pasageri	Total pasageri din curse regulate	Total pasageri din curse neregulate sezoniere	din care:		Mișcări aeronave pentru marfă cargo (*incluse în mișcări aeronave comerciale)	Total tone marfă cargo (kg)	Principalele destinații
		Comerciale	Aviație generală				Pasageri îmbarcați	Pasageri debarcați			
2012	2023	992	1032	13723	13100	477	220	257	28	601817	ITALIA/BUC.
2013	2440	1366	1074	40841	39516	468	221	247	30	1004231	ITALIA/BUC.
2014	2576	1112	1464	28416	27894	492	283	209	88	1084590	ITALIA/BUC.
2015	3092	666	2426	8623	7883	647	429	218	60	953776	ITALIA/BUC.
2016	2146	114	2032	381	0	366	173	193	6	570	ANTALYA
2017	3106	180	2926	11304	0	11.282	5.656	5.626	16	952	ANTALYA
2018	2956	148	2808	11433	0	11.367	5.712	5.655	34	48.660	ANTALYA
2019	3690	252	3438	18838	0	18.739	9423	9316	22	4.907	ANTALYA TUNISIA
2020	2679	478	2201	1636	0	1530	801	729	386	79349	ANTALYA UE pt marfa UK pt marfă
2021	3722	574	3148	11799	0	11.671	5.892	5.779	242	15100	ANTALYA UE pt marfa
2022	3999	752	3247	16639	650	15837	8000	7837	322	60415	ANTALYA Intern UE pt marfa
2023	3788	660	3128	14365	0	14205	7270	6935	284	4396	ANTALYA UE pt marfa
2024*	3370	100	3270	15270	0	15128	7566	7562	4	70	ANTALYA UE pt marfa
2025*	3075	74	3001	8925	0	8615	4278	4337	14	3884	ANTALYA UE pt marfa

*Ani în care activitatea Turnului de control a fost neregulată

Tabel – Venituri din activități aeronautice Aeroportul Arad 2025

	Venituri din servicii de aterizare pistă -lei-	Venituri din servicii de iluminat pistă -lei-	Venituri din servicii de staționare aeronave -lei-	Venituri din servicii pt pasageri -lei-	Venituri din servicii de securitate aeroportuară -lei-	Venituri din servicii de Tranzit sau transfer pasageri -lei-	Venituri din servicii de staționare pt aeronavele care staționează mai mult de 24h -lei-
-în baza contractelor comerciale de operare	44,721.63	6,395.94	213.95	32,705.48	28,272.11	0.00	16,899.08
-din curse neregulate de tip airtaxi	6,906.00	541.08	1,305.20	736.38	585.40	0.00	0.00
- din curse cargo neregulate	3,240.87	0.00	94.24	0.00	2,601.82	12.12	0.00
SUBTOTAL 1	145,231.30						
	Venituri din servicii de operațiuni handling de bază	Venituri din servicii de operațiuni handling la cerere	Venituri din servicii de operațiuni handling Cargo	Venituri din servicii de operațiuni handling Cargo bunuri periculoase			
-în baza contractelor comerciale de handling	117,693.70	19,405.00	0.00	0.00			
-din curse neregulate de tip airtaxi	53,956.48	2,643.00	0.00	0.00			
- din curse cargo neregulate	3,169.41	0.00	6,267.50	0.00			
SUBTOTAL 2	203,135.09						
TOTAL (SUBTOTAL 1+SUBTOTAL 2) – LEI-	348.366,09						

B. ACTIVITĂȚI ECONOMICE NON-AERONAUTICE LA AEROPORTUL ARAD

Activitățile economice non-aeronautice completează activitatea principală a Aeroportului. Aceasta **reprezintă activitatea de servicii conexe cu activitatea operațională și alte servicii ori operațiuni financiare care nu au legătură cu activitatea operațională**, având următoarea structură:

- **în legătură cu activitatea operațională și amplasare în terminalele de pasageri:**
 - închirieri spații de:
 - retail (magazine)
 - alimentație publică,
 - publicitate,
 - închirieri auto,
 - sponsorizări
 - servicii de parcare pentru pasageri
- **fără legătură cu activitatea operațională (non-operating revenues)**
 - închirieri ori subconesionări imobile altele decât terminalele aeroportului
 - închirieri bunuri mobile,
 - redevențe,
 -
 - investiții financiare: din diferențe de curs valutar, amortizări
 - publicitate (exterioară)
 - granturi
 - donații
 - alte operațiuni: vânzări de bunuri proprii, din asigurări, din soluționarea litigiilor, etc.

Activitatea non-aeronautică se poate desfășura datorită tuturor activelor Aeroportului, indiferent de natura proprietății acestora, și de capitalul uman, existente (a se vedea pct. B și Capital uman din cap. I.1. din „Analiza activelor necesare desfășurării/dezvoltării obiectului de activitate Aeroportul Arad SA 2026”).

În total pentru anul 2025 au fost active 27 de contracte vizând activități non-aeronautice. Având în vedere natura contractelor, acestea sunt cu prelungire anuală automată și vor rămâne active și în următorii ani. Prin aceste contracte se valorifică, după caz:

- spații rămase neocupate de activitățile aeronautice, în toate clădirile din patrimoniul aeroportului, inclusiv unele porțiuni de acoperiș
- suprafețe de teren din incinta acestuia prin închiriere și prin acordare drept de suprafață
- echipamente din dotarea societății, neutilizate în prezent,
- prestarea unor servicii către furnizorul de servicii de navigație aeriană,
- recuperări de plăți de utilități.

Față de veniturile din activitățile aeronautice, aceste venituri sunt considerate proprii ale aeroportului, pentru că acestea nu pot fi subvenționate prin actuala Schemă de ajutor de stat (reprezentând acoperirea deficitului rezultat din exploatare aprobată prin Ordinul MDRAP nr. 1259/2019).

La 31.12.2025, pentru anul 2025, veniturile proprii din sfera activităților non-aeronautice sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel – Venituri proprii din activități non-aeronautice Aeroportul Arad 2025

	Venituri din servicii de închiriere spații în terminale când sunt curse charter -lei-	Venituri din servicii de publicitate în terminale -lei-														
-în legătură cu activitatea aeronautică	3,756.52	0.00														
SUBTOTAL 3	3,756.52															
	Venituri din servicii de închiriere spații birouri în terminale -lei-	Venituri din servicii de închiriere spații în terminale -lei-	Venituri din servicii de închiriere aerogară pentru evenimente -lei-	Venituri din servicii de închiriere spații de depozitare Cargo -lei-	Venituri din servicii de panouri publicitare și luminoase în exteriorul aeroportului -lei-	Venituri din servicii de închiriere suprafețe de teren din incintă -lei-	Venituri din servicii de utilizare Cale de rulare Delta -lei-	Venituri din servicii de eliberare permise de lucru în perimetrul aeroportuar, prelungire permis, modificare permis -lei-	Redevență drept de suprafață teren pentru 2 hangare aeronave mici -lei-	Redevență cotă combustibil pt aeronave -lei-	Recuperări plăți utilități si serv. div -lei-	Venituri din servicii de Mentenanță suprafețe critice ROMATSA -lei-	Închiriere GPU Aeroport TM -lei-	Închiriere High-loader RAS -lei-	Inchiriere Alimentator DAF 2300 - lei-	
-fără legătură cu activitatea aeronautică	139,831.00	115,568.00	4,479.30	64,954.32	0.00	139,660.61	235,253.00	12.40	28,140.00	15,682.00	624,836.00	4,484.76	24,173.00	26,250.25	25,200.00	
SUBTOTAL 4																1,448,524.64
TOTAL (SUBTOTAL 3+SUBTOTAL 4) – LEI-																1.452.281,16

În raport cu pierderile contabile ale societății, acestea s-au produs prin neacoperirea deficitului rezultat din exploatare în anii **2015, 2016 și 2020, cu următoarele cuantumuri rămase la 31.12.2025:**

- **2015- 77 mii lei**
- **2016- 1.492 mii lei**
- **2020- 218 mii lei,**

totalizând 1.787 mii lei.

