

CUPRINS

ANALIZA DIAGNOSTIC	4
1.1 ANALIZA MEDIULUI ECONOMIC, DEMOGRAFIC ȘI SOCIO-GEO-POLITIC ACTUAL DIN ROMÂNIA	7
1.2 CADRUL LEGAL PRIVIND AVIAȚIA CIVILĂ COMERCIALĂ ȘI POLITICI DE OPERARE ALE COMPANIILOR AERIENE	17
1.3 ANALIZA PIEȚEI DE TRANSPORT AERIAN DIN ROMÂNIA.....	22
1.3.1 Piața de transport aerian internațională și din România.....	22
1.3.2 Piața companiilor aeriene tradiționale care operează în România	28
1.3.3 Piața companiilor low-cost care operează în România	32
1.3.4 Piața de Curse charter	34
1.4 ANALIZA MEDIULUI ECONOMIC ȘI DE TRANSPORT AERIAN ÎN IAȘI	35
1.4.1 Analiza mediului economic și social al zonei Iași.....	35
1.4.2 Prezentarea Aeroportului Iași	44
1.5 ANALIZA CONCURENȚEI DIRECTE ȘI A CONCURENȚEI INDIRECTE	67
1.5.1 Concurența din imediata vecinătate	68
1.5.2 Concurența directă (Aeroporturi aflate la o distanță mai mare de 150 de km)	71
1.5.3 Concurența indirectă	77
1.6 STUDIU COMPARATIV AL SERVICIILOR ȘI TARIFELOR OFERITE DE AEROPORTURILE CONCURENTE.....	79
1.7 ANALIZA SWOT.....	83
PROGNOZA DE TRAFIC PENTRU PERIOADA 2011 - 2020.....	85
2.1 INTRODUCERE	85
2.2 PROGNOZA DE TRAFIC AERIAN	85

INDEX TABELE

TABELUL 1 - EVOLUȚIA ÎNREGISTRATĂ DE PRODUSUL INTERN BRUT ÎN PERIOADA 2001 - 2009	7
TABELUL 2 - EVOLUȚIA PIB/LOCUIITOR ÎN PERIOADA 2005 -2009	8
TABELUL 3 - INVESTIȚIILE STRĂINE DIRECTE ÎN ROMÂNIA ÎN PERIOADA 2003 - 2009	12
TABELUL 4 - ÎNCASĂRILE DIN TURISM LA NIVEL EUROPEAN ÎN ANUL 2008.....	13
TABELUL 5 - VALOAREA PRINCIPALILOR INDICATORI DE TRAFIC AERIAN, PE ZONE GEOGRAFICE, PENTRU PERIOADA 2008 - 2009	23
TABELUL 6 - EVOLUȚIA TRAFICULUI AERIAN COMERCIAL ÎN PERIOADA 2009 - 2010	24
TABELUL 7 - EVOLUȚIA TRAFICULUI AERIAN COMERCIAL DE PASAGERI DIN ROMÂNIA, ÎN PERIOADA 2006 - 2010	26
TABELUL 8 - POPULAȚIA OCUPATĂ A JUDEȚULUI IAȘI PENTRU PERIOADA 2008 - 2009	37
TABELUL 9 - CIFRA DE AFACERI A UNITĂȚILOR DIN JUDEȚULUI IAȘI PENTRU PERIOADA 2008 - 2009.....	38
TABELUL 10 - STRUCTURA UNITĂȚILOR ACTIVE DIN JUDEȚUL IAȘI, PE RAMURI ALE ECONOMIEI, ÎN ANUL 2009	39
TABELUL 11 - EVOLUȚIA STRUCTURILOR DE PRIMIRE TURISTICĂ CU FUNCȚIUNI DE CAZARE TURISTICĂ, ÎNREGISTRATĂ ÎN JUDEȚUL IAȘI, ÎN PERIOADA 2005 - 2009	41
TABELUL 12 - EVOLUȚIA CAPACITĂȚII DE CAZARE TURISTICĂ ȘI A ACTIVITĂȚII DE CAZARE TURISTICĂ, ÎNREGISTRATĂ ÎN PERIOADA 2007 - 2009 ÎN JUDEȚUL IAȘI	42
TABELUL 13 - EVOLUȚIA TRAFICULUI AERIAN ÎNREGISTRAT PE AEROPORTUL IAȘI ÎN PERIOADA 2005- 2010	45
TABELUL 14 - EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE PASAGERI ÎNREGISTRAT PE PRINCIPALELE TIPURI DE CURSE OPERATE DE PE AEROPORTUL IAȘI, ÎN PERIOADA 2005 - 2010.	46
TABELUL 15 - MODIFICĂRILE SURVENITE ÎN EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE PASAGERI TRANSPORTAȚI ÎN ȘI DE PE AEROPORTUL IAȘI, ÎN PERIOADA 2005 - 2010	46
TABELUL 16 - EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE PASAGERI TRANSPORTAȚI DE COMPANIILE AERIENE PE CURSELE REGULATE EXTERNE ȘI INTERNE, ÎN INTERVALUL 2005 - 2010	48
TABELUL 17 - STRUCTURA TRAFICULUI AERIAN DE PASAGERI ȘI A NUMĂRULUI DE MIȘCĂRI DE AERONAVE, PE AIS, ÎN 2010	49
TABELUL 18 - DATELE TEHNICE ALE PISTEI PROPUSE.....	54
TABELUL 19 - EVOLUȚIA NUMĂRULUI MEDIU DE ANGAJAȚI AI AEROPORTULUI IAȘI ÎN PERIOADA 2006 - 2010	59
TABELUL 20 - ANALIZA PRINCIPALELOR CATEGORII DE ACTIVITĂȚI CARE GENEREAZĂ VENITURI PENTRU UN AEROPORT	60
TABELUL 21 - EVOLUȚIA PRINCIPALELOR CATEGORII DE VENITURI OBȚINUTE DE AEROPORTUL IAȘI ÎN PERIOADA 2006 - 2010	61
TABELUL 22 - CONTRIBUȚIA FIECĂREI CATEGORII DE VENITURI ÎN TOTALUL VENITURILOR REALIZATE DE AEROPORTUL IAȘI ÎN ANUL 2010.....	63
TABELUL 23 - CHELTUIELILE ÎNREGISTRATE DE AEROPORTUL IAȘI - EVOLUȚIA ACESTORA ÎN PERIOADA 2006 - 2010.....	64
TABELUL 24 - STRUCTURA CHELTUIELILOR AEROPORTULUI IAȘI, PENTRU PERIOADA 2006 - 2010	66
TABELUL 25 - INDICATORII UNITARI AI AEROPORTULUI IAȘI, PENTRU PERIOADA 2006 - 2010	66
TABELUL 26 - STATISTICI DE TRAFIC PENTRU AEROPORTUL BACĂU PENTRU PERIOADA 2007 - 2010 - PASAGERI	69
TABELUL 27 - STATISTICI DE TRAFIC PENTRU AEROPORTUL BACĂU PENTRU PERIOADA 2007 - 2010 - MIȘCĂRI AERONAVE.....	69
TABELUL 28 - STATISTICI DE TRAFIC PENTRU AEROPORTUL DIN SUCEAVA PENTRU PERIOADA 2007 - 2010 - PASAGERI.....	70
TABELUL 29 - STATISTICI DE TRAFIC PENTRU AEROPORTUL DIN SUCEAVA PENTRU PERIOADA 2007 - 2010 - MIȘCĂRI AERONAVE	71
TABELUL 30 - STATISTICI DE TRAFIC PENTRU AEROPORTUL HENRI COANDĂ, PENTRU PERIOADA 2007 - 2010 - PASAGERI	74
TABELUL 31 - STATISTICI DE TRAFIC PENTRU AEROPORTUL HENRI COANDA PENTRU PERIOADA 2007 - 2010 - MIȘCĂRI AERONAVE	74
TABELUL 32 - STATISTICI DE TRAFIC PENTRU AEROPORTUL HENRI COANDA PENTRU PERIOADA 2007 - 2009 - CARGO TONE ..	74
TABELUL 33 - STATISTICI DE TRAFIC PENTRU AEROPORTUL AUREL VLAICU PENTRU PERIOADA 2007 - 2010 - PASAGERI	76
TABELUL 34 - STATISTICI DE TRAFIC PENTRU AEROPORTUL AUREL VLAICU PENTRU PERIOADA 2007 - 2010 - MIȘCĂRI AERONAVE	76
TABELUL 35 - TIPURILE ȘI NIVELUL TAXELOR PRACTICATE DE AEROPORTURILE DIN ROMÂNIA VALABILE DE LA DATA DE 01 IULIE 2010 - PENTRU PASAGERI	79
TABELUL 36 - TIPURILE ȘI NIVELUL TAXELOR PRACTICATE DE AEROPORTURILE DIN ROMÂNIA VALABILE DE LA DATA DE 01 IULIE 2010 - TAXE AEROPORT	81
TABELUL 37 - SCHEMA DE INCENTIVES (REDUCERI DE TAXE) CURENTĂ, PRACTICATĂ DE AEROPORTUL IAȘI	82
TABELUL 38 - ANALIZA SWOT PENTRU AEROPORTUL IAȘI.....	84
TABELUL 39 - PROGNOZA TRAFICULUI AERIAN DE PASAGERI - SCENARIU OPTIMIST:	90
TABELUL 40 - PROGNOZA MIȘCĂRILOR - SCENARIU OPTIMIST:.....	92
TABELUL 41 - PROGNOZA TRAFICULUI AERIAN DE PASAGERI - SCENARIU PESIMIST	97
TABELUL 42 - PROGNOZA MIȘCĂRILOR - SCENARIU PESIMIST	99

INDEX FIGURI

FIGURA 1 - EXPORTURILE (FOB) CU PRINCIPALELE ȚĂRI PARTENERE ÎN ANUL 2009	10
FIGURA 2 - IMPORTURILE (CIF) CU PRINCIPALELE ȚĂRI PARTENERE ÎN ANUL 2009	11
FIGURA 3 - HARTA REGIUNILOR DE DEZVOLTARE DIN ROMÂNIA	16
FIGURA 4 - NUMĂRUL DE LOCUITORI, PE REGIUNI DE DEZVOLTARE ALE ROMÂNIEI, ÎN ANUL 2008.....	17
FIGURA 5 - DISTRIBUȚIA TRAFICULUI AERIAN LA NIVEL GLOBAL.....	24
FIGURA 6 - DISTRIBUȚIA TRAFICULUI AERIAN IATA	25
FIGURA 7 - DISTRIBUȚIA TRAFICULUI AERIAN ÎN ROMÂNIA.....	25
FIGURA 8 - TRAFICUL AERIAN DE PASAGERI (TRANZIT INCLUS) ÎMBARCAȚI/DEBARCAȚI PE AEROPORTURILE DIN ROMÂNIA ÎN ANUL 2010.....	27
FIGURA 9 - TOPUL AEROPORTURILOR DIN ROMÂNIA ÎN FUNCȚIE DE NUMĂRUL DE MIȘCĂRI DE AERONAVE EFECTUATE ÎN ANUL 2010.....	28
FIGURA 10 - HARTA JUDEȚULUI IAȘI	35
FIGURA 11 - EVOLUȚIA TRAFICULUI AERIAN DE PASAGERI PE TIPURI DE CURSE ȘI TOTAL ÎNREGISTRATĂ DE AEROPORTUL IAȘI ÎN PERIOADA 2005 - 2010	47
FIGURA 12 - PONDEREA COMPANIILOR AERIENE ÎN TOTAL TRAFIC DE CURSE REGULATE, ÎN ANUL 2010.....	48
FIGURA 13 - PONDEREA DEȚINUTĂ DE PRINCIPALELE CATEGORII DE TRAFIC ÎN TOTAL PASAGERI ASISTAȚI PE AEROPORTUL IAȘI, ÎN ANUL 2010.....	49
FIGURA 14 - EVOLUȚIA PRINCIPALELOR CATEGORII DE VENITURI OBTINUTE DE AEROPORTUL IAȘI ÎN PERIOADA 2006 - 2010 ..	62
FIGURA 15 - PONDEREA PRINCIPALELOR CATEGORII DE VENITURI ÎN TOTAL VENITURI ÎNREGISTRATE DE AEROPORTUL IAȘI ÎN ANUL 2010.....	64
FIGURA 16 - EVOLUȚIA PRINCIPALELOR CATEGORII DE CHELTUIELI ÎNREGISTRATE DE AEROPORTUL IAȘI ÎN PERIOADA 2006 - 2010.....	65
FIGURA 17 - CONTRIBUȚIA DEȚINUTĂ DE PRINCIPALELE CATEGORII DE CHELTUIELI ÎN TOTAL CHELTUIELI EFECTUATE DE AEROPORTUL IAȘI, ÎN ANUL 2010.....	65
FIGURA 18 - EVOLUȚIA PRINCIPALILOR INDICATORI UNITARI OBTINUȚI DE AEROPORTUL IAȘI ÎN PERIOADA 2006 - 2010.....	67
FIGURA 19 - NIVELUL TAXELOR PRACTICATE DE AEROPORTURILE DIN ROMÂNIA VALABILE DE LA DATA DE 01 IULIE 2010 - PENTRU PASAGERI (EURO/PAX)	80
FIGURA 20 - GRAFIC AL PROGNOZEI DE TRAFIC ÎN SCENARIUL OPTIMIST, 2011 - 2020.....	91
FIGURA 21 - GRAFIC AL PROGNOZEI MIȘCĂRILOR ÎN SCENARIUL OPTIMIST, 2011 - 2020	93
FIGURA 22 - PONDEREA PRINCIPALELOR CATEGORII DE TRAFIC AERIAN ÎN TOTAL TRAFIC DE PASAGERI ÎNREGISTRAT ÎN ANUL 2020 PE AEROPORTUL IAȘI - SCENARIU OPTIMIST.....	93
FIGURA 23 - GRAFIC AL PROGNOZEI DE TRAFIC ÎN SCENARIUL PESIMIST, 2011 - 2020	98
FIGURA 24 - EVOLUȚIA NUMĂRULUI DE MIȘCĂRI DE AERONAVE PROGNOZATĂ PENTRU AEROPORTUL IAȘI ÎN PERIOADA 2011 - 2020, ÎN SCENARIUL PESIMIST	98
FIGURA 25 - PONDEREA PRINCIPALELOR CATEGORII DE TRAFIC AERIAN ÎN TOTAL TRAFIC ÎNREGISTRAT ÎN ANUL 2020 PE AEROPORTUL IAȘI, CONFORM VARIANTEI SCENARIULUI PESIMIST	100

Analiza diagnostic

În plan economic, indiferent de domeniul în care activează o organizație, analiza diagnostic se referă la organizație în ansamblul ei și reprezintă o activitate de investigare a principalelor aspecte de tip operațional, economic, financiar, tehnic, structura organizatorică (resurse umane), efectuată în vederea obținerii unei evaluări detaliate a punctelor forte și a punctelor slabe ale societății, precum și a cauzelor care le-au generat, în vederea formulării recomandărilor prin care compania să-și valorifice punctele tari și să atenueze/elimine punctele slabe.

Diagnosticul îmbină analiza mediului economic și de afaceri în care organizația își desfășoară activitatea, cu cea a potențialului intern al organizației și are drept obiective identificarea oportunităților și a constrângerilor existente în mediul în care evoluează, a punctelor forte și vulnerabile ale acesteia, punerea în evidență a capacității sale de acțiune și de răspuns la provocările mediului, precum și a ecarterului între resursele organizației și cele care îi sunt necesare pentru a reuși în competiția de pe piață.

Diagnosticul activității poate fi efectuat nu doar în situații de criză sau dificultate traversate de organizație, acesta poate fi efectuat și atunci când situația economico-financiară este normală, dar se dorește dezvoltarea activității și îmbunătățirea rezultatelor obținute.

În cadrul analizei diagnostic, analiza indicatorilor de natură economico-financiară obținuți de organizație, trebuie completată cu informații referitoare la potențialul tehnic și uman al acesteia, potențialul comercial, analiza concurenței și poziția pe piață. Aceasta reprezintă prima etapă în cadrul procesului de concepere, fundamentare și implementare a unor soluții strategice de dezvoltare a activității și îmbunătățirea performanței economice.

În cadrul analizei diagnostic a activității Aeroportului Iași, echipa de consultanță realizează o radiografie completă a mediului economico-social din România și din Județul Iași, a principalelor caracteristici și a evoluției pieței de transport aerian la nivel național și al zonei în care este amplasat aeroportul, precum și analiza activității actuale a Aeroportului Iași, din punct de vedere al operării și situației economico-financiare.

Transportul aerian este influențat de o serie de factori endogeni sau exogeni (factori specifici domeniului sau din afara acestuia), cu efect imediat, pe termen scurt (perioada 2011 - 2013) sau pe termen lung (perioada 2014 - 2020), asupra evoluției traficului aerian și a rezultatelor obținute de companiile care activează în acest domeniu: companii aeriene, aeroporturi, constructori de aparate de zbor, agenții de turism.

Dintre factorii externi, cu influență asupra evoluției transportului aerian, foarte important este nivelul de dezvoltare a economiei naționale și regionale. Evoluția economiei regionale, în principal, și a economiei mondiale în general, exprimată în nivelul înregistrat de Produsul Intern Brut în România și la nivel mondial, influențează direct evoluția traficului aerian. S-a demonstrat statistic ca o evoluție pozitivă a economiei a fost însoțită și de o

creștere a cererii de transport aerian și implicit de o creștere a traficului aerian de pasageri, marfă și poștă.

Un alt factor extern important îl reprezintă factorul de ordin demografic: deși populația României a înregistrat scăderi în ultimii ani, raportat la numărul de locuitori gradul de penetrare al transportului aerian este încă redus, comparativ cu alte țări din Europa. Acest fapt va avea o influență pozitivă atât în evoluția pe termen scurt cât și în cea pe termen lung a traficului aerian, deoarece se creează astfel premisele pentru o cerere în creștere, aferente acestui tip de transport.

Turismul regional (atât cel generat de turiștii externi, care vizitează regiunea cât și cel generat de turiștii români, care pleacă peste hotare) este un factor exogen care influențează pozitiv transportul aerian atât pe termen scurt cât și lung. România dar și zona Iași, au un potențial turistic crescut, încă neexploatat suficient. Faptul ca infrastructura rutiera nu este bine dezvoltată în România poate constitui un avantaj pentru dezvoltarea transportului aerian. Deși perioada imediat următoare, sub efectul crizei economice, va afecta negativ numărul de turiști și valoarea cheltuită pentru serviciile turistice, în perspectivă, acest factor va avea o contribuție pozitivă mare la creșterea traficului aerian, prin creșterea numărului de curse charter oferite nu doar din București, ci și din restul țării.

Factorii endogeni cu influență în evoluția pe termen scurt și mediu a transportului aerian sunt reprezentați de: piața liberalizată a transportului aerian, cererea de transport aerian, aglomerarea spațiului aerian și aeroportuar, infrastructura materială și umană a companiei, concurența directă și indirectă reprezentată de aeroporturile din vecinătatea Aeroportului Iași și de celelalte mijloace de transport.

Politica de transport aerian și cererea de transport aerian au o influență accentuată în evoluția pieței transport aerian. În România, 01 ianuarie 2007 a însemnat trecerea într-o altă etapă de dezvoltare a transportului aerian. Aderarea la spațiul aerian comun și liberalizarea spațiului aerian după aderarea României la Uniunea Europeană, a avut un impact major în dezvoltarea transportului aerian. Acesta, în primii ani după aderarea la Uniunea Europeană a înregistrat rate mari de creștere. Pe termen lung, acest factor va avea în continuare o influență pozitivă asupra traficului aerian, dar ritmul de creștere va fi mult mai mic. Pentru zona Iași, există oportunități în atragerea de noi companii aeriene și operarea de noi destinații, deoarece există multe piețe cu potențial mare de trafic care nu sunt deservite în prezent, din regiunea de Nord Est a României.

Infrastructura aeroportuară, în cazul Aeroportului Iași, nu este suficient dezvoltată în prezent, și, în vederea atragerii și oferirii de servicii competitive atât pentru operatorii aerieni dar și pentru pasageri, este necesară efectuarea de lucrări de modernizare și extindere, atât pentru pistă cât și pentru terminalul de pasageri.

Gradul de pregătire al personalului administrativ din aeroport este un factor endogen important care influențează performanțele economice obținute de aeroport și implicit, evoluția transportului aerian.

Având în vedere faptul că Aeroportul Iași își desfășoară activitatea într-un mediu puternic concurențial, în perspectivă, un „punct tare” pentru acesta, în desfășurarea activității în condiții de performanță economică, trebuie să fie și personalul specializat în activitatea de transport aerian.

În cadrul analizei diagnostic a activității Aeroportului Iași, vor fi analizați factorii endogeni și exogeni menționați mai sus, prin parcurgerea următoarelor etape:

- 1.1 Analiza mediului economic, demografic și socio-geo-politic actual din România;
- 1.2 Reglementările în vigoare referitoare la aviația civilă comercială și politici de operare a companiilor aeriene din zonă;
- 1.3 Analiza pieței de transport aerian din România;
- 1.4 Iași - analiza mediului economic și de transport aerian;
- 1.5 Analiza concurenței directe reprezentată de aeroporturile care concurează Aeroportul Iași și a concurenței indirecte reprezentată de mijloacele de transport care concurează cu avionul și implicit cu aeroportul;
- 1.6 Studiul comparativ al serviciilor și tarifelor oferite de aeroporturile care concurează Aeroportul Iași;
- 1.7 Realizarea Analizei SWOT (Strengths, Weakness, Opportunities and Threats). Identificarea sectoarelor care necesită schimbări urgente și a celor care necesită dezvoltare și eficientizare.

1.1 Analiza mediului economic, demografic și socio-geo-politic actual din România

Economia

Nivelul de dezvoltare al economiei naționale influențează piața transportului aerian, evoluția Produsului Intern Brut pe locuitor fiind în strânsă legătură cu evoluția cererii de transport aerian de pasageri și marfă.

Produsul Intern Brut (PIB) al României a început să crească în termeni reali începând cu anul 2001, astfel încât pe parcursul perioadei 2001 - 2007, a înregistrat următoarele ritmuri de creștere: 5.7% în 2001, 5.1% în 2002, 5.2% în 2003, 8.4% în 2004, 4.1% în 2005, 7.7% în 2006, 7.9% în 2007 și 7.1% în 2008.

Totuși, România este una dintre cele mai sărace țări din Uniunea Europeană, ocupând penultimul loc, înaintea Bulgariei.

Începând cu anul 2009, ca efect al crizei economice globale, România a intrat în recesiune economică, astfel încât Produsul Intern Brut a înregistrat o scădere în termeni reali cu 7.1% în anul 2009 față de anul 2008, de la 503.9 mld RON (136.8 mld Euro) în anul 2008 la 491.3 mld RON (respectiv 115.9 mld Euro) în 2009.

Evoluția înregistrată de Produsul Intern Brut în perioada 2001 - 2009, este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabelul 1 - Evoluția înregistrată de Produsul Intern Brut în perioada 2001 - 2009

Anul	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
PIB - miliarde <u>RON</u>	491,3	503,9	404,7	342,4	287,2	238,7	189,1	151,4	116,7
PIB - miliarde Euro	115,9	139,7	124,7	97,7	79,8	61,1	52,6	48,6	44,8

Scăderea înregistrată în anul 2009 a fost determinată, în principal, de reducerea volumului valorii adăugate brute din toate activitățile, în mod special din comerț, reparații automobile și articole casnice, hoteluri și restaurante, transporturi și telecomunicații (-11,2%), construcții (-13,6%), activități care dețin o contribuție mare la formarea Produsului Intern Brut, respectiv 31,1%, conform Institutului Național de Statistică.

Pentru perioada Ianuarie - Decembrie 2010, conform datelor estimative furnizate în Comunicatul de Presă al Institutului Național de Statistică emis în data de 15 februarie 2010, Produsul Intern Brut al României a înregistrat o scădere cu 1,2% față de perioada similară din 2009.

Pentru anul 2011, conform prognozei pe termen mediu, 2010 - 2014, a principalilor indicatori macro-economici, varianta toamnă 2010, Comisia Națională de Prognoză estimează o valoare de 544,4 miliarde de lei pentru Produsul Intern Brut.

Indicatorul PIB pe locuitor, a cărei evoluție în perioada 2005 - 2009 este prezentată în tabelul de mai jos, a cunoscut o scădere dramatică în anul 2009 la 5.390 Euro (scădere de 1.101 Euro comparativ cu anul 2008).

Tabelul 2 - Evoluția PIB/locuitor în perioada 2005 -2009

An	2005	2006	2007	2008	2009
PIB/locuitor (EUR)	3.685	4.523	5.784	6.491	5.390

Valoarea acestui indicator clasează România pe locul 26 în Uniunea Europeană, reușind să depășească doar Bulgaria, unde PIB/ locuitor a ajuns la 4.454 de euro.

În anul 2000, nivelul PIB pe locuitor reprezenta doar 9% din media europeană, în 2004 a ajuns la 13%, iar în 2006 la 19%. România continuă să dețină doar un sfert din nivelul mediu al PIB/locuitor înregistrat de țările din Uniunea Europeană, iar ponderea a scăzut de la 26% la 23% în ultimii doi ani.

În anul 2009, sectorul serviciilor a acoperit 50,1% din PIB, contribuind, în premieră, cu mai mult de jumătate la valoarea adăugată brută din economie. Industria și-a majorat ponderea, cu aproape un punct procentual, de la 22,9% în 2008 la 23,8% în 2009. Ponderea agriculturii a scăzut, ceea ce este îngrijorător având în vedere că în acest domeniu lucrează 30% din populația ocupată și ținând cont de potențialul agrar al României.

Cea mai mare parte a investițiilor, veniturilor și consumului se concentrează în București, centrul și vestul țării (Timișoara, Cluj în creștere puternică, Brașov și Sibiu). Cele mai sărace zone sunt cele de Nord-est și Sud-vest, zona Moldovei fiind considerată în 2009 cea mai săracă din Uniunea Europeană.

Industria

La nivelul anului 2009, industria (inclusiv energia electrică și termică, apa și gaze) a avut o contribuție de 23,7% la crearea Produsului Intern Brut al României, ocupând locul doi ca și pondere, după servicii, care au contribuit cu 50% la formarea PIB.

Principalele ramuri industriale din țara noastră sunt mineritul, industria lemnului, a materialelor de construcții, metalurgia, industria chimică, construcțiile de mașini, industria alimentară, și industria petrochimică.

După evoluția pozitivă înregistrată în perioada 2001 - 2008 (8.3% în 2001, 5% în 2002, 3.5% în 2003, 6.2% în 2004, 2.4% în 2005, 7.1% în 2006, 5.4% în 2007 și de doar 0,9% în anul 2008), producția industrială a scăzut cu 5,5% în 2009, datorită scăderilor din industria extractivă (-12%) și industria prelucrătoare (-6,5%). Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat a crescut cu 7,0%.

