

PLAN DE ADMINISTRARE

**al SC AEROPORTUL ARAD SA
pentru perioada 2025-2029**

C U P R I N S

Introducere	4
A. Componenta de administrare.....	5
1. Viziunea, misiunea, obiectivele si scopul strategiei de administrare propuse.	6
2. Misiunea Aeroportului International Arad	10
3. Cadrul legal de functionare	11
4. Istoricul si dezvoltarea Aeroportului Internațional Arad	12
5. Situația actuală a Aeroportului Internațional Arad	14
5.1. Activități desfășurate de societate	17
5.1.1. Domeniul Tehnic	17
5.1.2. Domeniul Operațional.....	18
5.1.3. Domeniul Economico-financiar.....	19
5.1.4. Domeniul Siguranței.....	19
5.1.5. Mențiunea privind îndeplinirea unor obligații de serviciu public.....	19
5.2. Master Plan General de Transport.....	20
5.3. Infrastructura aeroportuară.....	22
5.3.1. Infrastructura aeroportuară.....	22
5.3.2. Balizaj	23
5.3.3. Terminale și parcuri.....	23
6. Consiliul de Administrație.....	24
6.1. Componenta Consiliului de Administrație	25
6.2. Directorul General al societății	26
7. Analiza SWOT a Aeroportului Arad.....	27
7.1. Puncte tari	27
7.2. Puncte slabe	27
7.3. Oportunități	28
7.4. Riscuri	28
8. Obiective de performanță	29
8.1. Așteptări privind politica de dividende	32

8.2. Așteptări privind politica de investiții	32
8.3. Așteptări privind comunicarea cu organele de administrare și conducere.....	33
8.4. Așteptări privind calitatea și siguranța serviciilor prestate	33
8.5. Așteptări privind etica, integritatea și guvernanta corporativă	33
8.6. Așteptări privind cheltuielile de capital, reducerea cheltuielilor și alte aspecte ale afacerii	34
9. Indicatori de performanță	35
B. Componenta de management.....	39
10. Context – Considerații asupra activității SC Aeroportul Arad SA	39
11. Misiunea Directorului General	47
11.1. Provocări	47
11.2. Măsuri ce decurg din principalele documente elaborate.....	50
11.3. Indicatorii de performanță ai directorului general	64

Introducere

În conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, Planul de administrare este definit ca fiind ”instrument de lucru al administratorilor și al directorilor concretizat într-un document întocmit pentru a determina direcția în care va evolua și modalitatea în care va fi administrată și condusă o întreprindere publică în perioada mandatului acestora, structurat pe două componente: componenta de administrare, întocmită de consiliul de administrație sau de supraveghere, și componenta de management, întocmită de directori sau, după caz, de către membrii directoratului.

Acesta este corelat cu scrisoarea de așteptări și stabilește misiunea, obiectivele, acțiunile, resursele și indicatorii de performanță financiari și nefinanciari pentru derularea activității pentru o perioadă de cel puțin 4 ani. ”

Planul de administrare este corelat cu scrisoarea de așteptări, scrisoare aprobată prin Dispoziția Președintelui Consiliului Județean Arad nr. 751/11.12.2024 și stabilește misiunea, obiectivele, acțiunile, resursele și indicatorii de performanță financiari și nefinanciari pentru derularea activității specifice pe parcursul unei perioade viitoare, respectiv intervalul 2025 – 2029.

Art. 30 din cuprinsul aceleiași Ordonanțe de Urgență precizează că ”(1) în termen de maximum 30 de zile de la data numirii sale, consiliul de administrație sau supraveghere elaborează o propunere pentru componenta de administrare a planului de administrare, în vederea realizării indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari. (2) componenta de administrare prevăzută la alin. (1) se completează cu componenta managerială elaborată conform prevederilor art. 36 alin. (1). Planul de administrare se supune aprobării consiliului de administrare sau supraveghere al societății.”

La art. 36 din OUG 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare se menționează :

la pct. (1) ”În termen de 60 de zile de la numire, directorii sau membrii directoratului elaborează și prezintă consiliului de administrație sau de supraveghere o propunere pentru componenta de management a planului de administrare pe durata mandatului, în vederea realizării indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari”,

la pct. (2) ”Consiliul de administrație sau de supraveghere poate cere completarea sau revizuirea componentei de management a planului de administrare dacă aceasta nu prevede măsurile pentru realizarea obiectivelor cuprinse în scrisoarea de așteptări și nu cuprinde rezultatele prognozate care să asigure evaluarea indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari”,

la pct. (3) ”Aprobarea componentei de management și a planului de administrare în integralitate de către consiliul de administrație se realizează în termen de maximum 20 de zile de la data îndeplinirii termenului prevăzut la alin. (1).”

la pct. (4) ”După aprobarea planului de administrare de către consiliul de administrație sau de consiliul de supraveghere, componenta de management sau, după caz, indicatorii-cheie de performanță, avizați de AMEPIP, constituie anexă la contractul de mandat încheiat cu directorii sau membrii directoratului”

A. Componenta de administrare

Elaborarea Componentei de administrare a Planului de administrare al societății Aeroportul Arad SA pentru perioada 2025-2029 a avut la bază următoarele principii:

- Asigurarea unei dezvoltări durabile a întreprinderii publice;
- Transpunerea în practică a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Dezvoltarea sustenabilă, durabilă și modernizarea capacității aeroportuare;
- Scăderea dependenței față de sprijinul de acordat de autoritate publică tutelară;
- Eficientizarea organizațională și operațională;
- Fundamentarea de prognoze și date relevante pentru sectorul de activitate al întreprinderii publice;
- Necesitatea îmbunătățirii continue a performanței tuturor proceselor derulate în cadrul întreprinderii publice;
- Creșterea atractivității și a calității vieții în județul Arad și în regiunea de Vest a României în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general;
- Stimularea dezvoltării economiei și a competitivității.

1. Viziunea, misiunea, obiectivele si scopul strategiei de administrare propuse.

Viziunea de dezvoltare a județului Arad este generată de rezultatul analizei socio-economice a situației existente, pornind de la punctele tari, punctele slabe, oportunitățile și amenințările identificate. Astfel ca răspuns la oportunitățile de dezvoltare, județul Arad își propune să furnizeze resursă umană calificată și specializată, susținând dezvoltarea capitalului uman, creând premisele unei puternice legături între educație, cercetare și mediul de afaceri. În viziunea de dezvoltare a județului Arad este integrată o preocupare constantă pentru calitatea vieții, pentru asigurarea unui trai confortabil, într-un mediu de viață curat, susținut de o infrastructură modernă. Județul Arad își propune să valorifice potențialul cultural și turistic, devenind o destinație atractivă în peisajul multicultural european, cu eforturile concentrate ale unei administrații eficiente și eficace.

Viziunea pentru dezvoltarea județului Arad este concentrată pe creșterea economică ca rezultat al dezvoltării relației sistematice dintre educație, inovare și sectoarele economiei locale specializate funcțional și inteligent la nivelul județului.

Atingerea acestor obiective strategice asociază în mod obligatoriu interesul pentru dezvoltarea turismului, protecția mediului și dezvoltarea unei administrații publice prompte și eficiente.

Pornind de la analiza situației existente la nivelul Județului Arad și rezultatele obținute în cadrul analizei SWOT au fost definite următoarele opt domenii de intervenție strategică pe termen mediu (2027), care vor contribui la realizarea viziunii de dezvoltarea a Județului, precum și un obiectiv general pentru Județul Arad.

Domenii de intervenție strategică sunt:

1. Creșterea competitivității economice a Județului (prin atragerea investitorilor, dezvoltarea IMM-urilor, dezvoltarea de clustere și incubatoare de afaceri).
2. Dezvoltarea teritorială echilibrată și armonioasă a tuturor localităților din județ.
3. Valorificarea durabilă și eficientă a potențialului agricol al Județului.
4. Dezvoltarea turismului și a serviciilor adiacente (cu accent pe turismul de sănătate și turismul cultural).
5. Valorificarea eficientă a resurselor umane, ca suport pentru creșterea competitivității economice și reducerea inegalităților la nivelul Județului.
6. Îmbunătățirea infrastructurii ca suport pentru dezvoltarea economică a Județului/ Transformarea Județului Arad într-un pol logistic de importanță trans-națională.
7. Asigurarea dezvoltării durabile prin protejarea mediului și prevenirea manifestării riscurilor.
8. Dezvoltarea capacității administrative a autorităților publice și întărirea relațiilor de cooperare în vederea rezolvării problemelor de mediu, dezvoltare economică, inovare, cercetare științifică, accesibilitate ale Județului și întărirea poziției strategice a acestuia.

Planul de acțiuni a fost dezvoltat prin procese mixte (participative – consultative) de planificare, cu scopul responsabilizării comunității asupra mijloacelor de aplicare a Strategiei de Dezvoltare dar și de definire realistă a posibilităților de aplicare a acestora.

Criteriile de selecție a măsurilor au avut la bază:

- a. Concordanța cu viziunea/nevoile comunitare;
- b. Abordare durabilă, integrată;
- c. Responsabilitatea/competența autorității administrative județene și/sau a partenerilor dezvoltării județene;
- d. Necesitatea evitării dublării acțiunilor demarate;
- e. Localizarea geografică (locală/zonală);
- f. Corelarea/integrarea cu alte acțiuni la nivel regional, național și internațional.

Planul de acțiune propus pentru atingerea obiectivelor presupune împărțirea măsurilor identificate în trei niveluri de prioritate, fiecare dintre acestea înscriindu-se într-unul dintre aceste niveluri:

- Măsuri directe - care contribuie direct și nemijlocit la realizarea obiectivelor strategice;
- Măsuri suport - a căror implementare/realizare susține atingerea obiectivelor strategice;
- Măsuri punctuale - care presupun dezvoltarea punctuală a județului.

Împărțirea măsurilor în cele trei niveluri de prioritate nu presupune stabilirea vreunei ordini a importanței acestora. Dincolo de importanța aparentă a măsurilor cu impact direct asupra atingerii obiectivelor strategice enunțate, nerealizarea sau neîncadrarea în orizontul de timp a măsurilor suport sau a măsurilor punctuale poate conduce la ratarea țăintelor propuse de dezvoltare și la ineficiența utilizării unor resurse limitate aflate la dispoziția județului.

Aeroportul Internațional Arad, trebuie să fie unul dintre principalii factori de dezvoltare economică și socială a județului Arad, asigurând astfel o alternativă la Aeroportul Timisoara, creând un mediu concurențial competitiv în asigurarea, unui transport modern de interes regional, național și european, cu creșterea condițiilor de siguranță și a calității serviciilor prestate. Aeroportul trebuie să ofere populației opțiuni de transport în vederea accesului echitabil la destinații și servicii esențiale, servicii de transport moderne și durabile, cu dezvoltarea sustenabilă a economiei și îmbunătățirea calității vieții. Aeroportul reprezintă un factor esențial în creșterea atractivității și calității vieții în județul Arad dar și în regiune, în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general fiind un motor al dezvoltării economiei și a competitivității în zonă.

Premisele dezvoltării serviciilor de transport aerian de persoane pe Aeroport Arad, sunt axate în principal pe dezvoltare economică având ca beneficiari populația deservită din aria de captare, având ca obiective primare următoarele:

- a) creșterea accesibilității și dezvoltarea unor facilități de transport conexe precum transportul rutier atât pentru persoane cât și pentru marfă (dezvoltarea infrastructurii rutiere care să asigure o mobilitate și o accesibilitate corespunzătoare acestui județ și a celor învecinate, reducerea timpilor de deplasare, scăderea numărului de accidente rutiere și, cel mai

- important, al deceselor survenite din accidente rutiere, accesul către anumite destinații de interes mult mai facil) dezvoltarea unui model de transport modern pentru județul Arad;
- b) creșterea calității vieții;
 - c) dezvoltarea echilibrată a tuturor modalităților de transport relevante și schimbarea spre modalități de transport mai curate și mai durabile;
 - d) dezvoltarea serviciilor de transport aerian va conduce la diversificarea tipurilor de transport care deservește regiunea;
 - e) viabilitatea economică;
 - f) echitatea socială;
 - g) calitatea mediului înconjurător.

Consiliul Județean Arad, în calitate de autoritate publică tutelară, stabilește pentru Aeroportul Arad drept **obiectiv strategic** dezvoltarea durabilă și sustenabilă a societății prin dezvoltarea unui mod de transport de interes regional, național și european asigurând servicii de transport moderne și durabile.

Din acest obiectiv strategic rezultă următoarele **obiective operaționale**:

- Dezvoltarea sustenabilă, durabilă și modernizarea capacității aeroportuare
- Scăderea dependenței față de sprijinul de stat
- Eficientizarea organizațională și operațională.

Drept urmare, **prioritățile** pentru perioada 2025-2029 sunt:

- Creșterea numărului de pasageri, prin deschiderea de noi rute și creșterea frecvențelor de operare ;
- Menținerea certificatului de aerodrom la nivelul obținut ca urmare a conversiei europene prin eliminarea neconformităților de tip DAAD (Documente de Acceptare a Deviațiilor de la specificațiile de certificare) și care, dacă nu sunt tratate corespunzător, conduc la suspendarea certificatului de operare a aerodromului: DAAD-LRAR-01 - Pantele transversale ale PDA (Pista de Decolare și Aterizare) nu sunt simetrice pe toată lungimea PDA și DAAD-LRAR-03 - Valorile CBR (Californian Bearing Ratio) determinate în zonele de siguranță ale PDA variază între 2 și 14;
- Creșterea gradului de siguranță și securitate a operațiunilor desfășurate de aeroport;
- Asigurarea serviciului public în condiții de continuitate și siguranță, fără întreruperi din motive imputabile societății;
- Creșterea gradului de satisfacție al pasagerilor privind serviciile oferite de aeroport;
- Menținerea suprafețelor de mișcare la standardele de siguranță aplicabile;
- Realizarea investițiilor în strânsă legătură cu obiectivele operaționale ale autorității publice tutelare;
- Înscrierea pe un trend ascendent a numărului mișcărilor de aeronave ;
- Diversificarea serviciilor aeronautice pe care le poate presta S.C. Aeroportul Arad S.A. (staționare pentru aeronave pe termen îndelungat: 3 luni, dezvoltarea de servicii aeriene pentru aviația utilitară, etc., asigurarea unor servicii pentru companii care își desfășoară activitatea în aria de captare pentru realizarea de servicii de transport marfă, asigurarea accesului la infrastructura de transport aerian în vederea dezvoltării de noi afaceri în

domeniul aviației: service și reparații, dezmembrare sau reciclare avioane etc., mentenanță);

- Identificarea și atragerea de operatori logistici pentru exploatarea terminalului Cargo ;
- Adoptarea de politici pro active privind tarifele practicate;
- Creșterea veniturilor din activități non-aeronautice prin dezvoltarea activităților non-aeronautice în vederea diversificării serviciilor oferite de S.C. Aeroportul Arad S.A. (creșterea veniturilor din închirierea spațiilor pentru restaurante, baruri, cafenele, magazine, din tarife de parcare etc.);
- Prezentarea unui plan strategic fezabil de dezvoltare etapizată și care să reducă dependența față de sprijinul de stat până în anul 2027;
- Dezvoltarea politicii de marketing în relație cu partenerii de afaceri în principal pentru atragerea unui număr cât mai mare de utilizatori ai aeroportului atât pentru traficul de pasageri cât și de marfă prin promovarea de curse (existente și viitoare), destinații, complementaritate cu agențiile de turism și burse de transport (persoane și marfă) din Euroregiune;
- Asigurarea condițiilor pentru formarea și perfecționarea angajaților la locul de muncă în vederea atingerii obiectivelor societății;
- Aplicarea consecventă a principiilor de guvernanță corporativă.

2. Misiunea Aeroportului International Arad

Misiunea Aeroportului Arad este aceea de a asigura un trafic fluent de pasageri și mărfuri, de a deveni o alegere viabilă a operatorilor de transport aerian, prin asigurarea unei infrastructuri moderne și prin promovarea celor mai înalte standarde privind calitatea serviciilor prestate, protejarea resurselor și a mediului și a unui nivel ridicat de responsabilitate socială.

Valorile susținute de Aeroportul Arad în îndeplinirea misiunii sale sunt:

- Siguranță
- Securitate
- Profesionalism
- Angajament
- Excelență

3. Cadrul legal de functionare

Cadrul legal in baza caruia functioneaza societatea este asigurat de Legea 31/1990 privind societățile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Ordonanta de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificarile si completarile ulterioare si ale Hotararii de Guvern nr. 639/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a unor prevederi din Ordonanta de urgență a Guvernului nr. 109/2011. În completare se poate menționa și legislația specifică sectorului de activitate:

- Hotararea de Guvern nr. 398/1997 privind trecerea unor regii autonome aeroportuare de sub autoritatea Ministerului Transporturilor sub autoritatea consiliilor judetene;
- Ordonanta de Guvern nr. 29/1997 privind Codul aerian, cu modificarile si completarile ulterioare;
- Hotararea de Guvern nr. 1193/2012 pentru aprobarea Programului National de Securitate Aeronautica;
- Ordinul nr. 1182/2016 privind aprobarea Programului National de Siguranta in Aviatia Civila;
- Ordinul nr. 161/2016 pentru clasificarea aerodromurilor civile certificate din Romania si pentru aprobarea Reglementarii aeronautice civile romane privind autorizarea aerodromurilor civile-RACR-AD-AADC si a Reglementarii aeronautice civile romane privind amenajarea, utilizarea si inregistrarea aerodromurilor civile- RACR-AD-IADC;
- Reglementarea aeronautica civila romana RACR-AD-PETA "Proiectarea si exploatarea tehnica a aerodromurilor civile", editia in vigoare;
- Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European si al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune in domeniul aviatiei civile;
- Regulamentul (UE) nr. 73/ 2010 al Comisiei Europene din 26 ianuarie 2011 de stabilire a cerințelor de calitate a datelor aeronautice si informatiflor aeronautice pentru Cerul unic european;
- Regulamentul (UE) nr. 185/2010 al Comisiei Europene din 4 martie 2010 de stabilire a masurilor detaliate de implementare a standardelor de baza comune in domeniul securitatii aviatiei;
- Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei Europene din 12 februarie 2014 de stabilire a cerintelor tehnice si a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri in temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European si al Consiliului;
- Doc 9774 ICAO- Manual pentru certificarea aerodromurilor, editia in vigoare;
- Doc 9859 ICAO- Manual pentru managementul sigurantei, editia in vigoare;
- Alte reglementari privind aviatia civila emise de Guvernul Romaniei, Ministerul Transporturilor, AACR (Autoritatea Aeronautica Civila Romana), de EASA (European Aviation Safety Agency) si de ICAO (International Civil Aviation Organization).