În perioada în care s-au înregistrat pierderi, Aeroportul Arad a beneficiat de scheme de ajutor de stat:

- **ca SIEG (2012-2019) pentru acoperirea deficitului din exploatare,**
- **prin Ordinul nr. 1259/2019 pentru acoperirea deficitului din exploatare din activități aeronautice- din 2020 până la 31.12.2026 (termenul de valabilitate al schemei de ajutor de stat).**

Acestea se acoperă anual, prin înregistrarea de profit contabil rezultat în urma desfășurării activității curente, în ordinea înregistrării acestora. Însă Aeroportul Arad se încadrează în categoria de aeroport regional mic, cu un trafic de pasageri de sub 200.000 pasageri/an și transport de marfă de sub 200.000 tone/an (clasificare conform reglementărilor UE în materie de ajutor de stat), iar starea sa de fapt în care activitatea aeronautică denotă un aeroport sub-utilizat și pentru care se înregistrează anual un deficit bugetar rezultat din exploatare de cca. 80% (ca raport între venituri și cheltuieli), rezultând necesitatea acoperirii deficitului de exploatare din activități aeronautice prin subvenții anuale de la Consiliul Județean Arad.

În prezent sursele de finanțare la Aeroportul Arad sunt următoarele:

1. **Surse proprii ale Aeroportului-** constituite din veniturile provenite din activitatea curentă;
2. **Alocații bugetare de la Consiliul Județean Arad pentru principalele activități aeroportuare:**
 - a. **Ajutor de stat de exploatare (prin care se acoperă deficitul provenit din activitatea de exploatare pentru activități economice aeronautice)** aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean 496/28.12.2023 pentru modificarea Hotărârii Consiliului Județean nr. 20/31.01.2020 privind aprobarea unui ajutor de stat de exploatare pentru SC Aeroportul Arad SA- pentru perioada 2023-2026- acordat în baza Ordinului MDRAP nr. 1259/2019, sub formă de tranșe periodice prin alocații bugetare cu deschideri de credite trimestriale prestabilite;
 - b. **Activități neeconomice (care țin de responsabilitatea statului):** alocații anuale care NU intră în sfera ajutoarelor de stat, transferate conform Hotărârii Consiliului Județean nr. 19/31.01.2020 privind reglementarea modului de utilizare de către SC Aeroportul Arad SA a transferurilor care se alocă din bugetul județului Arad în vederea finanțării activităților de natură neeconomică și a efectuării de investiții în infrastructura și în echipamentele necesare pentru desfășurarea activităților neeconomice.

Măsurile care pot fi luate în calculul redresării situației actuale a societății sunt cele legate de veniturile din care se poate înregistra profit în contabilitatea acesteia, astfel încât să se realizeze recuperarea cât mai accelerată a pierderilor contabile din anii precedenți și de a nu se mai înregistra noi pierderi contabile.

Având în vedere faptul că societatea este beneficiara ajutorului de stat pentru acoperirea deficitului din exploatare, adică din activitățile economice aeronautice, prin subvenții de la Consiliul Județean Arad, recuperarea pierderilor contabile din anii anteriori nu se poate realiza din activitățile aeronautice, deoarece acestea nu aduc profit, ci doar scad cuantumul subvențiilor. Acest fapt rezultă din mecanismul compensațiilor stabilit la nivelul consiliului județean în baza prevederilor Ordinului MDRAP nr. 1259/2019, respectiv nu se poate înregistra un profit din activitățile aeronautice. Aceste activități ar putea deveni profitabile din punct de vedere contabil doar la momentul în care activitatea economică a societății ar permite eliminarea totală a dependenței față de orice formă de ajutor de stat de exploatare. Totodată Aeroportul Arad nu dispune de teren suficient pentru dezvoltarea de activități non-aeronautice, cum ar fi închirieri de spații pentru depozitare și logistică, constituire oneroasă a diferitelor drepturi reale în vederea încurjării unor terți investitori. Prin urmare, măsurile care s-au vizat sunt pentru activități non-aeronautice (care pot înregistra profit contabil), luând în

considerare activele corporale existente din patrimoniul societății. S-au considerat aceste active și nu cele din patrimoniul public al Județului Arad aflat în concesiune la Aeroportul Arad SA, deoarece pentru a se realiza investiții private de către aeroport și de către terți sunt necesare investiții publice inițiale în regimul investițiilor publice, orice investiție realizată din fonduri proprii ale aeroportului sau private devenind bunuri de retur în patrimoniul public, iar societatea va achita concesionarului redevența actualizată pentru concesiunea terenului și a construcțiilor. În situația actuală a societății Aeroportul Arad SA aceste tipuri de investiții sunt nerentabile și nerealiste, însă acestea ar putea fi inițiate și implementate direct de către proprietar- UAT Județul Arad.

În ceea ce privește activitatea economică principală a societății, adică cea aeronautică, aceasta va putea fi redresată în măsura în care acționarul majoritar va decide implementarea modelelor de afaceri prin care să fie atrași operatori aerieni care operează curse regulate de pasageri, precum și tour-operatori care să diversifice noi destinații turistice cu transport aerian de la Aeroportul Arad și totodată atragerea operatorilor aerieni care efectuează transport de marfă/coletărie regulat de la Aeroportul Arad.

Din aceste motive măsurile enunțate și în documentul „Analiza activelor necesare desfășurării/dezvoltării obiectului de activitate Aeroportul Arad SA 2026” se referă la:

Măsură	Termen de implementare	Descrierea pe scurt a măsurii	Impact măsură
Măsura 1 - ACTUALIZAREA LISTEI TARIFELOR MINIME APLICABILE ÎN CADRUL AEROPORTULUI	<ul style="list-style-type: none"> - 2027 pentru Tarifele aeroportuare - 2026 pentru Tarifele aferente activităților de handling de bază, handling la cerere, handling Cargo și alte tarife vizând alte activități non-aeronutice 	<p>Conform prevederilor Art. XXVIII din OUG nr. 89/23.12.2025 pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, reglementarea unor măsuri fiscal bugetare, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, pct. 4., Aeroportul Arad ca societate comercială a cărui acționar unic este UAT Județul Arad prin Consiliul Județean Arad, are obligația actualizării Tarifelor în vigoare cu cel puțin rata inflației prevăzută la nivelul anului 2026 (a se vedea art. 1 din OG nr. 26/2013)</p>	<p>Cu această măsură sau fără aceasta, pierderile contabile din anii anteriori se recuperează în 5 ani.</p>
Măsura 2 - REALIZAREA DE VENITURI NON-AERONAUTICE PRIN VALORIFICAREA UNOR ACTIVE CORPORALE EXISTENTE <ul style="list-style-type: none"> • Submăsura 2.1. – Notificarea Primăriei Municipiului Arad, a Consiliului Local al Municipiului Arad și a Consiliului Județean Arad în vederea declanșării procedurilor de declarare a utilității 	<p style="text-align: center;">2027</p>	<p>La nivelul situației juridice a mai multor entități aflate în zona Aeroportului Arad există o disfuncționalitate în ceea ce privește asigurarea accesului la căi de comunicație publice. Aceste entități sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Județul Arad - RA Administrația Zonei Libere Curtici-Arad-Platforma Arad 	<p>Prin implementarea Măsurii 2 pierderile contabile din anii anteriori se recuperează în 4 ani.</p>