Pe marile grupe industriale s-au înregistrat scăderi la majoritatea categoriilor de bunuri: industria bunurilor de folosință îndelungată (-15,1%), industria bunurilor intermediare (-9,3%), industria bunurilor de uz curent (-8,4%) și industria bunurilor de capital (-1,3%). Industria energetică a crescut cu 0,4%.

În perioada ianuarie - octombrie 2010, producția industrială a crescut cu 4,8% față de perioada similară a anului 2009, datorată creșterilor din furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat (+9,2%) și din industria prelucrătoare (+5,1%), în timp ce industria extractivă a scăzut cu 7,9%.

În anul 2009, **cifra de afaceri** din industrie per total, în termeni nominali, a scăzut cu 14,4% față de anul 2008, datorită scăderilor înregistrate în industria energetică (-26,4%), în industria bunurilor intermediare (-23,2%), în industria bunurilor de folosință îndelungată (-19,4%) și în industria bunurilor de uz curent (-9,1%). În industria bunurilor de capital, cifra de afaceri din industrie a crescut cu 1,5%.

În perioada ianuarie - octombrie 2010, cifra de afaceri din industrie a crescut cu 10,5% față de perioada similară din anul 2009, datorită creșterilor din industria bunurilor de capital (+17,1%), bunurilor intermediare (+14,1%), industriei energetice (+13,9%) și industriei bunurilor de folosință îndelungată (+5,5%).

Productivitatea muncii în industrie a înregistrat o creștere de 12,5% în anul 2009 față de anul 2008 datorată majorării productivității la producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat (+14,5%) și a celei din industria prelucrătoare (+12,7%). În perioada ianuarie - octombrie 2010, productivitatea medie în industrie a crescut cu 17,5% față de perioada similară din anul 2009 (sursa INS).

Comerțul exterior

În anul 2009, exporturile FOB realizate au fost de 123,1 miliarde RON (29,04 miliarde Euro) iar valoarea importurilor CIF au fost de 164,4 miliarde RON (38,8 miliarde Euro). Comparativ cu anul 2008, exporturile au înregistrat o scădere cu 0,5% la valori exprimate în lei (respectiv 13,9% la valori exprimate în euro), iar importurile au scăzut cu 21,8% la valori exprimate în lei (32,3% la valori exprimate în euro).

Valoarea schimburilor intracomunitare de bunuri în anul 2009 a fost de 91,403 miliarde lei (21,561 miliarde euro), la exporturi și de 120,398 miliarde lei (28,403 miliarde euro), la importuri, reprezentând 74,3% din totalul exporturilor efectuate de România și respectiv, 73,3% din total importuri.

În anul 2010 România a exportat produse în valoare de 156,97 miliarde RON (37,25 miliarde euro), în creștere cu 28,2% față de anul 2009. Importurile au totalizat 196,78 miliarde RON (46,7 miliarde euro) în anul 2010, în creștere cu 19,9% față de anul 2009, deficitul comercial scăzând la 9,5 miliarde euro comparativ cu 9,7 miliarde euro în anul 2009.

Exporturile intracomunitare s-au cifrat în anul 2010 la 113,282 miliarde RON (26,87 miliarde euro) reprezentând 72,2%, iar importurile comunitare au totalizat 142,621 miliarde RON (33,83 miliarde euro), reprezentând 72,5% din total.

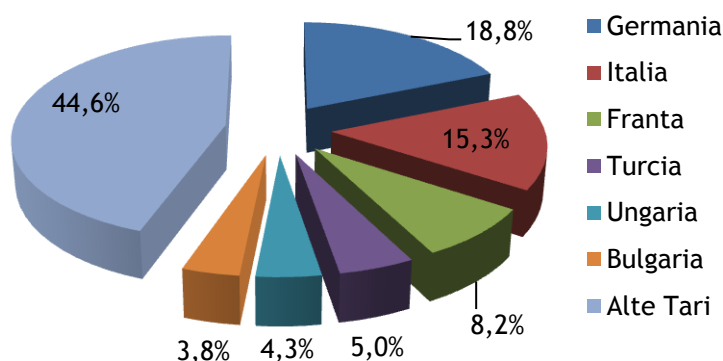
Diferența dintre dinamica calculată pe baza valorilor exprimate în lei și cea calculată din valori exprimate în euro a fost determinată de deprecierea monedei naționale.

Structura exporturilor și importurilor în anul 2009, a fost următoarea: mașini și echipamente de transport (42,8% la export și 33,8% la import), alte produse manufacturate

(34,2% la export și 31,4% la import), produse agroalimentare, băuturi și tutun (6% la export și 8,6% la import), combustibili minerali, lubrifianți (6% la export și 9,4% la import), materii prime și materiale (5,9% la export și 2,8% la import) și produse chimice și conexe (5,1% la export și 14% la import).

În anul 2009, principalele țări de export au fost: Germania - 18,8%, Italia - 15,3%, Franța - 8,2%, Turcia - 5%, Ungaria - 4,3%, Bulgaria - 3,8 %, țări către care exporturile au fost reprezentate în special de mașini și echipamente electronice, autoturisme, industria textilă, pielărie, încălțăminte, mobilă.

Figura 1 - Exporturile (FOB) cu principalele țări partenere în anul 2009

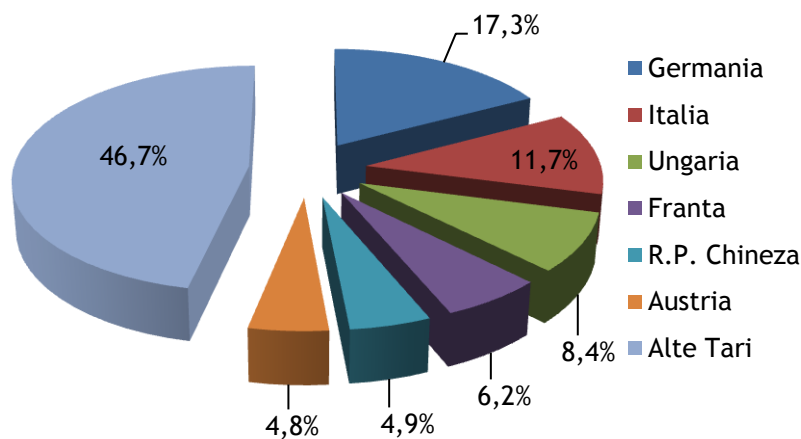


Sursa: INSSE - structura calculată din date, în mii euro.

Importurile au fost dominate de mașini și aparate, echipamente electronice, autoturisme și mijloace de transport, produse minerale, metale și produse chimice.

Principalele piețe furnizoare de import în anul 2009 au fost: Germania - 17,3%, Italia - 11,7%, Ungaria - 8,4%, Franța - 6,2%, China - 4,9%, Austria - 4,9%.

Figura 2 - Importurile (CIF) cu principalele țări partenere în anul 2009



Sursa: INSSE - structura calculată din date. în mii euro.

Importurile au fost dominate de mașini și aparate, echipamente electronice, autoturisme și mijloace de transport, produse minerale, metale și produse chimice.

Din datele preliminare furnizate de Institutul Național de Statistică, structura exporturilor și importurilor în anul 2010, a fost următoarea: mașini și echipamente de transport (42,4% la export și 35,3% la import), alte produse manufacturate (33,3% la export și 30,9% la import), produse agroalimentare, băuturi și tutun (6,3% la export și 7% la import), combustibili minerali, lubrifianți (5,3% la export și 10,1% la import), materii prime și materiale (6,9% la export și 3,5% la import) și produse chimice și conexe (5,8% la export și 13,2% la import).

Agricultura

După 1989, mare parte din terenul agricol a revenit în posesia foștilor proprietari, fiind returnate circa 4 mil. de parcele, reprezentând 80% din terenul arabil. Progresul lent în eliberarea titlurilor de proprietate a constituit o piedică în vânzarea acestora și formarea unor mari exploatații agricole, agricultura continuând să fie ineficientă.

Contribuția deținută de activitățile din sfera agriculturii, silviculturii și vânătorii la crearea Produsului Intern Brut în anul 2009, a fost de 6,3%. Valoarea totală a producției ramurii agricole în anul 2009 a fost de 60.352 milioane lei în prețuri curente, în cadrul structurii producției ramurii agricole, sectorul vegetale fiind dominant (aproximativ 60% în anul 2009), față de 39% cât reprezintă sectorul producției animale și 1% serviciile agricole.

În anul 2009 producția agricolă totală a înregistrat o scădere cu 9,9% față de 2008, scădere cauzată de contracția sectorului fitotehnic cu 17,4% și compensată parțial de creșterea producției animaliere cu 11,8%.

După o creștere accentuată a exporturilor dar mai ales a importurilor în anii 2007 și 2008, ca efect al aderării României la Uniunea Europeană, în anul 2009 a avut loc o încetinire a ritmului de creștere al acestora ca urmare a crizei globale.

Exporturile de produse agroalimentare au crescut în 2009 cu circa 4%, la 2,181 mld. euro, față de 2,099 mld. euro în 2008, în timp ce importurile au scăzut cu 26%, de la 4,16 mld. euro la 3,71 mld. euro. În intervalul ianuarie-noiembrie 2009, România a exportat produse agroalimentare în valoare de circa 1,56 mld. euro în țările din Uniunea Europeană, față de 1,4 mil. euro în perioada similară din 2008. Exporturile extracomunitare s-au cifrat, în primele 11 luni din anul 2009, la 472,2 mil. euro, față de 658,9 mil. euro, în intervalul corespunzător din anul 2008.

În primele 11 luni din 2009, România a importat produse agroalimentare din țările UE în valoare de aproximativ 2,74 mld. euro, față de 3,03 mld. euro, în primele 11 luni din anul 2008. În ceea ce privește importurile din afara Uniunii, în intervalul ianuarie-noiembrie 2009, România a importat produse agroalimentare în valoare de 658,9 mil. euro, față de 802,3 mil. euro în perioada corespunzătoare din 2008. “Uniunea Europeană este principalul partener în comerțul agricol al României, astfel în primele 11 luni din 2009, livrările de produse agroalimentare către această destinație au avut o pondere valorică de 77%, iar importurile din statele membre UE au deținut o pondere de 80%” (sursa Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale).

Construcțiile

După evoluția spectaculoasă înregistrată de valoarea lucrărilor de construcții în anul 2007 față de 2006, când a cunoscut o creștere fără precedent (de 30.9%, comparativ cu media de -4% a celor 27 state membre ale Uniunii Europene) și evoluția pozitivă înregistrată în 2008 (creștere de 26,0% față de perioada corespunzătoare a anului precedent), în anul 2009, valoarea lucrărilor de construcții a înregistrat o scădere de 15,1% față de anul 2008. Pe tipuri de construcții s-au înregistrat scăderi la clădiri rezidențiale (-20,2%), la clădiri nerezidențiale (-15,7%) și la construcțiile inginerești (-12,2%), iar pe elemente de structura s-au înregistrat scăderi la lucrări de reparații capitale (-24,1%), la lucrări de construcții noi (-13,8%) și la lucrări de întreținere și reparații curente (-13,2%). În primele zece luni din anul 2010, valoarea lucrărilor de construcții a înregistrat o scădere de 15,1% comparativ cu perioada similară a anului 2009.

Investițiile

Evoluția înregistrată de investițiile străine directe în România în perioada 2003 - 2009, (mil. EURO) este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabelul 3 - Investițiile străine directe în România în perioada 2003 - 2009

Anul	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Valoare ISD	1.946	5.183	5.213	9.059	7.250	9.084	4.205

Cele mai importante investiții începute în România în ultimii 3 ani sunt: Ford la Craiova, Delphi (SUA) la Iași cu fabrica de 120 mil. euro, Nokia 60 mil. euro la Cluj (200 mil. euro împreună cu furnizorii săi de componente), Soufflet (Franța) fabrica de 46 mil. euro la Buzău, Hansaprint (Finlanda) 40 mil. euro la Cluj, TMD Friction (Germania) 25 mil. euro la Caransebeș, Karelia (Finlanda) 15 mil. euro în jud. Maramureș, Hutchinson (Franța) 7 mil. euro la Brașov și Hirschmann (Austria) 5 mil. euro la Târgu Mureș.

Turismul

România are un potențial turistic insuficient exploatat, principalele atracții fiind mănăstirile din Nordul Moldovei, litoralul Mării Negre, Munții Carpați - stațiunile montane și de schi, Delta Dunării, stațiunile de tratament, regiunea Transilvaniei.

Infrastructura slab dezvoltată împiedică exploatarea la potențial maxim a acestor resurse. Există doar 250 km de autostradă și deși numărul de aeroporturi din România este ridicat (17), majoritatea nu au infrastructura corespunzătoare. Infrastructura hotelieră este încă destul de slab dezvoltată, cu excepția capitalei și a marilor orașe.

După contribuția deținută de încasările din turism în Produsul Intern Brut, România se plasează pe penultimul loc în Uniunea Europeană, conform unui studiu realizat de World Travel&Tourism Council (WTTC) în parteneriat cu Oxford Economics pe 181 de țări.

În 2008, turismul a avut o contribuție de 3,5% la Produsul Intern Brut, adică în jur de 4,5 mld. euro, potrivit Institutului Național de Statistică. Conform studiului WTTC, România se află pe locul 26 între țările din Uniunea Europeană, ca pondere a turismului în PIB, după țări precum Bulgaria, Ungaria sau Austria, iar ca ritm anual de creștere a ponderii în PIB (5%) se află pe locul al treilea.

Țări precum Bulgaria, Ungaria sau Austria au o pondere estimată a turismului în PIB pentru 2009 de 10%, 6,3% și 13,7%, în timp ce ritmul de creștere al ponderii este previzionat la 5,4%, 3,4% și 3,5%.

Datele studiului arată că până în 2019 ponderea turismului în PIB va crește de la 5,7% cât a fost estimat pentru anul 2009, la 6,6%, ceea ce înseamnă, potrivit WTTC, 80,2 mld. lei.

Încasările din turism au fost de 1.213 mld USD în anul 2008, dar conform statisticilor realizate de Euromonitor, companie internațională de consultanță, dintre țările cu potențial turistic, România se situează pe ultimul loc în Europa Centrală și de Est la încasările din turism.

Tabelul 4 - Încasările din turism la nivel european în anul 2008

Austria - 18,43 miliarde de dolari

Turcia - 17,54 miliarde de dolari
Grecia - 16,08 miliarde de dolari
Croația - 9,39 miliarde de dolari
Polonia - 9,34 miliarde de dolari
Cehia - 7,24 miliarde de dolari
Ucraina - 3,92 miliarde de dolari
Ungaria - 3,84 miliarde de dolari
Bulgaria - 2,95 miliarde de dolari
Slovenia - 2,81 miliarde de dolari

Slovenia - 2,18 miliarde de dolari
Lituania - 1,38 miliarde de dolari
România - 1,21 miliarde de dolari

În anul 2009, criza economico-financiară a afectat și piața serviciilor de turism, cel mai afectat fiind segmentul de evenimente și conferințe în comparație cu celelalte tipuri de servicii. Primii 10 mari tour-operatori au realizat vânzări de 300 mil. euro.

Capacitatea existentă de cazare turistică a României, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, la nivelul anului 2009, a fost de 303 mii locuri, numărul de locuri în funcțiune fiind de 61.104 mii locuri-zile, din care proprietate majoritar privată 54.164 mii locuri-zile.

Numărul de turiști cazați în structurile de cazare turistică a fost, la nivelul anului 2009, de 6.141 mii de turiști (scădere cu 13,8% comparativ cu anul 2008), din care 1.276 mii au fost turiști străini (scădere cu 12,9% față de 2008). În primele zece luni din anul 2010 numărul de turiști cazați în structurile de cazare turistică au înregistrări o scădere cu 2,1%.

Sosirile turiștilor români în structurile de primire turistică cu funcțiuni de cazare, în anul 2009, au reprezentat 79,2% din numărul total de sosiri, în timp ce turiștii străini au reprezentat 20,8% din numărul total de sosiri.

Sosirile în hoteluri dețin în anul 2009 o pondere de 74,1% din totalul sosirilor în structurile de primire turistică cu funcțiuni de cazare, în scădere cu 13,4% față de anul 2008.

Numărul înnoptărilor înregistrate în structurile de cazare turistică a fost de 17.325 mii în anul 2009, ceea ce reprezintă o scădere cu 16,4% față de cele din anul 2008. În primele zece luni din anul 2010 acest indicator a înregistrat o scădere cu 8,6% față de perioada similară a anului 2009. Numărul de înnoptări în structurile de cazare turistică a turiștilor străini a fost de 2.668 mii, în scădere cu 20,5% față de anul 2008.

Înnoptările turiștilor români în structurile de primire turistică cu funcțiuni de cazare în anul 2009, au reprezentat 84,6% din numărul total de înnoptări, în timp ce înnoptările turiștilor străini au reprezentat 15,4%.

Indicele de utilizare netă a locurilor de cazare în anul 2009 a fost de 28,4% pe total structuri de cazare turistică, în scădere cu 6,6 puncte procentuale față de anul 2008. Indici mai mari de utilizare a locurilor de cazare în anul 2009 s-au înregistrat la spații de cazare pe nave de croaziera (82,8%) și la hoteluri (33,5%). În primele zece luni din anul 2010, indicele de utilizare netă a locurilor de cazare a fost de 26%. (sursa INS)

Sosirile vizitatorilor străini în România, înregistrate la punctele de frontieră, au fost în anul 2009 de 7.575,3 mii, în scădere cu 14,5% față de anul 2008. În primele zece luni din anul 2010 s-a înregistrat o scădere suplimentară de 0,7%. Majoritatea vizitatorilor străini provine din țări situate în Europa (95,1%).

Sosirile vizitatorilor străini în România, în funcție de țara de origine, înregistrate în anul 2009 plasează pe primul loc Ungaria (1.836 mii), urmată de Republica Moldova (1.043 mii), Bulgaria (877 mii), Ucraina (724 mii), Germania (443 mii), Italia (375 mii), Turcia (258 mii), Austria (180 mii).

În funcție de mijloacele de transport utilizate, sosirile vizitatorilor străini în România s-au realizat în proporție de 78,2% cu mijloace de transport rutiere, 17% transporturi aeriene, 0,03% feroviare, și 0,02% transport naval.

Potrivit informațiilor furnizate de Euromonitor Internațional, companie de consultanță care are opt birouri la nivel mondial și o echipă de peste 600 de analiști, numărul sosirilor internaționale în România va crește, până în 2014, cu 18% față de 2009, până la 9,6 milioane vizitatori anual, astfel încât, România va ocupa locul 5 între țările est-europene, după Rusia, Ucraina, Polonia și Croația.

Turismul de afaceri, potrivit estimărilor realizate de Euromonitor, are un potențial de 3,6 milioane de vizitatori pe an, în România, până în 2014.

În ceea ce privește suma cheltuită de turiștii străini în România, țara noastră ocupă penultimul loc din regiune - cu 125 euro per vizită, devansând doar Lituania, conform statisticilor furnizate de Euromonitor Internațional. Conform aceleiași surse, media banilor cheltuiți de turiștii străini în Europa de Est a fost anul trecut de 334 euro de persoană, în scădere cu 5% față de 2008. Cel mai mult au cheltuit vizitatorii britanici veniți în România, în medie 900 de euro.

Plecările vizitatorilor români în străinătate, înregistrate la punctele de frontieră, au fost în anul 2009 de 11.722,5 mii, în scădere cu 10,3%, comparativ cu anul 2008. În primele zece luni din anul 2010 s-a înregistrat o scădere suplimentară de 7,6%. Mijloacele de transport rutier au fost cele mai utilizate de vizitatorii români pentru plecările în străinătate (79,6% din numărul total de plecări în 2009), urmate de transporturile aeriene (18,3%).

Mai jos sunt prezentate informații referitoare la topul destinațiilor turistice de interes pentru români în anul 2008, conform datelor furnizate de ANAT (Asociația Națională a Agențiilor de Turism).

În anul 2010, conform datelor publicate de ANAT, topul tipurilor de pachete turistice din România vândute prin agențiile de turism membre ANAT au inclus:

- Pachete de turism montan (hoteluri și vile din zonele Valea Prahovei, Predeal, Poiana Brașov, Bran-Moieciu, Borșa, Arieșeni, Păltiniș, Câmpulung Moldovenesc etc.);
- Pachete în stațiuni balneare (Băile Felix, Călimănești-Căciulata, Vatra Dornei, Buziaș, Covasna, Băile Herculane, Băile Govora etc.);
- Pachete de turism rural (Bran Moieciu, Maramureș, Bucovina, Mărginimea Sibiului, Vrancea, Apuseni);
- Pachete în orașe (București, Brașov, Arad, Timișoara, Constanța, Oradea, Iași etc.);
- Pachete pe litoral (Mamaia, Mangalia, Eforie Nord);
- Pachete în Delta Dunării.

Faptul că România înregistrează încă un nivel scăzut al produsului intern brut pe locuitor, are o influență negativă asupra pieței turismului și implicit asupra pieței de transport aerian. În ultimii ani însă, traficul aerian în România a cunoscut rate de creștere foarte mari, de care au profitat în special companiile low-cost (care au și generat o parte din aceste creșteri) și, într-o măsură mai mică, cele tradiționale.

Datorită ritmului mare de creștere al traficului aerian, va crește și fluxul turiștilor străini de leisure, în special dinspre piețele de unde operează companii low-cost: Italia, Spania, Marea Britanie, Germania, Benelux, Austria, dar și Ungaria, Polonia sau Turcia.

Turismul de afaceri a înregistrat o creștere constantă în ultimii ani, cu ritmuri medii de 20%. În București, deși numărul de hoteluri a crescut de la an la an, capacitatea de cazare oferită în prezent pentru traficul business (minimum 3 stele) este încă insuficientă și nu depășește 8.000 de locuri.

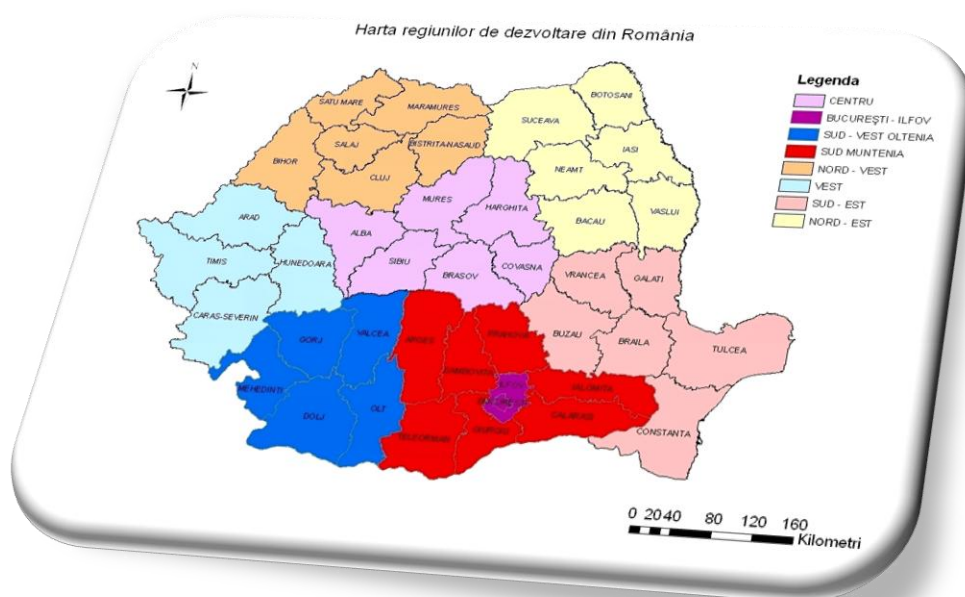
Investițiile în hoteluri continuă să se dezvolte în București, astfel încât în următorii ani capitala are șansa de a deveni o importanta destinație de afaceri din sud-estul Europei. Este aproape de finalizare un centru de conferințe ultra-modern în nordul capitalei, în apropierea Aeroportului Otopeni, investiție a grupului Tiriac - Holding, care va contribui la stimularea activității de congrese și conferințe internaționale. Alte orașe care se dezvoltă din punct de vedere al turismului de afaceri sunt: Timișoara, Cluj, Iași, Brașov, Sibiu, Constanța, Arad și Bacău.

Populația

Tendința de scădere a populației s-a păstrat din cauza sporului natural negativ, la 31 decembrie 2009 populația României fiind de 21,5 mil. locuitori, în scădere cu 32.000 de persoane față de 2008.

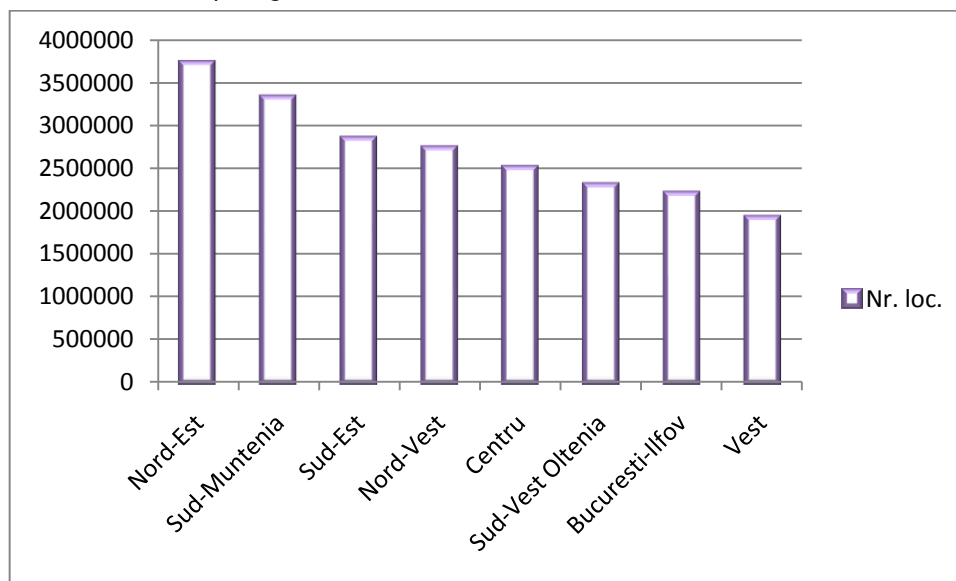
România este împărțită în opt regiuni de dezvoltare, numite după poziția geografică în țară: Nord-vest, Nord-est, Sud-vest, Sud-est, Sud, Vest, Centru, București și Ilfov.

Figura 3 - Harta regiunilor de dezvoltare din România



Numărul de locuitori, pentru cele opt regiuni din România, înregistrat în anul 2008, este prezentat în graficul de mai jos:

Figura 4 - Numărul de locuitori, pe regiuni de dezvoltare ale României, în anul 2008



Numărul de salariați din România a scăzut de la 8,1 milioane în 1990, la 4,4 milioane în prezent, din totalul populației active de 10,5 milioane persoane.