4. Istoricul și dezvoltarea Aeroportului Internațional Arad

Primele mențiuni care atestă utilizarea zonei din vecinătatea municipiului Arad pentru organizarea de activități aviatice datează din anul 1912, data la care pe actualul amplasament al Aeroportului Arad este organizat un miting aviatic la care participă Aurel Vlaicu. Zona este utilizată în timpul Primului Război Mondial de către armata austro-ungară, fiind amenajată o infrastructură cu teren de aterizare, hangare și o mică clădire cu rol de aerogară.

Aeroportul Arad se regăsește în anul 1922 pe traseul operat de Compania de aviație Franco-Română, Aeroportul Arad fiind inclus în ruta zborului de pasageri Paris – Strassbourg – Praga – Viena – Budapesta – Arad – București – Istanbul.

Actul oficial de înființare al Aeroportului Arad a fost emis la data de 18 februarie 1933, momentul corespunzând cu certificarea aerodromului Arad, acesta devenind un aeroport operațional. Ulterior au început lucrările de edificare a clădirii aerogării Aeroportului Arad, lucrări finalizate în anul 1937. Respectiva clădire este și în prezent utilizată, fiind terminalul de sosiri al aeroportului Arad și zona de spații pentru servicii conexe, inclusiv turnul de control al Aeroportului.

La acel moment existau rute aeriene pe rețeaua Arad – Timișoara – Craiova – București, București – Arad – Budapesta, Cernăuți – Cluj – Arad, București – Arad – Budapesta – Viena – Berlin și București – Arad – Paris.

După anul 1953 s-a construit actuala pistă betonată a Aeroportului Arad în lungime de 2.000 metri și căile de rulare Alpha și Delta, practic Aeroportul ajungând la actuala configurație.

În anul 2016 este finalizat noul terminal de pasageri, care devine terminal de plecări și terminalul Cargo.

În prezent Aeroportul Arad dispune de trei terminale, un terminal pasageri plecări T2, un terminal pasageri sosiri T1 și un terminal cargo T3.

Căile de rulare A și D au fost realizate odată cu construirea pistei iar balizajul a fost refăcut în 1954 și dotat cu lămpi Elba, făcând din Aeroportul Arad al doilea cu balizaj de acest tip după aeroportul Băneasa.

Etape în evoluția Aeroportului Internațional Arad:

- 1958 – se instalează primul sistem radar de supraveghere și precizie din România la Arad
- 1969 – aterizează primele avioane AN-24, se construiește clădirea corpului tehnic cu centrala electrică și remiza PSI
- 1974 – se instalează sistemul de aterizare instrumentală (ILS) pe direcția de aterizare 09
- 1975 – încep lucrările de extindere a aerogării
- 2016-este inaugurat terminalul T2 plecări, cu o capacitate de 500 de pasageri pe oră, având o suprafață de 4.200 mp.

Aeroportul Internațional Arad este situat în partea de vest a municipiului Arad, fiind accesibil în mod direct pentru locuitorii municipiului Arad. Este de asemenea poziționat pe coridorul IV pan-european, având în proximitatea sa, la cca 100 metri, o descărcare de pe autostrada A4 Nădlac – București, fiind amplasat la 250 km de Budapesta și 300 km de Belgrad, aproape de frontiera cu Ungaria, la 40 de km de cel mai important punct de trecere rutier al frontierei dintre România și Europa Centrală și de Vest, Nădlac II, la 20 de km de cel mai important punct feroviar de trecere al frontierei, Curtici și la intersecția principalelor rute auto și feroviare ale țării.

În vecinătatea Aeroportului Arad este amplasată Platforma 2 a Zonei Libere Curtici – Arad cu o suprafață de 15 ha.

Aeroportul Arad deține în proprietate o suprafață de teren de 5,6 ha, pe care sunt amplasate terminalele de pasageri și cargo, zona tehnică de mentenanță, parcarile pentru autovehicule, drumul de acces către Aeroport și o parte din platformele de parcare aeronave mici. Cele două terminale de pasageri T1 SOSIRI - Suprafață 1.500 mp și T2 PLECARI – Suprafață 4.600 mp asigură 6 ghișee check-in cu acces facil de la intrarea în terminal, 6 porți de îmbarcare, permit îmbarcarea pasagerilor pentru destinații diferite, diferite facilități pentru pasageri. Terminalul cargo, prezintă o suprafață disponibilă pentru depozitare mărfuri - 700 mp, Control vamal 24 h/24 h.

Pista de decolare-aterizare este în proprietate publică a Consiliului Județean Arad și este concesionată de SC Aeroportul Arad SA pentru o perioadă de 19 ani, întreprinderea publică achitând o redevență anuală în acest sens.

5. Situația actuală a Aeroportului Internațional Arad

Aeroportul Arad S.A este societate comercială pe acțiuni, cu capital integral de stat, care se organizează și funcționează pe bază de gestiune economică și în conformitate cu actul său constitutiv, societatea este administrată în sistem unitar. Consiliul Județean Arad este acționarul unic al societății având și atribuțiile de autoritate publică tutelară.

Capitalul social al societății este în valoare totală de 15.096.000 lei, format din 15.096 acțiuni cu valoare nominală de 1000 lei fiecare și aparține Consiliului Județean Arad care deține 100 %, respectiv 15.096.000 lei.

Aeroportul Arad are ca obiect principal de activitate din codul CAEN 522 - activități anexe pentru transporturi și ca activitate principală 5223 - Activități de servicii anexe transporturilor aeriene, care implică efectuarea de prestații, servicii de exploatare, întreținere, reparare, dezvoltare și modernizare a bunurilor din patrimoniul său, aflate în proprietate sau concesiune, în vederea asigurării condițiilor pentru aterizarea – decolarea și manevrarea la sol a aeronavelor în trafic intern și internațional, asigurarea serviciilor aeroportuare pentru traficul de persoane, mărfuri și poștă, precum și servicii de interes public.

Cadrul legal în baza căruia funcționează societatea este asigurat de Legea 31/1990 privind societățile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare și ale Hotărârii de Guvern nr. 639/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a unor prevederi din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011.

În vederea realizării obiectului principal de activitate societatea administrează un patrimoniu public, în baza unui contract de concesiune încheiat cu Județul Arad, având ca obiect concesiunea de bunuri din patrimoniul public al județului în valoare de 187.425.128,85 lei, pe o perioadă de 19 ani și un patrimoniu privat al societății.

Aeroportul Arad este beneficiarul unei scheme de ajutor de stat de exploatare, pentru acoperirea deficitului de finanțare a activității aeroportuare pe perioada 2020-2026, în valoare de 40.997 mii lei. De asemenea societății îi sunt acoperite, prin transferuri din bugetul Județului Arad, cheltuielile de natură neeconomică, care intră în sfera de responsabilitate a statului.

Aeroportul Arad a fost beneficiarul unei scheme de ajutor de stat de minimis, în valoare de 940 mii lei, aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Arad nr. 293/10.10.2019, implementată în perioada 2019-2021.

Aeroportul Arad a derulat pe parcursul anilor 2022-2023 două proiecte investiționale extrem de importante finanțate prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020:

- Conformare Aeroport Arad la cerințele operaționale de infrastructură, siguranță și securitate aeroportuare, activități non-economice în vederea asigurării aeroportului cu dotări de siguranță și securitate, care nu implică realizarea de construcții”, în cuantum de 20.746.565,19 lei ;
 - LOTUL 1 - Utilaj multifuncțional cu atașamente: cupă, perie rotativă, măturătoare colectoare, cositoare cu braț articulată, cositoare rotativă, rezervor spălător înaltă presiune, platformă acces, furcă paletă;

- LOTUL 2 - Utilaj multifuncțional întreținere suprafețe înierbate cu atașamente: cositoare
- LOTUL 3 - Autospecială pentru curățat suprafețe pavate și colectare FOD-uri;
- Echipamente și sisteme de control și securitate pentru pasageri, bagaje și mărfuri pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită ;
- Autospecială ARFF 6X6 PSI inclusiv kit descarcerare;
- Autospecială PSI RIV 6X6;
- Refacere cale de rulare Alfa (TWY A) la Aeroportul Arad în cuantum de 29.948.696,08 lei

Evoluția traficului de pasageri, mișcărilor de aeronave și a transportului cargo pentru Aeroportul Arad, în ultimii trei ani, este prezentată în tabelul de mai jos:

	2021	2022	2023	2024	31.10.2025
Număr trafic pasageri	11.799	16.812	14.495	15.348	8.903
Număr mișcări aeronave	3.720	3.998	3.787	3.370	2.862
Cargo (kg)	15.000	60.500	4.500	70	3.844

Asociația Aeroporturilor din România (AAR) a menționat în previziunile privind evoluția traficului de pasageri că așteptarea pentru 2040 este ca aeroporturile din România să depășească 50 de milioane de pasageri. Acest lucru se va atinge prin investiții în infrastructura aeroporturilor, construirea unor terminale noi, extinderea pistelor, căilor și platformelor de rulare și modernizarea echipamentelor de securitate.

Traficul aerian în România se încadrează pe un trend ascendent. Numărul de călători continuă să crească, iar Asociația Aeroporturilor din România estimează o creștere medie anuală de aproximativ 4%. Cel mai mare aeroport rămâne Aeroportul Henri Coandă din București, urmat de Aeroportul Cluj-Napoca și Aeroportul Iași. Însă aceste creșteri a numărului de pasageri ar putea afecta serviciile asigurate de aeroporturi dacă infrastructura aeroporturilor nu se va dezvolta pentru a ține pasul cu trendul preconizat în ceea ce privește creșterea traficului.

Aeroportul Arad S.A. realizează venituri din activitatea proprie doar pentru acoperirea a aproximativ 15% din cheltuielile de funcționare, dar este beneficiarul unei scheme de ajutor de stat de exploatare, pentru acoperirea deficitului de finanțare a activității aeroportuare pe perioada 2020-2026.

De asemenea societății îi sunt acoperite, prin transferuri din bugetul Județului Arad, cheltuielile de natură neeconomică, care intră în sfera de responsabilitate a statului.

Veniturile realizate de către societate din serviciile prestate și din transferuri de la bugetul local al Județului Arad:

Mii lei	2021	2022	2023	2024
Venituri proprii	2.016	2.608	3.006	4.826
Transferuri de la bugetul CJ Arad	5.609	5.781	7.030	7.725
Venituri financiare	11	68	51	62
Total venituri	7.636	8.457	10.087	12.613

Analiza cifrei de afaceri pentru perioada 2021 – 2024

	2022	2023	2024
Cifra de afaceri [lei]	7,625,090	8,389,591	9,152,027
Indicele de creștere a CA	-20.72%	10.03%	9.09%
Rata inflației	13.8%	10.4%	5.6%

Cifra de afaceri a prezintă o evoluție ascendentă, indicele de creștere al cifrei de afaceri fiind superior ratelor anuale înregistrate de inflație, excepția o reprezintă anul 2022 când raportat la anul 2021 avem un indice negativ, pentru anul 2021 cifra de afaceri fiind superioară nivelului înregistrat de aceasta în anul 2022.

În ceea ce privește programul de investiții, pentru intervalul de timp 2021-2027, bugetul Uniunii Europene nu mai prevede alocări de fonduri pentru investiții în pentru aeroporturi. În consecință, pentru finanțarea investițiilor în infrastructura aeroportuară, după 31.12.2023, consiliul de administrație trebuie să găsească alte soluții.

Activitățile care sunt asigurate de societate se împart în două categorii :

I. Activități economice

1. Aeronautice

Veniturile generate de aceste activități sunt reglementate prin tarifele aeroportuare pe care aeroportul le practică, pentru serviciile prestate operatorilor aerieni.

Mii lei	2020	2021	2022	2023	2024
Venituri aeronautice	1.144	1.078	1.638	1.053	1.040

2. Non-Aeronautice

Activitățile non-aeronautice derulate de către Aeroportul Arad se referă la activități de închiriere de spații de birouri, spații de depozitare marfă sau spații pentru activități de alimentație publică.

Mii lei	2020	2021	2022	2023	2024
Venituri non-aeronautice	451	787	800	870	925

II. Activități neeconomice

Diferența dintre activitățile economice și activitățile neeconomice este definită prin legislația și reglementările Uniunii Europene, respectiv Tratatul de funcționare al Uniunii Europene (TFUE) și Comunicările Comisiei Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (2014/C 99/03). Activitățile neeconomice sunt cele stabilite prin prevederile Orientărilor, pct. 35, activități care în mod normal țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică. Aceste activități nu generează venituri pentru aeroport.

Societatea desfășoară următoarele activități:

5.1. Activități desfășurate de societate

5.1.1. Domeniul Tehnic

- asigură administrarea, exploatarea, dezvoltarea, modernizarea și întreținerea întregii infrastructuri aeroportuare: pistă, căi de rulare, platforme, drumuri de acces, parkinguri, aerogara, hangare și alte construcții sau dotări care concură la buna desfășurare a activității aeroportuare, în concordanță cu standardele internaționale;
- asigură administrarea, exploatarea, dezvoltarea, modernizarea și întreținerea echipamentelor și instalațiilor aeroportuare în sectoarele mecano-energetic, telecomunicații, de transport și de deservire aeroportuară;
- elaborează, aprobă și aplică norme tehnice proprii, adaptate la specificul dotării pentru administrarea, exploatarea, dezvoltarea, modernizarea și întreținerea bazei aeroportuare proprii;
- elaborează studii și execută programe, prin asociere, sau prin alte forme și modalități, cu parteneri din țară și străinătate, pentru a asigura administrarea, exploatarea, dezvoltarea, modernizarea și întreținerea bazei aeroportuare;
- organizează și ține evidența de cadastru a bazei aeroportuare;
- analizează și se pronunță asupra proiectelor de construcții-montaj elaborate pentru zonele de servituți aeronautice ale societății, în vederea avizării acestora de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română;
- asigură semnalizarea și balizarea tuturor construcțiilor existente în perimetrul aeroportuar, potrivit reglementărilor internaționale recunoscute în România;

- organizează activitatea de prevenire și stingere a incendiilor în conformitate cu reglementările aeronautice, concomitent cu instruirea și atestarea pe posturi a pompierilor civili;
- asigură controlul desfășurării proceselor și operațiunilor aeroportuare în vederea respectării normelor și regulamentelor de exploatare aeroportuară, de protecție umană și a mediului;
- întocmește studii și cercetări referitoare la dezvoltarea, modernizarea și optimizarea activității aeroportuare, precum și la impactul aeroportului în zona de influență;
- prin posibilități proprii sau în colaborare cu parteneri din țară și din străinătate, realizează, în condițiile legii, activități de import pentru activitatea proprie și de aprovizionare tehnico-materială a aeroportului;
- ia măsuri pentru perfecționarea pregătirii de specialitate, cu aport intern și extern, a personalului societății comerciale, atestă calificarea acestuia pentru meserii pentru care normele interne sau internaționale în vigoare prevăd alte condiții de atestare.

5.1.2. Domeniul Operațional

- asigură aplicarea reglementărilor Organizației Aviației Civile Internaționale potrivit anexelor la Convenția de la Chicago, EASA și a Codului Aerian privind aviația civilă internațională precum și a celorlalte reglementări interne și internaționale în domeniul activității aeroportuare;
- asigură facilitățile de infrastructură, mecano-energetic, de mijloace tehnice aeroportuare și de servicii, necesare desfășurării în bune condiții, calitative și de siguranță, a transporturilor aeriene de pasageri și de mărfuri, executate de transportatorii interni și externi;
- asigură datele de informare operativă internă și internațională cu privire la starea și funcționarea sectoarelor și a mijloacelor proprii care concură la activitatea aeroportuară;
- asigură și coordonează, la nivelul aeroportului, prin personal propriu specializat, securitatea activității de aviație civilă, în colaborare cu forțele militare și civile destinate acestui scop;
- organizează și coordonează elaborarea documentelor de organizare și mobilizare la locul de muncă, metodologia de înștiințare a personalului și stabilește mijloacele de alarmare în situații deosebite;
- coordonează și participă, prin personal propriu, la activitatea de alarmare, căutare, salvare a aeronavelor aflate în dificultate în zona de responsabilitate a aeroportului;
- asigură spațiile necesare pentru buna desfășurare a activităților pe aeroport acordând prioritate celor destinate confortului pasagerilor și fluidizării traficului;
- asigură efectuarea controlului medical curent al personalului aeroportuar pe bază de contract; asigură ocazional asistență medicală, la cerere și cea de urgență, pentru public, în aerogară și aeroport;
- asigură respectarea disciplinei muncii, a atribuțiilor de serviciu și a celorlalte prevederi legale, de către întregul personal propriu, în desfășurarea activității aeroportuare;
- asigură coordonarea întregii activități desfășurate pe platformele aeroportuare în calitate de autoritate aeroportuară, conform normelor și instrucțiunilor în vigoare. Totodată, stabilește norme, reglementări specifice activității și conduitei din perimetrul aeroportului propriu, obligatorii pentru agenții economici și pentru persoanele fizice;
- organizează activitatea de management din structura societății comerciale, inclusiv dezvoltarea aplicării informaticii, în vederea asigurării rapide, computerizate a informațiilor necesare luării deciziilor tehnico-economice și organizatorice;

- în conformitate cu cerințele creșterii calității serviciilor oferite transportatorilor aerieni, pasagerilor, precum și a altor parteneri în traficul aerian, își pot diversifica prestațiile în scopul creșterii veniturilor proprii și al dezvoltării bazei aeroportuare;

5.1.3. Domeniul Economico-financiar

- realizează programarea și executarea activității economico - financiare proprii;
- fundamentează politica de credite și a altor surse de finanțare a societății;
- elaborează programul propriu de dezvoltare și face propuneri de finanțare pentru realizarea obiectivelor cuprinse în program, urmând elaborarea și avizarea legală a documentației tehnice;
- efectuează direct operațiuni de comerț exterior prin compartimente proprii și realizează importul de echipamente și piese de schimb;
- identifică și exploatează toate sursele de venituri pentru rentabilizarea activității pe care o desfășoară prin operațiuni specifice;
- autorizează și aprobă desfășurarea unor activități pe platforma aeroportuară, în conformitate cu prevederile legale în vigoare și cu regulamentele specifice proprii, emise în acest scop. Autorizațiile sunt emise în scopul asigurării funcționării aeroportului, respectând condițiile de securitate și numai cu condiția obținerii de venituri;
- se poate afilia la organe și organisme internaționale din domeniile obiectului de activitate.