<p>publice și exproprierii imobilului Aleea Aeroport din proprietatea SC Aeroportul Arad SA, înscris în CF nr. 368299 Arad, C29, în suprafață de 5.153,8 mp</p> <p>• Submăsura 2.2. – Constituirea dreptului de suprafață asupra unui teren în suprafață de 1.465,00 mp aflat în proprietatea SC Aeroportul Arad SA, parte din terenul înscris în CF nr. 368299 Arad</p>	<p>2027</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Statul Român - ISU „Vasile Goldiș” Arad - Primăria Municipiului Arad - persoane fizice și juridice private. <p>Reglementarea acestei disfuncționalități se poate realiza prin declanșarea procedurii de exproprierea bunului din patrimoniul Aeroportul Arad SA Aleea Aeroport, pentru cauză de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Legii nr. 33/1994.</p> <p>În relație cu actualul Terminal Cargo T3 s-a identificat un amplasament de 1.465,00 mp care poate face obiectul constituirii unui drept de suprafață în vederea implementării de către un superficiar selectat a unei investiții vizând construirea unui Terminal Cargo și Depozit Logistic. Dreptul de suprafață s-ar constitui pentru perioada de maxim 25 de ani.</p>	
<p>Măsura 3 - VALORIFICAREA ACTIVELOR DE TIP MIJLOACE FIXE NEPRODUCTIVE</p>	<p>2027</p>	<p>Aeroportul Arad mai deține unele mijloace fixe neproductive, scoase din funcțiune și nevalorificate. Cu această ocazie s-ar asana depozitul acestor bunuri și pentru care nu se va mai plăti impozit.</p>	<p>Prin implementarea Măsurii 3 pierderile contabile din anii anteriori se recuperează în 4 ani.</p>

Aceste măsuri sunt minimale în raport cu activitatea de bază a societății, însă vor contribui la accelerarea recuperării pierderilor contabile din anii anteriori.

În scenariul rezultat pentru aplicarea acestor măsuri prezentate pe larg în documentul „Analiza activelor necesare desfășurării/dezvoltării obiectului de activitate Aeroportul Arad SA 2026” s-au considerat condiții importante vizând continuitatea activității societății la cel puțin nivelul actual și deci îndeplinirea:

- previziunilor anului 2026
- asigurarea continuității acordării subvențiilor pentru acoperirea deficitului rezultat din exploatare.

Calcululele vizând impactul măsurilor în bugetul societății rezultă din raportul între venituri totale și cheltuieli totale, inclusiv subvențiile alocate de Consiliul Județean Arad pentru acoperirea deficitului rezultat din exploatare, integrarea în modelul de contabilitate a societății a principiului amortizării contabile a bunurilor din patrimoniul propriu și care reflectă uzura economică reală a acestora, precum și asigurarea unui profit anual.

I.2. INFORMAȚII PRIVIND PIAȚA DE SERVICII

Piața de profil a activității aeronautice a aeroporturilor din România, ca toate aeroporturile din Lume și din UE, este strâns legată de prezența și de atragerea companiilor aeriene care operează:

- Rute regulate pentru pasageri și mărfuri
- Curse charter:
 - sezoniere, pentru diferite destinații turistice pentru pasageri
 - neregulate pentru transport aerian de marfă și coletărie

Rețeaua existentă de aeroporturi din România cuprinde aeroporturi care fie sunt amplasate lângă municipii importante dpdv social și economic și capitala țării, fie sunt amplasate la confluența unor rute comerciale majore sau la confluența unor teritorii care nu sunt deservite de alte aeroporturi pe o rază de cel puțin 300 km. În România sunt 17 aeroporturi certificate conform reglementărilor europene și naționale care pot opera trafic aerian comercial, atât pentru rute interne, cât și pentru rute internaționale. Având în vedere aceste capacități și premise, operatorii aerieni interesați de piața transportului aerian din România își capacitează modelele de afaceri și își prioritizează interesele comerciale, fiind atrași în primul rând către aeroporturile a căror condiții sunt în măsură să le satisfacă mai repede și în mod constant nevoile firești pentru a-și desfășura activitatea cât mai rentabil din punct de vedere economic. Din cele 17 aeroporturi menționate 3 sunt organizate ca societăți naționale și sunt în directă coordonare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, 13 aeroporturi sunt organizate ca regii autonome și doar 1 este societate comercială pe acțiuni având acționar unic o unitate administrativ teritorială- Aeroportul Arad.

TRAFICUL AERIAN DE PASAGERI

Cu referire la regiunea Aradului, Aeroportul Arad are o zonă de deservire a populației cu o rază de 150 km în jurul acestuia. Din analizele existente la nivelul societății de date de trafic aerian de pasageri din curse regulate, rețeaua existentă de aeroporturi se denotă prin influența fiecărui aeroport asupra populației din această zonă de deservire, rezultând următoarele date:

a. aeroporturi cu impact în zona de deservire:

- Budapesta
- Timișoara
- Oradea
- Belgrad
- Cluj
- Debrecen
- Viena

b. Număr total de pasageri în anul 2024 pe relația dus-întors (aeroport de origine, destinație și retur):

5.157.094

c. Număr total de destinații în anul 2024 în toată lumea: 576

d. TOP aeroporturi de destinație a călătoriilor cu peste 10.000 de pasageri/an

AEROPORTURI DE DESTINAȚIE	AEROPORTURI DE ORIGINE A CĂLĂTORIILOR															
	Arad (ARW)	Belgrad (BEG)		Budapesta (BUD)		Cluj-Napoca (CLJ)		Debrecen (DEB)		Oradea (OMR)		Timișoara (TSR)		Viena (VIE)		Total general
	RES	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	
Total general	1198	189400	287291	467880	640088	51125	152542	18556	59982	10912	15754	216780	292827	34701	11721	2450757
London		2264	12309	19600	69263	4022	29210	2649	26216			12827	44752	859	920	224891
Bucharest		779	1151	1267	1299	4577	10860			8270	14928	66309	61801	157	48	171446
Milan		2797	5446	16279	24732	6547	14134					17011	18686	164	47	105843
Barcelona		4840	8647	13949	18410	1656	3685					8117	8669	574	156	68703
Rome		4965	7427	10696	12159	719	2063	757	3112			6793	6805	420	120	56036
Paris-Beauvais		1525	6307	1743	4881	3402	13665					5592	13736	35	22	50908
Brussels-Charleroi				3920	13445	2106	11445					3641	11880	9	10	46456
Berlin		4104	6394	13884	16319	560	1158					981	1136	167	50	44753
Madrid		1074	2005	8688	11389	1526	3560					6541	7294	164	51	42292
Munich		908	2422	942	1231	132	945	1493	7843			9571	16188	11	15	41701
Dortmund		1608	5126	1028	2468	1023	6872					6858	15461			40444
Memmingen		3612	8664			612	3520					8951	14980			40339
Istanbul		10386	9768	8766	4885	179	475	396	1096			1292	859	17	4	38123
Tel Aviv		239	2795	3235	19496	93	1971	202	5292			424	3318	20	39	37124
Eindhoven		1572	7023	4154	9652	905	3712	931	8955					1	1	36906
Copenhagen		1483	6327	6012	19476		144						444	140	106	34132
Zurich		5291	15649	2718	6846	4	136					333	1026	530	347	32880
Frankfurt		2775	7201	4350	9033	55	525					2666	4610	491	260	31966
Larnaca		5527	3936	6489	1812	1657	886	5366	4909					188	15	30785
Athens		4007	4871	10536	9384	46	161					636	563	145	20	30369
Antalya	1198	2465	428	8135	617	326	59	2209	830	2642	411	8137	733	1214	29	29433
Stockholm		2167	5627	5334	12144	23	109						415	179	98	26096
Paris-CDG		1771	7274	3205	10073	4	165					595	1954	566	434	26041
BaselMulhouse		137	219	6976	14513	976	2753							1	1	25576
Dublin		75	415	4369	11976	1315	5077					384	1191	115	95	25012
Podgorica		15562	4006	3570	646									12	1	23797
Valencia		921	838	2696	1656	1126	1348					9801	4744	197	27	23354