Statisticile arată că minim două milioane de români muncesc în străinătate. Principalele țări de emigrație sunt Spania, Italia, Germania.

1.2 Cadrul legal privind aviația civilă comercială și politici de operare ale companiilor aeriene

Începând cu 1 ianuarie 2007, odată cu aderarea României la Uniunea Europeană, în România s-au produs modificări majore în ceea ce privește reglementarea transportului aerian. Aceste schimbări la nivel național au implicat și redirecționări ale activității desfășurate de principalii actori în aviația civilă din România: **aeroporturile și companiile aeriene.**

Reglementările care guvernează activitatea unui aeroport și organismele internaționale și interne responsabile cu emiterea și aplicarea lor sunt descrise mai jos:

ICAO (International Civil Aviation Organization)

Organizație interguvernamentală, instituită prin Convenția de la Chicago, în 7 decembrie 1944, are ca misiune principală elaborarea de norme, practici recomandate și proceduri internaționale în domeniile tehnice ale aviației civile, precum și promovarea măsurilor de securitate aeriană. Membrii sunt statele lumii.

IATA (International Air Transport Association)

Asociația mondială a companiilor de transport aerian regulat, fondată în 1919 și reorganizată la 18 decembrie 1945, are ca misiune principală promovarea transportului aerian sigur, regulat și economic, în beneficiul popoarelor lumii și de dezvoltare a comerțului pe calea aerului.

Este o organizație profesională non-profit care se ocupă cu reglementarea transportului aerian civil internațional. La 31 decembrie 2010, 230 de companii aeriene erau membre IATA. Companiile membre au transportat în anul 2009 un număr de 2,18 miliarde de pasageri și au realizat un rulaj total de 536 miliarde USD și o pierdere de 11 mld. USD.

Pentru anul 2010 IATA estimează obținerea de către companiile membre a unui profit de 15,1 miliarde dolari, iar în anul 2011 acesta ar urma să scadă la 9,1 miliarde dolari.

ACI (Airports Council International)

Este unica organizație globală care reprezintă aeroporturile, s-a înființat în 1991 și reprezintă interesele aeroporturilor în relația cu guvernele lumii și cu organismele internaționale cum este ICAO.

Dezvoltă standarde, politici și recomandă proceduri pentru aeroporturi, furnizează informații și instruire pentru ridicarea standardelor la nivel mondial. Are sediul central la Geneva și are activitatea împărțită pe cinci regiuni (Africa, Asia - Pacific, Europa, America Latina și Caraibe, America de Nord), fiind compus din comitete și grupuri de lucru.

La sfârșitul anului 2008 ACI avea 597 membri operând 1679 aeroporturi din 177 de țări, reprezentând peste 96% din traficul aerian mondial.

La nivelul anului 2009 membrii ACI au înregistrat 63,9 milioane de mișcări de aeronave (în scădere cu 5,5% față de 2008), un volum de trafic de 4,4 mld. pasageri (scădere cu 2,7% față de 2008), din care 1,8 mld. de pasageri au fost transportați pe cursele internaționale, și 71,3 milioane tone cargo și poștă (scădere cu 8,2% față de anul 2008), din care 41,7 milioane tone au fost transportate pe cursele internaționale.

ACI estimează un total de 5 miliarde de pasageri până în 2011 și atingerea unei cifre de 10 miliarde în anul 2027, ceea ce reprezintă o medie de 28 de milioane de pasageri pe zi în anul 2027.

AAR (Asociația Aeroporturilor din România)

S-a înființat în 1999 și reunește membri cu drepturi depline (aeroporturile din România) și membri asociați cu activități în domenii conexe domeniului de activitate aeroportuar (companii aeriene, societăți de proiectare și construcții, furnizori de produse și servicii).

În prezent, din cele 17 aeroporturi din România, 15 sunt membri ai asociației (mai puțin Aeroportul Bacău și Aeroportul Caransebeș).

Asociația Aeroporturilor din România reprezintă interesele membrilor în relația cu ACI, Ministerul Transporturilor, AACR, ROMATSA, Autoritatea Națională Vamală, Poliția de

Frontieră, Federația Sindicatelor Aeroportuare din România, având și rolul de a analiza și propune reglementări în domeniile: aviația civilă, siguranța pe aeroporturi, evoluția traficului aerian, strategii de dezvoltare aviatică.

AACR (Autoritatea Aeronautică Civilă Română)

Funcționează ca regie autonomă de interes public național și își desfășoară activitatea pe baza Legii Transporturilor Codului Aerian, hotărârilor și ordonanțelor guvernamentale, ordinelor ministrului transporturilor. S-a înființat în 1991 în forma actuală și este membră JAA (Joint Aviation Authorities) cu drepturi depline.

Atribuțiile principale sunt implementarea standardelor și reglementărilor europene în domeniul aviației civile, elaborarea proiectelor de reglementări, punerea în aplicare și asigurarea respectării reglementărilor aeronautice civile naționale, licențierea personalului aeronautic civil, certificarea aeronavelor, produselor și pieselor asociate destinate aeronauticii civile; înmatricularea aeronavelor civile, inspecția și controlul acestora, evaluarea, autorizarea și supravegherea organizațiilor care desfășoară activități aeronautice civile în România, reglementarea și supravegherea siguranței operațiunilor în domeniul traficului aerian, analizarea și avizarea documentației tehnice în cazul proiectelor de dezvoltare/modernizare pentru aeroporturile naționale, ale proiectelor de standarde și reglementări în domeniile aerodromurilor/aeroporturilor conexe, menținerea standardelor de siguranță în aviația civilă română la nivel european și internațional.

DGAC - MTI

Are ca atribuții specifice emiterea de reglementări privind certificarea agenților aeronautici civili, asigură eliberarea, prelungirea valabilității, validarea, echivalarea, modificarea, limitarea, suspendarea și revocarea documentelor de certificare a agenților aeronautici civili. De asemenea, emite reglementări specifice privind siguranța și securitatea activităților aeronautice civile și supraveghează respectarea acestora, reglementări specifice obligatorii pentru efectuarea transporturilor aeriene de mărfuri periculoase.

Coordonează sistemul de securitate în domeniul aviației civile, aprobă sistemele de facilități aeronautice la nivelul aeroporturilor civile, emite reglementări specifice privind certificarea personalului aeronautic civil, asigură organizarea și funcționarea serviciilor civile de navigație aeriană în spațiul aerian al României, autorizează efectuarea zborurilor în spațiul aerian național. Avizează efectuarea de lucrări în zonele supuse servituților de aeronautică civilă, asigură certificarea aerodromurilor civile și emite reglementări specifice privind raportarea și investigarea evenimentelor de aviație civilă, precum și a actelor de intervenție ilicită asupra aeronavelor civile. La solicitarea administratorului aeroportului, aprobă măsuri speciale pentru operarea aeronavelor civile a căror funcționare are impact semnificativ asupra mediului.

ROMATSA

S-a înființat în 1991 și are ca atribuții principale organizarea și realizarea dirijării și controlului traficului aerian, asigurarea siguranței, capacitații și eficienței operaționale și economice a sistemului de trafic aerian civil, aplicarea reglementărilor specifice în mod uniform și echitabil față de operatorii aerieni și sistemele de trafic aerian adiacente, cu respectarea cerințelor de protejare a mediului înconjurător și de securitate națională.

ROMATSA asigură conducerea și dezvoltarea unitară a activităților de dirijare a aeronavelor aparținând utilizatorilor sau operatorilor, promovează armonizarea și integrarea în sistemul specializat european (EUROCONTROL), iar împreună cu Ministerul Apărării Naționale, asigură utilizarea coordonată a spațiului aerian al României de către aviația civilă și militară.

Politici și reglementări în domeniul transportului aerian

Libertățile aerului

Acordurile privind transportul aerian au fost definite prin Convenția Transportului Aerian Civil de la Chicago din 1944, unde 8 guverne au purtat discuții cu scopul promovării transportului aerian mondial și a stabilirii procedurilor standard de operare a curselor aeriene între state.

Inițial au fost stabilite 5 libertăți ale aerului, dar, în prezent, se discută despre 9 astfel de drepturi:

- acordarea reciprocă a drepturilor de survol;
- dreptul de a realiza escale tehnice;
- dreptul de a transporta pasagerii, marfa și poșta din țara de reședință spre altă țară;
- dreptul de a transporta pasageri, mărfuri și poșta din altă țară spre țara de reședință;
- dreptul de a transporta pasageri, mărfuri și poșta din țara de reședință către o a doua țară și, de acolo, către o a treia țară; aici există două sub-categorii:
 - *beyond fifth freedom* permite transportul pasagerilor din a doua țară către a treia, iar
 - *intermediate fifth freedom* permite transportul pasagerilor dinspre a treia țară către a doua.
- transportul pasagerilor, poștei și mărfurilor între 2 țări, cu o companie aeriană care nu aparține nici uneia din cele 2 țări, dar care operează via țara de proveniență a companiei;
- transportul pasagerilor și mărfurilor direct între 2 state de către o companie aeriana care nu aparține nici uneia din cele 2 țări;
- transportul pasagerilor și mărfurilor în interiorul unei alte țări (cabotaj), pe o ruta care are originea sau destinația în țara de reședință a companiei aeriene;
- transportul pasagerilor și mărfurilor în interiorul unei alte țări.

Politica Spațiului Aerian Comun

Presupune:

- Liber acces pentru toate companiile aeriene;
- Capacități și frecvențe nelimitate pe toate liniile aeriene;
- Autorizarea operării în orice punct al tuturor părților, fără restricții, cu posibilitatea deservirii punctelor “intermediare” și a “punctelor mai departe” (libertatea a 5-a) și autorizarea exploatării unui număr nelimitat de avioane de capacitate mai mică spre/dinspre puncte de intrare internațională;
- Flexibilitate tarifară;
- Acorduri liberale în domeniul charterelor;

- Acorduri liberale în domeniul transportului cu mărfuri;
- Posibilitatea transportatorilor de a-și converti veniturile în valută forte și de a le repatria fără restricții;
- Posibilitatea acordurilor de reglementări în partaj (code sharing);
- Autorizarea companiilor de a-și asigura propriul serviciu la sol pe teritoriu străin;
- Posibilitatea încheierii libere de acorduri comerciale relative la operațiuni aeriene;
- Exploatarea și accesul nediscriminatoriu la sistemele de rezervări.

Rețeaua în stea “hub and spoke”

Rețeaua în stea este acea rețea care leagă aeroporturi cu trafic mic la un aeroport pivot către care converg pasagerii și de unde aceștia, prin asigurarea zborurilor în corespondență, sunt dirijați către destinațiile lor finale.

Aceste tipuri de rețele în stea (hub-uri) cresc timpul parcurs între anumite destinații, în raport cu zborurile directe, însă oferă un număr mult mai mare de frecvențe și destinații (sistemul corespunde unei strategii de concentrare a ofertei în spațiu - un aeroport pivot și câteva axe privilegiate și timp - perioade de afluență mare care alternează cu timpi morți).

MCT- minimum connecting time

Reprezintă perioada standard necesară pentru realizarea unei conexiuni între două zboruri într-un aeroport, determinată de companiile aeriene care operează pe respectivul aeroport și agreată în prealabil cu autoritățile aeroportuare. Fiecare aeroport, în funcție de infrastructura aeroportuară, trebuie să-și definească și publice MCT-ul, acesta fiind necesar companiilor aeriene în stabilirea orarilor de operare a curselor aeriene.

Tipuri de companii de transport aerian

Companii aeriene tradiționale

Companiile tradiționale operează în general de pe aeroporturile bază în sistem de rețea HUB. Aceste tipuri de rețele în stea (hub-uri) cresc timpul parcurs între anumite destinații, în raport cu zborurile directe, însă oferă un număr mult mai mare de frecvențe și destinații (sistemul corespunde unei strategii de concentrare a ofertei în spațiu - un aeroport pivot și câteva axe privilegiate, și timp - perioade de afluență mare care alternează cu timpi morți).

În anul 2009, cele 230 de companii aeriene membre IATA au înregistrat un număr de 2,18 mld. de pasageri transportați pe cursele aeriene regulate, operând o flota formată din cca 11.000 de aeronave.

Companiile aeriene low-cost (LCC)

Reprezintă aproximativ 20% din zborurile regulate pe plan internațional și au următoarele caracteristici principale:

- tarifele nu sunt reglementate;
- este impusă vânzarea directă;
- inițial transportau doar trafic turistic. În prezent transportă și mult trafic de business;

Studiu de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” - **Analiza diagnostic și prognoză de trafic**

- mesele la bord nu sunt incluse în costul biletului;
- au o tendință de creștere, ponderea segmentului low cost în total trafic aerian de pasageri înregistrând creșteri semnificative în ultimii ani.

Cele mai mari companii aeriene low cost din Europa, din punct de vedere al numărului de pasageri transportați sunt Ryan Air, Easyjet și Air Berlin.

În România, cei mai mari transportatori low-cost sunt compania aeriană Wizzair din Ungaria și compania aeriană românească Blue Air.

1.3 Analiza pieței de transport aerian din România

- 1.3.1 Piața de transport aerian internațională și din România
- 1.3.2 Piața companiilor aeriene tradiționale care operează în România
- 1.3.3 Piața companiilor low-cost care operează în România
- 1.3.4 Piața de Curse charter

1.3.1 Piața de transport aerian internațională și din România

Criza economico-financiară globală, care a determinat evoluții negative ale indicatorului Produs Intern Brut pentru majoritatea economiilor naționale în anul 2009 comparativ cu 2008, a avut efecte negative și asupra evoluției pieței de transport aerian, care a înregistrat scăderi importante, în special în primele două trimestre, atât din punct de vedere al numărului de pasageri transportați cât și al volumului de mărfuri.

Primele două trimestre din anul 2009 au reprezentat vârful crizei traficului aerian la nivel internațional, astfel încât, comparativ cu aceeași perioadă din 2008, traficul aerian de pasageri a înregistrat scăderi cu 8% și respectiv 5%, în timp ce traficul aerian de marfa și poșta a înregistrat scăderi mult mai mari, de 20% și respectiv 17%.

Începând din a doua jumătate a anului 2009, situația economică s-a îmbunătățit în regiuni ca Asia-Pacific și America Latină - Caraibe, dar economiile unor țări importante ca America, Japonia, Marea Britanie, Germania erau încă în recesiune, înregistrând în continuare scăderi ale Produsului Intern Brut comparativ cu anul 2008.

Datele statistice publicate de ACI arată o scădere a traficului aerian de pasageri cu 1,8% în anul 2009 comparativ cu anul 2008, atingând 4,796 mld. pasageri, din care cca 2 mld. pasageri au reprezentat trafic internațional (-3,9% față de anul 2008). S-a înregistrat un număr de 74,1 mil. mișcări aeronave la nivel mondial, în anul 2009, în scădere cu 5,1% față de anul 2008.

Evoluția traficului aerian în anul 2010, conform datelor estimative publicate de IATA, indică faptul că s-au înregistrat rate de creștere atât la nivelul numărului de pasageri cât și a volumului de mărfuri, față de anul 2009, respectiv o creștere de 8,2% a traficului internațional de pasageri și o creștere puternică de 26% a traficului cargo. Coeficientul mediu de umplere a capacității a fost de 78,4%, în creștere cu 2,7 puncte procentuale față de anul 2009, ca urmare a reducerilor de capacitate operate de companiile aeriene.

Valoarea principalilor indicatori (trafic de pasageri, marfă și mișcări aeronave), înregistrați pe zone geografice și evoluția lor în anul 2009 comparativ cu 2008, este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabelul 5 - Valoarea principalilor indicatori de trafic aerian, pe zone geografice, pentru perioada 2008 - 2009

Regiuni	Pasageri	% 09/08	Cargo	% 09/08	Mișcări Aeronave	% 09/08
Africa	134.597.889	-1,8%	1.463.857	-10,6	2.275.227	-2,4
Asia - Pacific	1.076.357.816	3,2	25.842.088	-4,9	9.826.861	1,8
Europa	1.351.649.669	-5,5	14.873.077	-11,4	17.733.698	-7,1
America Latină - Caraibe	296.746.850	0,8	3.260.502	-12,2	5.102.789	-1,8
Orientul Mijlociu	100.141.509	7,1	3.810.713	3,4	963.981	6,0
America de Nord	1.419.126.381	-5,4	22.053.069	-10,7	28.045.047	-8,0
ACI Total	4.378.620.114	-2,7	71.303.306	-8,2	63.947.603	-5,5

Sursa: ACI

Conform statisticilor de trafic furnizate de ICAO, numărul total de pasageri transportați pe cursele regulate internaționale și interne în anul 2009 a fost de 2,21 mld. de pasageri (scădere de 2,7% față de anul 2008). Cursele internaționale regulate au înregistrat o scădere de 3,9%, iar pe cursele interne regulate s-a înregistrat o scădere de 2,8% față de anul 2008.

Coeficientul de umplere a capacității pentru traficul aerian global de curse regulate a fost de 75,7%, în scădere de la 76,7% în anul 2008.

În anul 2009, conform raportărilor IATA BSP România, din punct de vedere al cifrei de afaceri înregistrate, piața aeriană locală de curse regulate a companiilor tradiționale a înregistrat o scădere accentuată comparativ cu anul 2008, de la 416,7 mil. Euro la 288,9 mil. Euro. Este prima rată de creștere negativă înregistrată în ultimii ani, după creșterea cu circa 10% față de anul 2007, la o valoare totală de 416,7 mil. Euro și 25% în anul 2007 față de 2006 (de la 305 la 380 milioane Euro).

În anul 2010, IATA BSP România a raportat o creștere cu 10% a cifrei de afaceri, respectiv vânzări totale ale companiilor aeriene tradiționale de curse regulate de 318 milioane Euro.

În România, conform statisticilor de trafic de aeroporturi furnizate de AACR, în anul 2010 traficul aerian a înregistrat o creștere cu 10,2 % comparativ cu anul 2009, marea majoritate a aeroporturilor înregistrând evoluții pozitive ale numărului de pasageri. Totalul traficului aerian comercial (sunt incluși și pasagerii de tranzit), realizat de companiile IATA și LCC în anul 2010, a fost de 10.179.089 de pasageri, comparativ cu anul 2009 când s-au înregistrat 9.238.346 pasageri.

Traficul aerian de pasageri și-a reluat creșterea înregistrată în România în perioada 2006 -2008, după o ușoară scădere în anul 2009, de 0,06% comparativ cu anul 2008, rata de scădere fiind foarte mică în comparație cu scăderea pieței de transport aerian la nivel mondial și în Europa.

În tabelul de mai jos este prezentată evoluția traficului aerian comercial de curse regulate și neregulate, în anul 2010 față de 2009, pe tipuri de trafic, internațional și domestic.

Tabelul 6 - Evoluția traficului aerian comercial în perioada 2009 - 2010

Trafic Aerian Comercial	2010	2009	%10/09
Curse Regulate Externe	8.339.345	7.642.649	9,12%
Curse Regulate Interne	1.480.983	1.231.040	20,30%
Curse Externe Neregulate	344.795	346.355	-0,45%
Curse Interne Neregulate	13.966	18.302	-23,69%
Total	10.179.089	9.238.346	10,2%

Pe cursele operate în România în anul 2010, numărul de pasageri a înregistrat o creștere cu 11% comparativ cu anul 2009, creșterea cea mai mare fiind înregistrată de traficul pe cursele regulate interne, respectiv 20%, în timp ce pe cursele externe s-a realizat o creștere cu 9% a numărului de pasageri. Traficul aerian comercial de curse externe și interne neregulate (care, în principal reprezintă piața de curse charter) a înregistrat o scădere cu 2% față de anul 2009.

În graficele de mai jos este prezentată distribuția traficului aerian de curse regulate din punct de vedere al traficului internațional și intern, realizată în anul 2009 la nivel global și în România la nivelul anului 2010.

Figura 5 - Distribuția traficului aerian la nivel global

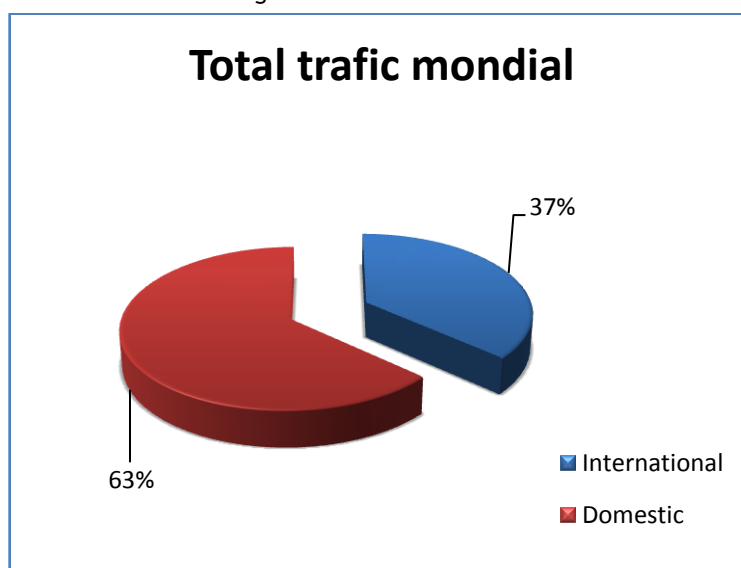


Figura 6 - Distribuția traficului aerian IATA

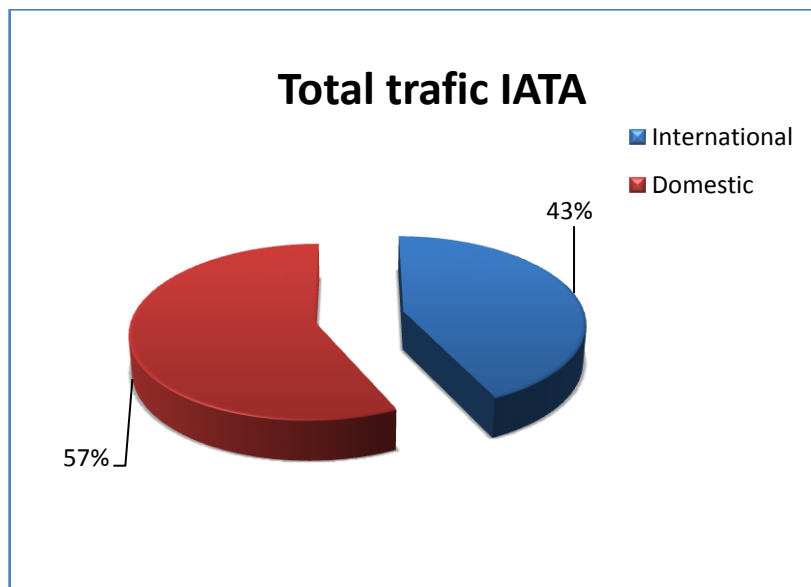
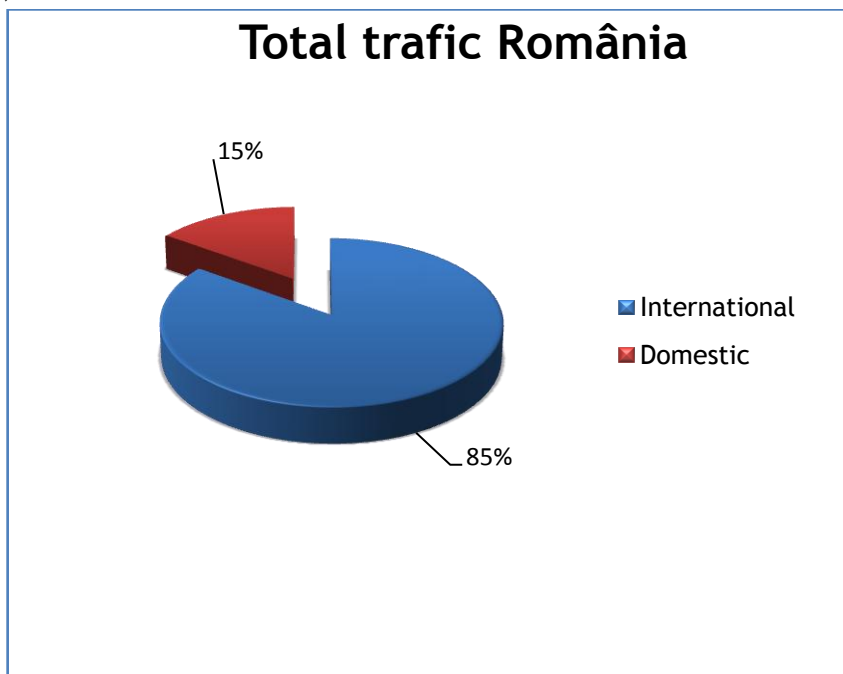


Figura 7 - Distribuția traficului aerian în România



În România, ponderea deținută de numărul de pasageri transportați pe cursele interne regulate în totalul traficului aerian de curse regulate a crescut ușor în anul 2010, reprezentând 15,1% din total pasageri, față de 13,9% cât a fost în anul 2009.

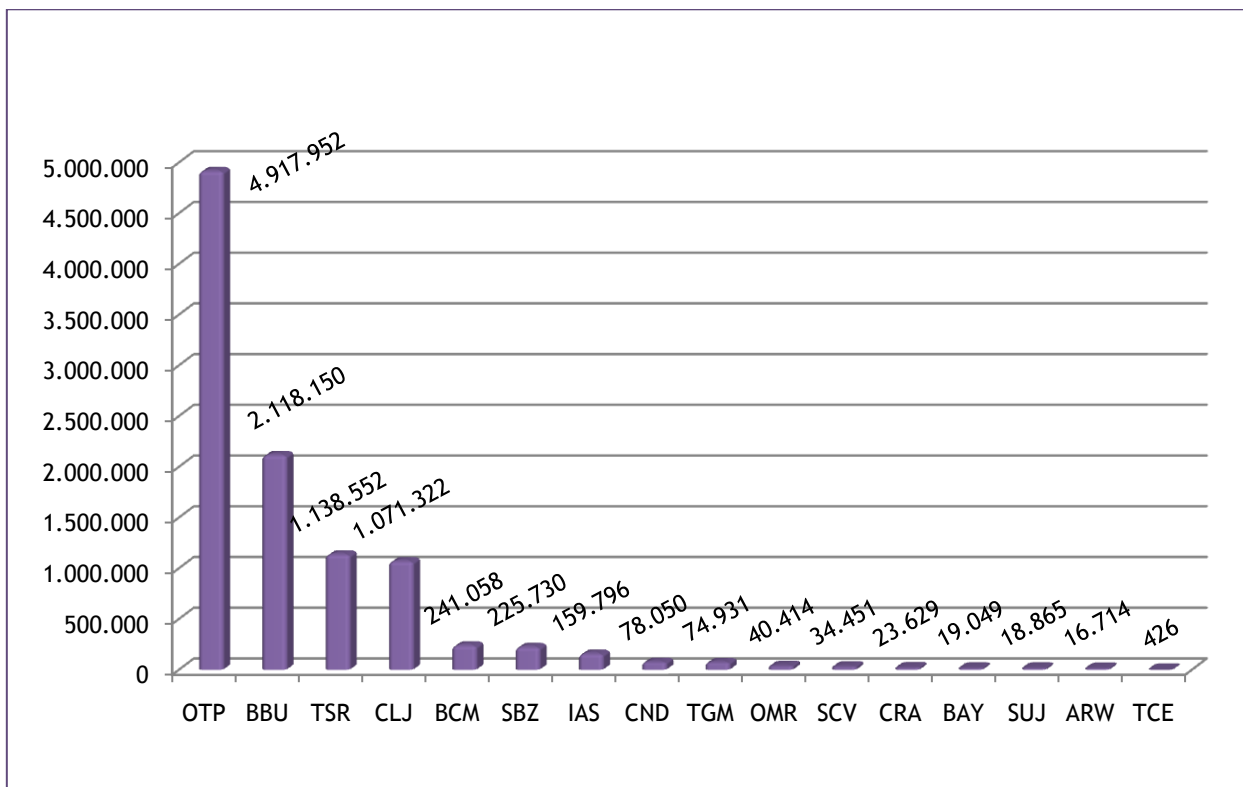
În tabelul de mai jos este prezentată evoluția traficului aerian comercial de pasageri îmbarcați/debarcați și tranzit, înregistrat pe aeroporturile din România în perioada 2006 - 2010.