5.1.4. Domeniul Siguranței

- elaborează și menține un sistem de management al siguranței pe aerodrom;
- coordonează și supraveghează sistemul de identificare a pericolelor, monitorizează performanțele de siguranță ale serviciilor implicate direct în operarea aerodromului, consiliază conducerea aeroportului pe probleme de siguranță și furnizează asistență șefilor serviciilor operaționale;
- impune tuturor utilizatorilor aerodromului, inclusiv operatorilor aerieni cu bază fixă pe aerodrom, agenților aeronautici de handling și altor organizații care desfășoară activități pe aerodrom în legătură cu zborul sau handling-ul aeronavelor, să se conformeze cerințelor pe care le-a stabilit referitor la siguranța pe aerodrom;
- asigură un audit al sistemului de management al siguranței la intervale nu mai mari de 6 luni, incluzând inspecția facilităților și a echipamentelor de aerodrom;
- asigură că rapoartele de audit intern, inclusiv rapoartele referitoare la facilitățile, serviciile și echipamentele de aerodrom, sunt întocmite de persoane cu pregătire și experiență în domeniul siguranței operaționale și asigură condițiile de păstrare a acestora pe o perioadă de minimum 2 ani;

5.1.5. Mențiunea privind îndeplinirea unor obligații de serviciu public

Pentru perioada 2025-2029, societății nu i-a fost încredințată nicio obligație de serviciu public. În consecință, S.C. Aeroportul Arad S.A. nu primește fonduri publice sub forma compensației pentru îndeplinirea obligației de serviciu public, ci doar ajutor de stat.

În perioada 2020-2026, S.C. Aeroportul Arad S.A. este beneficiarul unei scheme de ajutor de stat de exploatare, în sumă totală de 40.997.000 lei pentru acoperirea deficitului de finanțare a activității aeroportuare, în baza schemei naționale pentru aeroporturi regionale cu un trafic de maxim 200.000 pasageri, aprobată prin Ordinul MDRAP nr.1259/2019, ordin care a fost modificat în sensul prelungirii ajutorului de stat prin Ordinul MDLPA nr. 2564/11.12.2023.

5.2. Master Plan General de Transport

În România, prioritățile strategice din punct de vedere al infrastructurii de transport aerian sunt definite de:

- Master Planul General de Transport al României, document agreat de către Comisia Europeană și aprobat prin Hotărâre de Guvern pe data de 14.09.2016. Acesta constituie un instrument strategic de planificare a intervențiilor majore (proiecte și alte acțiuni) pentru perioada 2016-2030 ce sunt semnificative pentru obiectivele de transport la scară națională. Master Planul General de Transport are asociată Strategia de Implementare ce definește prioritizarea proiectelor, programul de eșalonare a proiectelor, perioada acestora de implementare și sursa de finanțare;
- Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 prevăzut în anexa la MPGT aprobat prin H.G. 1312/2021;
- Strategia Națională pentru Dezvoltarea Turismului 2023-2035;
- Strategia Regională pentru Dezvoltare 2021-2027- Regiunea Vest;
- Orientările CE 2014/C99/03 privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene.

Sectorul transportului aerian oferă un mod de transport rapid și sigur îndeosebi pentru pasageri, dar și pentru bunurile pretabile la transport aerian. **Obiectivul strategic în domeniul transportului aerian** al Master Planului General de Transport este acela de a asigura o rețea de aeroporturi neredundantă pe teritoriul României care să permită conectivitatea tuturor regiunilor economice, precum și o competiție transparentă în condiții de maximă siguranță și securitate pentru pasageri.

Obiectivele operaționale pentru sectorul transportului aerian din România sunt prezentate mai jos:

- Realizarea până în anul 2025 a unei rețele de aeroporturi compusă din patru categorii de aeroporturi, și anume aeroport major internațional, aeroport internațional, aeroport regional și aeroport mic;
- Atingerea, până în anul 2025 a unui set de parametri minimi pentru fiecare categorie de aeroport în ceea ce privește infrastructura de bază compuse din terminale, piste de decolare-aterizare, platforme de staționare, dar și echipamente de asistență a navigației, siguranță și securitate a transportului aerian, precum și conectivitatea aeroporturilor și realizarea facilităților cargo;
- Finanțarea în baza unor standarde de cost normale a necesarului de intervenții pentru atingerea parametrilor limită pentru fiecare categorie de aeroport.

Prin Master Planul General de Transport al României au fost trasate o serie de direcții generale care au determinat definirea intervențiilor propuse:

- **Eficiența economică** – „sistemul de transport ar trebui să fie eficient economic în ceea ce privește operațiunile de transport cât și utilizatorii individuali. În mod specific, beneficiile investițiilor în transport trebuie să depășească costurile alocate acestor investiții”;
- **Sustenabilitate** - „sistemul de transport trebuie să fie sustenabil din punct de vedere economic, financiar cât și de mediu”;
- **Siguranță** - „investițiile în transport trebuie să producă un sistem de transport mai sigur”
- **Impactul de mediu** - „investițiile în transporturi trebuie să minimizeze impactul negativ asupra mediului fizic”.

Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România pentru perioada 2021-2030 reprezintă o actualizare a Master Planului de Transport a României aprobat în 2016, nemodificând aspectele importante ale acestuia, dar folosindu-se de experiența obținută la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și a beneficiarilor acestuia. Acesta vizează un parcurs eficient al proiectelor astfel încât la finele decadei să se recupereze o mare parte din decalajul de dezvoltare față de celelalte State membre, precum și o participare activă la modernizarea conectivității europene și introducerea noilor tehnologii sustenabile.

În ceea ce privește transportul aerian, Programul investițional are în vedere următoarea **viziune strategică** pentru intervalul 2021-2030, în corelare cu MPGT:

1. Structurarea aeroporturilor și aerodromurilor din România într-o rețea primară, o rețea secundară și o rețea terțiară, în scopul acoperirii transportului cargo și de pasageri derulat de operatorii comerciali de transport aerian, a transportului aerian de tip aviație generală, precum și a zborurilor școală și de agrement. Conform aceste viziuni, Aeroportul Arad face parte din rețeaua secundară care se constituie din aeroporturile regionale și mici regionale, conform MPGT. Astfel, de la Est la Vest aeroporturile rețelei secundare sunt: Tuzla, Tulcea, Bacău, Suceava, Brașov, Tg. Mureș, Caransebeș, Baia Mare, Satu Mare, Oradea și Arad. Aeroporturile rețelei secundare au obligația dezvoltării de terminale de pasageri pentru trafic național și internațional și pot dezvolta terminale cargo dacă analizele socio-economice susțin viabilitatea economică a acestora. Aeroporturile rețelei secundare trebuie să aibă asigurată o legătură intermodală.
2. Realizarea investițiilor în dezvoltarea capacității de oferire a serviciilor aeroportuale;
3. Elaborarea schemelor de ajutor de stat pentru dezvoltarea transportului aerian de pasageri derulat de operatorii aerieni români, precum și pentru revenirea sectorului aerian după criza provocată de pandemia COVID-19;
4. Continuarea susținerii, prin fondurile europene, a modernizării sistemului de gestiune a traficului aerian prin implementarea politicii europene construită în jurul conceptului „Single European Sky” ;
5. Asigurarea măsurilor de creștere a neutralității climatice a aeroporturilor și aerodromurilor din România prin implementarea măsurilor de „înverzire” a echipamentelor, vehiculelor și infrastructurii aeroportuale;

De asemenea, programul investițional prevede adoptarea unor măsuri privind promovarea combustibililor alternativi și aplicarea principiului DNSH, în vederea asigurării disponibilității unei

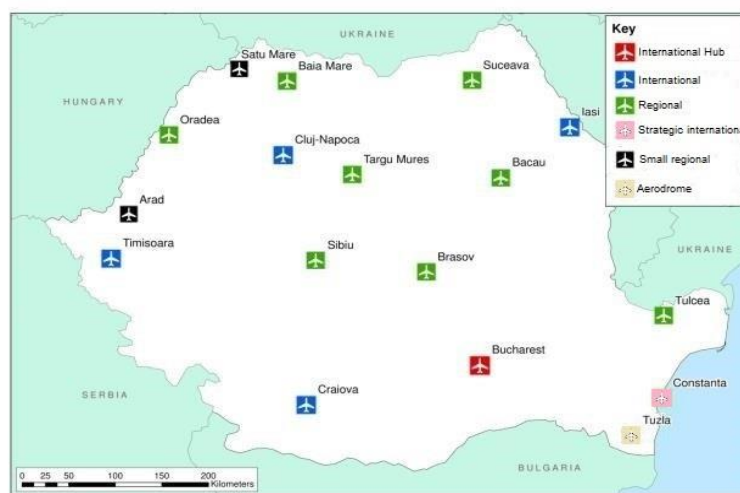
rețele dense și uniform distribuite de combustibili alternativi în UE și în România. Utilizatorii aeronavelor care funcționează pe bază de combustibili alternativi trebuie să se deplaseze pe teritoriul UE și al României cu ușurință și în acest sens, aerodromurile din România trebuie să asigure facilități aferente combustibililor alternativi care să fie interoperabile și ușor de folosit. Cadrul legislativ comunitar care va promova implementarea și utilizarea combustibililor alternativi este în faza de aprobare prin Inițiativa ReFuelEU.

Prin urmare, aerodromurile din România, situate pe rețeaua primară și secundară, vor fi obligate să furnizeze energie electrică către aeronavele staționare astfel:

- a. Până la 1 ianuarie 2025, la toate porțile utilizate pentru operațiuni aeriene comerciale
- b. Până la 1 ianuarie 2030, la toate pozițiile de staționare utilizate pentru operațiuni aeriene comerciale.

De asemenea, aerodromurile din România situate pe rețeaua primară și secundară se vor asigura că, până cel mai târziu la data de 1 ianuarie 2030, energia electrică furnizată conform celor două puncte de mai sus va proveni dintr-o sursă regenerabilă.

Aerodromurile din România vor lua, de asemenea, toate măsurile necesare pentru ca flotele de vehicule utilizate în activitățile aferente serviciilor aeroportuare să fie compuse din vehicule nepoluante.



5.3. Infrastructura aeroportuară

5.3.1. Infrastructura aeroportuară

Aeroportul Arad dispune de o pista de 2.000 m PDA 45 m PCN 41. Pista este din beton cu dimensiunile 2000 x 45 m si acostamente de 7.5m pe ambele laturi.

Categorie Aeronave care pot opera : Boeing 737-800 Airbus 320

Directii de aterizare Aeroport Arad 09 si 27

PISTA 09

- Apropiere de neprecizie VOR/DME
- Transport aerian comercial de pasageri si cargo ,lucru aerian si aviatie generala
- Operatiuni de zi si de noapte

PISTA 27

- Apropiere de precizie CAT I si Cat II
- Transport aerian comercial de pasageri si cargo,lucru aerian si aviatie generala
- Operatiuni LVO cu RVR>350m si DH>30m
- Operatiuni LVTO
- Operatiuni de zi si de noapte

5.3.2. Balizaj

Aeroportul Arad dispune de un sistem de balizaj de productie IDMAN – Finlanda:

- Balizajul pistei de aterizare – decolare
- Balizajul de apropiere de CAT II directie 27
- Balizajul de apropiere de CAT I directie 09
- Indicator vizual al pantei de aterizare PAPI 27
- Indicatorul vizual al pantei de aterizare PAPI 09
- Balizajul caii de rulare Alpha
- Panouri luminoase de ghidare
- Balizaj marginal, axial si Stop bar TWY A
- Sisteme de asistență navigație VOR, ILS Cat. II

5.3.3. Terminale și parări

- TERMINAL T1 SOSIRI - Suprafață 1.500 mp
- TERMINAL T2 PLECARI – Finalizat în anul 2016 Suprafață 4.600 mp
 - 6 ghișee check-in cu acces facil de la intrarea în terminal
 - 6 porți de îmbarcare, permit îmbarcarea pasagerilor pentru destinații diferite
 - Salonul VIP, Salonul Mama și Copilul, Spațiu pentru fumători, Birou de informare
 - Wi-Fi gratuit
- TERMINAL T3 Servicii Cargo
 - Suprafața disponibilă pentru depozitare mărfuri - 700 mp
 - Control vamal 24 h/ 24 h
 - Supraveghere și pază
 - Handling

Aeroportul Internațional Arad deține o parcare pentru un număr de 150 autoturisme de clasă mică și mijlocie. Parcărilor P1 și P2 dispun de locuri pentru staționare scurtă și pentru mobilitate redusă iar P3 este destinată staționării pe termen lung.

6. Consiliul de Administrație

Consiliul Județean Arad a aprobat prin Hotărârea nr. 265 din data de 01.08.2025 modificarea Actului Constitutiv al societății Aeroportul Arad S.A. în vederea reducerii numărului de membri ai Consiliului de Administrație de la 7 la 3 membri. În baza acestei hotărâri de Consiliu Județean, Adunarea Generală Extraordinară a Acționarilor societății Aeroportul Arad SA din data de de 14.10.2025, prin hotărârea nr. 13 a aprobat modificarea Actului constitutiv al societății, Capitolul X, " Societatea este administrată de către un Consiliu de Administrație format din 3(trei) membri".

Consiliul de Administrație are următoarele competențe de bază, care nu pot fi delegate directorilor:

- a. stabilirea direcțiilor principale de activitate și de dezvoltare ale societății;
- b. stabilirea politicilor contabile și a sistemului de control financiar, precum și aprobarea planificării financiare;
- c. numirea și revocarea directorilor angajați cu contract de mandat și stabilirea remunerației lor;
- d. supravegherea și evaluarea activității directorilor angajați cu contract de mandat;
- e. aprobarea planului de management elaborat de către directorul general;
- f. pregătirea raportului anual, organizarea Adunării Generale a Acționarilor și implementarea hotărârilor acesteia;
- g. introducerea cererii pentru deschiderea procedurii insolvenței societății, potrivit Legii nr. 85/2014 privind procedura insolvenței.

De asemenea, nu pot fi delegate directorilor atribuțiile primite de către Consiliul de Administrație din partea Adunării Generale a Acționarilor, în conformitate cu art. 114 din Legea nr. 31/1990 privind societățile, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Consiliul de Administrație trebuie să prezinte auditului statutar, cu cel puțin 30 de zile înainte de ziua stabilită pentru ședința adunării generale, situația financiară anuală pentru exercițiul financiar precedent, însoțită de raportul lor și de documentele justificative.

Consiliul de Administrație este obligat ca, în termen de 15 zile de la data Adunării Generale, să depună la Registrul comerțului copii pe suport hârtie și în formă electronică sau numai în formă electronică, având atașată o semnătură electronică extinsă, ale situațiilor financiare anuale, însoțite de raportul lor, raportul auditorilor interni, precum și de procesul-verbal al adunării generale, în condițiile prevăzute de Legea contabilității nr. 82/1991, republicată.

Principalele atribuții ale Consiliului de Administrație :

- a. stabilirea direcțiilor principale de activitate și de dezvoltare ale societății și asigurarea îndeplinirii acestora;

- b. stabilirea politicilor contabile și a sistemului de control financiar, asigurarea îndeplinirii acestora, precum și aprobarea planificării financiare;
- c. numirea și revocarea directorilor și stabilirea remunerației lor;
- d. supravegherea activității directorilor;
- e. pregătirea raportului anual, organizarea Adunării Generale a Acționarilor și implementarea hotărârilor acesteia;
- f. introducerea cererii pentru deschiderea procedurii insolvenței societății, potrivit Legii nr. 85/2014 privind procedura insolvenței, cu modificările și completările ulterioare;
- g. verificarea funcționării sistemului de control intern/managerial, implementarea politicilor contabile și realizarea planificării financiare;
- h. aprobarea potrivit competențelor stabilite de legea investițiilor ce urmează a fi realizate de întreprinderea publică – societate pe acțiuni cu respectarea normelor legale în vigoare;
- i. propunerea spre aprobarea Adunării Generale Ordinare a Acționarilor a bugetului de venituri și cheltuieli și a situațiilor financiare anuale ale întreprinderii publice – societății pe acțiuni;
- j. propunerea înstrăinării, vânzării bunurilor proprietate a întreprinderii publice – societății pe acțiuni, în condițiile stabilite de legislația în vigoare;
- k. răspunde de administrarea legală și eficientă a întregului patrimoniu;
- l. elaborarea și aprobarea organigramei și statului de funcții, corespunzător necesităților activității întreprinderii publice – societate pe acțiuni și supunerea spre aprobare Consiliului Județean Arad;
- m. analizarea bilanțului contabil anual, supunerea spre aprobare și publicarea sa, potrivit prevederilor legale;
- n. aprobarea măsurilor privind respectarea dispozițiilor legale în domeniul protecției mediului înconjurător;
- o. aprobarea scoaterii din funcțiune, valorificarea și casarea mijloacelor fixe, cu respectarea reglementărilor în vigoare;
- p. aprobarea și a altor măsuri, cu excepția celor date, potrivit legii, în competența altor organe;
- q. prezentarea semestrială a unui raport asupra activității de administrare care include și informații referitoare la execuția contractului de mandat al directorului, detalii cu privire la activitățile operaționale, la performanțele financiare ale societății și la raportările contabile semestriale ale societății;
- r. elaborează un raport anual privind activitatea întreprinderii publice, în luna mai a anului următor celui cu privire la care se raportează; raportul se publică pe pagina de internet a întreprinderii publice;
- s. aprobarea Regulamentului de Organizare și Funcționare al societății.

6.1. Componenta Consiliului de Administrație

Consiliul de Administrație al societății Aeroportul Arad SA s-a constituit în forma finală, toți membri fiind membri permanenți, cu contracte de mandat pentru o perioadă de patru ani, în urma aprobării de către Adunarea Generală a Acționarilor din data de 04.11.2025 a hotărârii nr. 14/04.11.2025 prin care dna. Melania Andreea Vekas a fost numită administrator al societății.

Ceilalți doi administratori, dl. Dan Buda și dl. Mile Vidac au fost numiți prin hotărârea nr. 8/12.06.2025 a Adunării Generale a Acționarilor din data de 12.06.2025.

