



ADR CENTRU

Str. Decebal nr.12, 510093
Alba Iulia

Tel.: (+ 40) 258 - 818616

(+ 40) 258 - 815622

Fax: (+ 40) 258 - 818613

Internet: www.adrcentru.ro

e-mail: office@adrcentru.ro

Document de poziție privind promovarea proiectului Aeroport Brașov – Ghimbav ca proiect prioritar în cadrul Masterplanului General de Transport al României

Preambul

Consiliul pentru Dezvoltare Regională al Regiunii Centru a decis în cadrul ședinței din 26 Septembrie 2017, cu unanimitate de voturi, prin Hotărârea CDR 20 / 26.09.2017, declararea ca și proiecte prioritare, în interesul dezvoltării economice și sociale a Regiunii Centru, a următoarelor obiective de investiții ce vizează construcția, dezvoltarea și modernizarea aeroporturilor din Regiune: Brașov, Târgu Mureș și Sibiu. În cadrul aceleiași întâlniri CDR a mai decis promovarea includerii proiectului privind Construcția Aeroportului Brașov în Master Planul General de Transport al României.

Stadiul proiectului

În prezent, în zona județelor Brașov, Harghita și Covasna, dezvoltarea turismului, dezvoltarea economică și nevoile de mișcare ale populației reclamă existența unui aeroport care să faciliteze activități de transport aerian rapid și eficient.

Lipsa unui aeroport în zonă conduce la utilizarea unor aeroporturi situate la distanțe notabile, ceea ce îngreunează mobilitatea populației și descurajează investitorii străini interesați de acest areal.

Studiile realizate au arătat interesul ridicat al populației și importanța deosebită pentru dezvoltarea economică regională, cu referire la realizarea unui aeroport situat în zona Brașov-Ghimbav, capabil să opereze avioane din clasa mediu curier.

Obiectivul proiectului este realizarea unui aeroport internațional care să permită decolarea și aterizarea avioanelor din clasa mediu curier, în vederea asigurării unui punct de legătura aeriană, stabil și adecvat ca mărime, între zona deservită și țările Europei și Orientul Mijlociu.

Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav este proiectat a fi construit în orașul Ghimbav din județul Brașov, situat la 7 km vest de municipiul reședință de județ.

Demersurile pentru realizarea acestui aeroport au fost accelerate începând cu luna august 2016, când, la inițiativa Președintelui Consiliului Județean Brașov, Adrian-Ioan Veștea, au fost reluate demersurile parlamentare pentru adoptarea actului normativ prin care să fie reglementată situația juridică a terenului aeroportului. Legea Aeroportului a fost aprobată de Parlament, iar în data de 17 noiembrie 2016, Președintele României, a semnat Decretul privind promulgarea Legii pentru modificarea art. 2 din OUG nr. 41/ 2017, privind transmiterea unei suprafețe de teren din domeniul public al statului și din administrarea Institutului Național de Cercetare – Dezvoltare pentru Cartof și Sfeclă de Zahăr Brașov, în domeniul public al județului Brașov și în administrarea CJ Brașov, pentru realizarea obiectivului „Aeroport Internațional Brașov – Ghimbav”.

În data de 6 decembrie 2016 au fost aprobați, în cadrul ședinței CJ Brașov, indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Aeroport Internațional Brașov – Ghimbav” – etapa a III-a, respectiv „Extinderea suprafețelor de mișcare aeroportuare, echiparea suprafețelor de mișcare cu instalații de balizaj, extinderea rețelelor de canalizare pluvială și drenaj, clădiri operaționale aeroportuare”. Potrivit devizului general întocmit de SC IPTANA SA ca acte a demersului de reactualizare a studiului de fezabilitate pentru etapa a III-a de realizare a aeroportului, valoarea investiției (fără TVA) este de 47.921.330 euro, din care construcții + montaj totalizează 31.212.730 euro. Valoarea investiției cu tot cu TVA este de 57.505.600 euro.

Cu referire la anul 2017, Consiliul Județean Brașov a alocat în bugetul propriu al județului Brașov pe acest an o sumă totală de 47,134 milioane lei (peste 10 milioane euro) pentru continuarea investiției la aeroport.

În data de 22 februarie 2017 a fost lansată licitația deschisă pentru realizarea Proiectului tehnic pentru Cale de rulare Alfa, platforma de îmbarcare – debarcare și extinderea rețelelor de canalizare și drenaj aferente pistei de decolare – aterizare, iar în data de 26 mai a fost semnat contractul de servicii între Județul Brașov și SC Search Corporation SRL privind realizarea Proiectului Tehnic.

În data de 29 mai 2017, CJ Brașov a transmis comanda pentru prima etapă, respectiv realizarea documentației aferente Certificatului de Urbanism și, de asemenea, a fost elaborată documentația necesară lansării licitației în vederea realizării studiului de fundamentare pentru Aeroport, iar în data de 20 iunie a fost lansată licitația aferentă studiului de fundamentare. Cererea pentru certificatul de urbanism a fost depusă în data de 12 iulie, acesta fiind eliberat de Primăria Ghimbav în data de 4 august 2017 (Certificatul nr. 239 pentru „Proiect Tehnic cale de rulare Alfa, platforma de îmbarcare - debarcare și extinderea rețelelor de canalizare și drenaj aferente pistei de decolare - aterizare”).

Ordinul de începere privind elaborarea documentațiilor pentru obținere de avize și acorduri (etapa a doua a contractului de proiectare) a fost emis de CJ Brașov în data de 1 august 2017, iar în data de 11 august, proiectantul a depus la sediul Consiliului Județean documentațiile necesare obținerii avizelor, iar apoi CJ Brașov a depus documentațiile la instituțiile responsabile cu emiterea acestor avize.

Search Corporation a predat Consiliului Județean, în data de 27 septembrie, Proiectul tehnic pentru cale de rulare Alfa, platforma de îmbarcare-debarcare și extinderea rețelelor de canalizare și drenaj aferente pistei de decolare-aterizare, două zile mai târziu fiind aprobați indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții, de către CJ Brașov.

În data de 31 octombrie 2017 a fost semnat contractul de servicii privind realizarea „Studiu de fundamentare în vederea concesiunii/PPP Aeroport Internațional Brașov – Ghimbav”, pe care îl va realiza SC Reliance Travel&Consulting SRL, lider de asociere SC Reliance Travel&Consulting SRL – SCPA Nemeș Voicu Bilan și Furtună.

În momentul de față se lucrează la actualizarea Planului Urbanistic Zonal al Aeroportului Internațional Brașov - Ghimbav. Contractul a fost semnat în data de 28 august 2017 și are termen de execuție 4 luni calendaristice.

În data de 29 septembrie 2017, Consiliul Județean Brașov a aprobat indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Cale de rulare Alfa, platforma de debarcare și extinderea rețelelor de canalizare și drenaj aferente pistei de decolare-aterizare” ce constituie etapa constructivă a obiectivului de investiții general „Aeroport Internațional Brașov-Ghimbav”.