Tabelul 7 - Evoluția traficului aerian comercial de pasageri din România, în perioada 2006 - 2010

Trafic comercial	2010	2009	10/09 (%)	2008	09/08 (%)	2007	08/07 (%)	2006	07/06 (%)
OTP	4.917.952	4.483.661	10%	5.064.000	-11%	5.247.401	-3%	3.500.000	50%
BBU	2.118.150	1.974.337	7%	1.724.633	14%	968.134	78%	676.000	43%
TSR	1.138.552	993.681	15%	889.000	12%	864.371	3%	754.000	15%
CLJ	1.071.322	853.495	26%	760.000	12%	418.220	82%	244.000	71%
BCM	241.058	196.213	23%	119.400	64%	130.704	-9%	49.400	165%
SBZ	225.730	220.993	2%	175.000	26%	111.617	57%	73.000	53%
IAS	159.796	148.538	8%	144.043	3%	124.009	16%	66.500	86%
CND	78.050	72.226	8%	62.000	16%	42.724	45%	71.000	-40%
TGM	74.931	85.430	-12%	70.000	22%	158.059	-56%	47.600	232%
OMR	40.414	39.051	3%	39.000	0%	41.607	-6%	36.000	16%
SCV	34.451	31.210	10%	24.000	30%	20.878	15%	12.900	62%
CRA	23.629	14.019	69%	12.988	8%	5.295	145%	n/a	
BAY	19.049	24.938	-24%	22.307	12%	14.682	52%	7.200	104%
SUJ	18.865	11.101	70%	7.289	52%	6.172	18%	9.100	-32%
ARW	16.714	88.599	-81%	129.000	-31%	65.943	96%	23.600	179%
TCE	426	854	-50%	788	8%	900	-12%	n/a	
Total	10.179.089	9.238.346	10,2%	9.243.448	-0,06%	8.220.716	12%	5.570.300	48%

În graficul de mai jos este prezentat topul aeroporturilor din România în funcție de numărul de pasageri asistați în anul 2010 (îmbarcați/debarcați/tranzit)

Figura 8 - Traficul aerian de pasageri (tranzit inclus) îmbarcați/debarcați pe aeroporturile din România în anul 2010



69% din totalul pasagerilor înregistrat în anul 2010 a fost generat de București (Otopeni - 4,92 milioane pasageri și Băneasa - 2,12 milioane de pasageri), urmat de zona Vest (Timișoara 1,14 milioane de pasageri), zona de Nord-vest (Cluj-Napoca 1,07 milioane de pasageri), zona de Nord-est (Aeroportul Bacău cu 241.058 de pasageri și Aeroportul Iași cu 159.796 de pasageri) și zona de Centru (Sibiu 225.730 de pasageri).

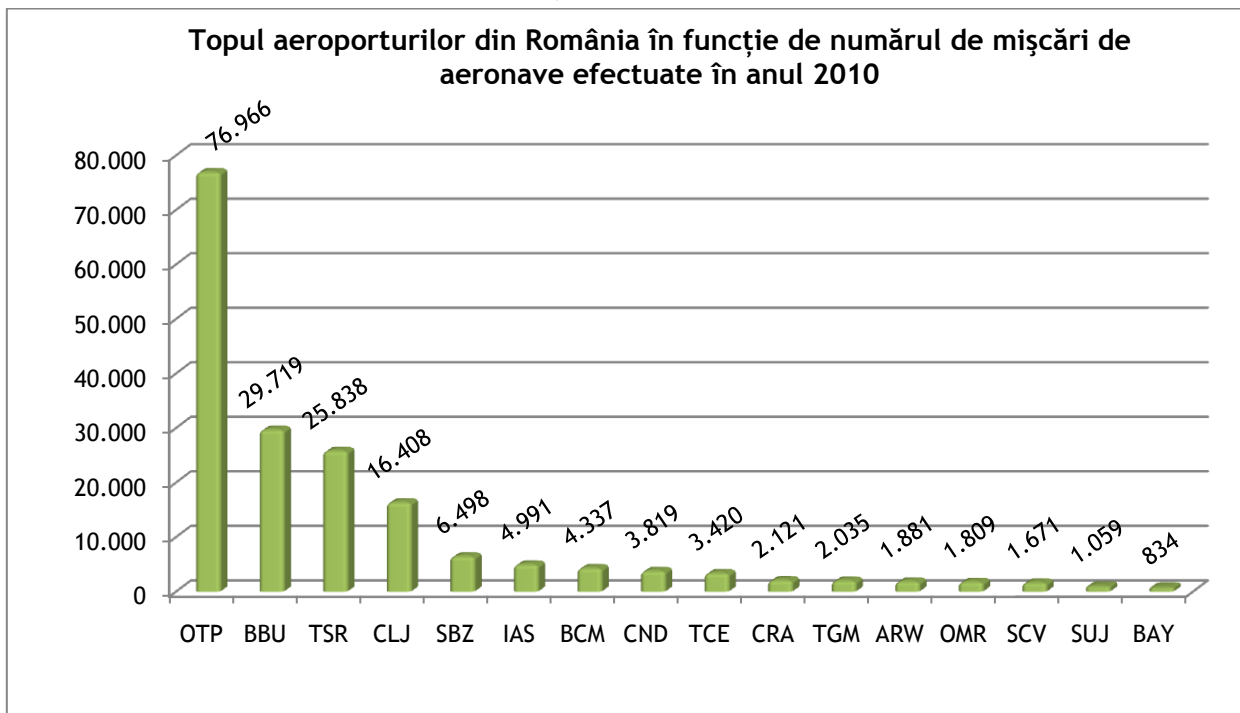
Zona Sud-est (Constanța) are un număr important de pasageri datorită curselor charter sezoniere și un potențial în creștere ca urmare a operării de către compania low-cost Ryanair a curselor Constanța - Pisa și Constanța - Bologna.

În anul 2010 Aeroportul Iași s-a situat pe poziția 7 în topul aeroporturilor din România din punct de vedere al traficului aerian comercial de pasageri, cu un număr de 159.796 de pasageri, în creștere cu 8% față de anul 2009.

Din punct de vedere al numărului de mișcări de aeronave, la nivelul anului 2010, pe aeroporturile din România s-a înregistrat un număr total de mișcări de 183.406, pentru cursele aeriene comerciale și necomerciale, ceea ce reprezintă o creștere cu 2% față de anul 2009, când numărul de mișcări de aeronave a fost de 179.952. În top s-au situat Aeroportul București Henri Coandă cu 76.966 de mișcări, urmat de Aeroportul București Băneasa cu 29.719 mișcări și de Aeroportul Timișoara cu 25.838 de mișcări.

Aeroportul Iași se situează în acest top pe poziția 6, cu un număr total de 4.991 de mișcări, în scădere cu 6% față de anul 2009.

Figura 9 - Topul aeroporturilor din România în funcție de numărul de mișcări de aeronave efectuate în anul 2010



Deși România a înregistrat în ultimii ani ritmuri mari de creștere a traficului aerian, este în continuare cu mult în urma altor țări, traficul fiind de 20 de ori mai mic decât cel al Marii Britanii, statul din Uniunea Europeană cu cel mai mare trafic aerian (212 mil. pasageri), urmat de Germania (154 mil. pasageri), Franța (113 mil. pasageri) și Italia (96 mil. pasageri).

1.3.2 Piața companiilor aeriene tradiționale care operează în România

TAROM

- Numărul de pasageri transportați a înregistrat o creștere constantă în ultimii ani, de la 1.44 mil. în 2006, la 1.82 mil. în 2007 și 1,98 mil. pasageri în anul 2008. În anul 2009 s-a înregistrat o scădere până la 1,77 mil. pasageri. Pentru anul 2010 compania națională a raportat un trafic total de 2,2 mil. pasageri, ceea ce reprezintă o creștere cu 24% față de anul 2009.
- Cifra de afaceri a crescut de la 260 mil. euro în 2007, la 290 mil. euro în 2008, pentru ca în anul 2009 să scadă la 193 mil. euro. Pentru anul 2010, compania nu a făcut publice datele finale privind cifra de afaceri.
- Coeficientul de umplere a capacității a fost de 61% în anul 2010, în creștere cu 5,4 puncte comparativ cu anul 2009, când TAROM a înregistrat un load factor extrem de scăzut, de 55,6%.
- Compania are o flotă în proces de reînnoire, formată în prezent din 26 de aeronave (11 Boeing 737, 4 Airbus 318, 7 ATR 42-500, 2 ATR 72 -500, 2 Airbus 310).

- Operează 34 destinații externe cu curse proprii, din care 28 în Europa și 6 în Orientul Mijlociu și 12 rute interne (Timișoara, Cluj, Iași, Oradea, Baia Mare, Satu Mare, Sibiu, Târgu-Mureș, Bacău și Suceava, iar pe perioada sezonului de vară, TAROM operează curse regulate pe ruta Cluj - Constanța);
- Destinațiile care au înregistrat cea mai mare rată de ocupare sunt: Madrid, Paris, Munchen, Londra, Tel Aviv, Larnaca, Dubai, Atena, Salonic, Timișoara, Cluj și Iași. În același timp, TAROM are un număr mai redus de pasageri pe cursele operate către Beirut, Budapesta, Târgu Mureș și Sibiu.
- TAROM a semnat tratatul de aderare la alianța Sky Team, al cărei membru cu drepturi depline a devenit în luna iunie 2010;
- Acționarii TAROM sunt: MTCT cu 96,95% din totalul acțiunilor, ROMATSA, Aeroportul Otopeni, SIF Muntenia și Autoritatea Aeronautică Civilă Română;
- În anul 2010 numărul de angajați a fost de 2.353.

Air France - KLM

- Este fondator al Alianței Sky Team și a transportat 70,6 milioane pasageri în anul 2010 față de 71,4 milioane de pasageri în anul 2009 (scădere de 1%). În anul financiar 2009 - 2010 grupului Air France - KLM a realizat o cifră de afaceri de 20,9 mld. Euro. Numărul total de angajați a fost de 108.000.
- Pe piața România, cele două companii au înregistrat în anul 2010 creșteri ale numărului de pasageri (KLM 4%, respectiv Air France 2%).
- Pe ruta București - Paris operează 5 curse pe zi în colaborare comercială de tip code-share cu TAROM, din care 3 curse/zi sunt operate de Air France și 2 curse/zi de TAROM;
- Pe ruta București - Amsterdam sunt planificate 4 curse pe zi, din care 3 sunt operate de KLM și o cursă în cooperare cu TAROM.
- 80% din pasagerii care călătoresc pe ruta București - Amsterdam și 50% din pasagerii pe ruta București - Paris sunt de tranzit.
- În anul 2009, grupul a înregistrat o cotă de piață de 18% în totalul traficului aerian din România.

Lufthansa

- Este compania fondatoare a alianței Star Alliance. În anul 2010, împreună cu Swiss Air, Austrian Airlines și BMI a transportat 90,2 milioane pasageri, față de 76,5 milioane de pasageri în anul 2009 (creștere de 17,2%). În anul 2009 a înregistrat o cifră de afaceri de 22,3 miliarde Euro, în scădere cu 10% față de anul 2008;
- În România operează 4 curse pe zi pe ruta București - Munchen, 3 curse pe zi pe ruta București - Frankfurt, 2 curse pe zi București - Dusseldorf, 3 curse pe zi Timișoara - Munchen și câte o cursă pe zi Sibiu - Munchen și Cluj - Munchen (din 27 martie 2011 operează încă o cursă zilnică pe ruta Cluj - Munchen);
- În anul 2010 compania a înregistrat pe cursele spre/dinspre România un trafic total de 615.000 de pasageri, din care 80% sunt reprezentați de pasageri de conexiune via Munchen și Frankfurt către alte destinații internaționale.
- Swiss operează o cursă pe zi pe ruta București - Zurich și 3 curse pe săptămână pe ruta București - Geneva.
- În urma lansării de curse noi și a creșterii frecvenței de zbor, Lufthansa va avea în anul 2011, împreună cu cele două companii partenere, Austrian Airlines și Swiss, 147 de curse pe săptămână din România spre Munchen, Frankfurt, Dusseldorf,

Viena și Zurich (ruta București - Milano, introdusă în orarul de vară din anul 2009 a fost anulată ulterior ca urmare a rezultatelor slabe înregistrate);

- În anul 2010, cele trei companii au transportat pe rutele spre/dinspre România un milion de pasageri, trafic record înregistrat de grupul Lufthansa pe piața România. Cele trei companii dețin împreună o cotă de piață de 25% din traficul aerian al companiilor aeriene tradiționale.

British Airways

- Este unul din membrii fondatori ai alianței internaționale Oneworld. Este a treia mare companie din Europa, după Lufthansa și Air France - KLM, cu 31,8 milioane de pasageri transportați în anul 2009 și o cifră de afaceri de 8 mld. GBP. În anul 2010 a realizat fuziunea cu Iberia Airline;
- Pe piața România a înregistrat în anul 2010 o scădere a numărului de pasageri transportați, cu 20% și a veniturilor obținute, cu 15%, comparativ cu valorile realizate în anul 2009. Pe ruta spre/dinspre România pasagerii transportați sunt în marea majoritate pasageri care tranzitează aeroportul din Londra către alte destinații. Un procent de 20% îl reprezintă pasagerii care călătoresc cu bilete business class, din acest punct de vedere piața România fiind o piață în creștere față de celelalte țări din Europa de Est, pentru care traficul de business reprezintă în medie 10% din traficul total;
- Operează în prezent 3 curse pe zi pe ruta București-Londra, iar în anul 2009 a realizat o cotă de piață de cca 30% pe această rută, pe care operează și TAROM, Wizzair și Blue Air.

Austrian Airlines

- Compania austriacă a fost preluată de grupul german Lufthansa în septembrie 2009. Este membru în Star Alliance din anul 2000;
- Deține o flotă de 41 de aeronave și împreună cu Tyrolean Airways și Lauda Air operează curse regulate către 130 de destinații;
- În anul 2010, compania a înregistrat un trafic total de 10,9 milioane pasageri, în creștere cu 9,7% față de anul 2009, când numărul de pasageri transportați a fost de 9,1 milioane;
- În România este compania cu cea mai intensivă rețea de rute: operează 6 curse pe zi din București către Viena prin colaborare comercială de tip code-share cu TAROM. Compania efectuează curse regulate către Viena și de pe aeroporturile din Iași, Cluj, Timișoara și Sibiu;
- În anul 2010 a înregistrat în România o cotă de piață de 7%, transportând circa 300.000 pasageri.

Malev

- A transportat la nivel internațional, în anul 2009, 3,3 milioane de pasageri, o creștere de 6% față de anul 2008 și un grad de ocupare de 68,8%;
- Până în anul 2009 concura cu Austrian și Lufthansa din punct de vedere al numărului de aeroporturi deservite în România: București (4 curse pe zi), Timișoara, Cluj, Târgu Mureș și Constanța. Pe fondul efectelor crizei economice a renunțat în anul 2009 la operarea pe aeroporturile Timișoara și Constanța;

- România este e treia piață ca importanță pentru Malev, după Ungaria și Germania, contribuind cu 8% în traficul total de pasageri transportați;
- A înregistrat în anul 2009 o cotă de 5% din piața de transport aerian a companiilor din România, transportând 280.000 pasageri, cu un load factor de 67%. 8% din pasagerii companiei au fost români, 60% dintre aceștia tranzitând Budapesta către alte destinații internaționale.

EL AL

- Compania EL AL a fost înființată în anul 1948 și opera în anul 2009 către 38 de destinații, având un număr de 5.847 de angajați;
- În anul 2009, compania a transportat 1,9 mil. pasageri (scădere cu 21% față de anul 2008) înregistrând un grad de încărcare de 81% și o cifră de afaceri de 1,65 mld. USD (față de 2,1 mld. USD în 2008);
- Are o flotă formată numai din avioane Boeing (37 de aeronave în anul 2009), ceea ce îi conferă avantajul de a adapta foarte rapid oferta de locuri la cererea de pe piață, aeronavele având capacitatea cuprinsă între 104 și 404 locuri. Deoarece utilizează pentru cursele regulate o flotă omogenă, operează în condiții de profitabilitate economică, fiind cotate pe locul 3 în Europa;
- În România are o prezență de aproape 40 de ani.

Carpatair

- Compania a transportat în anul 2010, 567.000 pasageri (ceea ce reprezintă o creștere cu 13% a numărului de pasageri transportați față de 2009), realizând o creștere cu 6,5 puncte procentuale a gradului de ocupare;
- Cifra de afaceri obținută în anul 2010 a fost de 74 milioane Euro, în creștere cu 14% față de 2009;
- În anul 2010, Carpatair a adăugat două noi baze operaționale (Craiova și Bacău) la cele două tradiționale (Timișoara și București). În paralel, compania a introdus șase noi destinații, crescând cu 14 % numărul total al zborurilor operate în 2010;
- Cu noile rute introduse în 2010, Carpatair și-a consolidat poziția de lider național și regional pe relația Italia, fiind compania cu cele mai multe frecvențe de zbor/săptămână către această piață (76 frecvențe) și cu cele mai multe destinații operate în Italia (9 destinații);
- Până în anul 2010 nu a intrat în competiție directă cu operatorii care s-au concentrat pe zona București, având baza pe aeroportul Timișoara. În anul 2010 a deschis însă o serie de curse operate din București către Bari, Ancona, Veneția, Verona, Milano;
- Operează cu 12 aeronave Saab 2000 de 50 locuri, 3 aeronave Fokker 100 de 105 locuri și 3 aeronave Fokker 70 de 72 locuri;
- Operează o rețea extinsă de rute: 9 aeroporturi în România (Timișoara, Otopeni, Constanța, Iași, Bacău, Cluj-Napoca, Sibiu, Suceava, Craiova), 9 aeroporturi în Italia (Roma, Milano, Ancona, Bari, Firenze, Bologna, Torino, Verona, Veneția), 3 aeroporturi în Germania (Düsseldorf, München, Stuttgart), 1 aeroport în Grecia (Atena), 3 aeroporturi în Ucraina (Cernăuți, Odessa și Lvov), 1 aeroport în Republica Moldova (Chișinău) și 1 aeroport în Ungaria (Budapesta).

1.3.3 Piața companiilor low-cost care operează în România

La nivel european, conform datelor publicate, companiile aeriene low cost, membre ale Asociației Companiilor Aeriene Europene Low Cost (ELFAA), au transportat în anul 2010 peste 160 de milioane de pasageri, în creștere cu 6,1% față de anul anterior. ELFAA are 9 membri: easyJet, Flybe, Jet2.com, Norwegian, Ryanair, SverigeFlyg, Transavia.com, Vueling și Wizz Air.

În România, companiile low-cost au înregistrat în anul 2010 un trafic total de 4 milioane de pasageri, lider de piață fiind Compania Wizzair, care a transportat 2,1 milioane de pasageri. Raportat la totalul traficului aerian comercial înregistrat pe aeroporturile din România în anul 2010, de 10,1 milioane de pasageri, segmentul low cost reprezintă 39,6% din total, cu o tendință de creștere pe viitor.

În România operează douăsprezece companii low cost: Blue Air (singura cu capital 100% românesc), Wizz Air (Ungaria), Germanwings (deținută de Lufthansa), EasyJet (Marea Britanie), Baboo (Elveția), Vueling (Spania), Ryanair (Irlanda), Wind Jet (Italia), compania națională a Irlandei - Aer Lingus, Air Berlin (Germania), Meridiana (Italia) și Niki (Austria), compania fostului pilot de Formula 1 Niki Lauda.

Blue Air

Compania face parte din grupul de firme Blue Air care are 2.200 de angajați și o cifră de afaceri de 500 milioane euro.

În anul 2010, compania a înregistrat o cifră de afaceri de 150 milioane de euro și un trafic total de 1,5 milioane pasageri, pierzând, ca urmare a numeroaselor măsuri de restructurare, în favoarea companiei Wizz Air, poziția de lider pe piața low cost din România, pe care a deținut-o de la înființare în anul 2006.

În anul 2009, compania a transportat 1,7 mil. pasageri, aproximativ cât traficul realizat de TAROM și Wizz Air, în creștere cu 55% față de anul 2008 când a înregistrat 1,1 mil. pasageri, aproape dublu față de cei 600.000 de pasageri din anul 2006.

În prezent, compania operează curse regulate externe către 25 de destinații din Europa de pe 5 aeroporturi din România, utilizând o flotă formată din 8 aeronave Boeing cu capacitate între 126 și 189 de locuri.

Wizz Air

Compania a transportat 9,6 milioane de pasageri în anul 2010, în creștere cu 23% față de traficul de 7,8 milioane pasageri din 2009, înregistrând un grad mediu de ocupare de 84%. Deservește o rețea de 147 de rute europene cu o flotă de 34 aeronave Airbus 320 de 180 locuri, operând de pe 12 baze aflate în Polonia, Ungaria, Bulgaria, România, Ucraina și Cehia.

În România se situează pe locul 1, cu o cotă de piață de 59% pe segmentul low cost, cu 2,2 mil. pasageri transportați în anul 2010, în creștere cu 33% față de anul trecut. În anul 2009, Wizzair a transportat 1,65 mil. pasageri, în creștere cu 87% față de anul 2008. Compania operează în prezent curse către 42 de destinații din Europa, cu baza pe aeroporturile București Băneasa, Cluj și Timișoara, capacitatea de transport fiind dublată la

șase aeronave. În luna februarie 2011, compania a anunțat deschiderea celei de a patra baze operaționale, la Târgu Mureș, această extindere având ca scop consolidarea poziției de lider pe segmentul low cost în România.

Ryanair

Este cel mai mare operator low-cost din Europa și a doua companie din Europa ca număr de pasageri, înregistrând în anul 2010 un trafic de 72,7 milioane pasageri (în creștere cu 12% față de anul 2009 când a transportat 65 de mil. pasageri) și un grad mediu de ocupare de 82%.

Compania cu 8.000 de angajați operează de pe 41 de baze, peste 1.100 de rute din 27 de țări, asigurând conectarea a 160 de destinații. Flota Ryanair este formată din 250 de aeronave B737-800 cu o capacitate de 189 de locuri, compania având comandate încă 80 de aeronave care vor fi livrate în următorii doi ani.

În anul 2008, Ryanair a intrat pe piața România, operând pe rutele Arad - Bergamo, (cursă care a fost anulată după trei luni de operare datorită unui grad de încărcare sub așteptările companiei) și Constanța - Pisa. În anul 2009 compania a transportat spre/dinspre România 44.000 pasageri. A lansat în anul 2010 cursa Constanța - Bologna, iar pentru anul 2011, compania a anunțat extinderea operării de pe Constanța, prin începerea operării pe ruta Constanța - Milano. **Motivul pentru care compania nu și-a extins operarea în România, cu mai multe destinații și frecvențe, similar modelului practicat în alte țări europene, îl reprezintă, potrivit comunicatelor companiei, costurile mari de operare ale aeroporturilor din țara noastră, comparativ cu alte țări, unde acestea sunt foarte mici sau chiar nule, în unele cazuri.**

easyJet

Este al doilea transportator aerian low-cost din Europa, după Ryanair ca număr de pasageri (49,7 mil. pasageri în anul 2010, în creștere cu 7,6% față de 2009).

În anul 2007 a început operarea din București, de pe Aeroportul Băneasa, către Madrid, Milano și Londra și a transportat 135.000 de pasageri în primul an de operare pe piața din România. În anul 2008 a renunțat la ruta București - Londra, ca urmare a rezultatelor slabe înregistrate.

Compania easyJet a transportat în relația cu România aproape 200.000 de pasageri în anul 2009.

În prezent operează două rute - Milano și Madrid, de pe Aeroportul Henri Coandă din București și, din cauza costurilor de operare mari, nu are în plan să introducă noi zboruri în viitorul apropiat.

Germanwings

A fost preluată integral de Lufthansa din ianuarie 2009 și a înregistrat în anul 2009, la nivel internațional, un trafic total de 7.522.426 de pasageri și o cifră de afaceri de 660 mil. Euro, similară celei din 2008. Are o flotă formată din 27 aeronave Airbus 319, cu capacități cuprinse între 144 și 150 de locuri.

În anul 2009, compania a transportat, pe cursele spre/dinspre România, 80.000 de pasageri, în creștere cu 60% față de anul 2008, înregistrând un load-factor de 80% și o cifră de afaceri estimată la 4-5 milioane Euro.

În prezent oferă curse regulate din București Băneasa către Stuttgart, Koln și Berlin.

1.3.4 Piața de Curse charter

Ca efect al crizei economice, în anul 2009, piața de curse charter din România a înregistrat scăderi, destinația preferată a turiștilor români fiind România, din cauza resurselor financiare reduse ca efect al crizei economice. Numărul turiștilor care au optat pentru o vacanță charter a scăzut cu aproximativ 35% față de 2008.

Dintre destinațiile externe, pe primele locuri s-au situat Grecia, Turcia, Bulgaria, Tunisia și Spania. S-au operat 93 de curse charter în anul 2009, din care 40 către Turcia, 27 către Grecia și 10 către Spania.

În anul 2010, conform datelor furnizate de ANAT (Asociația Națională a Agențiilor de Turism din România), pe segmentul outgoing, numărul turiștilor a rămas constant, însă încasările au scăzut din cauza limitării bugetelor de călătorie.