AEROPORTURI DE DESTINAȚIE	AEROPORTURI DE ORIGINE A CĂLĂTORIILOR															
	Arad (ARW)	Belgrad (BEG)		Budapesta (BUD)		Cluj-Napoca (CLJ)		Debrecen (DEB)		Oradea (OMR)		Timișoara (TSR)		Viena (VIE)		Total general
	RES	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	
Total general	1198	189400	287291	467880	640088	51125	152542	18556	59982	10912	15754	216780	292827	34701	11721	2450757
Malta		5324	2370	10564	3365	535	197							128	8	22491
Tivat		19275	2825	89										31		22220
Lisbon		1820	2998	7349	8471	12	97					286	393	178	46	21650
Bari		205	282	4692	4860	14	99					6172	5087	3	1	21415
Bologna		381	491	1509	1247	1631	3701					6388	5916	35	9	21308
Malaga		1124	1052	8246	5688	1535	1284					1020	670	430	61	21110
Amsterdam		1005	4429	2511	8774	29	495					304	1331	502	467	19847
Duesseldorf		1013	3995	2713	8271	2	139					443	1770	603	507	19456
Sabiha Gokcen		3975	4202	5506	4941									219	37	18880
KarlsruheBaden Baden		821	2369									4863	9750			17803
Manchester		107	371	5089	10591		75						450	72	43	16798
Hamburg		1820	3999	2863	5190	10	153					313	674	1036	545	16603
Vienna		3908	6891	407	870	944	2758					304	497			16579
Stuttgart		700	2334	2425	5619	3	126		340			1534	3291	90	68	16530
Palma de Mallorca		1367	263	7880	1245	825	219					1970		2537	106	16412
Dubai		1346	2493	5042	6803	55	175							90	33	16037
Hurghada		4528	178	9194	245	130		1166						558	2	16001
Warsaw		715	2641	2931	8039	99	448				415		580	12	20	15900
Naples		309	360	7186	7154	255	470							49	11	15794
Geneva		1510	3932	2976	6173		71						546	52	30	15290
Oslo		929	3286	2741	7048		116						449	44	32	14645
Nice		1462	1994	4700	5029	401	562							172	49	14369
Abu Dhabi		1653	4243	2536	4654	229	714							57	18	14104
Cologne-Bonn		1304	3240	2633	5134		114						489	625	384	13923
Brussels		415	2285	1313	6464	3	235					371	2119	309	299	13813
Catania		588	482	7077	3896	514	436					602		36	4	13635
Alicante		54	72	6829	4206	1047	692							18	2	12920

AEROPORTURI DE ORIGINE A CĂLĂTORIILOR																	
AEROPORTURI DE DESTINAȚIE	Arad (ARW)		Belgrad (BEG)		Budapesta (BUD)		Cluj-Napoca (CLJ)		Debrecen (DEB)		Oradea (OMR)		Timișoara (TSR)		Viena (VIE)		Total general
	RES	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS	RES	VIS		
Total general	1198	189400	287291	467880	640088	51125	152542	18556	59982	10912	15754	216780	292827	34701	11721	2450757	
Thessaloniki		1509	909	6272	2936	50	53							19	1	11749	
Tenerife		68		8133	3061									306	23	11591	
Edinburgh		82	98	6594	4293									35	5	11107	
Venice-Treviso				1189	326	250	434					5559	3183	3		10944	
Seoul		167	267	2158	7649									26	36	10303	
New York-JFK		1578	1809	2667	3158	167	168					314	320	70	19	10270	

Pentru a concluziona mai ușor care sunt țările de interes pentru populația rezidentă din raza de 150 km față de Aeroportul Arad care formează direcțiile fluxurilor de pasageri din aeroporturile din regiune (Traffic Leakage), se redă mai jos **TABELUL ȚĂRILOR DE DESTINAȚIE PENTRU ANUL 2024 cu peste 10.000 de pasageri/an.**

	ȚĂRI DE DESTINAȚIE	NR. PASAGERI
1	Germany	326,798
2	Italy	301,537
3	United Kingdom	291,387
4	Spain	243,650
5	Romania	181,823
6	France	135,565
7	Turkey	105,393
8	Switzerland	86,996
9	Greece	76,331
10	Belgium	68,218
11	United States	66,556
12	Netherlands	58,322
13	Montenegro	48,225
14	Denmark	46,872
15	Sweden	43,229
16	Portugal	37,420

17	Cyprus	36,939
18	Israel	33,324
19	United Arab Emirates	33,056
20	Ireland	28,379
21	Egypt	25,290
22	Poland	24,680
23	Malta	24,239
24	China	23,128
25	Austria	20,274



Harta 3D a Europei și Asia Mică TOP Aeroporturi de destinație preferate de populația rezidentă la o rază de 150 km față de Arad, Informa ASM Catchment Analyser pentru anul 2024

În diagrama de mai jos se poate observa cota de pasageri pentru TOP 10 AEROPORTURI utilizate de populația rezidentă aflată la o rază de 150 km față de Aeroportul Arad pentru destinațiile prezentate anterior, în anul 2024

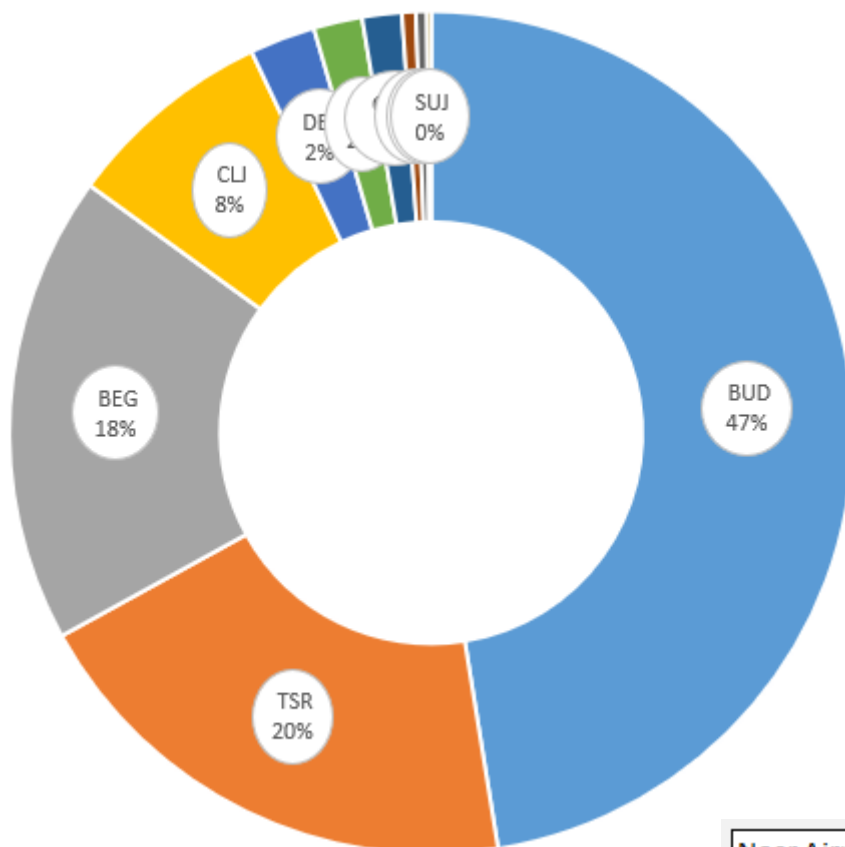


Fig. 45- Analiza Ariei de captare pasageri anul 2024- Diagrama cote de piață TOP 10 aeroporturi de origine preferate de populația rezidentă la o rază de 150 km față de Arad, Sursa Informa ASM Catchment Analyser

Near Airport	Passengers
BUD	1,237,651
TSR	509,232
BEG	469,199
CLJ	208,768
DEB	65,505
VIE	48,628
OMR	39,564
SBZ	13,754
BJY	10,944
SUJ	4,246

În lipsa activității de transporturi aeriene regulate dezvoltate la Aeroportul Arad populația rezidentă a Județului Arad este nevoită să se orienteze către celelalte aeroporturi din zonă, în special pentru zboruri directe către destinațiile de interes pentru:

- Comunitățile de români din Diaspora
- În scop:
 - o turistic
 - o de afaceri
 - o medical.