Conform devizului general care face parte integrantă din documentația predată, valoarea totală estimată (cu TVA inclus) pentru execuția elementelor vizate de Proiectul Tehnic este de 42.283.732,12 lei din care Construcții + Montaj 41.875.808,07 lei.

În Proiectul Tehnic sunt incluse următoarele elemente care urmează să fie executate:

- realizare cale de rulare Alfa,
- realizare platformă de îmbarcare – debarcare,

- extindere rețele de canalizare la calea de rulare ALFA + platformă,
- rețea de canalizare pluvială zona pistă,
- colector descărcare ape pluviale în râul Bârsa,
- camera de descărcare și protecție mal cu beton,
- sisteme de balizaj TCL + STB cale rulare ALFA,
- instalații electrice platformă (iluminat),
- instalații electrice de alimentare,
- separator hidrocarburi.

De asemenea, în urma semnării, în data de 31 octombrie, a contractului de servicii privind realizarea „Studiu de fundamentare în vederea concesiunii / PPP Aeroport Internațional Brașov – Ghimbav”, contractantul are la dispoziție 45 de zile pentru realizarea acestuia

În data de 13.10.2017 Instituția Prefectului Județului Brașov a organizat o întâlnire a părților interesate pentru promovarea acestei investiții, întâlnire la care, pe lângă prefectul județului Brașov, au participat Președintele CJ Brașov, împreună cu o echipă din partea instituției, Primarul municipiului Brașov, însoțit, la rândul său de o echipă, precum și reprezentanți la nivel parlamentar și politic al principalelor partide politice ale Județului Brașov, atât din arcul guvernamental cât și din opoziția parlamentară. Instituția Prefectului Județului Brașov a invitat la această întâlnire și ADR Centru, în calitate de organism tehnic însărcinat cu punerea în practică a hotărârilor adoptate de Consiliul pentru Dezvoltare Regională al Regiunii Centru. Dezbaterile din cadrul reuniunii moderate de Instituția Prefectului Județului Brașov au condus la concluzia că proiectul promovat de Consiliul Județean Brașov și Primăria Brașov este asumat de forțele politice parlamentare atât din județul Brașov cât și din județele învecinate Harghita și Covasna. De asemenea, a fost evident faptul că acest proiect este asumat atât la nivelul comunității de afaceri din zonă cât și la nivelul cetățenilor, fiind privit ca un proiect care are vocația de a acționa ca un factor major de dezvoltare.

Aeroportul Internațional Brașov Ghimbav este inclus în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Polului de Creștere Brașov, document strategic realizat de specialiști ai Băncii Mondiale cu asistență de la BERD.

La Brașov se află unul din cele 26 de terminale multimodale deținute de CFR Marfă (Brașov Triaj), care este declarat ca fiind activ și este cuprins în Masterplanul de Transport al României (MPGT). De asemenea, se dorește crearea unui terminal multimodal la Feldioara, obiectiv de investiții declarat prioritar de către CDR Centru, în interesul dezvoltării economice și sociale a Regiunii Centru.

În perioada de programare 2007-2013 a fost realizată Șoseaua de Centură a Municipiului Brașov, finanțată prin fonduri POS Transport, iar Autostrada Brașov – Comarnic este inclusă în cadrul MPGT, având perioadă de implementare anii 2016-2020 (finanțare POIM 2014-2020).

De asemenea, aeroportul poate avea și un rol strategic militar important, având în vedere faptul că în județul Brașov, la Cincu, se află un poligon militar folosit pentru exerciții militare NATO.

Reflectarea Aeroportului Internațional Brașov – Ghimbav în versiunea Septembrie 2016 a Masterplanului General de Transport al României

În cadrul Master Planului General de Transport al României, Aeroportul Brașov este inclus în categoria aeroporturilor regionale. Cu referire la aeroport, la punctul 7.2.17 al documentului se găsește următoarea mențiune „Dezvoltarea aeroportului Brașov este condiționată de negocierea cu Comisia Europeană și cu planificarea investiției în perioada de programare 2020 – 2030. În intervalul 2014-2020, autoritățile locale/ județene din Brașov vor elabora Strategia de dezvoltare a aeroportului Brașov conținând ca și indicatori de monitorizare: valoarea investițiilor și numărul de locuri de muncă create în acest interval. Indicatorii îndepliniți sunt condiție pentru obținerea finanțării în 2020-2030.”. Aceasta mențiune completează cuprinderea Aeroportului Brașov la finalul listei conținute de tabelul 7.2, ca aeroport regional.

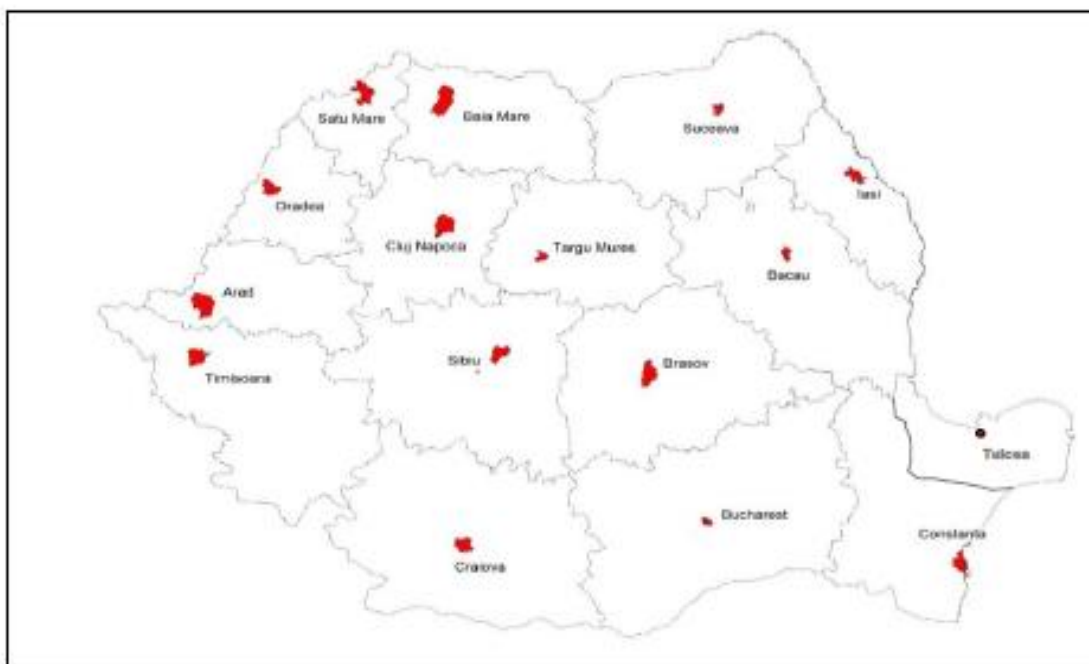


Figura 7,3 - Localizarea și ariile de captare ale aeroporturilor în viitor

Se poate observa, de asemenea, că este evaluată și viitoarea arie de captare a aeroportului iar figura 7.4 (extras mai jos) realizează o propunere de clasificare pentru aeroporturi în viitor. În opinia autorilor MPGT structura și localizarea acestor aeroporturi oferă o bună acoperire a aeroporturilor care ar trebui să aibă rolul de Hub Internațional, din diferite regiuni ale țării, sprijinite de o rețea mai densă de aeroporturi regionale.