Cele mai solicitate destinații au fost Bulgaria, Turcia și Grecia. În funcție de numărul de turiști, Bulgaria (în sezonul de vara) și Austria (în special în sezonul de iarna) sunt primele destinații ale românilor, cu peste 250.000 de turiști fiecare. Prima destinație pe zboruri charter și ca volum al încasrilor a fost Turcia, cu peste 150.000 de turiști, din care majoritatea au ales regiunea Antalya. Numărul de turiști care au plecat în Antalya s-a dublat, pe fondul reducerii substanțiale a tarifelor, și au fost înregistrate creșteri și pentru Grecia, pe segmentul curselor charter pe Rhodos și Creta.

A scăzut, în schimb, cu 50% numărul turiștilor pe destinații ieftine din Grecia, cum ar fi Paralia - destinație pentru care au optat cei cu venituri financiare limitate. Litoralul bulgăresc și regiunea Halkidiki (Grecia) au înregistrat un număr de turiști similar anului precedent. De un mare interes s-au bucurat programele tip “Senior”, promovate în 2010 pentru Spania, Cipru și Grecia, programe care se adresează turiștilor cu vârsta de peste 55 de ani și se derulează în perioada de extrasezon, mai precis octombrie - aprilie.

Topul tipurilor de pachete turistice externe vândute de agențiile de turism membre ANAT, în anul 2010, a inclus:

- Pachete de iarnă (Austria, Bulgaria, Franța, Italia, Elveția, Slovacia, Slovenia);
- Orașe europene (Paris, Viena, Barcelona, Praga, Roma, Budapesta, Atena, Amsterdam, Londra, Lisabona, Madrid, Milano);
- Destinații de litoral și mediteraneene (Egipt, Turcia, Grecia, Malta, Tunisia, Spania, Bulgaria, Portugalia, Israel, croaziere mediteraneene);
- Destinații de lux și exotice (Republica Dominicană, Finlanda cu Laponia, Thailanda, Cuba, Brazilia, Mauritius, Maldive, Caraibe, Bora Bora, Mexic, croaziere oceanice).

1.4 Analiza mediului economic și de transport aerian în Iași

- 1.4.1 Analiza mediului economic și social al zonei Iași
- 1.4.2 Prezentarea Aeroportului Iași

1.4.1 Analiza mediului economic și social al zonei Iași

Geografia

Teritoriul României este împărțit în 8 regiuni de dezvoltare economică, regiuni care nu au statut administrativ și personalitate juridică, fiind create odată cu aderarea României la Uniunea Europeană în anul 2007, cu funcții de coordonare a proiectelor de dezvoltare regională și absorbția fondurilor de la Uniunea Europeană.

Regiunea Nord-est, din care face parte și județul Iași, se află pe locul 1 ca număr de locuitori (3,7 mil. locuitori), înaintea regiunilor în care se află cele mai mari aeroporturi din România: București-Ilfov (Aeroporturile Otopeni și Băneasa) și Vest (Aeroportul Timișoara - locul 3 în România).

Geografic, regiunea se învecinează la nord cu Ucraina, la sud cu județele Galați și Vrancea (Regiunea Sud- Est), la est cu Republica Moldova, iar la vest cu județele Maramureș și Bistrița-Năsăud (Regiunea Nord-vest) și județele Mureș, Harghita și Covasna (Regiunea Centru).

Regiunea Nord-est este cea mai întinsă regiune a României, având o suprafață de 36.850 kmp (reprezintă 15,46% din suprafața totală a țării). În componența sa sunt 6 județe: Bacău, Botoșani, Neamț, Iași, Suceava și Vaslui.

Figura 10 - Harta județului Iași



Cu o populație de 3.734.546 locuitori (17,25% din populația României) și o densitate a populației de 101,3 locuitori/km², Regiunea Nord-est ocupă locul al doilea în ceea ce privește densitatea după Regiunea București-Ilfov. Populația regiunii este localizată cu precădere în mediul rural (56,6%).

Beneficiind de o bogată tradiție istorică, culturală și spirituală, regiunea îmbină în mod armonios tradiționalul cu modernul și trecutul cu prezentul, potențialul acesteia putând fi folosit pentru dezvoltarea infrastructurii, a zonelor rurale, a turismului și a resurselor umane.

Regiunea se clasează pe ultimul loc în țară în ceea ce privește indicele de dezvoltare umană și produsul intern brut pe locuitor.

Județul Iași reprezintă un punct economic, administrativ, cultural, turistic și educațional deosebit de important pentru regiunea de Nord - Est a României. Este situat în partea central-estică a regiunii, în bazinele mijlocii ale râurilor Prut și Siret.

Suprafața totală a județului Iași este de 5.475,58 km², reprezentând 2,3% din teritoriul țării și 14,86 % din suprafața totală a regiunii de dezvoltare Nord-est. Populația totală la nivelul anului 2009 a fost de 829.973 locuitori, din care 47,38% este populație urbană iar 52,7 % este populație rurală.

În județul Iași există 2 municipii (Iași și Pașcani), 3 orașe (Târgu - Frumos, Hârlău și Podul Iloaiei), 93 comune și 418 sate.

Municipiul Iași este municipiu reședință de județ, localitate urbană de rangul I de importanță națională cu influență potențială la nivel european. Este cel mai mare oraș din regiunea Nord-est și al doilea oraș ca populație din România (315.649 locuitori în anul 2009), fiind și unul din cele mai importante centre culturale din România (în Iași se află cea mai veche universitate din țară, din anul 1860). Tot aici, este dezvoltat un important nucleu de cercetare-dezvoltare, orientat spre sectorul industrial, reprezentat în majoritatea ramurilor sale.

Odată cu aderarea României la Uniunea Europeană, Aeroportul din Iași a devenit cel mai estic aeroport al acesteia, cu un potențial deosebit de dezvoltare ca punct de tranzit către Est și Orient.

Structura etnică a populației orașului Iași este următoarea:români:98,1%, rromi:1,2%, alte naționalități:0,7%.

Suprafața administrativă a Municipiului Iași este de 9.391 ha.

Economia

Populația ocupată a județului Iași, pe principalele activități ale economiei naționale (la sfârșitul anului, în 2009 și 2008), conform statisticilor publicate de Institutul Național de Statistică, este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabelul 8 - Populația ocupată a județului Iași pentru perioada 2008 - 2009

Mii persoane

Județul Iași	2008	2009
Total economie	295,8	286,3
Agricultură, silvicultură și pescuit	92,5	92,8
Industrie - total, din care:	54,3	48,4
Industrie extractivă	0,1	0,1
Industrie prelucrătoare	46,2	40,3
Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	2,8	2,5
Distribuția apei; salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare	5,2	5,5
Construcții	25,7	24,5
Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor	35,7	34,9
Transport și depozitare	11,4	11,4
Hoteluri și restaurante	4,7	3,6
Informații și comunicații	3,5	3,1
Intermedieri financiare și asigurări	2,7	2,6
Tranzacții imobiliare	1,9	2,0
Activități profesionale, științifice și tehnice	4,7	4,4
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	6,2	5,3
Administrație publică și apărare; asigurări sociale din sistemul public	6,2	6,8
Învățământ	21,0	20,0
Sănătate și asistență socială	19,4	19,6
Activități de spectacole, culturale și recreative	1,9	2,4
Alte activități de servicii	4,0	4,5

Cifra de afaceri a unităților locale active din industrie, construcții, comerț și alte servicii, pe activități ale economiei naționale, realizată în cadrul județului Iași în anii 2008 și 2009, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică, este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabelul 9 - Cifra de afaceri a unităților din județului Iași pentru perioada 2008 - 2009

Activitatea	Cifra de afaceri (mil RON - prețuri curente)		
	2008	2009	2009 %
Total	20.133	17.212	
Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor	9.846	8.481	49,3%
Industrie prelucrătoare	3.753	3.228	18,8%
Construcții	2.492	1.922	11,2%
Tranzacții imobiliare, închirieri și activități de servicii prestate în principal întreprinderilor	1.057	958	5,6%
Transport, depozitare și activități de poștă și curier	670	825	4,8%
Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	646	647	3,8%
Informații și comunicații	626	529	3,1%
Distribuția apei ; salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare	419	320	1,9%
Hoteluri și restaurante	322	271	1,6%
Alte activități de servicii colective, sociale și personale	199	196	1,1%
Sănătate și asistență socială	66	72	0,4%
Industrie extractivă	22	50	0,3%
Învățământ	15	13	0,1%

Se remarcă faptul că principalele activități care dețin cea mai mare contribuție în formarea cifrei de afaceri totale realizată de județul Iași, sunt activități de industrie, comerț și servicii. Comerțul cu ridicata și amănuntul (pondere 49,3%), industria prelucrătoare (18,8%) și construcțiile (11,2%).

În tabelul de mai jos este prezentată structura unităților locale active din industrie, construcții, comerț și alte servicii, pe activități și clase de mărime, în anul 2009, datele fiind publicate de Institutul Național de Statistică în cadrul datelor statistice regionale despre județul Iași:

Tabelul 10 - Structura unităților active din județul Iași, pe ramuri ale economiei, în anul 2009

Tipul operatorilor economico-sociali (secțiuni CAEN Rev.2)	Total	din care: pe clase de mărime, după numărul de salariați			
		0-9	10-49	50-249	250 și peste
Total	17142	15233	1582	278	49
Industrie extractivă	22	18	4	-	-
Industrie prelucrătoare	1635	1205	321	93	16
Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	16	9	2	2	3
Distribuția apei ; salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare	39	25	9	3	2
Construcții	1618	1399	224	48	10
Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor	6884	6327	495	60	2
Transport și depozitare	700	606	81	7	6
Hoteluri și restaurante	762	636	115	11	-
Informații și comunicații	709	633	63	11	2
Intermedieri financiare și asigurări	253	244	8	1	-
Tranzacții imobiliare	422	401	20	-	1
Activități profesionale, științifice și tehnice	1952	1893	50	9	-
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	627	530	70	24	3
Învățământ ¹⁾	119	111	8	-	-
Sănătate și asistență socială ¹⁾	338	316	22	-	-
Activități de spectacole, culturale și recreative	181	168	12	1	-
Alte activități de servicii colective, sociale și personale	409	382	26	1	-

Se remarcă ponderea mare, pe fiecare tip de activitate, a unităților cu număr de personal sub 10 angajați.

Camera de Comerț și Industrie a județului Iași, a întocmit la sfârșitul anului 2010 topul firmelor ieșene pentru anul 2009, la realizarea topului luându-se în calcul rezultatele financiare ale firmelor cu sediul în județul Iași, fiind procesate bilanțurile a 18.000 de agenți economici.

Domeniile pentru care a fost întocmit clasamentul au fost următoarele: cercetare-dezvoltare și high tech, industrie, agricultură-pescuit-piscicultură, construcții, servicii și comerț-turism. De asemenea clasele de mărime au cuprins microîntreprinderi, întreprinderi mici, mijlocii, mari și foarte mari.

Firmele din domeniul cercetare și dezvoltare și high-tech au realizat o cifră de afaceri totală de 288,7 milioane lei, cele din industrie de 2.824 milioane lei, agricultură-pescuit-piscicultură de 458,8 milioane lei, construcții de 1.212 milioane lei, servicii de 1.010 milioane lei iar cele din comerț și turism de 2.059 milioane lei. În afară de aceste clasamente, reprezentanții CCI au realizat și trei topuri ale firmelor ieșene în ceea ce privește cifra de afaceri, profitul brut și dinamica celor mai mari creșteri ale cifrei de afaceri pe care le puteți vizualiza integral în tabelele alăturate.

Potrivit clasamentului CCI, pe primele trei locuri în topul cifrei de afaceri se află E.ON Moldova Distribuție SA urmată de Build Corp SRL și Antibiotice SA, aflată în portofoliul Ministerului Sănătății. În topul prezentat în cursul lunii iunie 2010 de către Oficiul Registrului Comerțului (ORC), pe locul trei se afla CET Iași, cu o cifră de afaceri de 237,8 milioane, dar reprezentanții CCI nu au luat în calcul această opțiune deoarece societatea a încheiat anul cu pierderi.

De asemenea, s-ar fi putut clasa în topul primelor zece societăți în privința cifrei de afaceri și ArcelorMittal și Grup Colas SA, prima societate realizând o cifră de afaceri de 107,8 milioane de lei, respectiv 103,1 milioane lei, firma de construcții. Rezultate spectaculoase s-au înregistrat în anul 2009 în ceea ce privește dinamica cifrei de afaceri. Potrivit informațiilor CCI, cea mai mare creștere a cifrei de afaceri a fost raportată de societatea Eurovino Internațional SRL, care a reușit un salt de la 15,4 milioane de lei în 2008, la 125,2 milioane în 2009 - diferența fiind de 109,8 milioane lei. Firma Construcții Hidrotehnice a reușit să-și mărească cifra de afaceri în 2009 cu 68 milioane lei, iar Dialex Interfrig de la 6,7 milioane lei la 49,5 milioane lei. Creștere spectaculoasă a înregistrat și firma Fene Group SA .

Parcul Științific și Tehnologic Tehnopolis - Iași

A fost inaugurat în iunie 2005 și prima etapă a fost co-finanțată din fonduri Phare, necesitând investiții de 6,3 mil. Euro (4,7 mil. Euro fonduri UE și 1,6 mil. Euro co-finanțare acordată de Guvernul României). Toate cheltuielile de implementare și cele neeligibile, în valoare de 1,2 mil. Euro, au fost suportate de către Consiliul Județean Iași și de către Primăria Iași.

Parcul Tehnopolis este amplasat în partea de sud vest a orașului Iași, având o suprafață totală de 10,7 ha și este proprietatea Consiliului Județean Iași.

Până în prezent, în cadrul parcului industrial Iași au fost deschise 8 firme, respectiv: Kober, Roton, Delcam, Siemens VDO Automotive, Moeller Electric, Migratory Data Systems, Vog Investment și Ness România.

În anul 2004 s-a constituit Zona Metropolitană Iași, formată din Municipiul Iași și 12 localități rurale din vecinătate. Scopul constituirii acesteia vizează o nouă ofertă de posibilități de locuire, recreere și relaxare pentru toți cetățenii regiunii, oportunități de afaceri, investiții mult mai consistente decât poate oferi un oraș, amplasamente pentru instituțiile academice și de cercetare cele mai avansate în sprijinul dezvoltării, în vederea rezolvării la o scară eficientă a problemelor de mediu, atragerii de fonduri pentru o rețea de infrastructură care să favorizeze o dezvoltare teritorială durabilă pentru toate localitățile din cadrul zonei metropolitane.

Orașe înfrățite sau partenerere cu Iași: Poitiers și Villeneuve D’Ascq - Franța, XI’AN - China, Vinita - Ucraina, Padova - Italia, Assiut - Egipt, Isfahan - Iran, Sant’Oreste, Nazzano, Torrita Tiberina, Filacciano, Forano, Morlupo - Italia, Athens - USA, Quebec - Canada, Peristeri - Grecia, Jerihon - Palestina.

Turismul în Regiunea Nord - Est

Deși Regiunea Nord-est prezintă un grad ridicat de atractivitate pentru turiști și un nivel bun de infrastructură, numărul de turiști și veniturile obținute din această activitate se situează la niveluri foarte scăzute.

Exploatarea potențialului turistic și dezvoltarea turismului este strâns influențată de dezvoltarea infrastructurii. Transporturile, ca și sistem circulator va trebui să asigure accesul către zonele turistice. Accesibilitatea se realizează în principal pe cale rutieră, aeriana și feroviară.

Una dintre problemele regionale cele mai mari este dată de infrastructura de acces la zonele turistice, aceasta fiind încă slab dezvoltată și neadaptată la nevoile regiunii. Arealele montane au o capilaritate redusă în ceea ce privește infrastructura de acces. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport va contribui major și la dezvoltarea serviciilor turistice, cu impact în creșterea competitivității economice a Regiunii Nord-est.

În cadrul regiunii de Nord-est, Județul Iași are un potențial turistic ridicat, fiind cunoscut mai ales pentru turismul balneo-climateric, montan și cultural.

Evoluția structurilor de primire turistică cu funcțiuni de cazare turistică, înregistrată în județul Iași, în perioada 2005 - 2009, este prezentată în tabelul de mai jos. Datele au fost publicate de Institutul Național de Statistică pentru data de 31 iulie a fiecărui an, în cadrul statisticilor regionale-turism.

Tabelul 11 - Evoluția structurilor de primire turistică cu funcțiuni de cazare turistică, înregistrată în județul Iași, în perioada 2005 - 2009

Județul Iași	2005	2006	2007	2008	2009
Total	68	54	54	53	74
Hoteluri și moteluri	16	16	15	16	23
Hoteluri pentru tineret	-	2	2	2	2
Cabane turistice	2	1	1	1	1
Campinguri și unități tip căsuță	7	2	2	2	1
Vile turistice și bungalouri	14	2	2	1	2
Tabere de elevi și preșcolari	6	6	6	6	6
Pensiuni turistice	7	10	11	11	24
Pensiuni agroturistice	9	8	9	8	8
Hosteluri	3	4	3	3	4
Moteluri	3	2	2	2	2

Județul Iași	2005	2006	2007	2008	2009
Popasuri turistice	1	1	1	1	1

Evoluția capacității de cazare turistică și a activității de cazare turistică, înregistrată în perioada 2007 - 2009 în Județul Iași, conform datelor statistice regionale publicate de Institutul Național de Statistică, este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabelul 12 - Evoluția capacității de cazare turistică și a activității de cazare turistică, înregistrată în perioada 2007 - 2009 în Județul Iași

Anii	Capacitate de cazare		Sosiri (mii)	Înnoptări (mii)	Indicii de utilizare netă a capacității în funcțiune (%)
	Existență (locuri)	În funcțiune (mii locuri-zile)			
Județul Iași					
2007	3209	825,0	159,5	372,1	45,1
2008	3460	876,3	166,7	376,2	42,9
2009	3934	1081,2	158,5	338,8	31,3

La nivelul anului 2010, perioada ianuarie - noiembrie 2010, conform datelor statistice publicate de Direcția Județeană de Statistică Iași, **Sosirile** înregistrate în structurile de primire turistică au însumat 160,706 persoane, în creștere cu 9,5% față de cele din perioada corespunzătoare din 2009.

Sosirile **turiștilor români** în structurile de primire turistică cu funcțiuni de cazare au reprezentat 88,9% din numărul total de sosiri, în timp ce **turiștii străini** au reprezentat 11,1%. Pe tipuri de structuri de primire turistică, în perioada ianuarie - noiembrie 2010, sosirile în hoteluri dețin 72,8% din totalul sosirilor, iar pe categorii de clasificare a structurilor de primire turistică, categoria „3 stele” deține 49,0% din total sosiri.

Înnoptările înregistrate în structurile de primire turistică în perioada ianuarie-noiembrie 2010 au însumat 322361, în creștere cu 2,4% față de aceeași perioadă din 2009; durata medie a șederii a fost de 2,00 zile(1,93 zile turiști români, 2,62 zile turiști străini).

Datorită potențialului natural și antropoc valoros și a bazei materiale diversificate se pot dezvolta multe tipuri și forme de turism în Regiunea Nord-est: turism balneoclimateric (ape minerale, termale, termo-minerale), turism montan (drumeții, cinegetic, foto-safari), turism cultural și turism rural-etnofolcloric (obiceiuri și tradiții specifice), turism de evenimente și afaceri, turism științific, etc.

Turismul balneoclimateric este legat de existența produselor apicole și cu specific naturist, a apelor minerale și termale din zonele Borsec, Vatra Dornei, Câmpulung Moldovenesc, Slănic Moldova, Bălțătești, Strunga, Nicolina - Iași, Pâncovaci - Hârlău, Poiana - Dealul lui Holm - Deleni, Breazu - Iași, Aroneanu, Răchiteni - Mircești, Pașcani, Băiceni - Cucuteni, Lețcani, Piciorul Lupului - Ciurea, Răducăneni, a salinelor Târgu Ocna și Cacica.

Turismul rural, precum și cel etnografic conservă portul popular, folclorul și obiceiurile populare, arhitectura tradițională (case, biserici), meșteșuguri populare (în special olăritul în zona Horezu, prelucrarea artizanală a lemnului, măștile populare din zona Terpești, jud. Neamț), arta culinară moldovenească. Sunt prezente și podgorii renumite (Huși, Panciu, Odobești).

Turismul cultural-istoric, bazat pe rețeaua de muzee istorice, de științele naturii, de etnografie și folclor, case memoriale (casa memorială Ion Creangă, Ciprian Porumbescu, Nicolae Iorga, Calistrat Hogaș, Gheorghe Asachi, George Bacovia, Veronica Micle, etc.), conace (Conacul de la Ruginoasa) și curți domnești, palate și cetăți dacice (Cetatea de Scaun de la Suceava, Cetatea Neamțului, Muzeul Curtea Domnească - Piatra Neamț), monumente, tezaure de o valoare inestimabilă (colecția Cucuteni, colecțiile de la Palatul Culturii, Mitropolie, Muzeul Unirii, Catedrala Trei Ierarhi).

Turismul religios este dezvoltat ca urmare a prezenței unui număr impresionant de biserici vechi, schituri și mănăstiri, cu o arhitectură deosebită, declarate monumente istorice și care reprezintă o atracție pentru mii de turiști din România și din străinătate. Unele dintre acestea sunt adevărate tezaure de credință, artă, tradiție și cultură (Mănăstirile Voroneț, Putna, Sucevița, Moldovița, Agapia, Văratec, Neamț, Humor, Dragomirna, Arbore, etc.).

Turismul montan, datorită reliefului deosebit de interesant, permite practicarea sporturilor de iarnă, drumețiilor, alpinismului și speoturismului. Cadrul natural este caracterizat printr-o diversitate foarte mare a formelor de relief, florei și faunei, existența unor zone protejate (Parcul Național Ceahlăul, Parcul Național Bicăz-Chei-Hășmaș), rezervații naturale de floră, faună, dendrologice, care adăpostesc specii numeroase, unele pe cale de dispariție.

Turismul de sejur, pentru odihnă și recreere, se practică în zonele Durău, Slănic Moldova, Poiana Sărată.

Este necesară și promovarea turismului de vânătoare, pentru pescuit sportiv, având în vedere abundența fondului cinegetic și piscicol și a capacităților de cazare.

Existența a numeroase lacuri naturale și de acumulare permite practicarea turismului pentru sporturi nautice, slab dezvoltat în prezent.

Atracțiile turistice ale orașului Iași

Municipiul Iași reprezintă un important centru cultural și economic, atât din regiunea Nord - Est cât și din țară și găzduiește cea mai mare parte din evenimentele din județ, care au tematici variate: sportive, culturale, economice, religioase, de divertisment, folclorice.

Orașul Iași este o localitate cu numeroase atracții și resurse turistice reprezentate de numeroasele lăcașe de cult:

Arta și Cultura: Filarmonica Moldova, Ateneul Tătărași, Teatrul Național Vasile Alecsandri, Teatrul Lucefărul, Universitatea Alexandru Ioan Cuza, Biblioteca Centrală Universitară Mihai Eminescu, Universitatea de Medicină și Farmacie Gr. T. Popa.

Biserici: Catedrala Mitropolitană (construcție din secolul XIX, care adăpostește moaștele Sfintei Cuvioase Parascheva, pentru care în fiecare an, în luna octombrie vin foarte mulți pelerini), Catedrala Catolică Sfânta Fecioară Maria, Regina, Biserica Armeană care este și cea mai mare din România și are o vechime de peste 600 de ani, Biserica Sf. Nicolae - Copou, Biserica “Sf. Nicolae Domnesc” ctitorită de Ștefan cel Mare între anii 1491 - 1492 și este cel mai vechi lăcaș de cult din Iași.

Mănăstiri: Mănăstirea Barboi, Mănăstirea Barnovschi, Mănăstirea Sf. Sava, Mănăstirea Sfintii Trei Ierarhi, Mănăstirea Cetățuia, Mănăstirea Frumoasă, Mănăstirea Golia, Mănăstirea Galata

Muzee: Muzeul Literaturii Române Iași situat în Casa Vasile Pogor, Muzeul Mihai Eminescu, Muzeul George Topirceanu, Muzeul Ion Creangă (Bojdeuca), Muzeul Mihai Codreanu - Vila Sonet, Muzeul Mihail Sadoveanu, Muzeul Otilia Cazimir, Muzeul Teatrului, Muzeul Sfântul Ierarh Dosoftei - Mitropolitul - Casa Dosoftei, Muzeul de Istorie a Moldovei și Muzeul Științei și Tehnicii Ștefan Procopiu găzduite în Palatul Culturii, Muzeul Unirii, Muzeul Memorial Poni-Cernătescu, Muzeul de Istorie Naturală.

Obiective Istorice: Casa Cantacuzino - Pascanu, Palatul Roznoveanu, Crucea lui Ferentz, Mausoleul Eroilor,

Obiective ale cadrului natural: Grădina Copou, Grădina Botanică, Parcul Expoziției, Grădina Dendrologică.

Fiind un oraș cultural și important centru universitar, Iașul găzduiește o serie de conferințe științifice cu participare națională dar și internațională, în domenii precum: medicină, farmacie, psihologie, fizică, religie, economie, informatică, științe sociale.

1.4.2 Prezentarea Aeroportului Iași

Istoria aeroportului

Aeroportul Internațional Iași este cel mai vechi din România, fiind înființat în anul 1932. Acesta se află situat la 8 km nord de Iași (strada Moara de Vânt, nr. 34), fiind poziționat pe dealul Ciricului, între lacul cu același nume și Valea Șapte Oameni, la o altitudine de 120 m. Accesul se face pe drumul județean DJ 282G, după care, în dreptul lacului Ciric, se face dreapta pe un drum de exploatare ce duce la aeroport.

Aeroportul a fost modernizat în anul 1969 când s-a construit un terminal pentru pasageri și o pistă betonată în lungime de 1800 m.

Statutul Juridic

Din anul 1997, Regia Autonomă Aeroportul Iași trece în subordinea Consiliului Județean Iași, conform Hotărârii de Guvern nr. 398.

Din anul 2003, prin Hotărârea Guvernului nr. 305, Aeroportul Iași este deschis traficului internațional de pasageri și mărfuri.



Aeroportul Iași este organizat ca regie autonomă cu specific deosebit, de importanță locală, aflată în subordinea Consiliului Județean Iași. Acesta, în calitate de ordonator principal de credite, alocă subvenții de exploatare, în completarea veniturilor proprii obținute de aeroport, pentru a asigura acoperirea cheltuielilor de funcționare.