O concluzie a datelor de mai sus arată faptul că traficul de pasageri nu este dictat de apropierea unui aeroport față de un altul, cum este cazul Aeroportului Timișoara față de Aeroportul Arad, ci de oferta de:

1. oferta de destinații de interes pentru populația din zonă
2. prețul билетelor de avion rezultate pentru aceste destinații

3. **orarul optim al curselor**
4. **capacitățile tehnice și funcționale ale unui aeroport față de celălalt**
5. **nu în ultimul rând, conexiunile terestre pe care acesta îl oferă.**

Indiferent de gradul de dezvoltare al fiecărui aeroport de interes pentru populația din zona de deservire a Aeroportului Arad, acestea împreună cu conducerile lor fac eforturi pentru a-și menține atractivitatea atât pentru toți utilizatorii- pasageri și companii aeriene, cât și tour operatori, cu care fac afaceri. Cu cât mai atractiv a devenit un aeroport, cu atât mai mult acesta împreună cu partenerii săi de afaceri pot oferi reduceri și alte servicii căutate de clienți/pasageri.

Din analiza de piață rezultă că **Aradul are o poziție geografică strategică în regiune, având posibilitatea deschiderii panoramice 360° către toate orizonturile, mai ales prin relația transfrontalieră. Aeroportul Arad trece în prezent printr-o perioadă de reorientare strategică de business pentru a-și menține activitatea orientată către pasageri în primul rând, și să fie pregătit de orice oportunitate de afaceri. Dinamica pieței de profil este foarte mare, prezența operatorilor aerieni în România în general fiind destul de limitată, iar dacă o companie de calibrul Aeroportului Arad nu este pregătită să facă față dinamicii din această piață, atunci vor fi necesare și alte activități non-aeronautice care să completeze spectrul activităților și implicit al veniturilor- ceea ce este în fapt un deziderat.**

Oportunitatea Aeroportului Arad este aceea de a acționa în piața de profil prin ÎNFIINȚAREA DE DESTINAȚII NOI. Noile curse pentru pasageri trebuie corelate la destinațiile cele mai uzitate de populația rezidentă din Aria de captare, atât pentru cursele regulate, cât și pentru cele charter.

TRAFICUL AERIAN DE MARFĂ

Dintre aeroporturile menționate Budapesta este cel mai puternic HUB atât pentru pasageri, cât și pentru marfă. În ultimii ani Aeroportul Oradea a atras investitori importanți în logistica de transport rutier și aerian, alături de care au realizat investiții în active corporale cu ajutorul cărora să poată să desfășoare activitate de transport aerian de marfă și de coletărie: prelungire pistă de decolare-aterizare și hală logistică.

În zona de Vest a României traficul aerian de transport marfă are o cerere foarte scăzută, HUB-ul Budapesta deservind cererea existentă.

MODELE DE AFACERI DIN PIAȚA DE SERVICII AERIENE

Pentru acționarii aeroporturilor din România și din UE (în general autorități ale administrației publice centrale sau locale), care nu beneficiază de un context geografic, economic și social unic și prin care operatorii aerieni să fie atrași în mod natural și tradițional (cum este Aeroportul Timișoara și Aeroportul Cluj, de exemplu), există legislație europeană cu prevederi pentru acordarea de ajutor de stat companiilor aeriene prin impunerea unei obligații de serviciu public (OSP) sau să infuzeze cu capital aeroporturile care pot încheia un acord cu o companie aeriană, astfel din aceste măsuri activitatea aeroporturilor poate deveni rentabilă.

În conformitate cu prevederile legislației europene în materie de ajutor de stat pentru aeroporturi și operatori aerieni:

- Regulamentul UE 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare),
- Comunicarea Comisiei 2014/C 99/03, cu modificările și completările ulterioare- Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene,
 - compensațiile către operatorii aerieni se pot acorda în 2 moduri:
 - a. **impunerea unei obligații de serviciu public (OSP),**
 - b. **atribuirea unui contract de operare de noi curse aeriene de la / către Aeroportul Arad.**

Pentru ambele situații trebuie evitată forma de ajutor de stat pentru compensațiile necesare rezultate, existând riscul încălcării prevederilor art. 107 alin. (1) din Tratatul de Funcționare al Uniunii Europene, respectiv constatarea incompatibilității cu piața internă a ajutoarelor acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre. Acest fapt se realizează dacă se parcurg pașii specifici fiecărui tip de compensații, după cum se descrie mai jos.

a. Impunerea unei obligații de serviciu public (OSP),

În conformitate cu prevederile:

- Regulamentului UE 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare)- art. 16-18,
- Comunicării Comisiei 2014/C 99/03, cu modificările și completările ulterioare- Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene, punctele 67 și 68 de la Cap. 4
- Deciziei 2012/21/UE a Comisiei privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, compensațiile acordate aeroporturilor și companiilor aeriene pentru executarea serviciilor de interes economic general și a obligației de serviciu public NU constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alin. (3) lit. c) din TFUE, cu condiția îndeplinirii cumulative a celor 4 criterii Altmark (stabilite prin Cauza C-280/00, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg/ Nahverkehrsgesellschaft Altmark, Rec., 2003, p. 1-7747.):
 - a) beneficiarul unui mecanism de finanțare a unui SIEG de către stat trebuie să i se încredințeze în mod oficial sarcina furnizării și prestării unui SIEG, ale cărui obligații trebuie să fie clar definite;
 - b) parametrii de calculare a compensației trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent;
 - c) compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate în cadrul prestării SIEG, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații;
 - d) în cazul în care beneficiarul nu este ales în baza unei proceduri de achiziții publice, care permite furnizarea serviciilor la cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației acordate trebuie să fie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată, le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligațiilor respective, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil.

Finanțarea publică a serviciilor de interes economic general se realizează în conformitate cu prevederile cap. 4 din Comunicare și cu prevederile Art. 16-18 din Regulamentul UE 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare).

b. Atribuirea unui contract de operare de noi curse aeriene de la / către Aeroportul Arad

Pentru atribuirea unui contract de operare de noi curse aeriene implicând rute noi de la/către Aeroportul Arad există alte reglementări care se detaliează în cele ce urmează. Prin dispozițiile art. 107 alin. (1) din TFUE coroborate cu interpretarea Curții de Justiție a UE, pentru ca o măsură să fie considerată ajutor de stat aceasta trebuie să îndeplinească patru condiții **în mod cumulativ**:

- i) Măsura să fie acordată de stat sau prin intermediul resurselor statului
- ii) Să confere un avantaj economic întreprinderii căreia îi este acordată măsura și de care nu ar fi beneficiat în mod normal în lipsa acelei măsuri
- iii) Să aibă caracter selectiv, rezultând condiții favorizante numai pentru anumite întreprinderi
- iv) Să distorsioneze concurența și comerțul Statelor Membre ale Uniunii.

În cazul în care o măsură îndeplinește TOATE condițiile de mai sus, atunci este considerată ajutor de stat, caz în care trebuie notificată Comisia Europeană conform prevederilor art. 108 alin (3) din TFUE.

Dacă o măsură nu îndeplinește în mod cumulativ toate condițiile i)-iv), atunci nu va fi încadrată ca ajutor de stat.

În acest caz, pentru finanțarea publică necesară Aeroportului Arad se va aplica testul operatorului în economia de piață în conformitate cu prevederile pct. 48 din Comunicare Comisiei 2014/C 99/03- Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene. În consecință, atunci când un aeroport beneficiază de fonduri publice, Comisia va evalua dacă o astfel de finanțare constituie un ajutor, analizând dacă, în condiții similare, un operator privat, având în vedere probabilitatea de a obține un randament și făcând abstracție de toate considerentele sociale, de politică regională și sectoriale, ar fi acordat aceeași finanțare. Finanțarea publică acordată în circumstanțe care corespund condițiilor normale de piață nu este considerată ajutor de stat.