Componența actuală a Consiliului de Administrație, este următoarea:

- BUDA DAN FLORIN - Administrator neindependent, studii superioare economice și ingineresti;
- VIDAC MILE - Administrator Independent, studii superioare juridice;
- VEKAS MELANIA ANDREEA - Administrator Independent, studii superioare economice;

6.2. Directorul General al societății

Procedura de selecție a Directorului General al societății a fost declanșată în urma aprobării de către Consiliul de Administrație al societății Aeroportul Arad S.A. prin decizia nr. 46/21.08.2025 a respectivului demers. Data de începere a procedurii a fost stabilită data de 02.09.2025. Anunțul privind selecția directorului general a societății Aeroportul Arad SA a fost publicat în data de 01.09.2025 în publicațiile "Bani și Afaceri", "Curierul Național", pe site-ul de recrutări "Best Jobs" și pe site-ul societății Aeroportul Arad SA.

Procedura de selecție a Directorului General al societății Aeroportul Arad S.A. s-a finalizat prin aprobarea de către Consiliul de Administrație al societății prin decizia nr. 58/13.10.2025 a Raportului privind numirea finală în procesul de selecție al Directorului General al S.C. AEROPORTUL ARAD S.A., întocmit de către Comitetul de Nominalizare și Remunerare din cadrul Consiliului de administrație al S.C. AEROPORTUL ARAD S.A.

Prin această decizie a fost numit în funcția de Director General al S.C. AEROPORTUL ARAD S.A. dl. MOȘNEAG VASILE-OVIDIU, începând cu data de 15.10.2025 până în data de 12.06.2029, semnându-se contractul de mandat prin care s-a aprobat delegarea conducerii executive către directorul general al societății.

7. Analiza SWOT a Aeroportului Arad

Analiza SWOT (puncte tari, puncte slabe, oportunități și amenințări-riscuri) are avantajul de a genera o viziune de ansamblu atât asupra mediului intern a întreprinderii publice prin punctele tari și slabe deținute de aceasta, cât și asupra mediului extern, identificând oportunitățile și amenințările (riscurile) ei.

7.1. Puncte tari

- Întreprinderea publică nu este îndatorată la bănci sau către terți ;
- Deține în proprietate o parte din terenul pe care se afla amplasată infrastructura aeroportuară;
- Deține acces la cai de comunicație corespunzătoare specificului activității sale;
- Existența echipamentelor specifice necesare. Aeroportul a fost beneficiarul unei scheme de ajutor de minimis în valoare de 940 mii lei, aprobată în anul 2019, furnizorul schemei fiind Județul Arad;
- Gama de utilități necesare desfășurării activității este asigurată la parametri corespunzători;
- Aeroportul Arad prezintă o poziție strategică, fiind amplasat la 250 km de Budapesta și 300 km de Belgrad, pe Coridorul IV pan-european. Aproape de frontiera cu Ungaria, la 40 de km de cel mai important punct de trecere rutier al frontierei dintre România și Europa Centrală și de Vest, Nădlac II, la 20 de km de cel mai important punct feroviar de trecere al frontierei, Curtici și la intersecția principalelor rute auto și feroviare ale țării, Aeroportul Internațional Arad se află într-o zonă economică în plină dezvoltare. În vecinătatea Aeroportului este amplasată Zona Liberă Curtici-Arad, în perimetrul căreia își desfășoară activitatea companii importante din diferite sectoare de activitate. Aeroportului Internațional Arad se află la mai puțin de 100 m de nodul rutier care face legătura cu Autostrada A1.
- Existența unei piste de decolare-aterizare și a dotărilor necesare desfășurării obiectului de activitate specific;
- Existența a două terminale de pasageri – aflate în proprietatea societății:
 - T1 SOSIRI - Suprafață 1.500 mp
 - T2 PLECARI – Finalizat în anul 2016 Suprafață 4.600 mp
 - o 6 ghișee check-in cu acces facil de la intrarea în terminal, 6 porți de îmbarcare, permit îmbarcarea pasagerilor pentru destinații diferite, diferite facilități pentru pasageri
- Existența unui terminal cargo, suprafața disponibilă pentru depozitare mărfuri - 700 mp, Control vamal 24 h/24 h

7.2. Puncte slabe

- Pista de decolare-aterizare este în proprietate publică a Consiliului Județean Arad și concesionată de Aeroport pentru o perioadă de 19 ani, întreprinderea publică achitând o redevență anuală în acest sens ;
- Sursele de finanțare provin de la bugetul local, prin intermediul unei scheme de ajutor de stat pentru finanțarea deficitului activităților de exploatare, schemă valabilă până la

31.12.2026 și prin intermediul 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;

- Existența unei piste de aterizare-decolare insuficient de lungi pentru a permite aterizarea-decolarea unor avioane de gabarit mai mare și de cursa lungă;
- Neasigurarea 24h/24h de servicii de control trafic de către reprezentanții ROMATSA SA ;
- Poluarea fonica existentă, prin specificul sau de activitate;
- Nivelul lichidității este scăzut;
- Indicatorii de rentabilitate sunt scăzuți, fiind situații în care practic avem activități nerentabile;
- Indicatorii de performanță prezintă valori reduse.

7.3. Oportunități

- Obținerea unor finanțări nerambursabile din surse europene sau naționale în scopul dezvoltării infrastructurii aeroportuare, reducerii consumului de energie electrică;
- Atragerea unor operatori aerieni de linie și low-cost, care să opereze curse regulate;
- Atragerea și dezvoltarea de relații cu tour operatorii din zona de Vest a țării pentru susținerea curselor charter;
- Dezvoltarea de afaceri conexe sectorului de activitate, gen mentenanță aeronave mici și mijlocii, activități de logistică, garare aeronave mici;
- Oportunitatea dezvoltării serviciilor Cargo, având condiții tehnice adecvate, amplasarea Aeroportului beneficiind de o poziție strategică și profitând de existența unui birou vamal deschis 24/24h;

7.4. Riscuri

- Prezența în proximitatea Aeroportului Arad a două aeroporturi naționale, Timisoara și Oradea care beneficiază de dotări superioare Aeroportului Arad și a aeroportului internațional Budapesta, mult mai accesibil urmare a aderării României la spațiul Schengen, prin eliminarea timpilor mari de așteptare la punctele de trecere a frontierei dintre România și Ungaria;
- Preferințele clienților care nu sunt stabile, acestea fluctuând în funcție de preț, contextul pieței și calitatea serviciilor ;
- Schimbarea legislației ar putea avea influențe negative cu privire la mediul de afaceri, incertitudine în ceea ce privește existența sprijinului acordat de stat, prin intermediul unor scheme de ajutor după anul 2026;

8. Obiective de performanță

Scrisoarea de așteptări elaborată de autoritatea publică tutelară (Județul Arad) cuprinde așteptările pe care le are autoritatea publică tutelară le are pentru intervalul 2025 – 2029 din partea membrilor Consiliului de Administrație.

Provocarea cu care se confrunta S.C. Aeroportul Arad S.A o reprezintă atragerea operatorilor aerieni pentru curse regulate și charter de pasageri și pentru transport marfă de tip cargo. De asemenea dezvoltarea de facilități pentru activități de mentenanță aeronave constituie un alt concept care se impune a fi analizat.

Pentru a putea fi realizate aceste deziderate, direcțiile strategice pe care ar trebui să se concentreze S.C. Aeroportul Arad S.A. în vedere atingerii Țintelor la care acționarii se așteaptă sunt:

- atragerea operatorilor de curse regulate (de linie și low-cost), implicarea mediului de afaceri local – agenți economici care își desfășoară activitatea în zonele industriale ale Aradului, colaborarea cu autoritățile locale pentru promovarea potențialului turistic al zonei;
- extinderea numărului de curse de tip charter, prin identificare de noi tour operatori, extinderea perioadei din an pentru aceste curse la cel puțin 6 luni, promovarea facilităților acordate pentru pasagerii acestor curse;
- dezvoltarea serviciilor Cargo prin utilizarea eficientă a terminalului cargo;
- utilizarea eficientă a celorlalte active ale societății, pornind de la amplasarea strategică a aeroportului, la urcarea/coborârea de pe autostrada A1. Alocare unor suprafețe pentru construirea de hangare pentru garare avioane mici, reparații și mentenanță avioane mici;
- asigurarea serviciilor AACR codului aerian, OG 29/1997, asigurarea securității aeroportuare în vederea prevenirii actelor de intervenție ilicită;
- asigurarea condițiilor pentru formarea și perfecționarea angajaților la locul de muncă în vederea atingerii obiectivelor societății;
- aplicarea consecventă a principiilor de guvernanță corporativă.

Analizând structura veniturilor realizate în anul 2024 de către S.C. Aeroportul Arad S.A. constatăm că în ceea ce privește veniturile din exploatare acestea au fost de 12.551 mii lei (99,5% din veniturile totale), din care:

- 5.666 mii lei (45,14% din veniturile din exploatare) au reprezentat subvenții acordate de Consiliul Județean Arad în baza unei scheme de ajutor de stat de exploatare, pentru acoperirea deficitului de finanțare a activității aeroportuare;
- 2.059 mii lei (16,4% din veniturile din exploatare) au reprezentat sume transferate de la bugetul Județului Arad, pentru activități care în mod normal țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică.
- 1.892 mii lei din producția vândută, respectiv venituri generate de activitatea curentă a societății (15% din veniturile din exploatare)

Rezultă că dependența societății în ceea ce privește realizarea veniturilor și implicit constituirea surselor pentru acoperirea cheltuielilor de funcționare față de bugetul Județului Arad este ridicată, de cca. 85%.

Având în vedere ca la acest moment schema de ajutor de stat de exploatare, pentru acoperirea deficitului de finanțare a activității aeroportuare are valabilitate până la data de 31.12.2026, în situația în care aceasta nu va fi reînnoită este imperios necesar a fi identificate și alte surse de venituri sau de creșterea a celor aferente activităților aeroportuare.

Pentru atingerea acestui obiectiv se impune o mai bună utilizare a activelor pe care societatea le deține sau administrează.

Astfel vor fi avute în vedere încheierea de contracte pentru dezvoltarea de spații de garare-hangare mici pentru avioane ușoare, spații de mentenanță pentru avioane ușoare, segmentul deținătorilor de astfel de aeronave fiind în creștere.

Un prim pas s-a materializat prin elaborarea și aprobarea de către Consiliul de Administrație a documentației privind constituirea dreptului de suprafață, a dreptului de servitute de trecere și a dreptului de trecere pentru utilități și constituirea acestor drepturi de către Aeroportul Arad în favoarea unui operator privat, prin decizia nr. 42/18.08.2025. Astfel la data de 24.10.2025 a fost încheiat între Aeroportul Arad SA și SC Artar Properties SRL Arad Contractul având ca obiect constituirea de către Aeroportul Arad în favoarea SC Artar Properties SRL Arad a unui drept de suprafață cu titlu oneros asupra suprafeței de 1.1793,98 mp din imobilul aflat în proprietatea Aeroportul SA Arad . Dreptul de suprafață cu titlu oneros a fost constituit pentru edificarea și exploatarea a două hangare garare aeronave ușoare, ultraușoare și business jet. Dreptul de suprafață s-a constituit pe o durată de 25 de ani.

Deasemenea trebuie intensificate acțiunile de promovare a potențialului Aeroportului Arad pentru dezvoltarea unui hub pentru mentenanță aeronave prin contactarea operatorilor aerieni. Soluția poate fi dezvoltată prin înființarea unui parteneriat public privat în care să fie integrat și acționarul unic al societății, Consiliul Județean Arad.

Pentru segmentul de venituri care este aferent traficului de aeronave, transport pasageri, este necesar a fi evaluate posibilitățile de implicare ale administrației publice locale în:

A. Implementarea unei obligații de serviciu public, în conformitate cu :

- Regulamentul UE 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene;
- Comunicările Comisiei Europene 2014/C 99/03, cu modificările și completările ulterioare – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene;
- Decizia 2012/21/UE a Comisiei Europene privind aplicarea articolului 106 alin. 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.

În conformitatea cu prevederile acestor acte și decizii 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 art. 107 ali. (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, cu condiția îndeplinirii cumulative a celor 4 criterii Altmark.

Implementarea obligației de serviciu public este condiționată de alocarea de către Județul Arad a unei sume anuale, pentru o perioadă de minim 4 ani, într-un cuantum care va rezulta în urma unui studiu/analiză elaborat de Județul Arad.

Decizia nr. C(2025) 8820 din 16.12.2025 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene

Comisia Europeană a emis Decizia nr. C(2025) 8820 din 16.12.2025 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 și de abrogare a Deciziei 2012/21/UE prin care sunt stabilite condițiile în care ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unor servicii de interes economic general („SIEG”) sunt compatibile cu piața internă și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat. Pentru identificarea beneficiarului ajutorului în prezenta decizie, ar trebui să se aplice noțiunea de „întreprindere unică”, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 2 din Regulamentul (UE) 2023/2832 al Comisiei.

Astfel la art. 2 pct. 1, lit. (g) se precizează că :

”(1)Exceptarea de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat, astfel cum este descrisă în prezenta decizie, se aplică ajutoarelor de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public acordate întreprinderilor cărora le-a fost încredințată prestarea de SIEG în conformitate cu articolul 106 alineatul (2) din tratat, aparținând uneia dintre următoarele categorii :

(g)compensații pentru prestarea de SIEG în ceea ce privește aeroporturile și porturile pe care traficul anual mediu în cursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care a fost încredințat SIEG nu depășește 500 000 de călători în cazul aeroporturilor și 400 000 de călători în cazul porturilor sau, în ceea ce privește porturile situate în regiunile ultraperiferice, indiferent de traficul anual mediu.”

B. Atribuirea unui contract de operare de noi curse aeriene de la – către Aeroportul Arad:

Pentru implementarea acestei măsuri este necesar a fi realizat testul operatorului în economia de piață, în conformitate cu prevederile pct. 48 din Comunicarea Comisiei 2014/C 99/03 – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene. Comisia Europeană va evalua dacă o astfel de finanțare constituie un ajutor, analizând dacă în condiții similare, un operator privat ar fi acordat aceeași finanțare.

Implementarea acestei măsuri este condiționată de alocarea de către Județul Arad a unei finanțări multianuale într-un quantum care va rezulta în urma unui studiu/analiză elaborat de Județul Arad. Anterior acestei etape este necesar a fi elaborat testul operatorului privat în economia de piață.

C. Fuziunea prin absorbție cu o societate națională aflată în subordinea Ministerului Transporturilor

Consiliul de Administrație propune spre evaluare Autorității Publice Tutelare, Județul Arad, reluarea demersurilor către Ministerul Transporturilor privind o posibilă fuziune prin absorbție cu o societate națională aflată în subordinea Ministerului Transporturilor. Județul Arad a inițiat aceste demersuri în anul 2016, prin adresa nr. 13983/27.09.2016, pe care le-a reluat în anul 2019 prin adresa 28764/19.12.2019. Prin respectivele adrese se exprima disponibilitatea Județului Arad pentru o fuziune prin absorbție a societății Aeroportul Arad SA cu Societate Națională Aeroportul Internațional "Traian Vuia" Timișoara.

Prin realizarea acestei fuziuni se va crea posibilitatea utilizării mai eficiente a celor două aeroporturi din partea de vest a României, S.N. Aeroportul Internațional "Traian Vuia" Timișoara și Aeroportul Arad S.A.

În ceea ce privește așteptările pe care autoritatea publică tutelară le-a enunțat prin scrisoarea de așteptări precizăm următoarele :

8.1. Așteptări privind politica de dividende

S.C. Aeroportul Arad S.A. a înregistrat pierderi contabile în anii 2015, 328 mii lei, 2016, 1.492 mii lei și 2020, 218 mii lei. Astfel la 31.12.2024 pierderile aferente anilor anteriori însumează 2.038 mii lei. Societatea repartizează profitul contabil rămas după deducerea impozitului pe profit, pentru acoperirea pierderilor înregistrate din anii precedenți până la recuperarea integrală a acestora. Prin urmare societate va fi în măsură de a distribui dividende doar după finalizarea acestei etape. Este puțin probabil ca pe durata de patru ani a mandatului viitorului consiliu de administrație societatea să fie în măsură de a distribui dividende către acționarul Consiliul județean Arad, media profitului pe ultimii 3 ani fiind de cca. 350 mii lei, iar pentru anul 2025 se estimează un profit brut de 189 mii lei.

8.2. Așteptări privind politica de investiții

Investițiile prioritare la S.C. Aeroportul Arad S.A. vizează în primul rând asigurarea conformității infrastructurii de bază (pistă, căi de rulare, platforme), dar și de dezvoltare a acestora (extindere platforme pentru staționare aeronave- activitate pentru care aeroportul poate încasa venituri).

Pentru perioada 2025 - 2029 propunem ca societatea să identifice finanțări din fonduri naționale cu precădere pentru reducerea consumului de energie electrică prin instalarea de sisteme fotovoltaice de producere a energiei electrice și instalarea de baterii pentru stocarea energiei electrice astfel produse. La nivelul Administrației Fondului de Mediu există în lucru un ghid care să permită utilizare de fonduri naționale pentru finanțarea acestor investiții. Este important de precizat că fără sprijinul Consiliului Județean care să asigure printr-un instrument plata către posibilul antreprenor care va instala aceste sisteme la Aeroportul Arad a facturilor ce ulterior se decontează către Aeroport de către AFM, proiectul va fi dificil de implementat.

8.3. Așteptări privind comunicarea cu organele de administrare și conducere

În conformitate cu prevederile OUG 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice , cu modificările și completările ulterioare, Consiliul de administrație va redacta, transmite și publica rapoarte semestriale și anuale cu privire la îndeplinirea indicatorilor de performanță și a Planului de Administrare. În acest sens Consiliul de Administrație își propune să colaboreze îndeaproape cu autoritatea publică tutelară pentru a asigura informarea în timp util și o comunicare continuă cu privire la direcțiile strategice.

Consiliul de administrație va urmări lunar gradul de îndeplinire a indicatorilor de performanță, și va informa Consiliul Județean Arad în cel mai scurt timp posibil, în cazul în care se constată o deviere față de ținte, abatere care în evaluarea consiliului nu mai poate fi recuperată.

8.4. Așteptări privind calitatea și siguranța serviciilor prestate

Consiliul de administrație va evalua și monitoriza periodic calitatea serviciilor oferite pasagerilor și partenerilor aerieni. Va asigura adoptarea măsurilor necesare pentru realizarea la timp a serviciilor de mentenanță a echipamentelor aeroportuare, a menținerii certificării ISO 9001 pentru Aeroportul Arad, a certificării în domeniul securității informației conform standardului ISO 27001. Deasemenea va asigura suportul decizional pentru actualizarea hărților strategice de zgomot elaborate pentru traficul aerian desfășurat pe Aeroportul Arad.