Statistici de trafic

Evoluția traficului aerian înregistrat pe Aeroportul Iași în perioada 2005- 2010 din punct de vedere al numărului total de mișcări de aeronave și al numărului total de pasageri îmbarcați/debarcați, este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabelul 13 - Evoluția traficului aerian înregistrat pe Aeroportul Iași în perioada 2005- 2010

Indicatori	2005	2006	%	2007	%	2008	%	2009	%	2010	%
			06/05		07/06		08/07		09/08		10/09
Mișcări Aeronave	1.599	2.377	49%	3.417	44%	3.869	13%	5.061	31%	4.755	-6%
Pasageri	41.959	71.378	70%	126.319	77%	144.043	14%	148.838	3%	159.615	7%

Se remarcă evoluția constant pozitivă a traficului aerian total de pasageri, în perioada analizată, respectiv ritmurile mari de creștere înregistrate în anii 2006 (70% creștere față de 2005) și 2007 (77% creștere comparativ cu 2006), în condițiile în care numărul de mișcări a înregistrat creșteri mult mai mici, de 49% și respectiv 44%. Începând cu anul 2008, atât ritmul

Studiu de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” - **Analiza diagnostic și prognoză de trafic**

de creștere al numărului de mișcări de aeronave cât și al numărului de pasageri au fost mai mici.

În tabelul și graficul de mai jos este prezentată evoluția numărului de pasageri înregistrați pe principalele tipuri de curse operate de pe Aeroportul Iași, în perioada 2005 - 2010.

În analiza traficului pe categorii de curse, cursele operate de Compania Carpatair pe ruta Iași-Timișoara-Iași au fost incluse, din punct de vedere al tipului de trafic transportat, în categoria curselor regulate externe.

Tabelul 14 - Evoluția numărului de pasageri înregistrați pe principalele tipuri de curse operate de pe Aeroportul Iași, în perioada 2005 - 2010.

Tip Curse	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Externe Regulate	16.322	35.594	47.232	54.078	57.390	49.321
Interne Regulate	24.419	34.998	71.749	79.488	82.820	101.747
Charter	1.218	786	7.338	10.477	8.628	8.457
Total	41.959	71.378	126.319	144.043	148.838	159.525

Modificările survenite în evoluția numărului de pasageri transportați de operatorii aerieni pe cursele regulate externe și interne și cursele charter, în perioada 2005 - 2010 sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabelul 15 - Modificările survenite în evoluția numărului de pasageri transportați în și de pe Aeroportul Iași, în perioada 2005 - 2010

An	% Crs Reg. Interne	% Crs Reg. Externe	% Crs. Charter
2006	43%	118%	-35%
2007	105%	33%	834%
2008	11%	14%	43%
2009	4%	6%	-18%
2010	23%	-14%	-2%

Traficul de curse interne regulate este reprezentat de pasagerii transportați de Compania TAROM pe ruta Iași - București - Iași. Se remarcă evoluția pozitivă a traficului intern care a înregistrat creșteri constante (cea mai mare în anul 2007, de 105%, odată cu introducerea de curse zilnice de către operatorul național). În anul 2010, traficul pe această rută a crescut cu 23 %, ca urmare a creșterii numărului de frecvențe operate de TAROM.

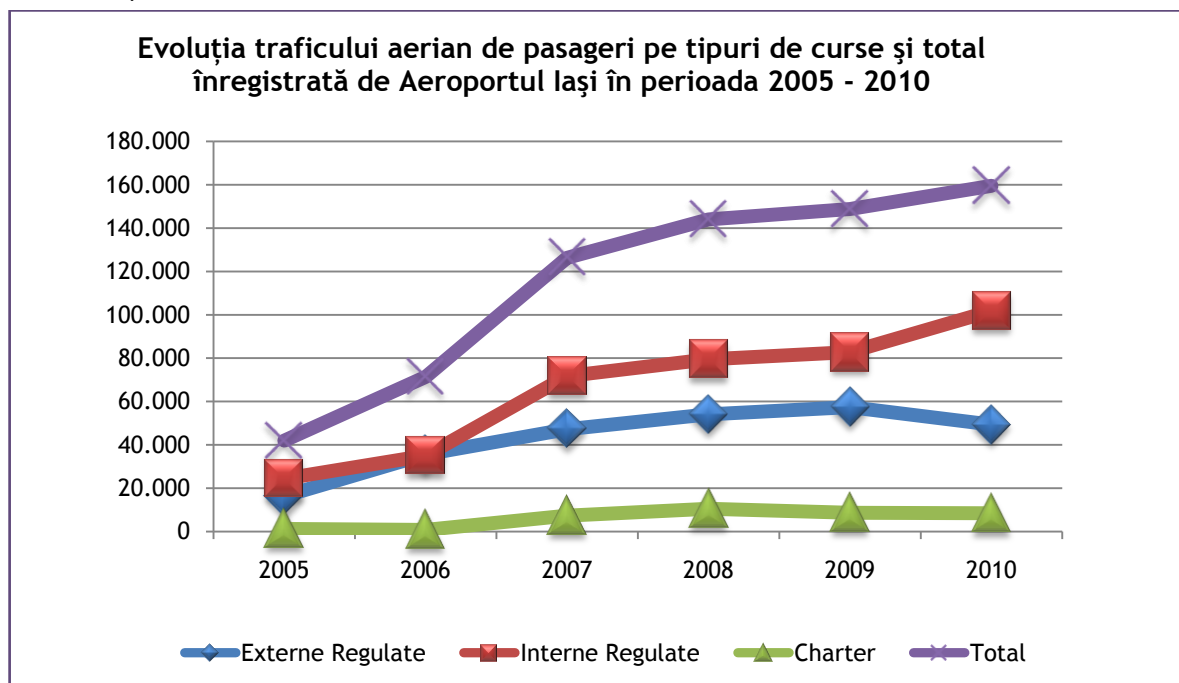
Numărul de pasageri transportați pe cursele regulate externe a înregistrat o evoluție pozitivă în perioada 2006 - 2009 (cea mai mare creștere s-a înregistrat în anul 2006 față de 2005, 118%, ca urmare a începerii operării de către Compania Austrian Airlines pe ruta Iași - Viena - Iași).

În anul 2010 a fost înregistrată prima scădere de trafic din perioada analizată, pe cursele regulate externe (-14% comparativ cu anul 2009), scădere determinată în principal de încetarea operării de către Compania Malev pe ruta Iași-Budapesta-Iași.

Traficul de curse charter deține o pondere relativ mică în totalul numărului de pasageri înregistrați de Aeroportul Iași (aceasta a variat între 1 și 7%), având evoluții variate de la an la an. În cadrul perioadei analizate, cea mai mare creștere a fost înregistrată în anul 2007 (834% comparativ cu anul 2006).

Evoluția numărului de pasageri pe total și pe fiecare din principalele categorii de curse operate în perioada 2005 - 2010 de pe Aeroportul Iași este prezentată în graficul de mai jos:

Figura 11 - Evoluția traficului aerian de pasageri pe tipuri de curse și total înregistrată de Aeroportul Iași în perioada 2005 - 2010



Din analiza evoluției numărului de pasageri transportați de companiile aeriene pe cursele regulate externe și interne, rezultă că principalul furnizor de trafic al Aeroportului Iași este Compania TAROM, a cărei contribuție în traficul total de pasageri a crescut în perioada analizată de la 50% în anul 2006 (respectiv 34.998 de pasageri) la 67% în prezent (101.747 de pasageri).

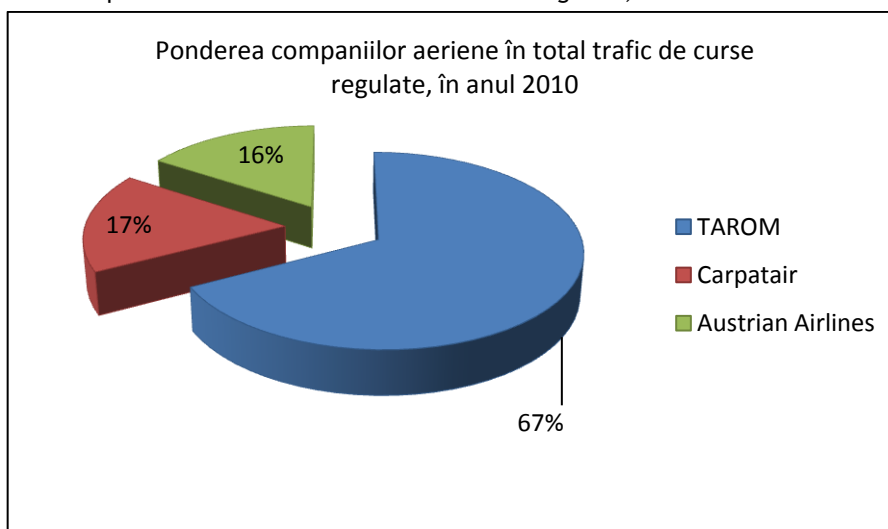
Pe locul doi ca și contribuție în traficul total de curse regulate se situează Compania Carpatair (cu ponderi care au variat în perioada analizată de la 40% în anul 2005 la 17% în 2010), urmată de Compania Austrian Airlines, care a început operarea de curse regulate în anul 2006, când a reprezentat 22% din trafic și a scăzut în anul 2010 la 16%.

Tabelul 16 - Evoluția numărului de pasageri transportați de companiile aeriene pe cursele regulate externe și interne, în intervalul 2005 - 2010

Companii/Rute	TAROM	Carpatair	Austrian Airlines	MALEV	Total
Curse Regulate	IAS-OTP-IAS	IAS-TSR-IAS	IAS-VIE-IAS	IAS-BUD-IAS	Curse Regulate
2005	24.419	16.322	0	0	40.741
2006	34.998	20.036	15.558	0	70.592
2007	71.749	23.634	23.598	0	118.981
2008	79.488	27.914	26.164	0	133.566
2009	82.820	26.222	20.568	10.600	140.210
2010	101.747	25.362	23.959	0	151.068

Din punct de vedere al numărului de pasageri transportați de companiile aeriene de curse regulate, ponderea fiecărei companii în total trafic de curse regulate, în anul 2010, este prezentată în graficul de mai jos:

Figura 12 - Ponderea companiilor aeriene în total trafic de curse regulate, în anul 2010



Traficul aerian total de pasageri, în anul 2010 a fost de 159.615 pasageri, din care 151.068 de pasageri (respectiv 94,6 % din traficul total) este reprezentat de pasagerii transportați de companiile aeriene care operează curse regulate. Companiile care au operat curse charter de pe Aeroportul Iași, au realizat la nivelul anului 2010 un trafic total de 8.457 de pasageri (aproximativ 5% din traficul total).

La nivelul anului 2010, în totalul traficului de curse regulate, cea mai mare pondere, 64%, o reprezintă traficul transportat pe cursele regulate interne, respectiv pasagerii transportați de Compania TAROM pe cursele spre/dinspre București - Otopeni, urmată de ponderea traficului de curse regulate externe 31% (în care alături de pasagerii companiei Austrian Airlines au fost considerați și pasagerii transportați de Carpatair pe ruta Iași - Timișoara - Iași, aceștia având ca destinație finală destinații externe rețelei Carpatair operată din hub-ul de la Timișoara).

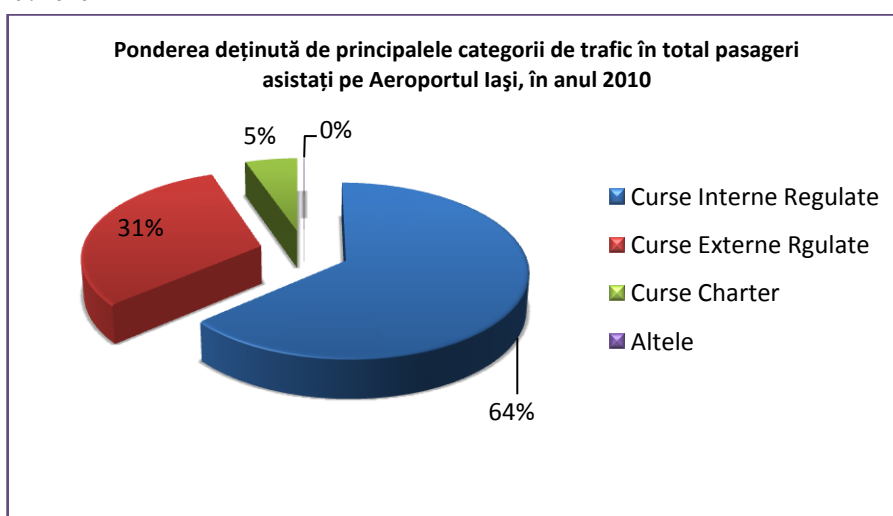
În tabelul de mai jos este prezentată structura traficului aerian de pasageri și a numărului de mișcări de aeronave pe principalele categorii de curse operate de pe Aeroportul Iași în anul 2010, și contribuția fiecărei categorii în total trafic aerian.

Tabelul 17 - Structura traficului aerian de pasageri și a numărului de mișcări de aeronave, pe AIS, în 2010

Tip Trafic - 2010	Pasageri	% in Total	Miscari Aeronave	% in Total
Curse Interne Regulate	101.747	64%	3.837	77%
Curse Externe Rgulate	49.321	31%	579	12%
Curse Charter	8.457	5%	339	7%
Altele	90	0%	236	5%
Total	159.615		4.991	

Ponderea deținută de principalele categorii de trafic în total pasageri asistați pe Aeroportul Iași în anul 2010, este prezentată în graficul de mai jos.

Figura 13 - Ponderea deținută de principalele categorii de trafic în total pasageri asistați pe Aeroportul Iași, în anul 2010



Traficul de marfă și poștă, a înregistrat în perioada analizată valori absolute mici, ca urmare a aeronavelor de capacitate mică utilizate de operatorii aerieni în operarea de curse

regulate pe Aeroportul Iași. Conform datelor raportate de aeroport, traficul aerian de cargo a fost de 13,9 tone la nivelul anului 2010 (în restul perioadei nu a fost înregistrat trafic de cargo). Traficul de poștă a fost de 44 tone în anul 2010, față de 52 de tone în 2009 și 69 de tone în anul 2005, în restul perioadei analizate nu s-a înregistrat trafic aerian de poștă.

Infrastructura Aeroportului Iași

Aeroportul Iași este administrat de RA Aeroportul SA care se află în subordinea Consiliului Județean Iași.

Aeroportul Iași dispune în prezent de o suprafață totală de 113,6 ha de teren, suprafață totală care intră în proiectul de dezvoltare și modernizare a aeroportului fiind de 284,6 ha de teren, din care 280,5 ha se află în proprietatea Consiliului Județean Iași iar 4,07 ha se află în proprietatea unor persoane fizice și juridice, procesul de expropriere fiind finalizat.

Infrastructura actuală a Aeroportului Iași cuprinde:

- Pistă de decolare/aterizare betonată, cu o lungime de 1.800 m și o lățime de 30 m, care permite la limită operarea aeronavelor mediu-curier, cu două acostamente de 7,5 m lățime fiecare, asfaltate, cu același sistem rutier ca al pistei;
- Cale de rulare betonată 135 x 15 m;
- Platforma de staționare a aeronavelor: 8.448 mp pentru traficul de pasageri, cu o capacitate de patru poziții de staționare aeronave ATR 42 sau echivalente;
- Terminalul de pasageri - este o construcție veche, realizată în anul 1969, pe o suprafață de 723 mp. Pot fi asistați maxim 50 de pasageri/oră pe fiecare flux de pasageri (sosiri, plecări);
- Turnul de control;
- Echipament tehnic și de prelucrare a pasagerilor (sistem de operare 24-Ore aprovizionare/service, include scări pentru pasageri, echipamente pentru degivrare, vidanjare, încărcat și transport bagaje, grupuri de pornire fixe și mobile;
- Echipamente de întreținere a infrastructurii în stare operativă, atât pentru iarnă, cât și pentru vară: (pluguri de zăpadă, freze, echipamente de măturat, utilaje pentru împrăștierea substanțelor degivrante solide și lichide, utilaje de întreținere a zonelor de siguranță înierbate;
- echipamentul de iluminare: mijloace vizuale (marcaje) și luminoase (balizaj categoria I de înaltă intensitate cu sistem de apropiere tip Papy pe direcția 33), în configurație corespunzătoare pentru operare la Cat.I OACI;
- Operarea aeronavelor este asistată de următoarele echipamente de radionavigație:
 - echipament ILS de Cat.II OACI pentru operare pe direcția 15;
 - echipament DME pe direcția 15;
 - echipament NDB;
 - echipament M.K.R și L.M. și marker intermediar;
 - echipamente de informare meteorologică semiautomate și racord la rețeaua LAN.
 - radar de precizie PAR pe direcția 15;
- turn de control având $Sc=72,00$ mp;
- bloc tehnic (birouri ROMATSA + aeroport) având $Sc=231,70$ mp ;

Studiu de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” - **Analiza diagnostic și prognoză de trafic**

- tunel plecări - Sc=54 mp;
- tunel sosiri - Sc=91 mp;
- corp industrial (centrală electrică + centrală termică + remiza PSI + garaje) - Sc=505,68 mp;
- spațiu cazare echipamente - Sc=223 mp;
- clădire magazii + cabină alimentare cu combustibil + spații tuburi oxigen -Sc=86,20 mp;
- clădire radar - Sc=64,92 mp;
- clădire meteo - Sc=54,28 mp;
- gospodărie de apă;
- racorduri și rețele de utilități la capacitățile necesarului existent;
- preuzinal cu parcaj pentru autovehicule;

Dotări și facilități pentru pasageri :

- Spațiu comercial de alimentație publică-bar ;
- Salon V.I.P;
- Parking auto în zona publică în suprafață de 6.300 mp;
- Punct de informare turistică ;
- Schimb valutar (la cerere) ;
- Transport auto cu mijloace proprii pe bază de comandă.

La nivelul dotărilor existente, Aeroportul Iași nu are oportunități de creștere a capacității de trafic fără efectuarea de investiții în infrastructura sa. Dezvoltarea Aeroportului Iași este condiționată în rezolvarea ei, de execuția unei piste la nivelul cerințelor actuale, care să permită exploatarea aeroportului la nivelul preconizat, în condiții de siguranță specifice transporturilor aeriene de pasageri și marfă.

În perioada 1998 - 2010 au fost finalizate sau inițiate următoarele proiecte și studii privind modernizarea și dezvoltarea infrastructurii Aeroportului Iași:

1998-2002

- modernizarea aerogării cu fonduri asigurate de către Consiliul Județean Iași;

2003

- reparații pistă decolare-aterizare (PDA), colmatare rosturi;

2004

- reparații curente PDA, înlocuirea a 132 dale din beton;
- achiziționarea unui utilaj mobil pentru pornire aeronave și a unei mașini pentru determinarea coeficientului de frânare pe PDA;
- reparații la clădirea corpului tehnic (garaj + uzină electrică);

2005

- reabilitarea și amenajarea spațiului de cazare pentru echipaje;
- repararea instalației electrice la clădirea corpului tehnic (garaj + uzină electrică);
- achiziționarea a 2 UNIMOG (utilaje pentru intervenție la PDA - dezapezire, împrăștiere de material antiderapant, curățenie și cosirea ierbii).

Studiu de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” - **Analiza diagnostic și prognoză de trafic**

2006

- elaborare Studiu de Prefezabilitate - «Modernizarea Aeroportului Internațional Iași».

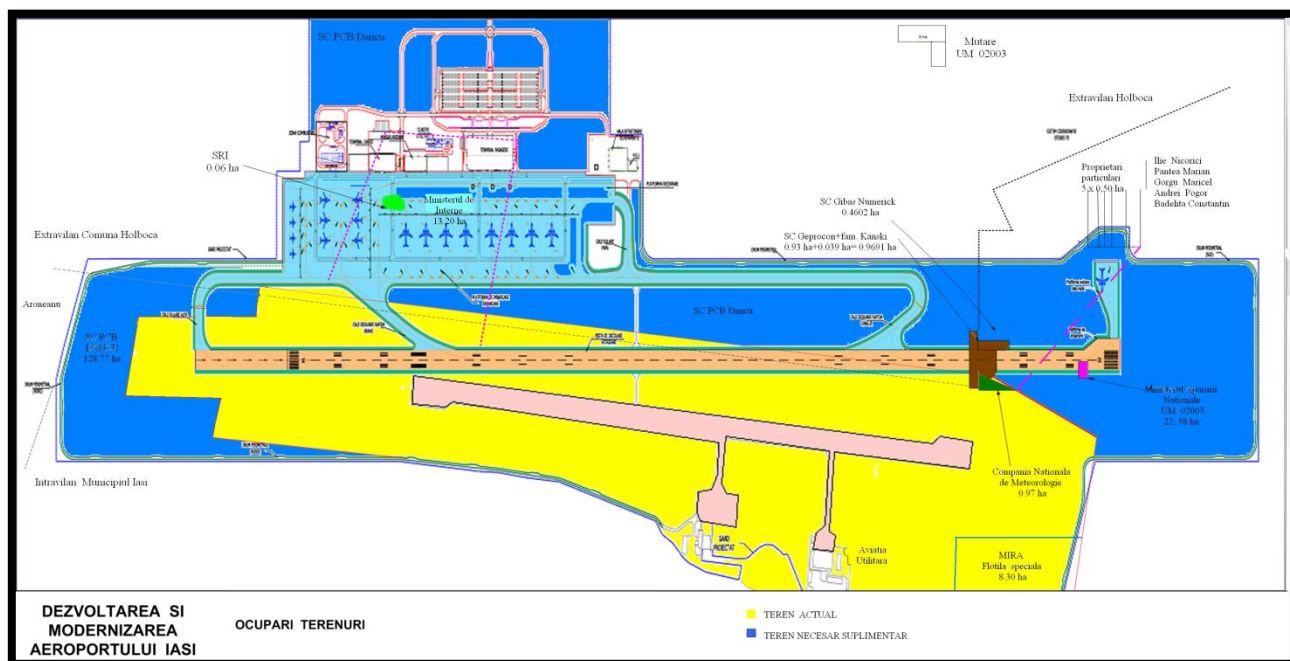
2007 - 2009

- elaborare Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic - „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași”;
- P.U.Z pentru introducerea terenului în intravilan, pentru obiectivul de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași, județul Iași”;
- P.U.Z pentru introducerea terenului în intravilan Iași în vederea construirii obiectivului Stație meteo și funcțiuni anexe”;

2010

- elaborare Studiu de Fezabilitate - „Mărirea capacității de procesare a pasagerilor” (în desfășurare);
- elaborare Studiului de Fezabilitate - „Extindere platformă de operare existentă cu 3 locuri de parcare pentru avioane (în desfășurare);
- lucrări de așternere mixtură asfaltică la calea de rulare și platformă staționare aeronave.

În cadrul programului de dezvoltare și modernizare a infrastructurii Aeroportului Iași pentru perioada 2010 - 2020, au fost planificate investiții în valoare totală de 190.687.910 Euro, acestea urmând a fi realizate în funcție de sursele de finanțare.



Modernizările care se impun a fi executate conform Studiului de Fezabilitate și Proiectului Tehnic, au fost ierarhizate în funcție de prioritățile statuate prin prisma menținerii operativității aeroportului pe durata implementării programului de modernizare, precum și în funcție de importanța realizării, într-o primă etapă, a infrastructurii primare.

Obiectivele de investiții

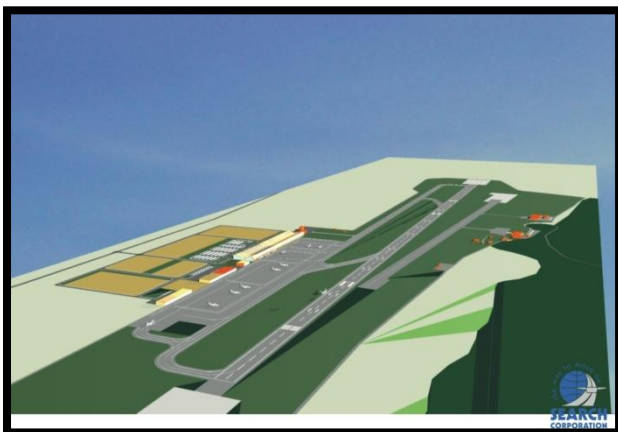
Investițiile planificate a fi realizate pentru dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași și care au fost cuprinse în Studiul de Fezabilitate Economică și a Proiectului Tehnic realizat de Search Corporation, se referă la:

Modulul I

- **Suprafață de mișcare aeroportuară:**

- Pista de Decolare-Aterizare (PDA), inclusiv platforme, căi de rulare, drum perimetral, drum handling; Instalații de balizaj;
- Instalații de Protecție a Navigației Aeriene și Telecomunicații (PNA);
- Împrejmuire, porți de acces, puncte de control și sisteme supraveghere exterioare;
- Rețele exterioare;
- Depozit de carburanți de aviație și carburanți auto;
- Serviciu de luptă pentru salvare și stingerea incendiilor, handling de platformă și întreținere a infrastructurii aeroportuare.

perspectiva aeriana vest



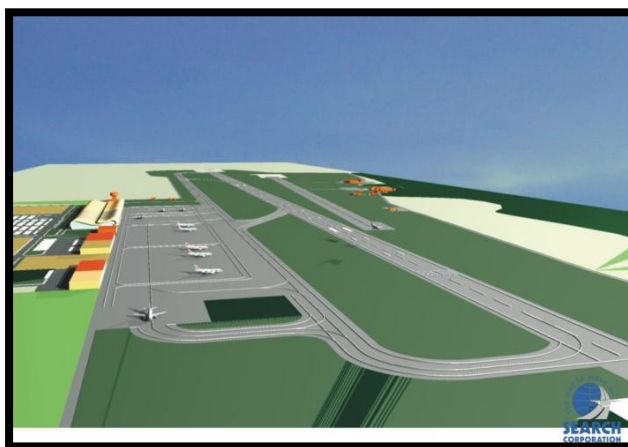
perspectiva aeriana nord



perspectiva aeriana sud



perspectiva aeriana nord vest



Date tehnice

Tabelul 18 - Datele tehnice ale pistei propuse

Lungime pistă decolare - aterizare 3000x60 (45+15)

14	Distanțe	32
3000	TORA	2700
3300	TODA	2700
3000	ASDA	3000
2700	LDA	2700
0	SWY	300
300	CWY	0

Denumire platformă (apron area)	Funcție	Suprafață (mp)	Cod PCN
1	Platformă pentru îmbarcare/debarcare	245.200	60/R/D/W/T
2	Platformă pentru așteptare degivrare	10.450	60/R/D/W/T
3	Platformă pentru avioane deturnate	8.245	60/R/D/W/T

Denumire căi rulare	Literă de cod	Lățime (m)	Cod PCN
Cale Rulare ALFA	D	38 (23 + 2 X 7.5)	70/F/D/W/T
Cale Degajare Rapida BRAVO	D	38 (23 + 2 X 7.5)	70/F/D/W/T
Cale Degajare Rapida CHARLIE	D	38 (23 + 2 X 7.5)	70/F/D/W/T
Cale Rulare LIMA	D	38 (23 + 2 X 7.5)	70/F/D/W/T
Cale Rulare PAPA	D	38 (23 + 2 X 7.5)	70/F/D/W/T

Capacități operaționale pe suprafața de mișcare:

- număr mișcări - 2 mișcări/oră de vârf;
- avionul de calcul - AIRBUS A 300 - B2 (Cod „D”).