Figura 7,4 - Localizarea și clasificarea viitoare a aeroporturilor din România

De asemenea, în secțiunea 3.5 Tendințe în transportul aerian în context european, proiectul de aeroport Brașov – Ghimbav este menționat ca exemplu de plan de construcție nou (pct. 3.5.3).

În mod surprinzător, în Tabelul 7.3 din MPGT, care prezintă modul de calcul al distanțelor între aeroporturi, Brașovul este luat în considerare cu o populație *in city* de numai 141.951 locuitori și cu o arie de captare de 595.543 locuitori, deși este evident faptul că populația este mai mare atât la nivel de oraș (253.200 locuitori conform datelor din MPGT, tabel 4.13 **Cele mai populate 20 de orașe**), cât și la nivel de arie de captare, potrivit hărții 7.3 ilustrată mai sus.

Anexa MPGT, care centralizează necesarul de investiții pe toate sectoarele și acționează ca instrument de planificare a alocațiilor, conține referințele la sectorul aeronautic la paginile 235-250. Planificarea de finanțare este segregată pe perioadele 2014-2020 și 2021-2030. În nici una din aceste perioade nu există vreo mențiune la Aeroportul Internațional Brașov - Ghimbav

Principalul criteriu de ierarhizare a proiectelor invocat de MPGT este Rata de Rentabilitate Economică (RIRE), limita minimă fiind 5%. Conform Analizei Cost Beneficiu realizată de IPTANA în decembrie 2016, pentru Aeroportul Brașov-Ghimbav, Rata de Rentabilitate Economică calculată este de 7,93%, la o rată de actualizare a capitalului de 5%. Cu această rată de rentabilitate, proiectul Aeroportului Brașov se situează sub Aeroportul Henri Coandă sau aeroporturile din Bacău, Timișoara sau Cluj Napoca însă este peste aeroporturile din Suceava (necalculat) Iași (EIRR 2,4%), Constanta (necalculat), Tulcea (necalculat), Baia Mare (necalculat), Oradea (necalculat), Satu Mare (necalculat), Arad (-3,7% - negativă).

Motivația demersului

În calitate de poartă de acces spre transportul aerian, aeroporturile sunt o verigă cheie în lanțul de transport aerian și de aceea joacă un rol important în facilitarea turismului, călătoriile de business și lanțurile globale de aprovizionare. Pentru turiștii care sosesc, aeroporturile contribuie la formarea primei impresii despre orașul sau țara în care au ajuns. Iar pentru cei care pleacă, în special cei care călătoresc pe distanțe scurte, se poate întâmpla ca aceștia să petreacă mai mult timp în aeroport decât în aer, la bordul avionului. Acesta este motivul pentru care IATA încurajează dezvoltările care determină sectorul aeroporturilor să devină mai responsabil față de nevoile pasagerilor și ale clienților liniilor aeriene. Competiția în sectorul aerian este un motor al inovării și reducerii de costuri și a livrat beneficii majore pentru consumatori în ceea ce privește alternativele și valoarea. De aceea, competiția efectivă între aeroporturi trebuie, în mod clar, încurajată. Asemenea argumente se bazează pe o citire incorectă a modelelor și modificărilor în rețelele de rute ale liniilor aeriene. Concurența efectivă între aeroporturi este mai degrabă o excepție decât o regulă. În special marile aeroporturi continuă să aibă o poziție puternică în piața lor locală astfel încât doar forțele pieței, prin acțiunea lor singulară, nu pot să asigure cele mai bune rezultate pentru consumatori:

- Procesul de privatizare este departe de a fi finalizat și multe aeroporturi rămân izolate de presiunile competiției. Doar 9% din aeroporturile Europei erau în întregime în proprietate privată în 2010. 78% din aeroporturile europene au ca acționar majoritar entități publice iar restul de 13% sunt deținute de un mix public-privat.
- Chiar și în 2010, într-un an de vârf al crizei economice europene, cu numărul de pasageri în declin, mai mult de o treime din aeroporturile europene, incluzând aici 21 din cele 24 de aeroporturi majore, și-au crescut taxele, comparativ cu cele doar 17% care le-au scăzut.

Cum cererea pentru transport aerian continua să crească și extinderea marilor aeroporturi devine tot mai dificilă, puterea marilor aeroporturi în piață este de așteptat să devină tot mai mare, nu mai mică. Doar în Europa, estimarea este că aproape 20 de aeroporturi vor opera la capacitate întreagă în fiecare zi până în 2030, în comparație cu doar 5 în 2007. Ca atare, competiția efectivă între aeroporturi va fi cu atât mai puțin probabilă, acolo unde constrângerile de capacitate pe aeroporturi alternative vor reduce opțiunile disponibile atât pentru consumatori cât și pentru operatorii aerieni.

Pentru a argumenta faptul că există competiție între aeroporturi învecinate, ariile de preluare ale aeroporturilor, pe baza timpului de deplasare, sunt utilizate pentru a arăta că peste 60% din populația Europei locuiește la o distanță

de maxim 2 ore de cel puțin 2 aeroporturi. Conjugat cu creșterea numărului de rute directe operate de liniile aeriene, aceasta sugerează o mai mare oferta pentru consumatori.