Testul operatorului în economia de piață trebuie să includă perspectiva rentabilității *ex-ante* pe termen lung pentru entitatea care acordă finanțarea, pe întreaga durată a măsurii. Previzunile legate de trafic utilizate în acest scop ar

trebui să fie realiste și să facă obiectul unei analize corecte a sensibilității. Absența unui plan de afaceri constituie un indiciu că este posibil ca acest principiu să nu fie respectat. În lipsa unui plan de afaceri, statele membre pot prezenta o analiză sau documentele interne primite de la autoritățile publice sau de la aeroportul în cauză care să arate în mod clar că, potrivit unei analize efectuate înainte de acordarea finanțării publice, este îndeplinit testul operatorului în economia de piață.

În cazul măsurii aplicate la Aeroportul Arad se vor efectua, în conformitate cu prevederile cap. 3.4. și 3.5 din Orientări:

- *Ex-ante:*
 - Analiza internă privind traficul, rentabilitatea și îndeplinirea testului operatorului în economia de piață
 - Pregătirea documentelor pentru procedura de selecție a operatorului aerian
- *Post-selecție a operatorului aerian:*
 - Documentele rezultate în urma procedurii de selecție a acestuia
 - Plan de Afaceri și Testul operatorului în economia de piață
 - Depunerea Notificării la Comisie în vederea verificării Testului Operatorului în economia de piață, precum și a tuturor documentelor necesare
 - Comunicarea Comisiei privind rezultatele Testului Operatorului în economia de piață,
 - Încheierea contractului cu operatorul.

Având în vedere complexitatea pașilor de parcurs compensațiile trebuie gândite pe un termen optim atât pentru furnizorul acestora, cât și pentru aeroport și operatorul aerian selectat. Durata maximă a unei OSP la un singur transportator aerian comunitar care prestează servicii aeriene regulate pe o singură rută este de până la patru ani, după care situația se reexaminează. Pentru atribuirea unui contract de operare de noi curse aeriene nu este prevăzut un orizont maxim de timp, dar potrivit Comisiei, se poate considera că acordurile încheiate între companiile aeriene și un aeroport îndeplinesc testul operatorului în economia de piață atunci când acestea contribuie în mod progresiv, dintr-o perspectivă ex ante, la rentabilitatea aeroportului. Aeroportul ar trebui să demonstreze că, pe durata validității acordului, este în măsură să acopere toate costurile care decurg din acordul încheiat cu o companie aeriană (de exemplu, un contract individual sau o schemă generală privind tarifele de aeroport) cu o marjă de profit rezonabilă, pe baza unor perspective solide pe termen mediu în momentul stabilirii acordului.

Ca un exemplu, cele două tipuri de măsuri au fost luate la nivelul Consiliului Județean Bihor și Primăriei Municipiului Oradea pentru Aeroportul Oradea și sunt în vigoare de 2 ani. Astfel în anul 2025 Aeroportul Oradea, în trecut afectat și el de lipsa activității aeronautice, a înregistrat cca. 260.000 de pasageri.

O altă abordare și care nu implică acordarea de ajutoare de stat este atragerea de companii aeriene care să înființeze rute aeriene noi de la / înspre un aeroport regional prin realizarea de către autoritățile administrației publice locale direct sau prin instituții subordonate de campanii de publicitate pentru promovarea județului sau a unei regiuni ca destinație turistică pe piețele internaționale relevante.

La nivelul pieței de profil UE există companii care realizează aceste tipuri de activități, inclusiv prin implicarea operatorilor aerieni care să efectueze curse regulate spre Arad dinspre anumite regiuni de interes din cadrul Europei sau chiar și din spații extracomunitare.

Această abordare este deja în implementare și în alte județe, cum ar fi: Bihor, Suceava, Sibiu. Pentru acestea există licitații în curs în portalul UE și pe SICAP.

Aceste tipuri de contracte nu implică direct aeroportul și nu este nevoie de nici o acțiune prin care să fie dezbătută aplicarea vreunui ajutor de stat. Contractele sunt derulate de către consiliile județene sau de organisme însărcinate de acestea, cum ar fi organizațiile de management a destinațiilor sau altele asemenea.

În țară există exemple în implementare pentru abordarea propusă la pct. A 1 și 2, ambele activități desfășurându-se în paralel.

1. JUDEȚUL MUREȘ

- Licitație publică prin JOUE în desfășurare
- Autoritate contractantă: Asociația "Visit Mures" Egyesulet
- Titlu: Servicii de promovare pentru obiectivul de investiții „Promovarea destinației turistice Mureș pe piețele internaționale cheie”
- Numar de referință atribuit dosarului de autoritatea contractantă: 38524606/1/2025
- Tip contract: Acord cadru pe 3 ani
- Valoarea estimată a tuturor contractelor de achiziție publică subsecvente, care se estimează că vor fi atribuite în baza acordului cadru este de 45.000.000,00 lei. Valoarea maximă estimată a unui contract subsecvent este de 15.000.000,00 lei fără TVA
- Tip finanțare: fonduri bugetare
- Nr. de rute anunțate: 9, cu începere din martie 2026 de către compania WizzAir către: Brussels-Charleroi, Larnaca, Dortmund, Paris-Beauvais, Basel, Roma-Fiumicino (2 frecvențe/săptămână) și Memmingen, Milano-Bergamo și Londra-Luton (3 frecvențe/săptămână)
- Cost mediu/rută/an: 327.000 euro

2. JUDEȚUL SIBIU

- Licitație publică prin JOUE în desfășurare
- Autoritate contractantă: Asociația Județeană de Turism Sibiu
- Titlu: Servicii de promovare pentru obiectivul de investiții „Promovarea Destinației Turistice Sibiu pe piețe cheie internaționale”
- Numar de referință atribuit dosarului de autoritatea contractantă: 18076303/1/2025
- Tip contract: Acord cadru pe 3 ani
- Valoarea estimată a tuturor contractelor de achiziție publică subsecvente, care se estimează că vor fi atribuite în baza acordului cadru este de 4.971.000,00 lei. Valoarea estimată a celui mai mare contract subsecvent este de 2.506.000,00 lei și valoarea estimată a celui mai mic contract subsecvent este 835.000,00 lei. Prin atribuirea contractului, ofertantului câștigător i se garantează realizarea activităților prevăzute în anul I (servicii cu valoare estimată de 1.630.000,00 fără TVA), urmând ca activitățile prevăzute în Anul II și Anul III să fie realizate în funcție de alocările bugetare alocate anual pentru realizarea activităților de promovare.
- Tip finanțare: fonduri bugetare
- Aeroportul Sibiu are din august 2025 6 rute noi operate de WizzAir (total 11 rute) către: Viena, Roma Fiumicino, Hamburg, Basel – toate cu câte 3 frecvențe/săptămână și Frankfurt Hahn, Madrid – cu câte 2 frecvențe/săptămână. Nu s-au anunțat încă pe anul 2026 rute noi ori mărirea frecvențelor pentru anumite rute existente.
- Nu se pot extrage costuri medii/rută/an

3. JUDEȚUL BIHOR

- Licitație publică prin JOUE în desfășurare
- Autoritate contractantă: Asociația AGENTIA DE MANAGEMENT AL DESTINAȚIEI BIHOR
- Titlu: „Promovarea turistică a județului Bihor pe piețe internaționale relevante”
- Numar de referință atribuit dosarului de autoritatea contractantă: 34750279/2025/1
- Tip contract: Acord cadru pe 3 ani
- Valoarea estimată a serviciilor (pe toată durata acordului-cadru) este: intervalul între 4.957.200 lei și 14.871.600 lei fără TVA; Valoarea estimată a tuturor contractelor subsecvente ce se estimează a fi semnate pe durata acordului cadru este de 14.871.600 lei fără TVA. Valoarea estimată a celui mai mare contract subsecvent este de 4.957.200 lei fără TVA. Pe durata de derulare a acordului cadru se pot încheia între 1 și 3 contracte subsecvente.
- Tip finanțare: fonduri bugetare
- Nr. de rute noi anunțate: 3, cu începere din martie 2026 de către compania WizzAir către: Milano Bergamo- 2 frecvențe/săptămână și cu începere din iunie 2026 către Roma Fiumicino și Dortmund- 2 frecvențe/săptămână. În total Wizz Air operează

- Cost mediu/rută/an: 324.000 euro- dar probabil că vor mai fi anunțate rute noi pentru 2026.