Capacitate platformă - 18 locuri parcare, din care:

- 8 locuri avioane categoria „D”;
- 6 locuri avioane categoria „C”;
- 4 locuri avioane categoria „B”.

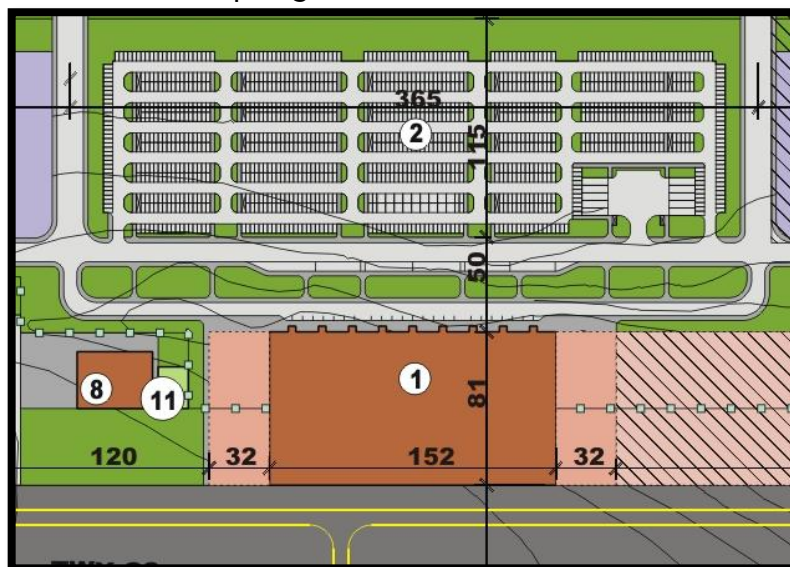
Modulul II

- Terminal de pasageri:

Studiu de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” - **Analiza diagnostic și prognoză de trafic**

Terminalul de pasageri (notat cu 1 în schița de mai jos) se va dezvolta pe trei nivele: parter, mezanin și etaj, având următoarele caracteristici:

Dimensiuni în plan:	144,30 x 76,00 m;
Arie construită parter:	10.638,90 mp;
Arie construită mezanin:	4.022,10 mp;
Arie construită etaj:	4.533,74 mp;
Arie construită desfășurată:	19.194,74 mp;
Înălțime maximă:	17,15 m;
Volum construit:	15.4212,69 mc;
Număr pasageri:	1,5 milioane/an; 400 pasageri/ora de varf



Structura terminalului este proiectată astfel încât permite extinderea acestuia atunci când necesitățile de trafic o vor cere.

Fluxuri

Pasageri:

Plecări: intra Schengen

extra Schengen

VIP

Sosiri: intra Schengen

extra Schengen

VIP

Tranzit;

Transfer;

Echipaj;

Personal (instituții, operatori, administrație);

Reconciliere

Bagaje:

Plecări: intra Schengen

	extra Schengen
	VIP
Sosiri:	intra Schengen
	extra Schengen
	VIP
Rush	
Found	
Lost	
Transfer	

Aprovizionare spații comerciale: total 22 fluxuri.

Adiacent Terminalului s-a prevăzut o parcare (notată cu 2 în schița de mai sus), care într-o etapă viitoare, în funcție de nevoile de trafic, se va putea amenaja pe mai multe nivele, având următoarele caracteristici:

- suprafață platformă autoturisme - 27.895,20 mp
- suprafață platformă autocare - 823,25 mp
- suprafață trotuare - 2.617,65 mp

Retele exterioare clădire terminal, pasageri și parking auto

Construirea terminalului de pasageri se va face pe partea de est, cu demisol destinat fluxurilor de procesare bagaje și parter pentru fluxurile de pasageri și utilități, inclusiv spațiile administrative și de deservire publică, echivalentă cu procesarea în regim de confort „C” a 400 pasageri/ora de varf cu posibilitate de extindere la 800 și 1200 pasageri/ora, mezanin cu birouri pentru aeroport, companii aeriene și instituțiile care își desfășoară activitatea pe aeroport (Politie Frontiera, Vama, Politia TA, etc.).

Modulul III

- Terminal Cargo (notat cu 4 în schița de mai jos)

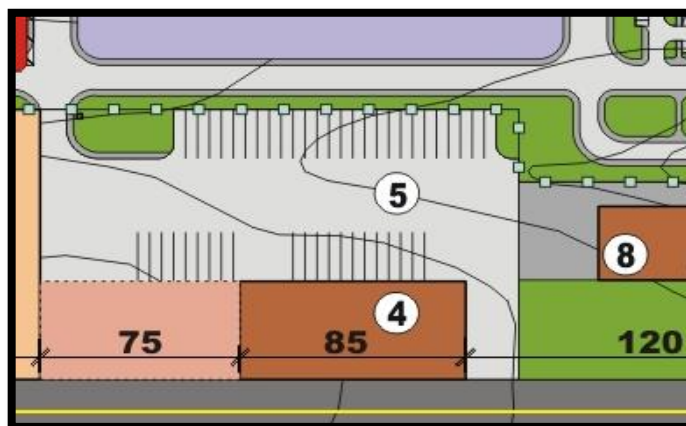
Va fi o clădire nouă cu următoarele dimensiuni și caracteristici:

- suprafață construită - 3.266,44 mp;
- suprafață desfășurată - 4.398,71 mp;
- capacitatea de procesare a mărfurilor - 25 t/h;
- zona de depozitare - 1.400 mp;
- anexa birouri agenți comerciali (Vamă, Politie Frontiera, etc) - 320 mp;
- anexa utilități (remiză PSI, atelier, centrală termică, etc.) - 340 mp;
- platformă operare auto - 8900 mp;
- platformă operare avioane - 125 m x 157 m + acostamente 2x10 m.

- Parking auto (notat cu 5 pe schița de mai jos)

Fluxul de transport al mărfurilor în regim de cargo aerian necesită alocarea de spații de parcare pentru autovehiculele de transport, situate în imediata vecinătate a clădirii Cargo. Suprafața luată în calcul pentru platforma de parcare a terminalului cargo este de 11.695 mp, fiind prevăzute 47 de locuri de parcare.

Ținând cont de caracteristicile terenului (relief relativ plat), în scopul optimizării costurilor de investiției, s-a prevăzut realizarea unei parcări la nivel (de tip platformă).



Modulul IV

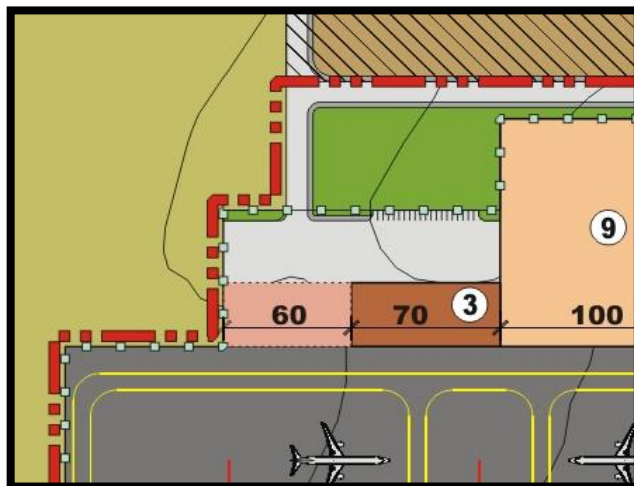
- Hangar pentru avioane

Hangarul de parcare și întreținere avioane (notat cu 3 în schița de mai jos), este compus din două corpuri alipite: hangarul propriu-zis (pe parter) și un mic corp administrativ (pe parter și etaj).

Înălțimea hangarului este mai mare decât a corpului P+1.

Caracteristici dimensionale:

- Dimensiuni în plan - 70 x 31,40 m;
- Arie construită parter - 2228,94 mp;
- Arie construită etaj - 201,96 mp;
- Arie construită desfășurată - 2430,90 mp;
- Înălțime maximă - 17,0 m;
- Volum construit - 34.490,75 mc.



- **Parking auto hangar:**

Ținând cont de caracteristicile terenului (relief relativ plat), în scopul optimizării costurilor investiției, s-a prevăzut realizarea unei parcări la nivel (de tip platformă), cu următoarele caracteristici:

- suprafața platformă hangar - 4.210 mp;
- număr spații parcare - 20

Spațiul de parcare este amplasat astfel încât permite creșterea numărului de autocamioane primite în momentul extinderii clădirii hangarului.

Durata de realizare a investiției

În cadrul Studiului de Fezabilitate și a Proiectului Tehnic de Dezvoltare și Modernizare a Aeroportului Iași, a fost luată în calcul o durată de realizare a investiției de 4 ani, după cum urmează:

- perioada de realizare a investiției pentru modulul I - Pista: anul 1 și anul 2;
- perioada de realizare a investiției pentru modulul II - Terminal pasageri: anul 3 și anul 4;
- perioada de realizare a investiției pentru modulul III - Terminal cargo: anul 3;
- perioada de realizare a investiției pentru modulul IV - Hangar de întreținere și parcare aeronave: anul 4.

Etapizarea lucrărilor

Având în vedere valoarea mare a lucrărilor de investiții, s-a propus etapizarea execuției acestora, astfel încât beneficiarul să aibă posibilitatea de a alocă fondurile pentru construcție eșalonat, pe măsura asigurării surselor de finanțare.

Principiile care au stat la baza propunerii de etapizare:

- Pe timpul execuției lucrărilor, aeroportul existent va funcționa cu infrastructura prezentă (pista, aerogara și toate dotările aferente);

- Se va executa cu prioritate pista nouă, inclusiv echiparea cu instalațiile de dirijare a zborurilor și protecție a navigației aeriene;
- Se menține în funcțiune terminalul de pasageri existent până când noul terminal de pasageri va fi pus în funcțiune. În această perioadă, terminalul de pasageri existent va deservi atât aeronavele care vor utiliza pista existentă, cât și aeronavele care vor utiliza pista nouă (pentru utilizatorii pistei noi, pista existentă va servi drept cale de rulare către aerogara existentă);
- Construcția parkingului auto care va deservi noul terminal de pasageri se va realiza etapizat, corespunzător evoluției numărului de pasageri;
- Concomitent cu execuția noului terminal de pasageri și a parcării auto aferente, se va executa și drumul de acces la aeroport pe culoarul proiectat al viitoarei artere ocolitoare a municipiului Iași, astfel încât la data punerii în funcțiune a noului terminal de pasageri să fie terminat și drumul de acces la aeroport, pe latura de est a acestuia;
- Remiza de pompieri se execută în prima etapă, astfel încât la punerea în funcțiune a pistei noi, remiza să poată fi utilizată în caz de necesitate;
- Terminalul Cargo și hangarul se vor executa după ce terminalul de pasageri, parkingul auto aferent acestuia și remiza de pompieri vor fi realizate, și la momentul identificării beneficiarului potențial;
- Turnul de control existent rămâne în funcțiune atât pentru dirijarea traficului pe pista existentă, cât și după darea în exploatare a noii piste.

Resurse Umane

Evoluția numărului mediu de angajați ai Aeroportului Iași în perioada 2006 - 2010, este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabelul 19 - Evoluția numărului mediu de angajați ai Aeroportului Iași în perioada 2006 - 2010

An	2006	2007	2008	2009	2010
Nr. mediu angajați	68	72	73	69	71

Conform organigramei Aeroportului Iași, funcțională în luna august 2010, numărul de angajați a fost de 80 salariați, din care 9 angajați cu funcție de conducere și 71 de salariați cu funcții de execuție.

Organigrama cuprinde două direcții: Direcția Operațiuni Aeroportuare (subordonată Directorului Operațional), cu cel mai mare umar de angajați (57), care include Serviciul de Securitate Aeroportuară, Serviciul Handling și Informații și serviciul PSI și Direcția Comercială (subordonată Directorului Comercial), cu 19 angajați, care include în structura sa Serviciile Financiar, Resurse Umane, Patrimoniu, Compartimentul CFP și Compartimentul Marketing și Dezvoltare.

Compartimentul Juridic și Compartimentul SMS se află în subordinea directă a Directorului General.

În vederea îndeplinirii indicatorilor de performanță economică bugetați, ținând cont de evoluția mediului economic în care aeroportul își desfășoară activitatea, caracterizat de un grad ridicat de concurență, precum și în vederea îndeplinirii planurilor de dezvoltare a aeroportului, este necesară alinierea infrastructurii de personal, corespunzătoare ca structură și grad de pregătire profesională, la dezvoltarea viitoare a aeroportului.

Ca rezultat al analizei structurii organizatorice actuale a aeroportului, echipa de consultanți recomandă ajustarea organigramei actuale în vederea îmbunătățirii fluxului informațional și furnizării către management de informații care să-i asigure pârgھیile necesare pentru desfășurarea activității în condiții de performanță economică.

Propunerile prezentate mai jos, ar trebui implementate pe parcursul următoarei perioade de 2-3 ani, când traficul aeroportului, conform prognozei de trafic va putea susține aceasta structură administrativă:

- Separarea Serviciului de Resurse Umane de Serviciul Financiar și scoaterea lor din cadrul Direcției Comerciale, creându-se două servicii independente aflate în subordinea directă a Directorului General. Serviciul de Resurse Umane, pe lângă atribuțiile actuale, trebuie să asigure și activități de recrutare, planuri de dezvoltare și scolarizare de specialitate pentru angajați, în funcție de necesitățile companiei, planuri de motivare a angajaților pentru creșterea și măsurarea performanței activităților desfășurate;
- În perspectiva dezvoltării activității de operare pe Aeroportul Iași, va fi necesară înființarea unui Birou de Tehnologii Informatice (actualul compartiment de Calculatoare și Comunicare), subordonat direct Directorului General, care să asigure interfațarea sistemelor de soft utilizate și înlocuirea transferului de informații în baza documentelor întocmite manual, cu un sistem centralizat și automatizat de raportare (Management Information System) care să asigure informațiile necesare managementului în procesul decizional;
- Crearea Direcției Economice care va conține: Serviciul Financiar Contabilitate, Serviciul de Buget și Analize Economice (are ca activitate principală întocmirea Bugetului de Venituri și Cheltuieli al Aeroportului prin centralizarea bugetelor de venituri și cheltuieli ale fiecărui departament și compararea periodică a principalilor indicatori fizici și economici realizați versus cei bugetați), Serviciul de Achiziții Publice și Serviciul Administrativ;
- Înființarea în cadrul Direcției Comerciale a Serviciului de Relații Publice și Publicitate și întărirea și diversificarea activității actualului compartiment de Marketing și Dezvoltare.

Analiza situației economico-financiare a Aeroportului Internațional Iași

Din practica internațională privind analiza principalelor categorii de activități care generează venituri pentru un aeroport, acestea sunt împărțite în trei mari categorii:

Tabelul 20 - Analiza principalelor categorii de activități care generează venituri pentru un aeroport

- | | |
|--|---|
| 1. <u>Activități de aviație</u> | 3. <u>Activități non aviație</u> |
| <ul style="list-style-type: none">• Landing;• Parcare aeronave;• Spațiul Terminalului; | <ul style="list-style-type: none">• Închiriere spații;• Servicii Parcare;• Duty-Free; |
-

- Alimentare Combustibil;
- Security
- Cargo;
- Redevențe;
- Facilitați;
- Altele.
- Restaurante;
- Magazine;
- Rent a car;
- Transport în comun;
- Terminal Cargo;
- Hotel;
- Clădiri și birouri;
- Zone Industriale.

2. Handling de bază

În categoria **veniturilor din activități de aviație** poate fi considerat orice venit asociat direct sau indirect cu operarea aeronavelor și de asemenea având orice în comun cu aeronavele (pasageri, combustibil, cargo), incluzând veniturile care provin din furnizarea infrastructurii și serviciilor necesare pentru operațiunile de zbor și orice activitate comercială în perimetrul aeroporturilor cât și servicii către alte companii care nu fac parte din activitatea operațională a aeroportului.

În funcție de volumul de pasageri, aeroporturile pot genera **venituri non aviație** din: retail, servicii, restaurante și baruri, magazine, parcare și acces pasageri. Aeroporturile, indiferent de mărime, au încercat să crească ponderea veniturilor din activități non-aviație, având în vedere faptul că marjele de profit din acest sector sunt, de obicei, mai mari. Prin urmare, ponderea mai mare a veniturilor non-aviație și creșterea acesteia reprezintă un punct strategic important pentru aeroporturi.

Este necesară raportarea corectă a veniturilor din fiecare categorie de activități, atât pentru reflectarea corectă a indicatorilor obținuți pe fiecare categorie principală de activități cât și pentru comparabilitatea cu indicatorii medii din industrie și cei realizați de aeroporturi similare ca trafic.

Analiza evoluției veniturilor obținute de Aeroportul Iași în perioada 2006 - 2010

În tabelul de mai jos, este prezentată centralizat evoluția principalelor categorii de venituri obținute de Aeroportul Iași în perioada 2006 - 2010:

Tabelul 21 - Evoluția principalelor categorii de venituri obținute de Aeroportul Iași în perioada 2006 - 2010

Venituri (RON)	2006	2007	07/06 (%)	2008	08/07 (%)	2009	09/08 (%)	2010	10/09 (%)
Aviație	1.402.898	1.914.000	36%	2.741.692	43%	4.887.427	78%	4.611.948	-6%
Subvenții	3.470.000	4.546.000	31%	4.000.000	-12%	2.585.000	-35%	2.156.000	-17%
Handling de Baza	271.860	350.511	29%	471.352	34%	827.836	76%	823.184	-1%
Non Aviație	70.760	115.359	63%	150.000	30%	270.545	80%	219.398	-19%
Financiare	1.155	160.065	13758%	52.633	-67%	39.171	-26%	145.470	271%
Total Venituri	5.216.673	7.085.935	36%	7.415.677	5%	8.609.979	16%	7.956.000	-8%

Venituri proprii	1.746.673	2.539.935	45%	3.415.677	34%	6.024.979	76%	5.800.000	-4%
------------------	-----------	-----------	-----	-----------	-----	-----------	-----	-----------	-----

Ca urmare a creșterii activității de transport aerian pe Aeroportul Iași, în perioada 2006 - 2009, veniturile obținute de aeroport au înregistrat rate de creștere constante. Evoluția negativă din anul 2010, prima din perioada analizată, a fost determinată de ieșirea de pe piață a Companiei Malev care a renunțat la operarea curselor regulate pe ruta Iași-Budapesta.

Se remarcă evoluția pozitivă și ritmurile mari de creștere înregistrate în fiecare an, de veniturilor proprii obținute de Aeroportul Iași, rezultat pozitiv determinat de creșterea activității de operare, în perioada 2007 - 2009 (45% în anul 2007, 34% în anul 2008 și 76% în anul 2009).

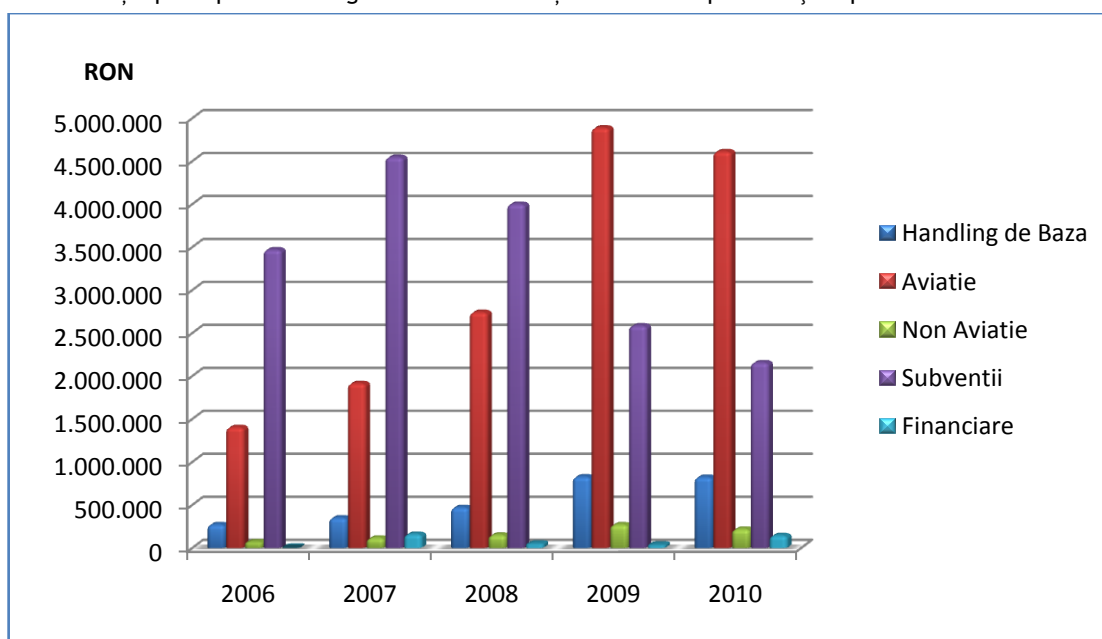
În paralel cu creșterea înregistrată de veniturile proprii realizate de aeroport, subvențiile acordate au scăzut progresiv, de la 4,5 milioane RON în anul 2007 la 2,2 milioane în anul 2010.

Scăderea înregistrată în anul 2010 de veniturile din aviație și veniturile din handling de bază, cu 6% și respectiv 1% comparativ cu anul 2009, se datorează încetării operării de curse regulate de Compania Malev, pe ruta Iași-Budapesta.

Veniturile din activități non - aviație au înregistrat un ritm mare de creștere în perioada 2007 - 2009, respectiv 63% în anul 2007 față de 2006, 30% în anul 2008 față de 2007 și 80% în anul 2009 față de 2008. În anul 2010, veniturile din activități non aviație au înregistrat o scădere cu 19%.

Evoluția principalelor categorii de venituri obținute de Aeroportul Iași în perioada 2006 - 2010, este prezentată în graficul de mai jos:

Figura 14 - Evoluția principalelor categorii de venituri obținute de Aeroportul Iași în perioada 2006 - 2010



În tabelul de mai jos este prezentată contribuția fiecărei categorii de venituri în totalul veniturilor realizate de Aeroportul Iași în anul 2010:

Tabelul 22 - Contribuția fiecărei categorii de venituri în totalul veniturilor realizate de Aeroportul Iași în anul 2010

Venituri (RON)	2010	% în Total
Aviație	4.611.948	58%
Subvenții	2.156.000	27%
Handling de Bază	823.184	10%
Non Aviație	219.398	3%
Financiare	145.470	2%
Total Venituri	7.956.000	

Principala categorie de venituri din punct de vedere al contribuției deținute în totalul veniturilor realizate de Aeroportul Iași în anul 2010, o reprezintă veniturile din aviație, în valoare de 4,6 milioane RON, reprezentând 58%.

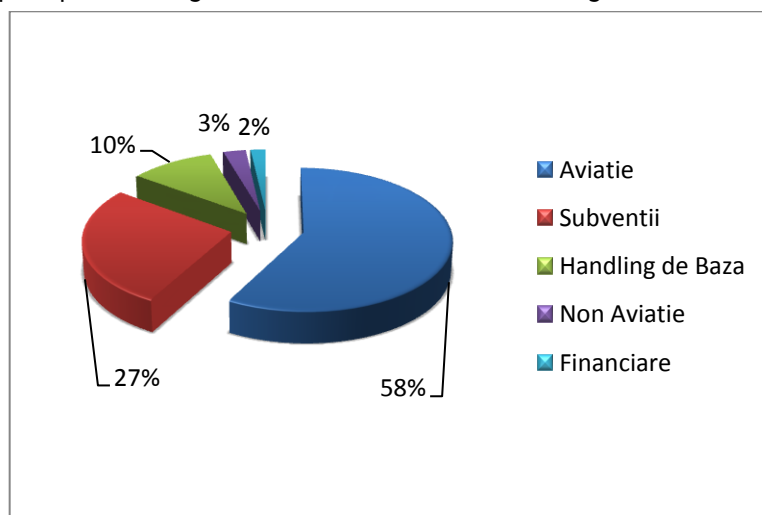
În anul 2010, aeroportul a beneficiat de subvenții în valoare de 2.156.000, ponderea lor fiind de 27% în totalul veniturilor realizate de aeroport (în scădere față de anul 2009 când a reprezentat 30% din total). Veniturile din activitatea de handling de bază au contribuit cu 10%, veniturile din activități non aviație cu 3% iar veniturile financiare cu 2%.

Deși veniturile proprii obținute de aeroport au crescut în mod constant, se constată faptul că nu sunt suficiente pentru acoperirea cheltuielilor, fiind încă necesară acordarea de subvenții.

Totuși, comparativ cu anii anteriori structura veniturilor s-a îmbunătățit, ca urmare a creșterii progresive a veniturilor proprii, fapt care a permis reducerea progresivă a subvențiilor. În anii 2006 și 2007, subvențiile acordate aeroportului contribuiau în medie cu 65% la veniturile totale.

Ponderea principalelor categorii de venituri în total venituri înregistrate de Aeroportul Iași în anul 2010, este prezentată în graficul de mai jos:

Figura 15 - Ponderea principalelor categorii de venituri în total venituri înregistrate de Aeroportul Iași în anul 2010



Evoluția principalelor categorii de cheltuieli efectuate de Aeroportul Iași în perioada 2006-2010

Din punct de vedere al cheltuielilor înregistrate de Aeroportul Iași, evoluția acestora în perioada 2006 - 2010 este prezentată în tabelul de mai jos.