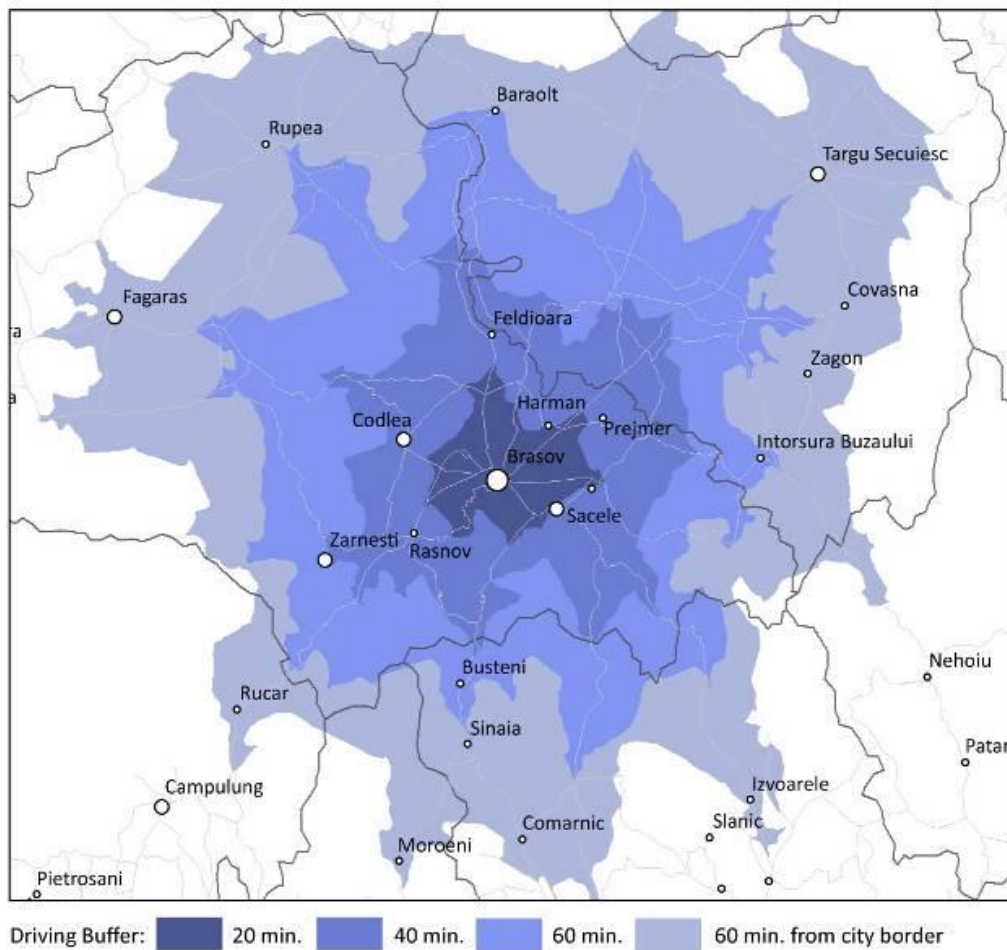
În România, distanța dintre cele mai importante 20 de orașe și aeroporturi este prezentată mai jos, pe baza datelor conținute în MPGT și cu ajutorul aplicației Google Maps.

Cele mai populate 20 orașe

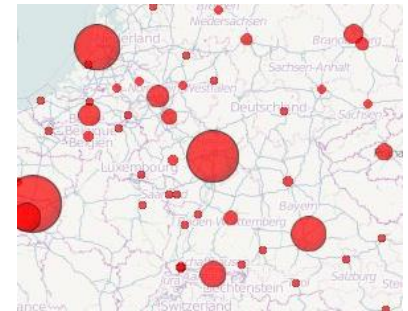
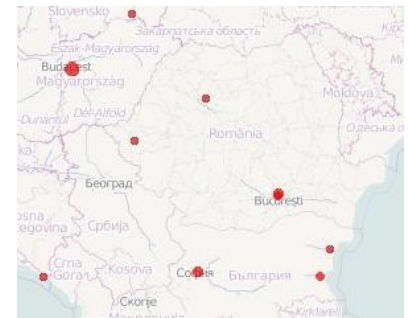
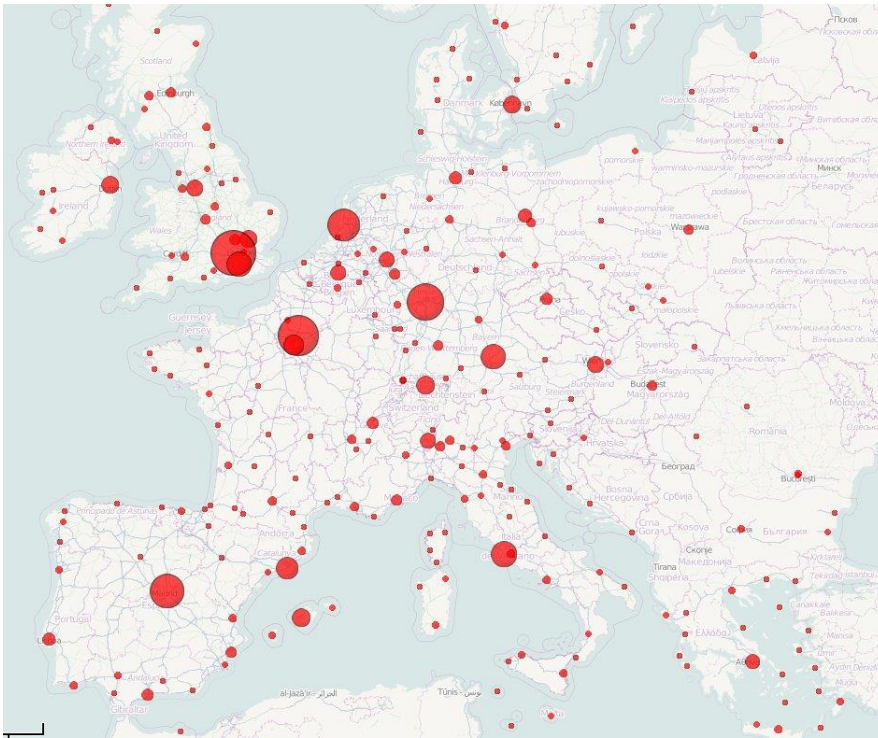
Ordine	Oraș	Populație	Distanța fata de cel mai apropiat aeroport
1	București	1.883.425	Aeroport Henri Coandă Otopeni 19 km din centru, 33 minute
2	Cluj Napoca	324.576	Aeroportul Avram Iancu Cluj Napoca 7,4 km din centru, 14 minute
3	Timișoara	319.279	Aeroportul Traian Vuia Timișoara, 13 km, 25 minute
4	Iași	290.422	Aeroportul Internațional Iași, 6,1 km, 12 minute
5	Constanța	283.872	Aeroportul Mihail Kogălniceanu, Constanța, 38,6 km, 31 minute
6	Craiova	269.505	Aeroportul Internațional Craiova, 9,1 km, 16 minute
7	Brașov	253.200	Aeroportul Internațional Sibiu, 157 km, 2h25min Aeroportul Internațional Transilvania Mureș, 176 km, 2h42min Aeroport Henri Coandă Otopeni, 154 km, 2h31min
8	Galați	249.342	Aeroportul Internațional Delta Dunării Tulcea, 88,9 km, 1h55min
9	Ploiești	209.945	Aeroport Henri Coandă Otopeni, 52,8 km, 48 minute
10	Oradea	196.367	Aeroport Internațional Oradea, 4,2 km, 8 minute
11	Brăila	180.302	Aeroportul Internațional Delta Dunării Tulcea, 91 km, 1h47min
12	Arad	159.704	Aeroportul Internațional Arad, 4,4 km, 10 minute
13	Pitești	155.383	Aeroport Henri Coandă Otopeni, 129 km, 1h36 min
14	Sibiu	147.245	Aeroportul Internațional Sibiu, 3,3 km, 6 minute
15	Bacău	144.307	Aeroportul Internațional George Enescu, Bacău, 48 km, 15 minute
16	Târgu Mureș	134.290	Aeroportul Transilvania 13,4 km, 19 minute
17	Baia Mare	123.738	Aeroportul Internațional Maramureș Baia Mare, 11 km, 18 minute
18	Buzău	115.494	Aeroport Henri Coandă Otopeni, 113 km, 1h34 min
19	Botoșani	106.847	Aeroportul Internațional Ștefan cel Mare Suceava, 35,7 km, 39 minute
20	Satu Mare	102.441	Aeroportul Internațional Satu Mare, 13,7 km, 21 minute