Și pentru dezvoltarea economică a Județului Arad și a Aeroportului Arad se pot implementa astfel de măsuri, în limita considerată de conducerea județului.

II.2. ALTE INFORMAȚII RELEVANTE SPECIFICE

1. Fundamentarea planului și obligația de redresare

Prezentul Plan este elaborat în temeiul OUG nr. 89/2025 și în corelare cu OG nr. 26/2013 și OUG nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă.

Societatea înregistrează pierderi contabile reportate în cuantum de 1.787 mii lei (aferente anilor 2015, 2016 și 2020), iar recuperarea acestora reprezintă:

- obligație legală,
- indicator contractual de performanță,
- obiectiv prioritar al prezentului Plan.

Redresarea financiară este integrată în sistemul KPI aprobat prin Hotărârea CJ Arad nr. 22/29.01.2026 și detaliat în anexele aferente.

2. Arhitectura redresării – 3 măsuri pentru accelerarea recuperării pierderilor contabile din anii anteriori

Scenariul de stabilizare financiară este construit pe trei măsuri principale, prevăzute în Analiză și în Plan, care au rol complementar:

MĂSURA 1 – Actualizarea listei tarifelor minime aplicabile în cadrul aeroportului

Această măsură este obligatorie în baza prevederilor Art. XXVIII din OUG nr. 89/23.12.2025 pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, reglementarea unor măsuri fiscale bugetare, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, pct. 4. Totodată luarea acestei măsuri în această perioadă dificilă a societății și a contextului economic național va contribui la pregătirea unei strategii pe termen mediu în ceea ce privește activitatea principală a aeroportului, respectiv activitatea aeronautică, pentru ca acțiunile să fie:

- previzibile,
- stabile și
- flexibile

pentru viitorii parteneri de afaceri.

Măsura va avea impact, odată cu operaționalizarea aeroportului prin activitatea sa principală, indicatorii operaționali și indicatorii financiari.

MĂSURA 2 – Realizarea de venituri non-aeronautice prin valorificarea unor active corporale existente

Această măsură are la bază inventarierea completă a activelor corporale și concesionate și presupune implementarea a 2 submăsuri:

- **Submăsura 2.1. – Notificarea Primăriei Municipiului Arad, a Consiliului Local al Municipiului Arad și a Consiliului Județean Arad în vederea declanșării procedurilor de declarare a utilității publice și exproprierii imobilului Aleea Aeroport din proprietatea SC Aeroportul Arad SA, înscris în CF nr. 368299 Arad, C29, în suprafață de 5.153,8 mp**

Această submăsură în ansamblu ține de:

- utilizarea eficientă a patrimoniului propriu, fără investiții suplimentare majore din partea societății,
- valorificarea activelor non-productive sau subutilizate.
- creșterea gradului de utilizare a spațiilor exterioare și a platformelor,
- reducerea costurilor de mentenanță prin prioritizare și programare predictivă,

Măsura este corelată direct cu indicatorii financiari:

- Rata de rotație a activelor ($\geq 0,19$),
- Implementarea planului de investiții,
- Lichiditatea curentă ($> 1,2$).

Aceasta contribuie la creșterea eficienței utilizării capitalului și la protejarea lichidității.

- **Submăsura 2.2. – Constituirea dreptului de suprafață asupra unui teren în suprafață de 1.465,00 mp aflat în proprietatea SC Aeroportul Arad SA, parte din terenul înscris în CF nr. 368299 Arad**

Având în vedere că nu sunt prevăzute investiții pentru stimularea operatorilor aerieni și nu există scheme de atragere de noi rute, creșterea veniturilor este orientată către:

- Constituirea unor drepturi reale către terți interesați cu titlu oneros și colectarea anuală de redevențe, respectiv condiționat de implementarea unei investiții de construire a unei noi capacități tehnice de CARGO și DEPOZIT LOGISTIC
- utilizarea terenurilor și platformelor în scop logistic.

Această măsură are rol de:

- creștere a veniturilor proprii recurente,
- reducere a dependenței de traficul aeronautic,
- îmbunătățire a marjei operaționale, printr-o activitate care chiar dacă este derulată de către un terț, să confere și venituri aeronautice pentru aeroport.

Este direct corelată cu:

- Rata de creștere a cifrei de afaceri ($\geq 2,5\%$),
- Recuperarea pierderilor contabile (15–20% anual),
- Stabilitatea fluxului de numerar.

MĂSURA 3 – Valorificarea activelor de tip mijloace fixe neproductive

Această măsură va contribui la realizarea punctuală a unor venituri pentru societate, mărirea rezervei de lichidități, dar și asanarea mijloacelor fixe.

Măsura strategică - Controlul strict al costurilor și protejarea lichidității

Strategia societății este aceea de a-și asigura cât mai multe lichidități pentru că în contextul incertitudinii post-31.12.2026 (termenul limită de valabilitate al Schemei de ajutor de stat de exploatare) măsurile au drept scop:

- limitarea cheltuielilor fixe suplimentare,
- corelarea investițiilor cu surse certe de finanțare,
- menținerea unui buffer de lichiditate operațională,
- prioritizarea acoperirii pierderilor reportate,
- amânarea oricăror cheltuieli neesențiale.

Este direct corelată cu:

- Lichiditatea curentă ($>1,2$)

Măsura strategică este esențială în ipoteza unei discontinuități a schemei de ajutor de stat.

Condiționalitatea majoră: ajutorul de stat de exploatare

Scenariul financiar al celor trei măsuri este fundamentat pe menținerea ajutorului de stat pentru acoperirea deficitului de exploatare până la 31.12.2026.

La data elaborării prezentului document:

- nu au fost adoptate acte normative privind prelungirea schemei după 31.12.2026;
- nu există o nouă schemă aprobată pentru perioada 2027–2030;
- nu există un mecanism alternativ de compensare.

Această situație introduce un risc sistemic începând cu anul 2027.

Analiza riscului post-2026 – implicații financiare

În eventualitatea neprelungirii schemei sau a unui interval de discontinuitate normativă, societatea ar trebui să susțină integral din venituri proprii:

- cheltuieli de personal,
- utilități și mentenanță infrastructură critică,
- costuri obligatorii de siguranță și securitate,
- obligații fiscale.

În absența sprijinului operațional:

- indicatorul de lichiditate ar putea fi afectat semnificativ,
- ritmul de recuperare a pierderilor ar fi încetinit,
- s-ar putea genera noi pierderi contabile,
- ar fi afectată îndeplinirea KPI financiari asumați.

Prin urmare, gestionarea lichidității devine prioritate strategică.

Orice excedent temporar trebuie conservat pentru a acoperi o eventuală perioadă tranzitorie în care:

- nu există prevederi pentru prelungirea actualei scheme,
- sau până la aprobarea unei noi scheme conforme cadrului european.

II. PROIECȚIE FINANCIARĂ A PRINCIPALILOR INDICATORI ECONOMICO-FINANCIARI

Aplicarea celor 3 măsuri propuse în acest Plan, precum și în Analiza activelor, s-a proiectat ținându-se cont de previziunile financiare pentru perioada anilor 2026-2029, care s-au raportat la situația de la 31.12.2025. A se vedea tabelul de mai jos.

Veniturile proprii

- Cele aeronautice includ aplicarea noilor tarife la aceeași cantitate de servicii din 2025
- Cele non-aeronautice includ
 - o veniturile obținute până în prezent la care se adaugă cele obținute în urma implementării măsurilor:
 - În 2026- prin actualizarea tarifelor de handling aeronave, pasageri și Cargo
 - În 2027- prin implementarea tuturor măsurilor propuse
 - În 2028-2029 prin continuitatea sub-măsurii 2.2.