8.5. Așteptări privind etica, integritatea și guvernanta corporativă

Consiliul de administrație va asigura suportul decizional pentru constituirea comitetelor prevăzute de lege, respectiv a comitetului de nominalizare și remunerare, a comitetului de audit și a comitetului de gestionare a riscurilor.

Consiliul de administrație va respecta principiile care guvernează activitatea consiliului de administrație în ceea ce privește comportamentul etic și profesional:

- Profesionalism

- Imparțialitate și nediscriminare
- Integritate morală
- Libertate de gândire și exprimare
- Onestitatea, cinste și corectitudine
- Deschidere și transparență
- Confidențialitate

Prin activitatea sa Consiliul de Administrație nu trebuie să afecteze negativ imaginea societății comerciale și a autorității publice tutelare. Se vor respecta prevederile Codului Etic implementat în cadrul societății.

8.6. Așteptări privind cheltuielile de capital, reducerea cheltuielilor și alte aspecte ale afacerii

Cheltuieli de capital – Proiectele de investiții vor fi propuse spre implementare după o prealabilă consultare cu autoritatea publică tutelară. În situația investițiilor necesare a fi realizate pentru conformarea Aeroportului la cerințele impuse de Autoritatea Aeronautică Civilă și care implică alocări de resurse din fonduri publice, ale Județului Arad, acestea vor fi planificate cu respectarea principiilor și regulilor privind cuprinderea în bugetele multianuale ale Județului Arad.

Reducerea cheltuielilor – vor fi propuse măsuri care să genereze o reducere a cheltuielilor de funcționare (realizarea unei investiții în panouri fotovoltaice care să permită ulterior reducerea cheltuielilor cu energia electrică)

Fluxul de numerar – Vor fi respectate regulile și principiile privind prudențialitatea în cheltuirea sumelor alocate prin buget. Se va urmări ca în permanență cash flowul să fie pozitiv prin aplicare unei politici adecvate privind plățile și încasările.

Remunerația membrilor Consiliului de Administrație – vor fi respectate criteriile impuse de OUG 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, și cerințele stabilite prin scrisoarea de așteptări a autorității publice tutelare.

Politica de mediu – Vor fi respectate cerințele stabilite prin legislația de mediu, se va urmări reducerea emisiilor de carbon.

Responsabilitatea socială – Codul etic al societății va fi actualizat, se va urmări în permanență creșterea gradului de responsabilitate al S.C. Aeroportul Arad S.A. față de salariați, parteneri de afaceri, comunitate. Domeniile prioritare în care societatea se va implica din punct de vedere social, în limita resurselor disponibile vor fi dezvoltarea durabilă a comunității, educație, sport, artă și cultură, acțiuni umanitare, mediu.

Competență profesională – personalul societății va urma forme de pregătire profesională continuă, pe a îndeplini cerințele privind atestarea acestuia stabilite prin regulamentele și normele Autorității Aeronautice Civile Române.

9. Indicatori de performanță

OUG nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare precizează la art. 2, pct. 16 – 19 următoarele:

”16. indicatori de performanță financiari - instrumente de măsurare a performanței financiare a întreprinderii publice, adaptate astfel încât să reflecte specificul sectorului din care face parte întreprinderea publică, utilizate pentru a determina eficiența folosirii resurselor angajate în scopul generării veniturilor, acoperirii costurilor, obținerea profitului și dezvoltarea întreprinderii publice;

17. indicatori de performanță nefinanțari - instrumente de evaluare a performanței nefinanciare a întreprinderii publice, adaptate astfel încât să reflecte specificul sectorului din care face parte întreprinderea publică, utilizate pentru determinarea folosirii eficiente a resurselor angajate, derivați din politica întreprinderii, cu scopul îndeplinirii obiectivelor strategice stabilite, precum și a cerințelor de integritate;

18. indicatori de performanță - cuprind atât indicatorii de performanță financiari, cât și indicatorii de performanță nefinanțari;

19. indicatori-cheie de performanță - ICP - indicatori de performanță obligatorii, prevăzuți în anexa la contractul de mandat; pentru o abordare echilibrată a evaluării performanței și a componentei variabile, ponderile ICP, care, însumate, reprezintă o cotă procentuală de 100%, se stabilesc conform modelului de mai jos:

- 50-75% ICP financiari;
- 25-50% ICP nefinanțari - operaționali, specifici întreprinderii publice, inclusiv indicatori prin care se măsoară gradul de atingere al obiectivelor de politică publică și economică ale Guvernului, obiectivelor politicii europene cu incidență în domeniul de activitate al întreprinderii publice, obiectivele sectoriale ale autorității publice tutelare;”

H.G. nr. 639/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a unor prevederi din O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare precizează la art. 1 din Anexa 2 următoarele:

”Art. 1.

(1) Măsurarea performanței întreprinderii publice are ca scop evaluarea gradului de îndeplinire a obiectivelor întreprinderii publice, în vederea îmbunătățirii activităților și utilizării resurselor într-un mod cât mai eficient.

Aceiași hotărâre de guvern statuează la art. 5, 11 și 12 următoarele:

”Art. 5.

Indicatorii de performanță se clasifică în funcție de modul de utilizare, astfel:

- a) indicatori de performanță pentru monitorizarea performanței întreprinderilor publice;
- b) indicatori-cheie de performanță pentru acordarea componentei variabile a remunerației pentru administratori și directori.”

”Art. 11.

Setul de ICP trebuie stabilit și echilibrat într-o asemenea manieră încât să nu ofere stimulente pentru a distorsiona obiectivele întreprinderii publice sau să afecteze operațiunile financiare în mod negativ.”

”Art. 12.

(1) ICP selectați în conformitate cu prezentele norme metodologice se supun avizării prealabile de către AMEPIP.

(2) ICP rezultați din planul de administrare sunt folosiți ca bază de negociere cu candidații propuși pentru funcția de administratori și înaintați aprobării autorității publice tutelare sau adunării generale a acționarilor, după caz, și avizării finale de către AMEPIP.”

Nivelul minim al indicatorilor de performanță pentru S.C. Aeroportul Arad S.A., rezultați din Planul de administrare sunt redați în următorul tabel:

Nr. Crt.	Categorie de indicatori	Indicatori	UM	Obiectiv de performanță	Ponderile acordate indicatorilor de performanță %	Nivel minim
ICP FINANCIARI (40%)						
1	Politica de investiții	Rata cheltuielilor de capital <i>Cheltuieli de capital/ Total active</i>	%	Utilizarea eficientă a surselor de finanțare pentru investiții	5%	>1,86%
2	Finanțarea	Lichiditatea imediată <i>(Active circulante-Stocuri)/Datorii curente (<1 an)</i>	Nr.	Onorarea obligațiilor pe termen scurt în baza activelor deținute pe termen scurt	4%	>0,8
3	Operațiuni	Rata de rotație a creanțelor <i>Cifra de afaceri netă/(Creanțe la începutul perioadei T0+Creanțe la finalul perioadei T1)/2</i>	Nr.	Încasarea eficientă a creanțelor	5%	≥1
4	Rentabilitate	Rata de creștere a cifrei de afaceri nete <i>(Cifra de afaceri netă_curent-Cifra de afaceri netă_anterior)/Cifra de afaceri netă_anterior</i>	%	Creșterea cifrei de afaceri în anul curent față de anul anterior cu minim 2,48%	8%	≥2,48%
5		Marja netă a profitului <i>Profit net_t/Cifra de afaceri netă_t</i>	%	Creșterea profitabilității întreprinderii publice	8%	≥1,91%

6	Politica de dividende	Rata de plată a dividendelor¹ <i>Dividende plătite_t / Profit net_t</i>	Lei	Minim 50% din profit trebuie să fie repartizat pentru dividende	10%	≥50%
ICP NEFINANCIARI						
ICP OPERAȚIONALI ȘI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE (40%)						
7	Indicatori operaționali	Trafic pasageri	Nr.	Realizarea țintei asumate prin Planul de administrare	10%	8943
8		Mișcări aeronave	Nr.	Realizarea țintei asumate prin Planul de administrare	10%	3075
9		Curse (de pasageri) cu întârzieri din motive imputabile S.C. Aeroportul Arad S.A. <i>Curse cu întârzieri/Nr. total curse</i>	%	Mai mic sau egal cu 10%	5%	≤10%
10	Indicatori orientați către serviciile publice	Securitate -Neconformități rezultate în urma auditurilor de securitate	Nr.	Realizarea țintei asumate prin Planul de administrare	4%	0 sau 100% rezolvate
11		Siguranță -Neconformități rezolvate în urma auditurilor AACR	Nr.	Realizarea țintei asumate prin Planul de administrare	4%	2
12	Indicatori referitori la angajați	Nr. mediu de ore de formare per angajat <i>Total nr. ore de formare/total nr. angajați</i>	Ore	Creșterea performanței angajaților prin asigurarea perfecționării acestora	3%	≥18
13	Indicatori de mediu	Consumul de energie	%	Reducerea consumului de energie cu 1,30% pe an	2%	minim -1,30%
14	Indicatori referitori la clienți	Rata de retenție a clienților <i>Număr de clienți_t-număr de clienți noi_t/număr de clienți_{t-1}</i>	%	Creșterea gradului de fidelizare a clienților	2%	≥87%
ICP SPECIFICI ACTIVITĂȚII DE GUVERNANȚĂ CORPORATIVĂ (20%)						
15	Indicatori legați de guvernanță corporativă	Respectarea obligațiilor de transparență	%	Respectarea termenelor și a obligațiilor de publicare prevăzute la art. 51 din OUG 109/2011	5%	100%

¹ Indicatorul se calculează cu respectarea prevederilor Ordonanței nr. 64/2001 privind repartizarea profitului la societățile naționale, companiile naționale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar de stat, precum și la regiile autonome

16		Raport asupra activității de administrare	Sem.	Aprobare raport în AGOA	5%	100%
17		Stabilirea politicilor de gestionare a riscurilor	Da	Managementul eficient și eficace al riscurilor care ar putea afecta realizarea obiectivelor societății Confirmarea stabilirii politicilor	5%	100%
18		Numărul de reuniuni ale Consiliului de Administrație	Nr.	Minim o ședință pe lună	5%	≥4
19		Rata membrilor de sex feminin	%	Nr. Minim al membrilor de sex feminin	33%	33%

B. Componenta de management

10. Context – Considerații asupra activității SC Aeroportul Arad SA

În calitate de Director General selectat, pentru mandatul aferent perioadei 2025-2029 îmi propun să implementez împreună cu membri Consiliului de Administrație al SC Aeroportul Arad SA acele misiuni și măsuri special selectate și prioritizate împreună pentru a se putea atinge obiectivul strategic din viziunea autorității publice tutelare, precum și obiectivele prioritare ale acesteia:

- ❖ **obiectiv strategic** dezvoltarea durabilă și sustenabilă a societății prin dezvoltarea unui mod de transport de interes regional, național și european asigurând servicii de transport moderne și durabile.

Din acest obiectiv strategic rezultă următoarele **obiective operaționale**:

- Dezvoltarea sustenabilă, durabilă și modernizarea capacității aeroportuare
- Scăderea dependenței față de sprijinul de stat
- Eficientizarea organizațională și operațională.

Principiile care stau la baza Componentei de administrare a Planului de administrare al societății Aeroportul Arad SA pentru perioada 2025-2029 sunt cele prin intermediul cărora se vor putea asigura obiectivele mai-sus enunțate și acestea sunt:

- Asigurarea unei dezvoltări durabile a întreprinderii publice;
- Transpunerea în practică a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Dezvoltarea sustenabilă, durabilă și modernizarea capacității aeroportuare;
- Scăderea dependenței față de sprijinul de acordat de autoritate publică tutelară;
- Eficientizarea organizațională și operațională;
- Fundamentarea de prognoze și date relevante pentru sectorul de activitate al întreprinderii publice;
- Necesitatea îmbunătățirii continue a performanței tuturor proceselor derulate în cadrul întreprinderii publice;
- Creșterea atractivității și a calității vieții în județul Arad și în regiunea de Vest a României în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general;
- Stimularea dezvoltării economiei și a competitivității.

Pe plan local și regional un aeroport civil devine un motor de dezvoltare atunci când este:

- viabilizat urbanistic- integrat dezvoltării economice de piață, dezvoltării sociale, politice, prin intermediul investițiilor publice și private

- echipat cu dotări și capacități tehnice și funcționale din sfera activităților sale economice, aeronautice și non-aeronautice, din care să-și asigure veniturile necesare cheltuielilor proprii
- i se asigură condițiile generale solicitate de piața de profil a transporturilor aeriene în ceea ce privește operaționalizarea aeroportului prin curse regulate de pasageri și de cargo, devenind astfel rentabil din punct de vedere economic.

Acest model trebuie preluat și la nivelul Aeroportului Arad pentru ca acesta să-și depășească actualul nivel căruia îi corespunde pragul de sub-utilizare.

Aeroportul Arad este parte a rețelei secundare de transport aerian și reprezintă un obiectiv strategic pentru conectivitatea regională și internațională, în corelare cu Master Planul General de Transport pentru România și cu documentele programatice emise de autoritatea publică tutelară. Activitatea aeroportului se desfășoară în două mari categorii: activități aeronautice (generatoare de venituri reglementate prin tarife aeroportuare) și activități non-aeronautice, realizate prin închirierea, concesiunea sau utilizarea unor bunuri pentru activități comerciale.

În anul 2024, structura veniturilor societății reflectă o dependență ridicată față de subvențiile acordate în baza schemei de ajutor de stat. Veniturile din exploatare includ: subvenții pentru acoperirea deficitului rezultat din exploatare, transferuri pentru activități neeconomice, producția vândută și alte venituri curente. Conform documentelor programatice, veniturile generate din activități non-aeronautice reprezintă aproximativ 16% din total, în timp ce subvențiile ajung la peste 45% din veniturile totale. Această structură evidențiază necesitatea unei schimbări în paradigma de management și de finanțare, cu scopul reducerii dependenței de sprijinul bugetar, exprimate atât în cadrul documentului „Scrisoarea de așteptări privind mandatul Consiliului de administrație al S.C. AEROPORTUL ARAD S.A. pentru perioada 2025-2029”, cât și în documentul „COMPONENTA DE ADMINISTRARE A PLANULUI DE ADMINISTRARE elaborată de Consiliul de Administrație al SC AEROPORTUL ARAD SA pentru perioada 2025-2029”.

Contextul Aeroportului Arad este foarte complex, pentru că activitatea regulată a acestuia are de îndeplinit activități condiționate legal de mai multe organisme de autoritate publică centrale și locale:

1. Operațional: AACR și EASA
2. Administrativ: Consiliul Județean Arad
3. Guvernanță corporativă: AMEPIP
4. Concurență: Consiliul Concurenței

Acestora li se suprapun viziunile, misiunile și obiectivele stabilite de către autoritatea publică tutelară, a Consiliului de Administrație și cele de la nivel național cum sunt cerințele Master Planului General de Transport aprobat la nivelul Ministerului Transporturilor. Pentru aducerea la îndeplinire a tuturor priorităților care pot și trebuie aplicate la Aeroportul Arad sunt necesare resurse financiare semnificative și care să fie alocate de către stat, fie prin alocații de la bugetul local, fie cel național (după caz) până la stabilizarea situației tehnico-economice a Aeroportului.

Din acest motiv obiectivele stabilite prin „Scrisoarea de așteptări” și prin „Componenta de administrare” pentru perioada 2025–2029, nu pot fi aduse la îndeplinire fără resurse financiare.

Prioritățile pentru perioada 2025–2029 stabilite de administratorii societății includ:

Viziunea generală a autorității publice tutelare și țintele acesteia	Poziția Directorului General față de viziunea generală și ținte
❖ <i>Creșterea numărului de pasageri prin deschiderea de noi rute și creșterea frecvențelor de operare</i>	În modelele de afaceri ale companiilor existente de operare aeronave, deschiderea de noi rute presupune asigurarea unor compensații față de riscul nerealizării gradului de încărcare estimat, ceea ce se poate întâmpla în special la începutul activității, dar și din cauze de forță majoră (cum a fost perioada pandemiei COVID-19). Aeroportul Arad nu dispune în prezent de resursele financiare pentru compensațiile necesare, dar există, așa cum am arătat la pct. 2.1. și 2.2. din prezenta, 3 tipuri instrumente financiare prin care autoritatea publică tutelară poate contribui la susținerea înființării de noi rute aeriene, ceea ce este și un deziderat. În acest sens există multiple exemple în țară prin care se demonstrează utilitatea acestor politici de susținere și dezvoltare a activității aeroporturilor în relație cu mediul socio-economic al UAT, al regiunilor.
❖ <i>Menținerea certificatului de aerodrom la nivelul obținut ca urmare a conversiei europene prin eliminarea neconformităților de tip DAAD (Documente de Acceptare a Deviațiilor de la specificațiile de certificare) și care, dacă nu sunt tratate corespunzător, conduc la suspendarea certificatului de operare a aerodromului:</i> ○ DAAD-LRAR-01- Pantele transversale ale PDA (Pista de Decolare Aterizare) nu sunt simetrice pe toată lungimea PDA ○ DAAD-LRAR-03- Valorile CBR (Californian Bearing Ratio) determinate în zonele de siguranță ale PDA variază între 2 și 14	În prezent Certificatul de aerodrom actualizat la 18.12.2024 nu mai conține mențiuni privind DAAD. În luna septembrie 2024 am înaintat către AACR documentație privind rectificarea Condițiilor de rectificare pentru DAAD-LRAR-01 și care a fost eliminat. Pentru DAAD-LRAR-03 am obținut aprobarea prelungirii perioadei de valabilitate până la data de 31.12.2040.
❖ <i>Creșterea gradului de siguranță și securitate a operațiunilor desfășurate de aeroport</i>	La nivelul fiecărei structuri din cadrul Aeroportului Arad se desfășoară activități curente privind siguranța și securitatea operațiunilor de aeroport, în conformitate cu procedurile operaționale

	conținute în Manualul de aerodrom. Creșterea gradului de siguranță și securitate se face odată cu modificările cerințelor reglementate din aceste domenii, cu noi investiții în resurse materiale și umane, după caz.
❖ <i>Asigurarea serviciului public în condiții de continuitate și siguranță, fără întreruperi din motive imputabile societății</i>	Până în prezent nu au fost situații de întreruperi din motive imputabile societății pentru asigurarea serviciului public, astfel activitatea este continuă în condiții de siguranță.
❖ <i>Creșterea gradului de satisfacție al pasagerilor privind serviciile oferite de aeroport</i>	Serviciile oferite de Aeroportul Arad oferă satisfacție pasagerilor, la scara serviciilor pe care le oferă în prezent. Pe viitor, odată cu creșterea activității aeronautice va fi necesară diversificarea serviciilor pentru pasageri pentru a se asigura calitatea la standardele impuse și de colaboratorii existenți și viitori.
❖ <i>Creșterea condițiilor de siguranță și a calității serviciilor oferite colaboratorilor precum și pasagerilor</i>	
❖ <i>Mentținerea suprafețelor de mișcare la standardele de siguranță aplicabile</i>	În prezent suprafețele de mișcare se împart în două categorii majore: 1. Cele care sunt incluse în baza de certificare conform Regulamentului 139/2014, respectiv: pistă, Cale de rulare Alfa, Platforma 1 (pentru aeronave din categoria B) și Platforma 2 (pentru aeronave inclusiv categoria C) 2. Cele neincluse în certificatul de operare al aeroportului, din cauza faptului că acestea nu îndeplineau la momentul certificării cerințele esențiale necesare pentru siguranță: Cale de rulare Delta, cale de rulare Charlie și Vechea cale de rulare Bravo. Pentru cele din categoria 1 prin toată activitatea curentă a aeroportului se fac eforturi în asigurarea mentenanței acestora. Pentru cele din categoria 2 și care ar fi necesare în cazul dezvoltării activităților aeronautice, vor trebui realizate investiții pentru refacerea acestora.
❖ <i>Realizarea investițiilor în strânsă legătură cu obiectivele operaționale ale autorității publice tutelare:</i> Pe termen scurt (1 an): ➢ Întocmirea unui Audit energetic ➢ Inițierea investiției „Parc fotovoltaic Aeroportul Arad”- din fonduri europene sau prin PPA	Implementarea Investiției „Parc fotovoltaic Aeroportul Arad” presupune: • prin fonduri europene conform Fondului pentru Modernizare: ○ Aeroportul să dispună de bani atât pentru cheltuielile neeligibile (cca. 2,5