Din acest tabel, care preia date din Masterplanul de Transport al României, ies în evidență mai multe aspecte:

- 7 orașe din primele 20 ca mărime din România nu au pe teritoriul lor administrativ sau în imediata proximitate aeroporturi
- Din aceste 7 orașe, 6 se afla în raza de maxim 2 ore distanță de cel mai apropiat aeroport
- **Brașov este singurul oraș din primele 20 ca mărime care nu se afla în raza de 2 ore timp de călătorie față de cel mai apropiat aeroport.**
- Aeroportul Internațional Henri Coandă Otopeni operează ca aeroport de proximitate pentru 5 din cele 20 de orașe cele mai mari, între care și Brașov.
- Dacă luăm în considerare aria de captare de 1 oră, Brașovul este cel mai mare oraș dintre cele care se afla la distanța mai mare de 1 oră față de un aeroport, între primele 20 de orașe ca mărime regăsindu-se 5 așezări urbane în afara razei de o oră față de un aeroport.



- Brașov este singurul Hub de industrie aeronautică din Romania fără un aeroport. Concentrările industriale pe industrie aeronautică se regăsesc în București, Bacău, Brașov și Craiova. Mai mult, cel puțin până în prezent, Brașovul a rămas singurul hub industrial aeronautic cu lanțul valoric complet pe segmentul de elicoptere, prin inaugurarea fabricii Airbus și planurile de demarare a producției de către IAR Ghimbav de elicoptere Bell Helicopters. În acest context, centrul de servicii Airbus de la Brașov s-ar putea dezvolta nu numai pe segmentul de elicoptere, cum este în prezent, ci și pe segmentul de avioane, inclusiv ca urmare a presiunii pe care o va pune asupra Airbus confruntarea directă, pe un teren pe care îl considerau cucerit, cu Bell Helicopters.



Sursa: https://wikivisually.com/lang-fr/wiki/Liste_des_a%C3%A9roports_en_Europe

Pe de alta parte, Europa Centrala si de Vest are o foarte mare densitate de aeroporturi. Mai sus este prezentata o harta cu aeroporturile cu un trafic de peste 1.000.000 pasageri / an. Pentru o mai buna vizibilitate a diferentelor, au fost selectate doua zone echivalente ca marime, respectiv Romania și Bulgaria, și unde se regăesc Olanda, Belgia, Luxembourg, câteva Landuri Germane, o parte din Franța și Liechtenstein. Diferențele sunt evidente în ceea ce privește traficul aerian.

Pentru a înțelege aceste decalaje, putem consulta tabelul privind numărul de pasageri pe calea aerului din tarile UE în 2015, publicat de Eurostat. Romania a avut 12.581.000 pasageri la o populație de 19 milioane de locuitori, în timp ce Bulgaria a avut 7.609.000 pasageri la o populație de 7 milioane de locuitori, ceea ce, într-o perspectivă comparativă, arata potențialul pe care aceasta piață îl are în România. Potențialul de creștere este confirmat și de faptul că România a avut a doua cea mai mare creștere a numărului de pasageri în 2015 față de 2014 (15,3%), iar în 2016 traficul de pasageri a crescut chiar cu 31%, la 16,4 milioane pasageri / an.

	Total transport		National transport		International intra-EU-28 transport		International extra-EU-28 transport		
	Number of passengers	Growth (%) 2014-2015	Number of passengers	Growth (%) 2014-2015	Number of passengers	Growth (%) 2014-2015	Number of passengers	Growth (%) 2014-2015	
EU-28⁽¹⁾	918 252	4.7	161 307	3.8	415 031	7.3	341 914	2.1	
BELGIUM	BE	30 957	7.6	26	-32.7	22 251	10.4	8 680	1.1
BULGARIA	BG	7 609	1.2	162	-2.9	5 431	5.3	2 016	-8.2
CZECH REPUBLIC	CZ	12 672	4.9	108	21.3	8 977	9.4	3 587	-5.3
DENMARK	DK	30 090	3.7	1 925	-1.4	20 018	5.6	8 147	0.7
GERMANY	DE	193 936	4.0	23 157	1.6	102 897	5.0	67 882	3.4
ESTONIA	EE	2 161	7.0	20	17.6	1 622	6.1	520	9.5
IRELAND	IE	29 547	12.3	71	15.6	25 109	12.0	4 366	14.0
GREECE	EL	42 096	7.6	7 482	19.4	27 564	9.1	7 050	-7.0
SPAIN	ES	174 653	5.6	30 881	5.7	118 168	6.6	25 604	1.3
FRANCE	FR	140 880	3.3	28 170	0.9	61 966	5.5	50 744	2.1
CROATIA	HR	6 572	7.0	467	0.4	4 997	8.2	1 107	5.0
ITALY	IT	127 652	5.4	29 657	1.7	73 968	8.8	24 028	0.1
CYPRUS	CY	7 591	3.6	0	-	5 345	8.4	2 246	-6.4
LATVIA	LV	5 146	7.2	0.2	20.0	3 793	9.8	1 352	0.3
LITHUANIA	LT	4 227	11.3	0.3	40.6	3 254	10.6	973	13.6
LUXEMBOURG	LU	2 652	8.9	1	64.8	2 280	12.7	371	-9.6
HUNGARY	HU	10 228	13.0	0	-	8 092	13.1	2 136	12.6
MALTA	MT	4 620	7.7	0.3	6375.0	4 188	9.3	431	-6.0
NETHERLANDS	NL	64 571	5.9	2	219.0	39 164	6.8	25 405	4.6
AUSTRIA	AT	26 754	1.4	530	-8.5	18 128	2.1	8 096	0.6
POLAND	PL	28 907	12.4	1 587	7.4	21 621	15.9	5 699	2.2
PORTUGAL	PT	36 004	10.6	3 661	23.7	26 028	11.1	6 315	2.3
ROMANIA	RO	12 581	15.3	506	0.8	10 254	15.7	1 821	18.0
SLOVENIA	SI	1 436	9.9	0.1	100.0	814	9.3	622	10.6
SLOVAKIA	SK	1 944	16.3	22	-2.7	1 577	19.3	345	5.6
FINLAND	FI	17 479	1.8	2 599	3.3	10 761	1.0	4 119	3.0
SWEDEN	SE	34 011	3.8	7 446	1.2	19 873	5.6	6 691	1.6
UNITED KINGDOM	UK	232 270	5.6	22 828	4.4	137 883	7.7	71 559	2.1

(¹) Double counting is excluded in the intra-EU-28 and total EU-28 aggregates by taking into consideration only departure declarations.