Veniturile din subvenții pentru acoperirea deficitului din exploatare aeronautic

- Sunt considerate constante, la același nivel ca cel acordat prin prezenta Schemă de ajutor de stat

Cheltuieli

- Au fost considerate cheltuielile curente: salarii, utilități, minime achiziții de produse necesare funcționării, impozite
- În proiecție li s-au aplicat ușoare creșteri care derivă din inflație, cu implicații în costurile utilităților și în impozite

Profitul BRUT și Profitul NET estimat

- Ca diferență între veniturile proprii și cheltuielile pentru activitățile non-aeronautice (care nu fac obiectul schemei de ajutor de stat de exploatare), acestea cresc începând cu anul 2026 în baza măsurilor propuse

Se observă faptul că în acest scenariu pierderile contabile din anteriori vor fi recuperate, unul dintre cei mai importanți indicatori cheie de performanță financiară stabiliți pentru conducerea societății va fi atins, respectiv:

Nr. Crt.	Categorie de indicatori	Indicatori	UM	Obiectiv de performanță	Ponderile acordate indicatorilor de performanță %	Ținta				
						2025	2026	2027	2028	2029
ICP FINANCIARI (50%)										
5	Politica de dividende	Gradul de recuperare a pierderilor contabile <i>Profit repartizat pentru acoperirea pierderii_t/ pierderi contabile_t-1</i>	%	Recuperarea pierderii contabile din anii anteriori pt. ca societatea să poată repartiza dividende	10%	Minim 15%/an	Minim 15%/an	Minim 15%/an	Minim 20%/an	Minim 20%/an

Indicatorul cheie de performanță s-a stabilit prin HCJ Arad nr. 22/29.01.2026 și reprezintă un indicator cheie de performanță financiar pentru CA al Aeroportul Arad SA- mandatul 2025-2029 și reprezintă 10% din indicatorii cheie de performanță financiară, care reprezintă 50% din totalul indicatorilor cheie de performanță.

Tabel Calcul impact Măsura 1, Măsura 2 și Măsura 3 în Bugetul de venituri și cheltuieli al societății și asupra recuperării pierderilor contabile din anii anteriori

DENUMIRE INDICATOR	12/31/2025	2026		2027		2028		2029	
		AERONAUTICE	NONAERONAUTICE	AERONAUTICE	NONAERONAUTICE	AERONAUTICE	NONAERONAUTICE	AERONAUTICE	NONAERONAUTICE
VENITURI PROPRII		474	1,696	505	2,014	521	1,882	537	1,882
VENITURI DIN SUBVENTII PENTRU DEFECTUL DIN EXPLOATARE AERONAUTIC		6,578	0	6,578	0	6,578	0	6,578	0
CHELTUIELI		7,052	1,196	7,083	1,200	7,099	1,200	7,115	1,200
PROFIT BRUT ESTIMATIV		0	500	0	814	0	682	0	682
REZERVA LEGALA 5%		0	25	0	41	0	34	0	34
CH NEDEDUCTIBILE		0	-100	0	-100	0	-100	0	-100
IMPOZIT PROFIT ESTIMAT		0	92	0	140	0	120	0	120
PROFIT NET ESTIMAT		0	383		634		528		528
ACOPERIRE PIERDERI CONTABILE ANII ANTERIORI	1,787		1,404		770		242		0

Indicator: gradul de recuperare a pierderilor contabile	tinta / an		minim 15% /an		minim 15% /an		minim 20% /an		minim 20% /an
profit repartizat pentru acoperirea pierderii_t/pierderi contabile _t-1			21.43		45.13		68.56		100.00

În situația în care se implementează Măsura 1, 2 și 3, dar fără dezvoltarea activității aeronautice (contracte noi cu operatori aerieni), luând în considerare previziunile anului 2026, pierderile contabile se estimează a se recupera tot în termen de 4 ani adică până la 31.12.2029.

III. EVOLUȚIA FLUXULUI DE NUMERAR

În tabelul privind calculul estimativ al fluxului de numerar estimat pentru perioada anilor 2026-2029 se observă faptul că datorită celor 3 măsuri propuse se va îndeplini **Măsura strategică - Controlul strict al costurilor și protejarea lichidității, respectiv asigurarea a cât mai multor lichidități, în special pentru anul 2027.**

În cazul în care perioada de incertitudine în ceea ce privește continuitatea ajutorului de stat de exploatare va fi depășită fără alte probleme, lichiditatea din rezerva constituită în anul 2027, va putea fi utilizată începând cu anul 2028 pentru realizarea unor noi investiții, cum ar fi de exemplu construirea noului Terminal cargo și Depozit logistic descris la Submăsura 2.2. de către Aeroportul Arad și care va fi închiriat parțial sau total către terți interesați, realizând venituri proprii.

Măsura strategică va conduce la îndeplinirea unuia dintre cei mai importanți indicatori cheie de performanță financiari stabiliți pentru administratorul societății:

Nr. Crt.	Categorie de indicatori	Indicatori	UM	Obiectiv de performanță	Ponderile acordate indicatorilor de performanță %	Ținta				
						2025	2026	2027	2028	2029
ICP FINANCIARI (50%)										
2	Finanțarea	Lichiditatea curentă Active curente (circulante) /Datorii curente (<1 an)	Nr.	Onorarea obligațiilor pe termen scurt în baza activelor deținute pe termen scurt	10%	>1	>1,2	>1,2	>1,2	>1,2

Indicatorul cheie de performanță s-a stabilit prin HCJ Arad nr. 22/29.01.2026 și reprezintă un indicator cheie de performanță financiar pentru CA al Aeroportul Arad SA- mandatul 2025-2029 și reprezintă 10% din indicatorii cheie de performanță financiari, care reprezintă 50% din totalul indicatorilor cheie de performanță.

mii lei

	Denumirea elementului	AN	ESTIMARE	ESTIMARE	ESTIMARE	ESTIMARE
		2025	2026	2027	2028	2029
	Fluxuri de numerar din activitati de exploatare:					
1	Incasari de la clienti si alte creante	2,547	2600	2806	2826	2846
2	Incasari transferuri si subventii pentru exploatare	9,097	9309	9478	9678	9800
3	Plati catre furnizori si alte datorii, venituri in avans	9,670	11759	11759	11759	11759
4	Dobanzi platite	0				
5	Impozit pe profit platit	28	92	140	120	120
6	Incasari din asigurarea impotriva cutremurelor	0				
7	Numerar net din activitati de exploatare	1,946	58	385	625	767
8	Fluxuri de numerar din activitati de investitie:					
9	Plati pentru rascumparare actiuni	1	0	1	1	1
10	Plati pentru achizitionarea de imobilizari corporale	0	0	0	0	0
11	Incasari din vanzarea de imobilizari corporale	34	0	1916	0	0
12	Dobanzi incasate	20	50	50	50	50
13	Subventii pentru investitii incasate	0				
14	Dividende incasate	0				
15	Numerar net din activitati de investitie	53	50	1965	49	49
16	Fluxuri de numerar din activitati de finantare:					
17	Incasari din emisiunea de actiuni	0				
18	Incasari din imprumuturi pe termen scurt	0				
19	Plata datoriilor rambursare credit partial	0				
20	Dividende platite	0				
21	Numerar net din activitati de finantare	0	0	0	0	0
22	Cresterea neta a numerarului si echivalentelor de numerar	1,999	108.00	2,350.00	674.00	816.00
23	Numerar si echiv de numerar la inceputul exerc. financiar	2,841	4,840.00	4,948.00	7,298.00	7,972.00
24	Numerar si echiv de numerar la sfarsitul exerc. financiar	4,840	4,948.00	7,298.00	7,972.00	8,788.00
	estimare lichiditate curenta	2025	2026	2027	2028	2029
	ACTIVE CIRCULANTE	5,435	5,543.00	7,893.00	8,567.00	9,383.00
	DATORII CURENTE	1522	1400	1300	1200	1100
	%	3.57	3.96	6.07	7.14	8.53