Pe termen mediu și lung, respectiv perioada 2025-2030: 1. Expertizare tehnică și elaborare unui raport de expertiză privind starea tehnică și verificarea capacității portante reale a pistei, platformelor de staționare aeronave, căilor de rulare și a zonelor/suprafețelor aferente cu rol în desfășurarea activității aeronautice și de siguranță" 2. Extinderea și modernizarea infrastructurii aeroportuare: - Exinderea platformei de staționare aeronave Apron 2 - Reamenajarea unui nou Terminal Sosiri - Amenajarea fluxului de pasageri Schengen/Non Schengen 3. Gard perimetral de securitate 4. Construire drum perimetral de serviciu intervenții pompieri și patrulare securitate aeroportuară 5. Amenajare suprafețe de siguranță la pistă conform cerințelor EASA: Banda pistei și suprafață de siguranță la capăt de pistă (RESA)	milioane de lei), cât și pentru cele eligibile (cca. 4 milioane de lei); cheltuielile eligibile nu pot face obiectul ajutoarelor de stat din alte surse publice. - o Efectuarea de plăți în prealabil depunerii cererii/cererilor de rambursare În prezent Aeroportul Arad nu dispune de fondurile necesare în condițiile Ghidului solicitantului. • prin fonduri private oferite de fonduri de investiții, cu angajarea societății într-un contract de cumpărare a energiei electrice (Power Purchase Agreement PPA) pe 10-15 ani. • prin fonduri publice ca aport de capital din partea acționarului unic Consiliul Județean Arad. În prezent societatea nu dispune de resurse pentru a finanța obiective de investiții de anvergura celor enumerate, deși necesitatea acestora este continuă. În exercițiul financiar 2021-2027 prin politica europeană de coeziune nu se mai alocă fonduri europene nerambursabile pentru infrastructurile de aeroport, iar prin POIM 2014-2020 acestea nu s-au putut realiza din cauza lipsei fondurilor proprii pentru elaborarea studiilor de fezabilitate și din lipsa reglementării în timp util a situației cadastrale a domeniului public al Județului Arad aflat în concesiune la Aeroportul Arad (pentru aprox. 19 ha ce s-au completat în anul 2021, iar act adițional la contractul de concesiune pentru proprietatea întregită s-a emis în ianuarie 2023- tardiv pentru accesarea și implementarea investițiilor). Pentru obiectivele de investiții 1, 2 alin. 1, precum și cele de la pct. 3 și 4, aflate pe domeniul public al Județului Arad, acestea ar trebui realizate de către Consiliul Județean Arad. Pentru punctul 2 alin. 2 și 3 investiția se referă la extinderea actualului Terminal 2 de pasageri- plecări astfel încât să fie integrate și fluxurile de sosiri, non-Schengen, și pentru plecări- curse
--	---

6. Subconcesionarea de teren către investitori în vederea realizării de investiții pentru dezvoltarea unor servicii pe segmentul de întreținere avioane ușoare și pentru facilități de staționare.	interne. Prin această investiție s-ar degreva actualul Terminal T1 care necesită la rândul său investiții pentru conformarea la normele PSI, dar care prin configurația sa nu mai poate fi adaptat la standardele de satisfacție ale pasagerilor. Acesta s-ar putea închiria către terți pentru a se realiza venituri non-aeronautice. Pentru punctul 5, în condițiile în care DAAD-LRAR-03 are perioada de valabilitate prelungită până la data de 31.12.2040, devine o investiție care trebuie cuplată/inclusă unei investiții de prelungire a lungimii pistei de decolare-aterizare, mai ales în contextul identificării unor parteneri strategici pentru transporturi aeriene de tip Cargo. Pentru punctul 6 Aeroportul Arad a identificat 2 suprafețe de teren de cca 590 mp pe terenul proprietate a societății pentru care se va semna un contract de acordare a unui drept de suprafață pe 25 de ani, astfel realizându-se unele venituri non-aeronautice. Superficiarul va construi 2 hangare pentru aeronave de mici dimensiuni. Subconcesionarea de teren către investitori în vederea realizării de investiții pentru dezvoltarea unor servicii pe segmentul de întreținere avioane ușoare și pentru facilități de staționare se poate realiza, cu acordul Consiliului Județean Arad, pe domeniul public al Județului Arad. Din discuțiile cu diverși potențiali investitori, pentru ca aceștia să investească în propriile clădiri cu instalațiile și amenajările aferente, este necesar ca proprietarul terenului să realizeze investiții în ceea ce privește gradul de echipare edilitară cel puțin (apă, canalizare menajeră și pluvială, energie electrică de forță). Despre toate investițiile s-au transmis organelor de conducere ale societății și acționarului diferite corespondențe.
❖ <i>Înscrierea pe un trend ascendent a numărului mișcărilor de aeronave</i>	Trendul ascendent al numărului mișcărilor de aeronave depinde de rezolvarea celor 2 aspecte menționate și în „Componenta de administrare” și în prezentul Plan: a. Asigurarea de către RA ROMATSA DSNA Arad a programului H24 a serviciilor de navigație aeriană la Aeroportul Arad,

	b. Asigurarea de surse financiare de la bugetul Județului Arad pentru dezvoltarea de rute noi pentru traficul de pasageri.
❖ <i>Diversificarea serviciilor aeronautice pe care le poate presta Aeroportul Arad (staționare pentru aeronave pe termen îndelungat: 1 săptămână – 3 luni, dezvoltarea de servicii aeriene pentru aviația utilitară, etc., asigurarea unor servicii pentru companii care își desfășoară activitatea în aria de captare pentru realizarea de servicii de transport marfă, asigurarea accesului la infrastructura de transport aerian în vederea dezvoltării de noi afaceri în domeniul aviației: service și reparații, dezmembrare sau reciclare avioane etc., mentenanță)</i>	Rezolvarea solicitărilor de la acest punct derivă din oferirea de capacități tehnice și funcționale către companiile existente în aria de captare pentru service, reparații și mentenanțe aeronave (hangare realizate în baza subconcesionării de teren). Pentru realizarea de transport marfă în relație cu spațiul de Terminal Cargo existent, Aeroportul Arad este în permanentă conexiune prin Comisionarul Vamal de la Aeroport. Aeroportul Arad și Consiliul Județean Arad sunt în contact cu factori interesați în dezvoltarea unui HUB pentru Cargo. Pentru dezvoltarea de noi afaceri în domeniul aviației, de exemplu HUB pentru mentenanță aeronave sunt necesare investiții în capacități edilitare și în organizare urbanistică pe terenul aflat în domeniul public al Județului Arad. Aceste investiții de bază ar trebui implementate direct prin grija Consiliului județean Arad, ceea ce împreună cu toate măsurile prevăzute de acționarul unic și de CA ar conduce la întâlnirea așteptărilor privind politica de dividende.
❖ <i>Identificarea și atragerea de operatori logistici pentru exploatarea terminalului Cargo</i>	
❖ <i>Adoptarea de politici pro active privind tarifele practicate</i>	
❖ <i>Creșterea veniturilor din activități non-aeronautice prin dezvoltarea activităților non-aeronautice în vederea diversificării serviciilor oferite de SC Aeroportul Arad SA (creșterea veniturilor din închirierea spațiilor pentru restaurante, baruri, cafenele, magazine, din tarife de parcare etc.)</i>	Baza tarifară a Aeroportului Arad prezintă tarife adaptate concurenței de piață și include oferte atractive pentru diferitele categorii de operatori aerieni. Din experiența ultimilor 9 ani, politica menținerii tarifelor aeroportuare reduse trebuie dublată de măsuri de ordin financiar și de capacități tehnico-funcționale sporite pentru atragerea și menținerea partenerilor de afaceri-operatori aerieni, dar și în ceea ce privește activitățile non-aeronautice- ceea ce s-a exprimat punctul cu măsurile privind investițiile și diversificarea activităților aeronautice și non-aeronautice.
❖ <i>Prezentarea unui plan strategic fezabil de dezvoltare etapizată și care să reducă dependența față de sprijinul de stat până în anul 2027</i>	A fost aprobat Planul de redresare prin care se arăta modelul de redresare situației financiare a aeroportului în baza dezvoltării activității aeronautice, activități care să se realizeze prin capacitățile tehnice existente și fără investiții suplimentare în infrastructura de bază sau alte dotări prin care să fie realizate venituri din activități non-aeronautice. Acest concept este

	preluat și prin „Componenta de administrare”, prin urmare rămâne direcția principală de activitate până la noi considerații.
❖ <i>Dezvoltarea politicii de marketing în relație cu partenerii de afaceri în principal pentru atragerea unui număr cât mai mare de utilizatori ai aeroportului atât pentru traficul de pasageri cât și de marfă prin promovarea de curse (existente și viitoare), destinații, complementaritate cu agențiile de turism și burse de transport (persoane și marfă) din Euroregiune;</i>	În ceea ce privește traficul de pasageri planul de marketing se implementează odată cu identificarea scopului acestuia. De aceea pentru Aeroportul Arad este imperativ a se înființa noi rute aeriene către destinații solicitate în aria de captare/zona de deservire. În fiecare an se alocă puține resurse proprii, în limita posibilităților pentru a fi pregătiți în cazul înființării de rute noi aeriene. Aderarea Aeroportului Arad la burse de transport mărfuri și persoane din Euroregiune ar avea însemnătate doar dacă pe lângă activitatea de servicii conexe transportului aerian, Aeroportul Arad ar funcționa și ca transportator licențiat. Consiliul de Administrație și acționarul unic ar trebui să ia în considerare că o astfel de activitate ar fi chiar de dorit pentru asigurarea de venituri suplimentare la buget.
❖ <i>Asigurarea condițiilor pentru formarea și perfecționarea angajaților la locul de muncă în vederea atingerii obiectivelor societății</i>	Anual sunt alocate resurse pentru cursuri curente și de recurență de formare profesională a angajaților, acestea fiind obligatorii conform obligațiilor organizaționale impuse prin Regulamentul 139/2014.
❖ <i>Aplicarea consecventă a principiilor de guvernare corporativă</i>	La nivelul societății principiile de guvernare corporativă sunt implementate prin Sistemul de Control Intern Managerial, prin Codul de Etică și prin sistemele de management de implementare a calității ISO 9001 și sistemul de management al securității informaționale ISO 27001.

Aeroportul Arad trebuie pregătit pentru a se integra condițiilor de piață, adaptat operării în proximitatea unor aeroporturi cu trafic ridicat (Timișoara, Cluj, Oradea, Debrecen și Budapesta), ceea ce impune adoptarea unui model orientat spre nișe, servicii logistice, cargo și parteneriate cu operatori low-cost pentru a putea concura direct cu aeroporturile deja operaționalizate. Pe termen mediu, creșterea traficului de pasageri depinde de implementarea unor politici comerciale agresive, de oferirea de stimulente operatorilor aerieni și de utilizarea mecanismelor legale disponibile.

11. Misiunea Directorului General

Misiunea Directorului General al SC Aeroportul Arad SA este de a asigura conducerea și coordonarea activității societății în conformitate cu principiile guvernantei corporative, prevederile legale în vigoare, obiectivele stabilite de Consiliul de Administrație și așteptările formulate de autoritatea publică tutelară.

Directorul General are obligația de a asigura continuitatea serviciului public, fără întreruperi imputabile societății, creșterea siguranței și securității operațiunilor aeroportuare și dezvoltarea serviciilor destinate pasagerilor și operatorilor aerieni. În exercitarea mandatului, Directorul General va implementa măsuri concrete pentru menținerea certificatului de aerodrom, realizarea investițiilor necesare și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare în condițiile asigurării resurselor financiare prin toți factorii implicați.

11.1. Provocări

Principalele provocări în perioada 2025–2029 sunt determinate de contextul pieței regionale, de limitările tehnice și financiare și de presiunile impuse de reglementările aeronautice.

Provocări financiare: Structura veniturilor societății evidențiază dependența majoră față de subvențiile bugetare. Începând cu anul 2026, schema de ajutor de stat existentă va fi reevaluată la nivelul CE și apoi de către Statul Român, ceea ce impune necesitatea creșterii veniturilor comerciale și reducerea dependenței de sprijinul public, astfel încât începând cu anul 2027 în situația sistării schemei de ajutor de stat de exploatare, Aeroportul să nu mai necesite ajutor de stat pentru deficitul rezultat din exploatare. La nivelul Aeroportului Arad orice măsură care trebuie implementată necesită surse financiare adecvate prin alocări de la bugetul local, central și prin atragerea unor parteneri strategici.

Pentru activitățile de operaționalizare a Aeroportului prin înființarea de rute noi pentru curse regulate de pasageri, strategia principală a operatorilor aerieni este aceea de a primi compensații anuale pentru o perioadă de 3-5 ani de la autoritățile publice locale care dețin acele aeroporturi. Compensațiile respective au rolul de a acoperi riscul companiilor care operează aeronavele pentru perioadele în care nu se asigură gradul de încărcare al aeronavelor la capacitatea care să asigure rentabilitatea operațiunilor.

La nivelul Aeroportului Arad există analiza pieței de profil la zi pentru aria sa de captare a pasagerilor în, baza unor date furnizate de companii internaționale recunoscute în piața de profil, datele fiind verificate. Concluzia analizei este că pentru noi rute de la/către Aeroportul Arad (aeroport din rețeaua secundară din România) sunt perspective realiste pentru înființarea acestora cu destinații variate și rentabile. Cu toate acestea, așa cum se procedează în piața de profil, înainte de luarea oricărei decizii este necesar a se identifica partenerul potrivit dispus să-și capaciteze flota de

aeronave și logistica necesară ca să inițieze operarea de noi rute. Astfel Aeroportul Arad are în derulare mai multe conexiuni și urmează să se adreseze Consiliului Județean Arad pentru alocarea fondurilor necesare de la bugetul multianual al Județului Arad. La cap. 2.2. din prezenta se detaliează măsurile necesare operaționalizării Aeroportului prin integrarea modelelor de afaceri de la celelalte aeroporturi din țară care au în implementare sau pregătesc măsuri de tipul celor descrise aici.

Din aceste provocări financiare derivă majoritatea celorlalte provocări din celelalte domenii principale ale Aeroportului.

Provocări operaționale: menținerea certificatului de aerodrom și implementarea investițiilor necesare în infrastructura aeroportuară sunt priorități majore. Acestea includ reabilitarea căilor de rulare, dezvoltarea unei platforme noi pentru parcare aeronave, zonelor de siguranță și implementarea unui audit energetic pentru eficientizarea costurilor. Inițierea și implementarea măsurilor operaționale țin de reglementarea provocărilor financiare. O provocare deosebită dpdv operațional este dezvoltarea de noi capacități tehnice și funcționale, cum sunt: extindere platformă parcare aeronave Apron 2, construire platformă nouă pentru parcare aeronave, reglementarea urbanistică și tehnico-edilitară în vederea dezvoltării de noi afaceri pentru HUB Mentenanță aeronave și hangare pentru parcare aeronave și prin care s-ar asigura venituri la bugetul propriu al societății.

Provocări comerciale: Concurența cu aeroporturile din proximitate (Timișoara, Oradea, Debrecen, Cluj și Budapesta) impune adoptarea unor politici comerciale competitive. Atragerea operatorilor aerieni pentru deschiderea de noi rute este dependentă de stimulente comerciale, negociere proactivă pentru rutele strategice. Inițierea și implementarea măsurilor comerciale țin de reglementarea provocărilor financiare.

Provocări de guvernare: Implementarea principiilor OUG 109/2011 necesită corelarea continuă a obiectivelor stabilite de autoritatea publică tutelară cu planurile de management și cu indicatorii de performanță ai Directorului General. Măsurile de guvernare își ating scopul în măsura în care celelalte provocări sunt reglementate.