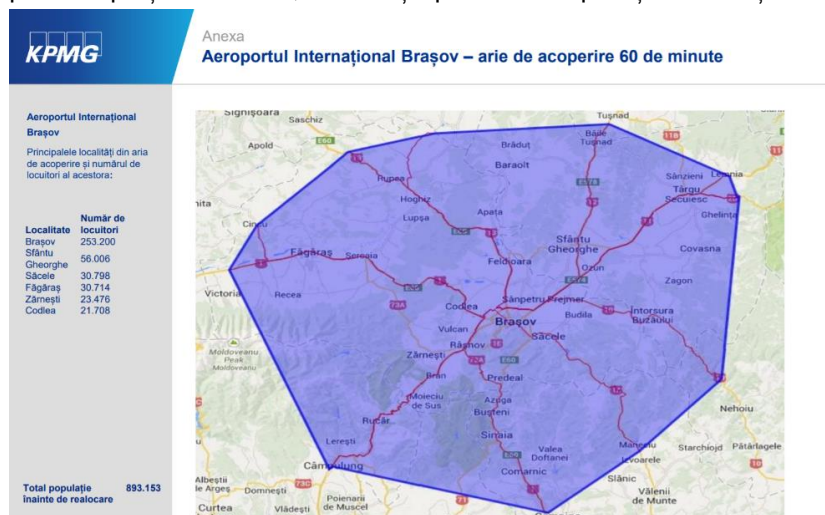
Față de statisticile Eurostat, cifrele raportate de INSE sunt și mai optimiste. Mai jos sunt redate evoluțiile numărului de pasageri defalcat pe aeroporturi, în 2015 și 2016, conform raportărilor INSE, la care am adăugat valoarea estimată de autorii MPGT pentru anul 2016.

Aeroport	Nr. total de pasageri in 2015	Nr. total de pasageri in 2016	Creștere nr. pasageri 2015 / 2016	Creștere procentuala	Proгноza masterplan pentru 2016
Otopeni	9.274.287	10.978.933	1.704.646	18,4%	9.003.006
Cluj Napoca	1.485.634	1.880.171	394.537	26,6%	1.277.337
Timișoara	922.685	1.159.852	237.167	25,7%	796.192
Iași	381.709	879.981	498.272	130,5%	295.796
Bacău	363.166	414.786	51.620	14,2%	339.166
Târgu Mureș	336.125	287.486	-48.639	-14,5%	371.864
Sibiu	276.473	366.010	89.537	32,4%	233.836
Craiova	116.861	221.774	104.913	89,8%	150.590
Constanta	62.895	85.857	22.962	36,5%	31.949
Satu Mare	17.148	23.708	6.560	38,3%	13.673
Oradea	8.028	41.451	33.423	416,3%	39.149

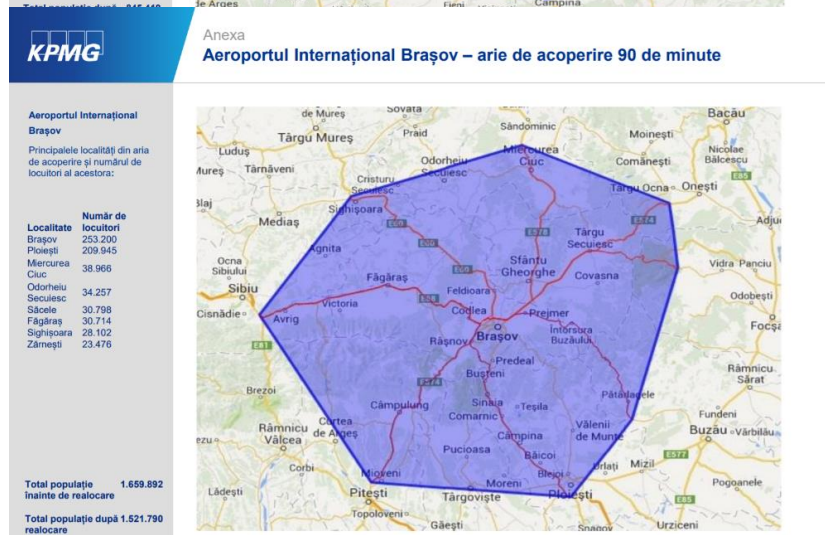
Suceava	2.355	57.013	54.658	2320,9%	21.591
Tulcea	337	1.023	686	203,6%	1.208
Total	13.272.745	16.398.045	3.125.300	23,5%	12.575.357

Deci, numărul de pasageri reali în 2016 este cu 30,39% mai mare decât prognoza pentru anul 2016 pe baza căruia s-a realizat Masterplanul de Transport, valoarea prognozată pentru 2016 fiind depășită încă din anul 2015. De altfel și creșterea 2015 față de anul 2014 (luând în considerare valoarea de 11.644.246 pasageri pe aeroporturile din România în anul 2014 conform MPGT) este de aproape 14%, ceea ce înseamnă că în anul 2016 avem o creștere consolidată față de anul 2014 de 40,82% a numărului de pasageri pe aeroporturile din România.

Dincolo de faptul că creșterea reală a depășit așteptările autorilor MPGT, structura acestor creșteri la nivel de aeroporturi mai introduce o tendință care nu pare să fi fost luată un calcul. Din datele de mai sus se poate observa faptul că Aeroportul Henri Coandă a înregistrat a treia cea mai mică creștere în 2016 față de 2015 (18,4%). Cele două aeroporturi clasificate în Aeroporturi Internaționale (sau Hub International), respectiv Cluj Napoca și Timișoara au înregistrat creșteri de 26,6% și respectiv 25,7% în timp ce aeroporturile regionale au avut cele mai mari creșteri, variațiile fiind cuprinse între 32,4% și 2320,9%. Creșterea aeroporturilor regionale, ca element care susține un proces de decentralizare a călătoriilor, este favorizată de două aspecte. Pe de o parte, companiile low cost au democratizat călătoriile cu avionul și si-au făcut tot mai tare simțită prezența pe aceste aeroporturi regionale, unde au primit condiții de operare mai bune. Pe de altă parte, în prezența alternativelor, pasagerii și-au instrumentalizat deciziile de călătorie pe baza prețului biletului, a distanței până la aeroport și a facilităților conexe, de genul parcarilor de lungă durată.

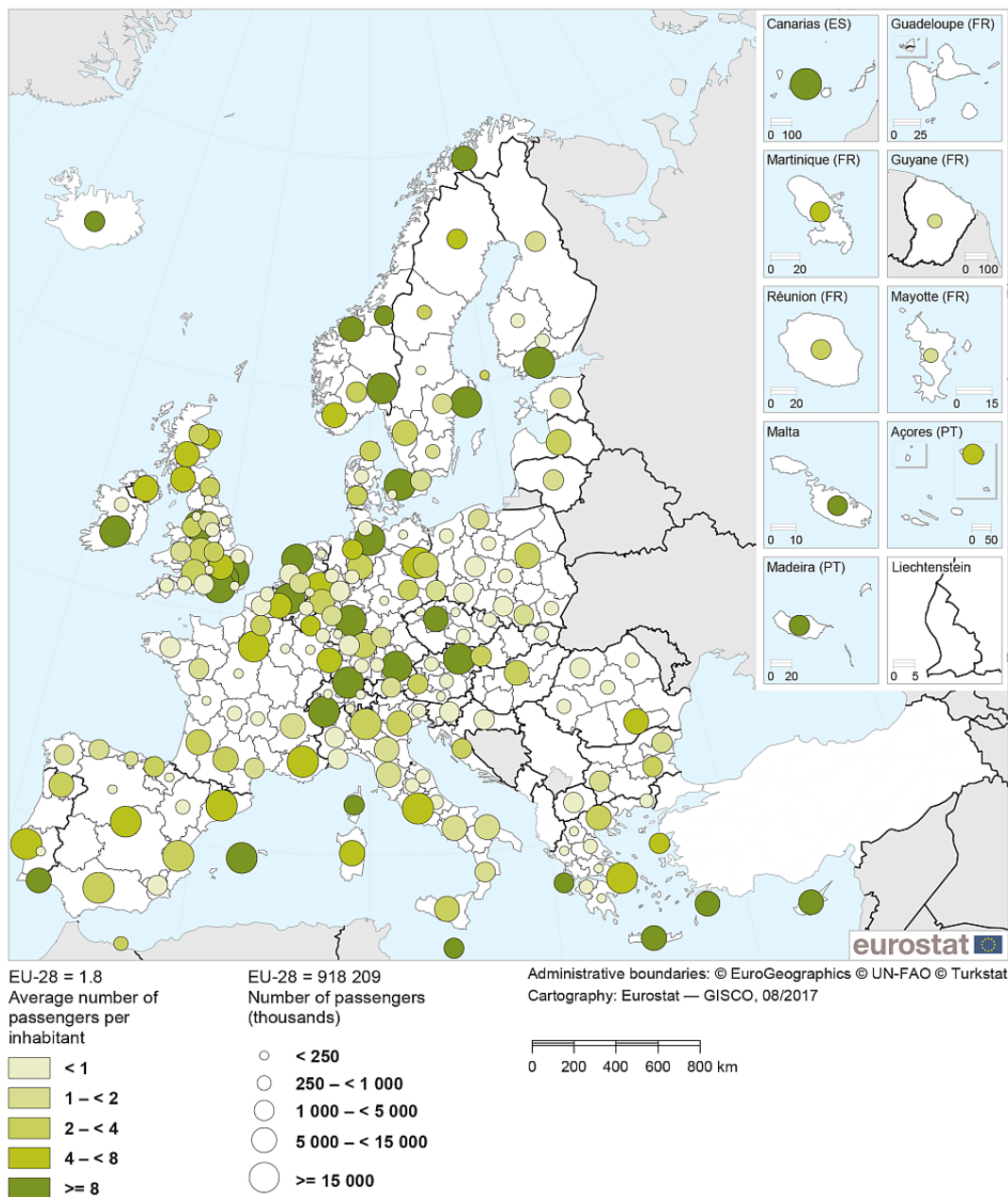


Pe de alta parte, studiul întocmit de KPMG pentru Consiliul Județean Brașov arată faptul că bazinele de captare la 60 de minute și 90 de minute cuprind 845.419 locuitori, respectiv 1.521.790 locuitori. Aceste bazine de captare reflectă destul de bine o statistică a Eurostat care plasează Regiunea Centru în zona 250.000-1.000.000 de pasageri. Practic, regiunea Nord Vest se apropie de 2 milioane de pasageri pe an (Cluj la care se adaugă Oradea), regiunea Nord Est se apropie de 1,5 milioane pasageri pe an (Iași, Bacău și Suceava), iar Vestul este de 1,2 milioane pasageri.



Aceasta în timp ce infrastructurile aeronautice din regiunea Centru au deservit un pic peste 600.000 pasageri, dar odată cu închiderea aeroportului din Târgu Mureș probabil ca scădem la o capacitate de 400.000 pasageri. Desigur, am văzut mai sus ca asta nu înseamnă semnificativ mai puțini pasageri. Asta înseamnă doar că pasagerii din Regiunea Centru zboară de altundeva. De obicei de pe Henri Coandă București (mai ales cei din Brașov și Covasna) sau de pe aeroportul din Cluj (mai ales cei din Alba, Mureș, Harghita).

Number of air passengers carried (arrivals and departures), by NUTS 2 regions, 2015
(passengers per inhabitant and thousand passengers)



Note: London (UKI): NUTS level 1. Slovenia: national data. Mecklenburg-Vorpommern (DE80), Rheinhessen-Pfalz (DEB3) and Norra Mellansverige (SE31): 2013. EU-28, Portugal, Romania and the United Kingdom: estimates. France: provisional.
Source: Eurostat (online data codes: [tran_r_avpa_nm](#), [avia_paoc](#) and [demo_r_d2jan](#))

Concluzii

În timp ce numărul de pasageri care tranzitează aeroporturile din România este în creștere accelerată, depășind estimările autorilor Masterplanului de Transport General al României, infrastructura aeroportuară se dezvoltă într-un ritm mult mai puțin alert. Potențialul de creștere al transportului aerian în România este mult mai mare chiar și decât arata evoluțiile de până acum, mai ales datorită creșterii în importanță a curselor low-cost care, prin politica de servicii și preturi, au facilitat accesul la transport aerian pentru noi categorii de clienți și spre noi destinații, atât de business cât și de vacanță. De asemenea, infrastructura rutieră nu este foarte prietenoasă cu clienții serviciilor de transport aerian, limitând accesul la aeroporturi majore și reorientându-i spre aeroporturi regionale, ceea ce se și traduce într-o creștere mai accelerată a numărului de pasageri pe aceste aeroporturi. Aceasta provocare a pieței de transport

din România a fost, de altfel, intuită de operatorii de curse aeriene care au pariat pe noi destinații cu plecare de pe aceste aeroporturi regionale.