Mai jos este redată Analiza SWOT, care din punct de vedere al Directorului General este cea care reflectă întreaga dimensiune a provocărilor existente și măsurilor care trebuie întreprinse în perioada 2025-2029:

Factori Interni

• Forma de organizare a societății pe acțiuni permite: ➔ Atragerea investitorilor strategici prin vânzarea de acțiuni și asocieri ➔ activarea unor activități economice noi, complementare celei aeronautice și care ar asigura mai multe venituri aeroportului • Taxe de aeroport competitive;	• Insuficiența investițiilor în infrastructura de bază aeroportuară: exemplu pista de decolare-aterizare scurtă, neamenajarea zonei de siguranță a pistei, platformă de staționare aeronave nouă- toate investițiile asigurând o capacitate tehnică pentru oportunități noi de afaceri • Nediversificarea activităților societății, care să cuprindă activități non-aeronautice
--	--

• Relații bune de colaborare și susținere din partea autorităților locale și a partenerilor; • Stabilitate economică crescută datorată subvențiilor pentru exploatare; • Stabilitatea echipei de management; • Existența unui Terminal Cargo și de Pasageri relativ nou • Existența parțială de noi capacități tehnice pentru deservirea aeronavelor și a infrastructurii aeroportuare, • Întreprinderea publică nu este îndatorată la bănci sau către terți; • Deține în proprietate o parte din terenul pe care se afla amplasată infrastructura aeroportuară; • Existența unui Punct Vamal 24h/24h	complementare cu activitatea aeronautică și care ar aduce venituri proprii societății pentru sustenabilitate • Neasigurarea 24h din 24h/7 zile/săptămână a serviciilor de trafic aerian • Nu există facilități de transport intermodal • Lipsa terenului pentru investiții noi • Prezența a numai a 2-3 companii aeriene tip charter sezoniere; • Îmbătrânirea parcului auto în ceea ce privește echipamentele de deservire aeronave și pasageri • Surse limitate de finanțare pentru desfășurarea de activități de marketing în scopul atragerii de companii aeriene; • Indicatorii de rentabilitate sunt scăzuți, fiind situații în care practic avem activități nerentabile; • Indicatorii de performanță prezintă valori reduse.
--	--

Factori Externi

• Poziția geografică favorabilă; • Densitatea mare de drumuri europene: în regiune există șapte drumuri europene, mai multe decât în oricare altă regiune; • Existența Zonei Libere Arad-Curtici- Platforma Arad care, într-un sistem de management bun, ar putea deveni Parc Industrial în relație directă cu Aeroportul Arad • Conexiunea prin autostrada A11 cu Zona Industrială Arad Vest și posibilități de conectare cu linia de cale ferată; • Aradul este o zonă strategică de apărare militară, iar aeroportul ar putea fi utilizat și în scop militar prin dezvoltarea capacităților sale • Noul Plan Urbanistic General al Municipiului Arad, aflat în etapa de avizare, prevede dezvoltarea zonei aeroportului cu unități funcționale de tip comercial/logistic și de cultură și sport. • Obținerea unor finanțări nerambursabile din surse europene sau naționale în scopul dezvoltării infrastructurii aeroportuare, reducerii consumului de energie electrică; • Atragerea unor operatori aerieni de linie și low-cost, care să opereze curse regulate;	• Riscul suspendării certificatului de operare al Aeroportului Arad pentru curse comerciale în lipsa realizării investițiilor de conformare a infrastructurii aeroportuare la cerințele operaționale, de siguranță și securitate aeronautice • Perimarea infrastructurii aeroportuare de bază prin lipsa investițiilor majore • Mărirea decalajului aeroportului față de competitorii direcți, în lipsa investițiilor în deschiderea de noi rute aeriene, precum și din lipsa investițiilor în mărirea capacităților tehnice și funcționale • Nediversificarea activităților societății va atrage lipsa atractivității pe piața transporturilor și serviciilor din regiune. • Nivelul lichidității este scăzut • Prezența în proximitatea Aeroportului Arad a două aeroporturi naționale, Timisoara și Oradea care beneficiază de dotări superioare Aeroportului Arad și a aeroportului internațional Budapesta, mult mai accesibil urmare a aderării României la spațiul Schengen, prin eliminarea timpilor mari de
---	---

• Atragerea și dezvoltarea de relații cu tour operatorii din zona de Vest a țării pentru susținerea curselor charter; • Dezvoltarea de afaceri conexe sectorului de activitate, gen mentenanță aeronave mici și mijlocii, activități de logistică, garare aeronave mici; • Oportunitatea dezvoltării serviciilor Cargo, având condiții tehnice adecvate, amplasarea Aeroportului beneficiind de o poziție strategică și profitând de existența unui birou vamal deschis 24/24h;	• așteptare la punctele de trecere a frontierei dintre România și Ungaria; • Preferințele clienților care nu sunt stabile, acestea fluctuând în funcție de preț, contextul pieței și calitatea serviciilor; • Schimbarea legislației ar putea avea influențe negative cu privire la mediul de afaceri, incertitudine în ceea ce privește existența sprijinului acordat de stat, prin intermediul unor scheme de ajutor după anul 2026;
---	--

11.2. Măsurile ce decurg din principalele documente elaborate

Conform prevederilor Contractului de mandat al Directorului General printre acțiunile care intră în obligațiile sale este elaborarea și aplicarea de strategii și/sau politici de dezvoltare a S.C. AEROPORTUL ARAD S.A.

Prin documentul „Componenta de administrare” Consiliul de Administrație al SC Aeroportul Arad SA își propune concret anumite ținte prin care să se atingă obiectivele de performanță la care acționarii se așteaptă privind:

- Politica de dividende
- Politica de investiții
- Comunicarea cu organele de administrare și de conducere ale întreprinderii publice
- Etica, integritatea și guvernanta corporativă
- Cheltuielile de capital, reducerea de cheltuieli și alte aspecte ale afacerii,

Totodată prioritățile acționarului au fost stabilite prin „Scrisoarea de așteptări”, prezentate în tabelul de la pct. 1 din prezentul plan.

Țintele stabilite de CA coroborate cu prioritățile acționarului și cu acțiunile propuse de Directorul general sunt redate mai jos astfel:

Țintă stabilită de CA prin „Componenta de administrare” pentru perioada 2025-2029	Acțiuni propuse de CA prin „Componenta de administrare” pentru perioada 2025-2029	Acțiuni propuse de Directorul General pentru perioada 2025-2029	Corelare cu prioritățile acționarului din „Scrisoarea de așteptări” pentru perioada 2025-2029
i. atragerea operatorilor de curse regulate (de linie și low-cost), implicarea	Pentru segmentul de venituri care este aferent traficului de aeronave, transport	În completare față de acțiunile CA, atragerea de operatori pentru	❖ Creșterea numărului de pasageri prin deschiderea de

mediului de afaceri local – agenți economici care își desfășoară activitatea în zonele industriale ale Aradului, colaborarea cu autoritățile locale pentru promovarea potențialului turistic al zonei ;	pasageri, este necesar a fi evaluate posibilitățile de implicare ale administrației publice locale în : C. Implementarea unei obligații de serviciu public, în conformitate cu : - Regulamentul UE 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene; - Comunicările Comisiei Europene 2014/C 99/03, cu modificările și completările ulterioare – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene; - Decizia 2012/21/UE a Comisiei Europene privind aplicarea articolului 106 alin. 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	curse regulate, mai există și posibilitatea angajării unei campanii de promovare de publicitate pentru promovarea Județului Arad 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 aeriene care să efectueze curse regulate spre Arad dinspre anumite regiuni de interes din cadrul Europei sau chiar și din spații extracomunitare. Această abordare este déjà 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	<i>noi rute și creșterea frecvențelor de operare</i> ❖ <i>Înscrierea pe un trend ascendent a numărului mișcărilor de aeronave</i> ❖ <i>Adoptarea de politici pro active privind tarifele practicate</i> <i>Dezvoltarea politicii de marketing în relație cu partenerii de afaceri în principal pentru atragerea unui număr cât mai mare de utilizatori ai aeroportului atât pentru traficul de pasageri cât și de marfă prin promovarea de curse (existente și viitoare), destinații, complementaritate cu agențiile de turism și burse de transport (persoane și marfă) din Euroregiune.</i>
--	--	--	---

	încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general. În conformitatea cu prevederile acestor acte și decizii 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 art. 107 ali. (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, cu condiția îndeplinirii cumulative a celor 4 criterii Altmark. Implementarea obligației de serviciu public este condiționată de alocarea de către Județul Arad a unei sume anuale, pentru o perioadă de minim 4 ani, într-un quantum care va rezulta în urma unui studiu/analiză elaborat de Județul Arad. D. Atribuirea unui contract de operare de noi curse aeriene de la – către Aeroportul Arad : Pentru implementarea acestei măsuri este necesar a fi realizat testul operatorului în economia de piață, în conformitate cu prevederile pct. 48 din Comunicarea Comisiei 2014/C 99/03 –	derulate de către Consiliile Județene sau de organisme însărcinate de acestea, cum ar fi organizațiile de management a destinațiilor sau altele asemenea. Menționez că și pentru punctele A. și B. există exemple implementate, cum sunt cele 2 contracte încheiate de CJ Bihor (pentru OSP) și prin asocierea AirOradea cu HiSky.	
--	---	---	--

	Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene. Comisia Europeană va evalua dacă o astfel de finanțare constituie un ajutor, analizând dacă în condiții similare, un operator privat ar fi acordat aceeași finanțare. Implementarea acestei măsuri este condiționată de alocarea de către Județul Arad a unei finanțări multianuale într-un quantum care va rezulta în urma unui studiu/analiză elaborat de Județul Arad. Anterior acestei etape este necesar a fi elaborat testul operatorului privat în economia de piață.		
ii. extinderea numărului de curse de tip charter, prin identificare de noi tour operatori, extinderea perioadei din an pentru aceste curse la cel puțin 6 luni, promovarea facilităților acordate pentru pasagerii acestor curse		- participarea constantă la târgurile de turism în vederea creșterii vizibilității aeroportului și de realizare de noi contacte - realizarea de campanii periodice către tour-operatori prin corespondență - organizarea unui eveniment anual la Arad împreună cu reprezentanții ANAT asigurarea unei	❖ Creșterea numărului de pasageri prin deschiderea de noi rute și creșterea frecvențelor de operare ❖ Înscrierea pe un trend ascendent a numărului de mișcărilor de aeronave ❖ Adoptarea de politici pro active privind tarifele practicate Dezvoltarea politicii de marketing în relație cu partenerii de afaceri în principal pentru atragerea unui număr cât mai

		campanii publicitare online prin platformele sociale și alte modalități pentru promovarea aeroportului în relație cu destinațiile de vacanță pentru care tour-operatorii asigură vânzări de pachete turistice în relație cu Aeroportul Arad	<i>mare de utilizatori ai aeroportului atât pentru traficul de pasageri cât și de marfă prin promovarea de curse (existente și viitoare), destinații, complementaritate cu agențiile de turism și burse de transport (persoane și marfă) din Euroregiune.</i>
iii. dezvoltarea serviciilor Cargo prin utilizarea eficientă a terminalului cargo		- finalizarea politicii de tarifare a operațiunilor Cargo pe Aeroportul Arad în vederea atragerii de operatori dedicați acestui segment și care operează transporturile de mărfuri cu aeronave compatibile cu infrastructura existentă a aeroportului contactarea de operatori dedicați segment de transport marfă pe cale aeriană	❖ <i>Identificarea și atragerea de operatori logistici pentru exploatarea terminalului Cargo</i> ❖ <i>Adoptarea de politici pro active privind tarifele practice</i> <i>Dezvoltarea politicii de marketing în relație cu partenerii de afaceri în principal pentru atragerea unui număr cât mai mare de utilizatori ai aeroportului atât pentru traficul de pasageri cât și de marfă prin promovarea de curse (existente și viitoare), destinații, complementaritate cu agențiile de turism și burse de transport (persoane și marfă) din Euroregiune</i>
iv. utilizarea eficientă a celorlalte active ale societății, pornind de la amplasarea		În urma încheierii Contractului de suprafață pe 2 suprafețe de	❖ <i>Subconcesionarea de teren către investitori în vederea realizării</i>

strategică a aeroportului, la urcarea/coborârea de pe autostrada A1. Alocare unor suprafețe pentru construirea de hangare pentru garare avioane mici, reparații și mentenanță avioane mici		teren însumând cca. 1180 mp pentru construire hangare aeronave ușoare, ultra-ușoare și business-jet de către un investitor privat, Aeroportul Arad nu dispune de suprafețe de teren suficiente și care să fie echipate edilitar corespunzător pentru alte activități similare	de investiții pentru dezvoltarea unor servicii pe segmentul de întreținere avioane ușoare și pentru facilități de staționare. Diversificarea serviciilor aeronautice pe care le poate presta Aeroportul Arad (staționare pentru aeronave pe termen îndelungat: 1 săptămână – 3 luni, dezvoltarea de servicii aeriene pentru aviația utilitară, etc., asigurarea unor servicii pentru companii care își desfășoară activitatea în aria de captare pentru realizarea de servicii de transport marfă, asigurarea accesului la infrastructura de transport aerian în vederea dezvoltării de noi afaceri în domeniul aviației: service și reparații, dezmembrare sau reciclare avioane etc., mentenanță)
v. asigurarea serviciilor AACR codului aerian, OG 29/1997, asigurarea securității aeroportuare în vederea prevenirii actelor de intervenție ilicită		La nivelul fiecărei structuri din cadrul Aeroportului Arad se desfășoară activități curente privind siguranța și securitatea operațiunilor de aeroport, în	Creșterea gradului de siguranță și securitate a operațiunilor desfășurate de aeroport

		conformitate cu procedurile operaționale conținute în Manualul de aerodrom. Creșterea gradului de siguranță și securitate se face odată cu modificările cerințelor reglementate din aceste domenii, cu noi investiții în resurse materiale și umane, după caz.	
vi. asigurarea condițiilor pentru formarea și perfecționarea angajaților la locul de muncă în vederea atingerii obiectivelor societății	Indicator nefinanciar Creșterea performanței angajaților prin asigurarea perfecționării acestora	Anual sunt alocate resurse pentru cursuri curente și de recurență de formare profesională a angajaților, acestea fiind obligatorii conform obligațiilor organizaționale impuse prin Regulamentul 139/2014.	<i>Asigurarea condițiilor pentru formarea și perfecționarea angajaților la locul de muncă în vederea atingerii obiectivelor societății</i>
vii. aplicarea consecventă a principiilor de guvernanță corporativă	Consiliul de administrație va asigura suportul decizional pentru constituirea comitetelor prevăzute de lege, respectiv a comitetului de nominalizare și remunerare, a comitetului de audit și a comitetului de gestionare a riscurilor. Consiliul de administrație va respecta principiile care guvernează activitatea	La nivelul societății principiile de guvernanță corporativă sunt implementate prin Sistemul de Control Intern Managerial, prin Codul de Etică și prin sistemele de management de implementare a calității ISO 9001 și sistemul de management al	<i>Aplicarea consecventă a de principiilor guvernanță corporativă</i>

	consiliului de administrație în ceea ce privește comportamentul etic și profesional: • Profesionalism • Imparțialitate și nediscriminare • Integritate morală • Libertate de gândire și exprimare • Onestitatea, cinste și corectitudine • Deschidere și transparență • Confidențialitate Prin activitatea sa Consiliul de Administrație nu trebuie să afecteze negativ imaginea societății comerciale și a autorității publice tutelare. Se vor respecta prevederile Codului Etic implementat în cadrul societății.	securității informaționale ISO 27001.	
--	--	---------------------------------------	--

Perioadă de implementare țintă prin acțiunile propuse DG					
	2025	2026	2027	2028	2029
i		X*	X*	X	X
ii	X	X	X	X	X
iii	X	X*	X*	X	X
iv	X**	X**	X**	X**	X**
v	X	X	X	X	X
vi	X	X	X	X	X
vii	X	X	X	X	X

* Atragerea operatorilor de curse regulate, mai multor tour-operatori pentru curse charter, precum dezvoltarea serviciilor Cargo se va putea realiza numai în condițiile în care RA ROMATSA va reveni la programul H24 în ceea ce privește asigurarea serviciilor de navigație aeriană la Aeroportul Arad. În prezent aceasta și-a redus activitatea la H12, zilnic în intervalul 05.00-17.00 și duminică în intervalul orar 04.00-16.00, pentru că a relocat personalul alocat Aeroportului Arad pentru dirijarea Aeroportului Brașov. RA ROMATSA DSNAR Arad are în pregătire o investiție pentru un Turn Virtual la Aeroportul Arad și personal nou, preconizat a fi implementat până la sfârșitul anului 2026.

Cursele de Cargo se desfășoară cu precădere noaptea, când Aeroportul nu are servicii de navigație aeriană, iar pentru a se angaja curse regulate pentru pasageri RA ROMATSA trebuie să aloce personal pentru intervale orare de cel puțin 16 ore.

*** „Componenta de administrare” pentru perioada 2025-2029 abordează generic realizarea de investiții în construcții față de „Scrisoarea de așteptări” care le și nominaliza- așa cum rezultă din tabelul de la pct. 1 al prezentului Plan. Ca răspuns la „Așteptările privind politica de investiții” Consiliul de Administrație identifică necesitatea și oportunitatea instalării de sisteme fotovoltaice de producere a energiei electrice și instalarea de baterii pentru stocarea energiei electrice astfel produse, prin identificarea de finanțări naționale în acest sens. Aeroportul Arad a și identificat un program cu finanțare din fonduri europene nerambursabile în acest scop, însă nu are resursele necesare pentru pregătirea documentațiilor necesare și nici a finanțării cheltuielilor eligibile și neeligibile prin acel program*

În cadrul „Scrisorii de așteptări” sunt nominalizate următoarele investiții:

Pe termen scurt (1 an):

- Întocmirea unui Audit energetic
- Inițierea investiției „Parc fotovoltaic Aeroportul Arad”- din fonduri europene sau prin PPA

Pe termen mediu și lung, respectiv perioada 2025-2030:

1. Expertizare tehnică și elaborare unui raport de expertiză privind starea tehnică și verificarea capacității portante reale a pistei, platformelor de staționare aeronave, căilor de rulare și a zonelor/suprafețelor aferente cu rol în desfășurarea activității aeronautice și de siguranță"
2. Extinderea și modernizarea infrastructurii aeroportuare:
 - Exinderea platformei de staționare aeronave Apron 2
 - Reamenajarea unui nou Terminal Sosiri
 - Amenajarea fluxului de pasageri Schengen/Non Schengen
3. Gard perimetral de securitate
4. Construire drum perimetral de serviciu intervenții pompieri și patrulare securitate aeroportuară
5. Amenajare suprafețe de siguranță la pistă conform cerințelor EASA: Banda pistei și suprafață de siguranță la capăt de pistă (RESA)
6. Subconcesionarea de teren către investitori în vederea realizării de investiții pentru dezvoltarea unor servicii pe segmentul de întreținere avioane ușoare și pentru facilități de staționare.

Consiliul de Administrație prevede în cadrul „Componentei de administrare”, pct. 9.2. Așteptări privind politica de investiții, că aceste tipuri de investiții care vizează în primul rând asigurarea conformității infrastructurii de bază (pistă, căi de rulare, platforme), dar și de dezvoltare a acesteia (extindere platforme pentru staționare aeronave- activitate pentru care aeroportul poate încasa venituri) sunt prioritare la Aeroportul Arad. La pct. 9.6. Așteptări privind cheltuielile de capital,

reducerea cheltuielilor și alte aspecte ale afacerii Consiliul de Administrație prevede faptul că proiectele de investiții vor fi propuse spre implementare după o prealabilă consultare cu autoritatea publică tutelară. În situația investițiilor necesar a fi realizate pentru conformarea Aeroportului la cerințele impuse de Autoritatea Aeronautică Civilă și care implică alocări de resurse din fonduri publice, ale Județului Arad, acestea vor fi planificate cu respectarea principiilor și regulilor privind cuprinderea în bugetele multianuale ale Județului Arad.

Astfel Consiliul de Administrație menține prioritățile Aeroportului Arad la realizarea obiectivelor de performanță prin țintele din tabelul de mai sus. De aceea prin prezenta Componentă de Management s-au preluat aceste ținte și s-au detaliat aspectele pragmatice care țin de implementarea realistă a acestora, partea investițională în noi capacități tehnice și funcționale fiind lăsate pentru momentele când acestea devin imperative la cerințele impuse de Autoritatea Aeronautică Civilă și în măsura în care pentru acestea vor exista alocări de la bugetele multianuale ale Județului Arad.

În aceste condiții și în conformitate cu documentul „Plan de reorganizare, restructurare și redresare financiară Aeroportul Arad SA” aprobat prin Decizia CA nr. 23/13.05.2025, de AGA prin Hotărârea nr. 4/29.05.2025 și avizat de Consiliul Județean Arad prin Hotărârea nr. 188/29.05.2025, respectiv varianta 3 a acestuia, măsurile de reorganizare, restructurare și redresare financiară a Aeroportului Arad sunt următoarele:

1. stingerea pierderilor contabile în cuantum total de 2.038 mii lei (la 31.12.2024),
2. asigurarea unui venit propriu al aeroportului în vederea continuării activității în condițiile în care din anul 2027 încetează valabilitatea prezentei scheme de ajutor de stat pentru acoperirea deficitului din exploatare.

Conform măsurilor din Planului de redresare coroborate cu țintele Consiliului de Administrație, rezultă că singura opțiune a Aeroportului Arad este de a fi sprijinit în a realiza venituri suficiente numai din activitățile aeronautice. Conform estimărilor din „Planul de redresare” aprobat acest lucru se poate realiza prin asigurarea unui volum minim al traficului de pasageri:

An	Trafic de pasageri -nr PAX-
2026	321.560
2027	354.497
2028	372.221
2029	390.833
2030	410.366

Astfel, presiunea pe activitatea aeronautică a societății este foarte mare, un astfel de trafic de pasageri putând fi atins prin curse regulate pentru pasageri în două variante:

VARIANTA 1

1. 2 rute la diferite destinații importante pentru zona de deservire a Aeroportului Arad cu impunerea unei obligații de serviciu public (OSP) către un aeroport de tip HUB- 5 frecvențe/săptămână
2. 3 rute la diferite destinații importante pentru zona de deservire a Aeroportului Arad prin atribuirea unui contract de operare de noi curse aeriene implicând rute noi de la/către Aeroportul Arad sau prin campania de promovare a Județului Arad ca destinație turistică- 5 frecvențe/săptămână fiecare

VARIANTA 2

1. 2 rute la diferite destinații importante pentru zona de deservire a Aeroportului Arad cu impunerea unei obligații de serviciu public (OSP) către un aeroport de tip HUB- 5 frecvențe/săptămână
2. 2 rute la diferite destinații importante pentru zona de deservire a Aeroportului Arad prin atribuirea unui contract de operare de noi curse aeriene implicând rute noi de la/către Aeroportul Arad sau prin campania de promovare a Județului Arad ca destinație turistică - 5 frecvențe/săptămână fiecare
3. curse charter sezoniere- pentru care nu se pot aloca bani publici.

Gradele de încărcare a fiecărei aeronave trebuie să fie de aprox. 75%-80% pentru a se atinge un astfel de nivel.

Se consideră necesar ca împreună cu autoritatea publică tutelară și cu Consiliul de Administrație să se reconsidere Planul de redresare astfel:

- păstrarea numărului de rute noi ca în Varianta 1 de mai sus, dar în condițiile realizării volumului de trafic de pasageri cu un grad de încărcare al aeronavelor de 70-75%, ceea ce înseamnă alegerea unor destinații mai puțin profitabile, dar realiste pentru interesul populației din zona de deservire a Aeroportului Arad
- Adăugarea de măsuri prin care Aeroportul să poată realiza venituri din activități non-aeronautice, de exemplu prin preluarea Platformei Arad de la RA Administrația Zona Liberă Curtici-Arad și care ar asigura venituri de cca. 50% din actualele cheltuieli de exploatare ale Aeroportului. Astfel se reduce presiunea de a se genera venituri considerabile numai din activitățile aeronautice și deci încheierea unor contracte profitabile de operare curse regulate.

Conform estimărilor din Planului de redresare aprobat, bazate pe execuția bugetară la 31.12.2024 pentru balanța veniturilor și cheltuielilor de la nivelul Aeroportului Arad, societatea trebuie să asigure până în 2029-2030 următoarele venituri pentru cheltuielile minime de efectuat anual, inclusiv pentru acoperirea pierderilor și în lipsa ajutorului de stat de exploatare:

Cheltuieli „fixe” estimate 2026 -mii lei-	Cheltuieli „fixe” estimate 2027 -mii lei-	Cheltuieli „fixe” estimate 2028 -mii lei-	Cheltuieli „fixe” estimate 2029 -mii lei-	Cheltuieli „fixe” estimate 2030 -mii lei-
9.071	10.000	10.500	11.025	11.576

În baza acestei estimări s-a instituit conceptul de realizare a veniturilor din activități aeronautice și s-a configurat numărul de rute care să genereze volumul traficului de pasageri aferente conceptului.

Prin aplicarea măsurilor de operaționalizare solicitate/propuse cu noi rute aeriene pentru pasageri și de Consiliul de Administrație al SC Aeroportul Arad SA și prin prezenta, în maxim 2 ani se poate atinge volumul de pasageri mai-sus specificat.

Măsurile se referă la acordarea de la bugetul multianual al Județului Arad sau alte prin alte organisme numite de acesta de compensații anuale către companiile aeriene interesate și selectate, pentru înființarea de rute noi de la/către Aeroportul Arad pe o perioadă de 3-5 ani. Mai jos reiterăm modalitățile prin care acestea pot fi acordate și exemple de la celelalte aeroporturi din țară care au implementat deja măsurile.

A. Implementarea unei **OBLIGAȚII DE SERVICIU PUBLIC** în conformitate cu :

- Regulamentul UE 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene;
- Comunicările Comisiei Europene 2014/C 99/03, cu modificările și completările ulterioare – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene;
- Decizia 2012/21/UE a Comisiei Europene privind aplicarea articolului 106 alin. 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.

În conformitatea cu prevederile acestor acte și decizii 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 art. 107 ali. (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, cu condiția îndeplinirii cumulative a celor 4 criterii Altmark.

Implementarea obligației de serviciu public este condiționată de alocarea de către Județul Arad a unei sume anuale, pentru o perioadă de minim 4 ani, într-un cuantum care va rezulta în urma unui studiu/analiză elaborat de Județul Arad.

EXEMPLE

În cazul **Aeroportului Oradea** acest tip de contract funcționează:

1. din 03.06.2024 cursa Oradea-Varșovia, pe o durată de 4 ani, cu frecvență de 4 curse pe săptămână și cu alocarea unei compensații financiare maxime totale de 9.871.198 EUR din bugetul Consiliului Județean Bihor. Operator: LOT Polonia.
2. din 01.06.2025 Lufthansa operează prin acest tip de contract pe ruta Oradea-Munchen, pe o durată de 3 ani, cu frecvență de 3 curse pe săptămână și cu alocarea unei compensații financiare maxime totale de 6.557.018 EUR din bugetul Consiliului Județean Bihor și Primăriei Municipiului Oradea

La niciun exemplu de mai sus plățile efective ale compensațiilor anuale nu depășesc 200.000 euro/lună.

B. Atribuirea unui **CONTRACT DE OPERARE DE NOI RUTE AERIENE** de la/către Aeroportul Arad

Pentru implementarea acestei măsuri este necesar a fi realizat testul operatorului în economia de piață, în conformitate cu prevederile pct. 48 din Comunicarea Comisiei 2014/C 99/03 – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene. Comisia Europeană va evalua dacă o astfel de finanțare constituie un ajutor, analizând dacă în condiții similare, un operator privat ar fi acordat aceiași finanțare.

Implementarea acestei măsuri este condiționată de alocarea de către Județul Arad a unei finanțări multianuale într-un quantum care va rezulta în urma unui studiu/analiză elaborat de Județul Arad. Anterior acestei etape este necesar a fi elaborat testul operatorului privat în economia de piață.

EXEMPLE

În cazul **Aeroportului Oradea** acest tip de contract funcționează prin asocierea în participațiune a companiilor AirOradea (la care acționari sunt CJ Bihor și Primăria Mun. Oradea) și HiSky. Durata contractului este de 5 ani cu începere din:

- 14.10.2024 către București, 5 zboruri/săptămână,
- 27.10.2024 către Londra-Luton, 3 zboruri/săptămână
- 17.12.2024 către Milano, 2 zboruri/săptămână (charter)

Alocare financiară: AirOradea- 3.000.000 euro/5 ani (40% Județul Bihor, 60% Municipiul Oradea), HySky- 750.000 euro/5 ani.

MENȚIUNE IMPORTANTĂ: Prin aplicarea măsurilor Aeroportul Oradea a înregistrat în sem. I 2025 un trafic de pasageri total de 169.163 de pasageri (inclusiv din curse charter de vară). Se estimează că până la sfârșitul anului 2025 se va ajunge la cca. 300.000 de pasageri.

C. Promovarea Județului Arad ca destinație turistică

Pentru atragerea de operatori aerieni pentru curse regulate, mai există și posibilitatea angajării de către Consiliul Județean Arad a unei campanii de promovare de publicitate pentru promovarea Județului Arad 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.

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.

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.

EXEMPLE

1. JUDEȚUL MUREȘ

- Licitatie publică prin JOUE în desfășurare
- Autoritate contractantă: Asociația "Visit Mures" Egyesület

- Titlu: Servicii de promovare pentru obiectivul de investiții „Promovarea destinației turistice Mureș pe piețele internaționale cheie”
- Numar de referinta atribuit dosarului de autoritatea contractanta: 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

2. JUDEȚUL SIBIU

- Licitație publică prin JOUE în desfășurare
- Autoritate contractantă: Asociația Judeteana de Turism Sibiu
- Titlu: Servicii de promovare pentru obiectivul de investiții „Promovarea Destinației Turistice Sibiu pe piețe cheie internaționale”
- Numar de referinta atribuit dosarului de autoritatea contractanta: 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

3. JUDEȚUL BIHOR

- Licitație publică prin JOUE în desfășurare
- Autoritate contractantă: Asociația AGENTIA DE MANAGEMENT AL DESTINATIEI BIHOR
- Titlu: „Promovarea turistică a județului Bihor pe piețe internaționale relevante”
- Numar de referinta atribuit dosarului de autoritatea contractanta: 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

4. JUDEȚUL SUCEAVA

La Aeroportul Suceava compania Wizz Air și-a redeschis baza sa de operare în luna iunie 2025 și a început operarea de rute noi, pe lângă ruta existentă Dortmund: Bologna, Milano Bergamo, Veneția, Karlsruhe/Baden-Baden, Birmingham, Larnaca, Bruxelles Charleroi și Viena.

Cu toate acestea Consiliul Județean Suceava a inițiat prin JOUE 2 licitații pentru „Promovarea Județului Suceava ca destinație turistică, printr-o campanie de promovare online”, cu o valoare maximă a acordului cadru de 11 960 000,00 RON.

În măsura în care se vor iniția și curse cargo, veniturile minime anuale estimate până în prezent sunt de minim 499.400 euro/an, maximul anual fiind de 2.700.000 euro, fapt ce va asigura veniturile necesare cheltuielilor suplimentare de personal și altele, precum și pentru unele investiții din surse proprii. La acel moment Planul de redresare se poate actualiza. Pentru inițierea curselor de cargo nu sunt necesare investiții inițiale, pentru că se vor contacta operatori din piața de profil care dețin aeronave din categoria celor care pot opera la Aeroportul Arad

Toate măsurile trebuie luate pentru asigurarea realizării indicatorilor de performanță și continuitatea exploatării Aeroportului Arad.

Lipsa aplicării măsurilor identificate va conduce la sistarea operațiunilor aeronautice comerciale cu aeronave din categoria C, ceea ce contravine cu cel puțin obligațiile asumate prin cele două contracte de finanțare aferente proiectelor de investiții implementate din fonduri europene nerambursabile prin POIM 2014-2020.

Aceste proiecte se află în perioada de monitorizare a durabilității, Aeroportul Arad fiind obligat prin Contractele de finanțare să-și mențină activitatea pe această perioadă, respectiv 5 ani începând cu anul 2024.

11.3. Indicatorii de performanță ai directorului general

Indicatorii de performanță ai Directorului General sunt stabiliți în conformitate cu Componenta de administrare și vizează monitorizarea progresului în atingerea obiectivelor strategice și operaționale. Pornind de la nivelul minim al indicatorilor de performanță pentru S.C. Aeroportul Arad S.A. aprobați prin hotărârea de Consiliu Județean nr. 127/27.03.2025, prin prezenta Componentă de management aceștia sunt preluați cu mențiunea că anumiți indicatori nu pot fi asumați ca atare de către Directorul General, totul depinzând de măsurile concrete de finanțare a țințelor elaborate de Consiliul de Administrație creșterea traficului de pasageri și de cargo.

Nr. Crt.	Categorie de indicatori	Indicatori	UM	Obiectiv de performanță	Ponderile acordate indicatorilor de performanță %	Nivel minim
ICP FINANCIARI (40%)						
1	Politica de investiții	Rata cheltuielilor de capital <i>Cheltuieli de capital/ active Total</i>	%	Utilizarea eficientă a surselor de finanțare pentru investiții	5%	>1,86%

2	Finanțarea	Lichiditatea imediată (Active circulante-Stocuri)/Datorii curente (<1 an)	Nr.	Onorarea obligațiilor pe termen scurt în baza activelor deținute pe termen scurt	4%	>0,8
3	Operațiuni	Rata de rotație a creanțelor Cifra de afaceri netă/(Creanțe la începutul perioadei T0+Creanțe la finalul perioadei T1)/2	Nr.	Încasarea eficientă a creanțelor	5%	≥1
4	Rentabilitate	Rata de creștere a cifrei de afaceri nete (Cifra de afaceri netă_curent- Cifra de afaceri netă_anterior)/Cifra de afaceri netă_anterior	%	Creșterea cifrei de afaceri în anul curent față de anul anterior cu minim 2,48%	8%	≥2,48%
5		Marja netă a profitului Profit net_t/Cifra de afaceri netă_t	%	Creșterea profitabilității întreprinderii publice	8%	≥1,91%
6	Politica de dividende	Rata de plată a dividendelor¹ Dividende plătite_t /Profit net_t	Lei	Minim 50% din profit trebuie să fie repartizat pentru dividende	10%	≥50%
ICP NEFINANCIARI						
ICP OPERAȚIONALI ȘI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE (40%)						
7	Indicatori operaționali	Trafic pasageri	Nr.	Realizarea țintei asumate prin Planul de administrare	10%	8943
8		Mișcări aeronave	Nr.	Realizarea țintei asumate prin Planul de administrare	10%	3075

9		Curse (de pasageri) cu întârzieri din motive imputabile S.C. Aeroportul Arad S.A. <i>Curse cu întârzieri/Nr. total curse</i>	%	Mai mic sau egal cu 10%	5%	≤10%
10	Indicatori orientați către serviciile publice	Securitate - Neconformități rezultate în urma auditurilor de securitate	Nr.	Realizarea țintei asumate prin Planul de administrare	4%	0 sau 100% rezolvate
11		Siguranță- Neconformități rezolvate în urma auditurilor AACR	Nr.	Realizarea țintei asumate prin Planul de administrare	4%	2
12	Indicatori referitori la angajați	Nr. mediu de ore de formare per angajat <i>Total nr. ore de formare/total nr. angajați</i>	Ore	Creșterea performanței angajaților prin asigurarea perfecționării acestora	3%	≥18
13	Indicatori de mediu	Consumul de energie	%	Reducerea consumului de energie cu 1,30% pe an	2%	minim -1,30%
14	Indicatori referitori la clienți	Rata de retenție a clienților <i>Număr de clienți_t-număr de clienți noi_t)/număr de clienți_t-1</i>	%	Creșterea gradului de fidelizare a clienților	2%	≥87%
ICP SPECIFICI ACTIVITĂȚII DE GUVERNANȚĂ CORPORATIVĂ (20%)						
15	Indicatori legați de guvernanță corporativă	Respectarea obligațiilor de transparență	%	Respectarea termenelor și a obligațiilor de publicare prevăzute la art. 51 din OUG 109/2011	5%	100%
16		Raport asupra activității de administrare	Sem.	Aprobare raport în AGOA	5%	100%

17		Stabilirea politicilor de gestionare a riscurilor	Da	Managementul eficient și eficace al riscurilor care ar putea afecta realizarea obiectivelor societății Confirmarea stabilirii politicilor	5%	100%
18		Numărul de reuniuni ale Consiliului de Administrație	Nr.	Minim o ședință pe lună	5%	≥4
19		Rata membrilor de sex feminin	%	Nr. minim al membrilor de sex feminin	33%	33%

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ SPECIFICI AI DIRECTORULUI GENERAL

Nr. Crt.	Categorie de indicatori	Indicatori	UM	Obiectiv de performanță	Ponderile acordate indicatorilor de performanță %	Nivel minim
1	Indicatori operaționali	Curse (de pasageri) cu întârzieri din motive imputabile S.C. Aeroportul Arad S.A. <i>Curse cu întârzieri/Nr. total curse</i>	%	Mai mic sau egal cu 10%	40%	≤10%
2	Indicatori orientați către serviciile publice	Securitate - Neconformități rezultate în urma auditurilor de securitate	Nr.	Realizarea țintei asumate prin Planul de administrare	30%	0 sau 100% rezolvate

3		Siguranță- Neconformități privind incidente legate de supravegherea animalelor sălbatic (Wildlife)	Nr.	Realizarea țintei asumate prin Planul de administrare	30%	Maxim 2
---	--	---	-----	---	-----	---------