Pornind de la realitățile evidențiate mai sus, considerăm justificată solicitarea de a acorda proiectului de aeroport Brașov – Ghimbav o importanță sporită în strategia națională de transport aerian, prin includerea în Anexa la MPGT, pe baza datelor investiționale care pot fi furnizate de către Consiliul Județean Brașov

Argumentele tehnice care susțin această inițiativă sunt următoarele:

- Gradul de maturitate al proiectului
- Rata internă de rentabilitate economică – RIRE – de 7,93%, peste pragul minim prevăzut de MPGT
- Susținerea din partea comunității locale
- Susținere din partea administrației județene, dovedită inclusiv prin alocarea de fonduri pentru continuarea investiției, atât în etapa de proiectare cât și pentru etapa de execuție
- Susținere la nivel regional prin adoptarea de către Consiliul pentru Dezvoltare Regională al Regiunii Centru a Hotărârii nr. 20/26.09.2017
- Faptul ca municipiul Brașov este singurul oraș din cele mai mari 20 de orașe din România care nu se află în raza de maxim 2 ore față de un aeroport
- Faptul ca municipiul Brașov este singurul hub național de industrie aeronautică fără acces direct la un aeroport. Este de menționat aici faptul ca Brașovul are prezent întregul lanț valoric al industriei aeronautice, de la Tier IV la Tier I, la care se adaugă linii de specializare aeronautica în cadrul Universității Transilvania, Academia Forțelor Aeriene (singura instituție militară de profil din sud-estul Europei), activități de cercetare.

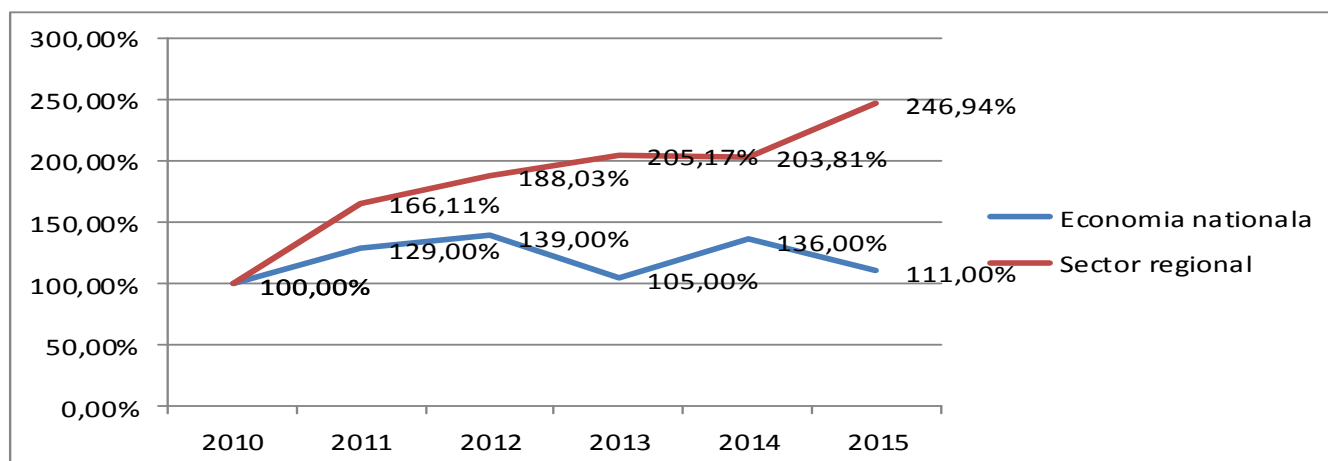
Câteva elemente ale industriei aeronautice regionale sunt prezentate mai jos:

Prezentare comparativa industrie aeronautica național / regional - 2014

National	Regiunea Centru	Regional/național
31 de companii active	14 companii active	Pondere regionala 45.16%
400 milioane euro cifra de afaceri	112,32 milioane euro cifra de afaceri	Pondere regionala 28.08%
6426 de angajați	1417 angajați	Pondere regionala 22,05%
60,2 de milioane euro profit brut	17,4 milioane euro profit brut	Pondere regionala 28.9%
rata profitului in 2014 – 12%	rata profitului in 2014 – 17.57%	146.42% din media naționala (<i>calculul s-a realizat la profit net cumulat</i>)
productivitate 2014 – 56.800 euro / angajat	productivitate 2014 – 79.263 euro / angajat	139.55% din media naționala

Evoluția activelor în bilanțuri sector aeronautic regional / economia naționala

Sursa: Ziarul Financiar si Ministerul Finanțelor Publice



Tabel: evoluția productivității

An	productivitate industria aeronautica regionala (lei)	UE 28 (eur*ex. rate*nr ore anual) (lei)	UE 18 (eur*ex. rate*nr ore anual) (lei)	Romania (lei)
2010	296.302,6	262.504,0	303.468,0	46.640,0
2011	318.992,7	265.848,0	306.812,0	47.520,0
2012	316.815,3	266.684,0	309.320,0	47.520,0
2013	335.777,4	268.356,0	311.828,0	49.280,0
2014	348.757,7	271.954,1	314.999,8	55.128,5
2015	343.692,1	274.316,7	316.517,1	57.460,5
Variație	116,0%	104,5%	104,3%	123,2%

- dezvoltarea aeroportului la Brașov ar avea un impact major asupra economiei regionale prin:
 - creșterea afluxului de turiști, mai ales străini
 - creșterea afluxului de investiții
 - crearea de noi oportunități de dezvoltare, în special pentru industria aeronautică și pentru industria IT, dar nu numai

Master Plan General de Transport este documentul cadru care stabilește politica de investiții în infrastructura de transport din România și este o condiție de acces nu numai la finanțare publică, fie ea națională sau internațională, ci chiar și la finanțare privată, cel puțin pentru marile proiecte de infrastructură. Chiar în ipoteza în care o comunitate decide să își finanțeze prin resurse proprii un obiectiv considerat de interes, atragerea de resurse în completarea celor proprii este mult îngreunată de ignorarea obiectivului investițional la nivel național sau plasarea lui în subsolul oricărei prioritizări. Potențialii investitori, instituționali sau privați, vor fi conștienți de faptul că, în această situație, infrastructura adiacentă care să funcționeze la maxim obiectivul vizat se va lăsa așteptată, obținerea avizelor de construcție și operare va trena, riscurile de neîncadrare în termene vor crește. În această ipoteză, creșterea riscurilor înseamnă creșterea costurilor de finanțare, ceea ce antrenează prelungirea termenului de recuperare a investiției și atingerea pragului de rentabilitate și, ca atare, abandonarea intenției de investiție sau redimensionarea investiției sub presiunea unor condiții artificial create, fără vreo legătură cu raționalitatea economică.

Pe de altă parte, prin includerea proiectului aeroportului Brașov – Ghimbav ca proiect prioritar în MPGT și în Anexa MPGT, încrederea investitorilor va fi stimulată. Ei vor avea o mai mare siguranță în angajamentul de investiție, vor putea obține finanțare cu dobânzi mai avantajoase și vor avea acces la infrastructura adiacentă care să operaționalizeze aeroportul. De asemenea, prin evidențierea în MPGT, investitorii vor putea fi convinși că accesul la avizele și acordurile necesare realizării investiției nu va fi îngreunat.

Simion Crețu
Director General