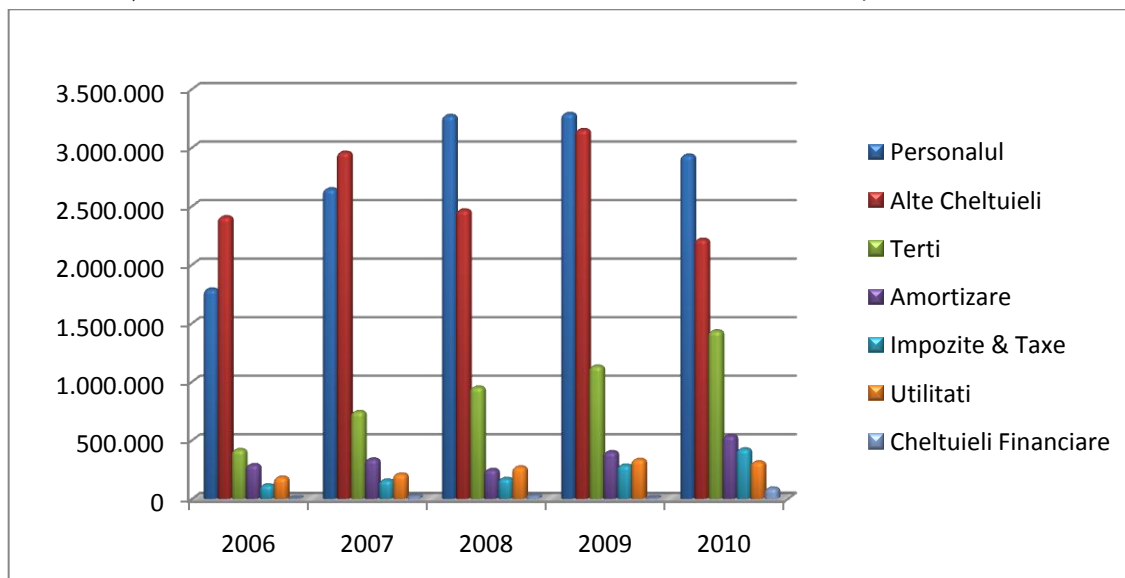
Tabelul 23 - Cheltuielile înregistrate de Aeroportul Iași - evoluția acestora în perioada 2006 - 2010

Cheltuieli (RON)	2006	2007	% 07/06	2008	% 08/07	2009	% 09/08	2010	% 10/09
Personalul	1.790.149	2.646.755	48%	3.273.136	24%	3.290.580	1%	2.934.671	-11%
Alte Cheltuieli	2.408.072	2.959.406	23%	2.465.824	-17%	3.152.434	28%	2.216.517	-30%
Terți	419.668	744.940	78%	953.633	28%	1.132.729	19%	1.434.045	27%
Amortizare	291.100	339.000	16%	250.000	-26%	401.500	61%	540.000	34%
Impozite & Taxe	118.649	159.155	34%	173.420	9%	286.862	65%	425.600	48%
Utilități	183.418	210.949	15%	271.630	29%	336.493	24%	314.156	-7%
Cheltuieli Financiare	5.617	25.730	358%	28.034	9%	9.381	-67%	91.011	870%
Total Cheltuieli	5.216.673	7.085.935	36%	7.415.677	5%	8.609.979	16%	7.956.000	-8%

Față de anul 2009, în anul 2010, cheltuielile totale efectuate de aeroport au înregistrat o scădere cu 8%, reduceri importante fiind înregistrate de categoria “alte cheltuieli”(-30%), cheltuielile cu personalul (-11%) și cheltuielile cu utilitățile (-7%). O creștere accentuată au înregistrat cheltuielile cu impozite și taxe (48%), amortizările (34%), și cheltuielile cu terți (27%).

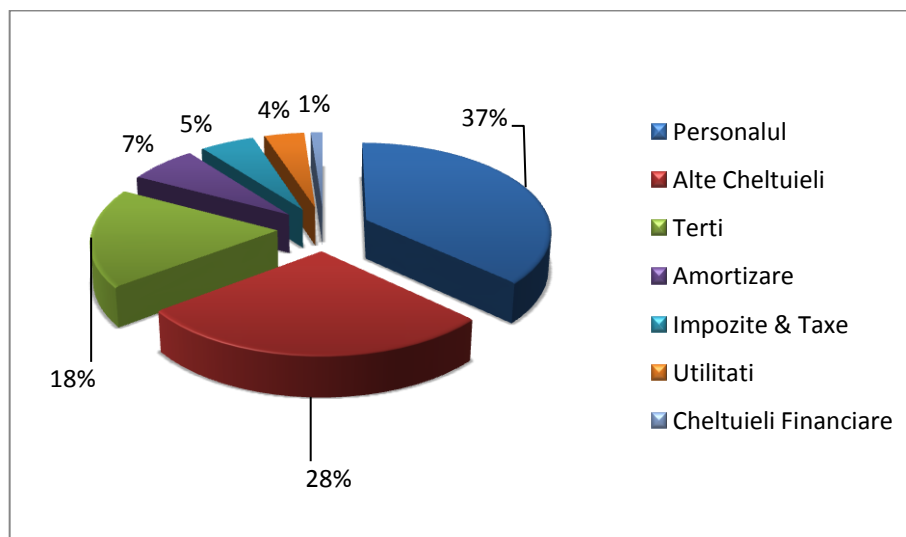
Evoluția principalelor categorii de cheltuieli înregistrate de Aeroportul Iași în perioada 2006 - 2010, este prezentată în graficul de mai jos:

Figura 16 - Evoluția principalelor categorii de cheltuieli înregistrate de Aeroportul Iași în perioada 2006 - 2010



Contribuția deținută de principalele categorii de cheltuieli în total cheltuieli efectuate de Aeroportul Iași în anul 2010, este prezentată în graficul de mai jos:

Figura 17 - Contribuția deținută de principalele categorii de cheltuieli în total cheltuieli efectuate de Aeroportul Iași, în anul 2010



Principala categorie de cheltuieli, care contribuie cu 37% în sumă totală este reprezentată de cheltuielile cu personalul, urmată de categoria „alte cheltuieli” (28%) și cheltuielile reprezentând servicii terți (18%).

Aceste trei categorii și-au păstrat în medie ponderea deținută în totalul cheltuielilor efectuate de aeroport, în perioada analizată.

Tabelul 24 - Structura cheltuielilor Aeroportului Iași, pentru perioada 2006 - 2010

Cheltuieli (RON)	2006	2007	2008	2009	2010
Personalul	34%	37%	44%	38%	37%
Alte Cheltuieli	46%	42%	33%	37%	28%
Terți	8%	11%	13%	13%	18%
Amortizare	6%	5%	3%	5%	7%
Impozite & Taxe	2%	2%	2%	3%	5%
Utilități	4%	3%	4%	4%	4%
Cheltuieli Financiare	0%	0%	0%	0%	1%

Pentru a compara rezultatele privind performanța economică obținută de Aeroportul Iași, în perioada 2006 - 2010, au fost calculați indicatorii unitari care sunt prezentați în tabelul de mai jos:

Tabelul 25 - Indicatorii unitari ai Aeroportului Iași, pentru perioada 2006 - 2010

Indicatori (RON)	2006	2007	2008	2009	2010
Venituri proprii/pax	24	20	24	40	36
Cheltuieli/pax	73	56	51	58	50
Profit/pax	0	0	0	0	0
Subvenții/pax	49	36	28	17	14

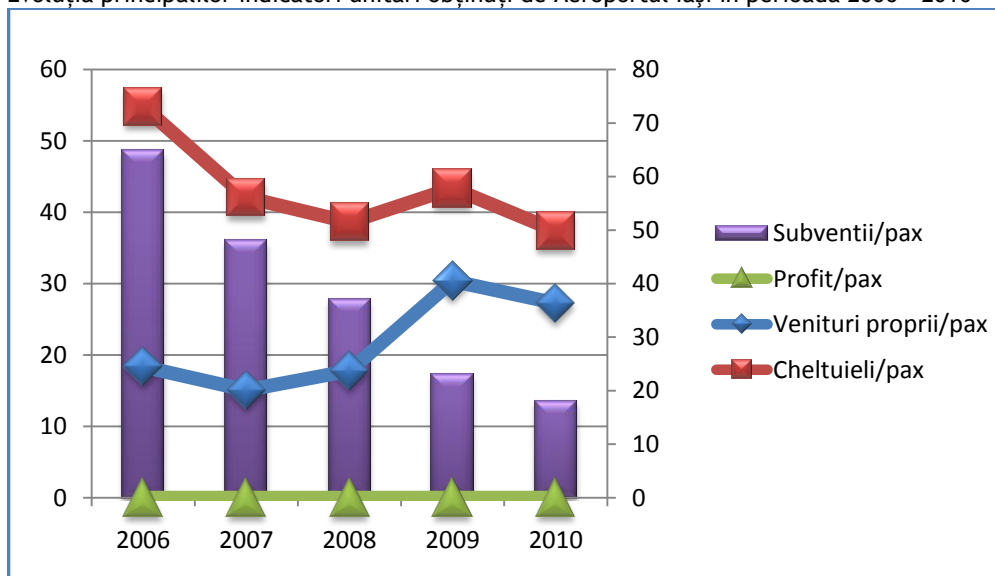
Se constată că indicatorul unitar venituri proprii aeroport/pasager, a crescut în ultimii ani (de la 20 RON/pasager în anul 2007 la 36 RON/pasager în anul 2010). Totuși, în anul 2007 comparativ cu 2006 și în anul 2010 comparativ cu 2009, traficul de pasageri a înregistrat ritmuri mai mari de creștere comparativ cu rata de creștere a veniturilor proprii realizate de aeroport, determinand scăderi ale indicatorului unitar venituri proprii/pasager, în 2007 față de 2006 și 2010 față de 2009.

Eficientizarea activității Aeroportului Iași este reflectată și de evoluția indicatorului unitar subvenții/pasager, care, în perioada analizată, 2006 - 2010, a înregistrat scăderi progresive, de la 49 RON/pasager în anul 2006 la 14 RON/pasager în anul 2010.

Indicatorul cheltuieli/pasager a scăzut în perioada 2006 - 2010, de la 73 RON/pasager în anul 2006 la 50 RON /pasager în anul 2010. În anul 2009 comparativ cu 2008, valoarea indicatorului unitar a crescut de la 51 RON/pasager la 58 RON/pasager, ca urmare a faptului că rata de creștere a traficului de pasageri a fost de 3% în timp ce cheltuielile totale efectuate de aeroport au crescut cu 16%.

Evoluția principalilor indicatori unitari obținuți de Aeroportul Iași în perioada 2006 - 2010 este prezentată în graficul de mai jos.

Figura 18 - Evoluția principalilor indicatori unitari obținuți de Aeroportul Iași în perioada 2006 - 2010



1.5 Analiza concurenței directe și a concurenței indirecte

- 1.5.1 Concurența din imediata vecinătate
- 1.5.2 Concurența directă (Aeroporturi aflate la o distanță mai mare de 150 de km)
- 1.5.3 Concurența indirectă

Aeroportul Internațional Iași este concurat atât de aeroporturile aflate în imediata vecinătate (la o distanță de sub 150 km) precum și de aeroporturile aflate la o distanță mai mare de 150 km.

Deși piața de transport aerian din România a înregistrat, în special după aderarea României la Uniunea Europeană în anul 2007, ritmuri mari de creștere, peste media înregistrată la nivel european, numărul mare de aeroporturi din România, raportat la populația totală, face ca gradul de competitivitate, în special pentru aeroporturile din țară, să fie foarte ridicat.

În anul 2010, exceptând aeroporturile din București, Otopeni și Băneasa, doar două aeroporturi din România au depășit un milion de pasageri, respectiv Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia și Aeroportul Internațional Cluj. Deși există zone cu potențial încă insuficient exploatat, lipsa surselor de finanțare pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii aeroportuare sau pentru susținerea operării, în special în cazul companiilor low cost, care solicită ajutoare financiare la deschiderea de rute noi, până la atingerea pragului de profitabilitate, are un impact major în alegerea de către companiile aeriene a operării pe un anumit aeroport.

Concurența directă pentru Aeroportul Iași este reprezentată de:

Aeroporturi din imediată vecinătate (sub 150 km): Aeroporturile Bacău (BCM) și Suceava (SCV).

Aeroporturi aflate la peste 150 de km: Aeroporturile din București (OTP și BBU).

Pentru aceste aeroporturi sunt prezentate date referitoare la caracteristicile tehnico-operaționale, dotări tehnice, facilități și servicii oferite pasagerilor, statistici de trafic aferente perioadei 2007 - 2010, companiile aeriene care operează în prezent și investițiile planificate pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii.

1.5.1 Concurența din imediata vecinătate

Aeroportul Internațional Bacău

Aeroportul Bacău a fost deschis traficului aerian public de călători și marfă la data de 1 Aprilie 1946. Datorită dezvoltării traficului aerian intern și internațional, la data de 30.12.1975, Aeroportul Bacău, a fost declarat prin Decret prezidențial, aeroport internațional. În 2002, printr-o Hotărâre de Guvern, acest statut a fost reconfirmat.

Poziția geografică favorabilă în zona centrală a Moldovei, amplasarea la 5 km sud de orașul Bacău și accesul rapid la importante căi de comunicații terestre: calea ferată București - Suceava și drumul european E 85 (ambele la mai puțin de 400 m de aerogară), sunt atuuri importante pentru dezvoltarea viitoare.

Din anul 1997, Aeroportul Bacău a trecut în proprietatea și administrarea Consiliul Județean Bacău, în scopul dezvoltării infrastructurii de afaceri din zona adiacentă și pentru impulsivarea întregii vieți sociale și economice din regiune.

Din ianuarie 2009, Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău a fost preluat în administrare privată de către S.C. Blueaero S.R.L., societate care deține și compania de transport aerian low cost Blue Air.

Caracteristicile Tehnico-Operaționale ale aeroportului:

Aeroportul Bacău are o pistă de 2.500 m lungime și 80 m lățime și o suprafață totală de peste 200 ha, fiind cel mai mare aeroport din zona nord estică a României.

Facilități și Servicii de Handling

- Cargo-facilități handling: bandă transportoare, 2 camioane, 1 tractor cu remorcă de 6 t, 1 scară, 6 remorci, 1 microbuz, un minivan;
- Facilități de alimentare cu combustibil: 2 camioane de realimentare cu 60 tone depozitare;
- Degivrare: o unitate de degivrare cu lichid de tip II;
- Servicii reparații aeronave pentru aeronavele SAAB 340 și Boeing 737.

Facilitati si Servicii pentru pasageri:

- Hoteluri: în oraș;
- Restaurante: Snack bar în aeroport, restaurante în oraș;
- Facilități de transport: 1 autobuz și un microbuz, taxiuri;
- Facilități și servicii medicale: Punct de prim ajutor și servicii ambulanță în aeroport, spitale în oraș;
- Bănci și Poștă: în oraș;

- Birou de informații turistice: în oraș.

Statistici de trafic

Tabelul 26 - Statistici de trafic pentru aeroportul Bacău pentru perioada 2007 - 2010 - pasageri

	Pasageri	% față de anul anterior
2007	130.704	
2008	119.400	-9%
2009	196.213	64%
2010	241.058	23%

Tabelul 27 - Statistici de trafic pentru aeroportul Bacău pentru perioada 2007 - 2010 - mișcări aeronave

	Mișcări aeronave	% față de anul anterior
2007	3.980	
2008	2.562	-36%
2009	3.970	55%
2010	4.337	9%

În prezent, pe Aeroportul Bacău operează curse aeriene regulate companiile Blue Air și Carpatair. Blue Air oferă zboruri directe către Milano (Bergamo) - 3 curse /săptămână, Londra (Luton) - 3 curse/săptămână, Roma (Fiumicino) - 4 curse/săptămână și Torino (Cuneo) - 3 curse/săptămână, acestea fiind operate cu aeronave B737. Compania Carpat Air operează în prezent 6 curse pe săptămână pe ruta Bacău - Timișoara - Bacău, cu aeronave SAAB 2000, oferind pasagerilor conexiuni prin hub-ul dezvoltat la Timișoara către rețeaua de destinații din Europa. Compania TAROM a încetat în anul 2010 operarea de curse interne regulate.

Contractul de concesiune semnat de Compania Bluaero pentru Aeroportul Bacău în data de 19 ianuarie 2009, prevede o durată a concesiunii de 34 de ani de la data intrării în vigoare. În urma concesiunii aeroportului Bacău, o parte din obligațiile companiei concesionare sunt realizarea pistei de decolare-aterizare, extinderea platformelor în vederea asigurării spațiilor de parcare și operare la sol a aeronavelor, realizarea unui nou terminal, precum și asigurarea sistemului de operare pentru bagaje la plecări și sosiri, realizarea unei căi de rurale noi, realizarea drumurilor de acces și altele.

Contractul de concesiune prevede plata de către compania concesionară a unei redevențe anuale către Aeroportul Bacău.

Aeroportul Internațional Suceava

Aeroportul Ștefan cel Mare - Suceava este amplasat în orașul Salcea la 8 km est față de orașul Suceava și la 30,5 km vest de orașul Botoșani, accesul fiind posibil printr-un drum de acces betonat care face legătura prin D.N. 29 cu cele două orașe.

Primele curse aeriene au operat pe Aeroportul Ștefan cel Mare-Suceava începând cu anul 1962, iar din anul 1963 acestea au beneficiat de pistă betonată, dispozitiv luminos de apropiere și platformă de îmbarcare/debarcare pentru pasageri și marfă.

În prezent Aeroportul Suceava se află în subordinea **Consiliului Județean Suceava**.

Caracteristicile Tehnico-Operaționale ale aeroportului:

Aeroportul dispune de o pistă betonată de 1.800 m * 30 m.

Facilități cargo-handling: 1 camion, 2 cărucioare de bagaje, 1 unitate GPU de 115V 400Hz și una de 28,5V, un auto vehicul autopropulsat de apă potabilă, un stivuitor, un vehicul autopropulsat de vidanjare, 1 dispozitiv de încălzire aeronave.

Facilități de alimentare cu kerosen: alimentare cu petrol JET A1.

Echipamente de realimentare: o cisternă de alimentare cu capacitatea de 19.000 l, cu o viteză de alimentare de 800 l/min și capacitate de depozitare de 50 de tone.

Facilități de degivrare: 1 dispozitiv degivrare cu o capacitate de 3600 L de apă caldă și lichid degivrant de tip II Kilfrost ABC 2000. Nu dispune de hangar pentru aeronave și nu sunt oferite servicii de reparații aeronave.

Facilități și Servicii pentru pasageri:

- Hoteluri: în oraș;
- Restaurante: Snack bar în aeroport, restaurante în oraș;
- Servicii de transport: Autobuze, taxiuri, birou de închirieri mașini în aeroport;
- Servicii Medicale: Punct de prim ajutor în aeroport, spitale în oraș;
- Bănci și Poștă: în oraș;
- Birou de informare turistică: în oraș.

Statistici de trafic:

Tabelul 28 - Statistici de trafic pentru aeroportul din Suceava pentru perioada 2007 - 2010 - pasageri

	Pasageri	% față de anul anterior
2007	20.878	
2008	24.000	15%
2009	31.210	30%
2010	34.451	10%

Tabelul 29 - Statistici de trafic pentru aeroportul din Suceava pentru perioada 2007 - 2010 - mișcări aeronave

	Miscari aeronave	% față de anul anterior
2007	1.228	
2008	1.036	-16%
2009	1.726	67%
2010	1.671	-3%

În prezent, pe Aeroportul Suceava operează transportatorul național TAROM, care operează curse regulate zilnice (în anumite zile din săptămână oferă și doua curse/zi) pe ruta Suceava - București și Compania Carpatair care operează cinci curse pe săptămână pe ruta Suceava - Timișoara, oferind pasagerilor săi, conexiuni prin hub-ul de la Timișoara, către rețeaua de destinații externe din Europa.

Lucrări de dezvoltare și investiții

Pentru investiții, bugetul alocat pentru anul 2011 este de 2,39 milioane de lei și vizează, pe lângă degivror, benzi transportoare și lucrări de amenajare a aerogării și a spațiului alocat pentru vamă.

1.5.2 Concurența directă (Aeroporturi aflate la o distanță mai mare de 150 de km)

Aeroportul Internațional “Henri Coandă” - București

Este principalul aeroport din România, este situat în sud-estul României, la o distanță de 16 km de centrul capitalei București. A fost dat în exploatare în anul 1970. Se află situat la o distanță de 406 km față de Aeroportul Iași.

Accionarii aeroportului sunt Statul roman (prin intermediul MTCT), care deține o pondere de 80%, restul de 20% aparținând Fondului Proprietatea. În cea mai mare parte se autofinanțează, dar primește și subvenții de la stat.

În anul 2010, traficul aerian comercial total a fost de 4.917.952 de pasageri față de 4.483.661 pasageri în anul 2009, ceea ce reprezintă o creștere cu 10%.

Cifra de afaceri a aeroportului fost de 72,5 mil. Euro în anul 2010, în scădere față de valoarea de 80,5 milioane Euro înregistrată în anul 2009.

Accesul la aeroport:

- autobuz: RATB linia expres 783 către Piața Unirii și linia 780 către Gara de Nord;
- auto și taxi: DN 16,5 km de oraș.

Caracteristici Tehnico - Operaționale ale Aeroportului:

Capacitate operațională: 39 mișcări aeronave/oră ;

Capacitate terminale pasageri: 4,5 milioane pasageri pe an.

Piste:

- 08 R - 26L : 3500 m x 45 m
08 R pistă cu apropiere de precizie CAT III B
26 L pistă cu apropiere de precizie CAT I
- 08 L - 26 R : 3500 m x 45 m
- 08 L pistă cu apropiere de precizie CAT III B
26 R pistă cu apropiere de precizie CAT I

Platforme: 2 platforme parcare aeronave totalizând 45 de posturi de staționare pentru aeronave.

Mijloace de navigație: SSR/radar primar, ILS/DME, NDB, PAR, SRE, PAPI, TRANSMITATOR RVR.

Mijloace de salvare și luptă împotriva incendiilor specifice pentru CAT 9 OACI.

Dotări tehnice:

Facilități cargo-handling: 3 moto-stivuitoare mici, 11 încărcătoare, 13 benzi transportoare, 28 tractoare, 29 șasiuri rulante pentru paleți, 36 cărucioare cargo, 58 șasiuri rulante pentru cargo, 10 containere poștă.

Alimentare cu kerosen: 2 tipuri de Fuel/Oil Kerosene: JET A1, AVGAS 100 LL, NATO Code F34.

Kerosen: Aeroshell

3 unitati de depozitare a Kerosenului

- 10700 m³;
- -AVGAS 100LL - 100 m³;
- -NATO Code F34 - 400 m³

Echipamente de realimentare: Kerosene JET A1 - 15 cisterne, AVGAS 100LL - 1 camion.

4 unități de degivrare cu lichid tip I, 6 unități de de degivrare cu lichid tip II, 5 freze deszăpezire cu dragor, 3 aruncătoare de zăpada, 5 camioane/pluguri/aruncătoare cu materiale degivrante.

Caracteristici terminale pasageri :

Terminal Plecări Internaționale

- Suprafață totală: 19.990 mp
- 1.200 pasageri / oră de vârf
- 44 ghisee check-in
- 10 porți de îmbarcare
- 5 punți mobile de îmbarcare/debarcare pasageri.

Finger (Sală Îmbarcare)/culoare de legatură

- Suprafață totală = 9.608 mp

Terminal Sosiri Internationale

- Suprafata totală = 13.485 mp

Studiu de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” - **Analiza diagnostic și prognoză de trafic**

- 1.200 pasageri / ora de vârf
- 3 benzi bagaje.

Terminal Curse Interne

- Suprafață totală = 6.430 mp
- 540 pasageri / oră de vârf
- 8 ghișee check-in
- 4 porți de îmbarcare
- 1 bandă bagaje.

Terminal Cargo - capacitate 20.000 t/an

Dotări

- Depozite uscate
- Depozite speciale
- Echipamente preluare coletărie
- Echipamente speciale manipulare mărfuri

Bucharest International Cargo Center - capacitate 30.000 t/an (cu posibilitate de extindere la 40.000 t/an)

- Suprafață hală 7500 mp
- Suprafață birouri 1000 mp
- Capacitate prelucrare 10 t/oră

Dotări :

- Depozite uscate
- Depozite frigorifice pentru mărfuri perisabile cu capacitate 80 mc
- Depozite speciale
- Echipamente prelucrare coletărie
- Echipamente speciale de manipulare mărfuri
- 12 locuri de acces ajustabile
- Ateliere de întreținere
- Parcare autoturisme și camioane -84 locuri

Alte terminale cargo

Kamino Cargo

Facilități și Servicii pentru pasageri:

- magazine și duty free, ziare;
- baruri și 3 restaurante;
- business lounge-uri;
- rent a car;
- schimb valutar;
- ATM-uri;
- banci: BRD;
- asigurări de călătorie;

Studiu de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” - **Analiza diagnostic și prognoză de trafic**

- farmacie;
- servicii medicale de urgență;
- servicii de înfrumusețare;
- birouri lost and found;
- birou turism;
- parcare short-term și long- term
 - 435 locuri de parcare - Terminal Plecări Internaționale
 - 721 locuri de parcare - Terminal Sosiri Internaționale și Curse Interne;
- Terminal bussines privat al companiei Ion Țiriac Air.

Statistici de trafic:

Tabelul 30 - Statistici de trafic pentru aeroportul Henri Coandă, pentru perioada 2007 - 2010 - pasageri

	Pasageri	% față de anul anterior
2007	5.247.401	49%
2008	5.064.230	-3,5%
2009	4.483.661	-11,5%
2010	4.917.952	10%

Tabelul 31 - Statistici de trafic pentru aeroportul Henri Coanda pentru perioada 2007 - 2010 - mișcări aeronave

	Miscări aeronave	% față de anul anterior
2007	67.072	15,5%
2008	69.916	4,2%
2009	72.697	4%
2010	76.966	6%

Tabelul 32 - Statistici de trafic pentru aeroportul Henri Coanda pentru perioada 2007 - 2009 - cargo tone

	Cargo tone	% față de anul anterior
2007	14.440	-20%
2008	18.975	31%
2009	18.484	-2,6%

Sursa Date: AACR

Operatorii Aerieni

Companiile aeriene care operează în prezent pe Aeroportul Internațional Henri Coandă sunt următoarele:

TAROM - este principalul operator aerian pe Aeroportul Henri Coandă care oferă curse regulate către destinații externe din Europa și Orientul Mijlociu și curse regulate interne către majoritatea aeroporturilor din România.

Alți operatori: Aer Lingus (Dublin), Aeroflot (Moscova), Air France (Paris-Charles de Gaulle), Air Moldova (Chisinau), Alitalia (Milano-Malpensa, Roma-Fiumicino), Austrian Airlines (Viena), Baboo (Geneva), British Airways (Londra-Heathrow), Carpatair (Milano Bergamo, Venetia, Bolonia, Verona și Timisoara), Hemus Air (Sofia), Carpatair (Kiev), Czech Airlines (Praga), easyJet (Madrid, Milano-Malpensa), El Al (Tel Aviv), Finnair (Helsinki), Flybaboo (Geneva, Marsilia), Iberia (Madrid), KLM (Amsterdam), LOT (Warsaw), Lufthansa (Frankfurt, Munich, Dusseldorf, Milano), Malev (Budapesta), Olympic Airlines (Atena), Romavia (Tel Aviv), SAS (Copenhaga), Cimber Air (Copenhaga), Swiss (Geneva, Zurich), Syrian Arab Airlines (Damasc, Alep), Turkish (Istanbul), Vueling (Barcelona, Valencia), Windjet (Forlì).

Companiile care efectuează transport cargo sunt DHL Aviation, TNT Airways și TAROM.

Dezvoltare și investiții:

Începând din anul 1991, Aeroportul Internațional Henri Coandă București derulează un vast program de investiții care are ca scop asigurarea unei infrastructuri moderne, capabile să trateze traficul de pasageri și cargo în condiții de calitate și siguranță.

Lucrările de modernizare a Aeroportului Henri Coandă Otopeni, incluse în Planul strategic de dezvoltare pe perioada 2007-2015, în valoare de 450 mil. euro, vor fi amânate cu până la patru ani, pentru 2019, din cauza nefinalizării Planului Urbanistic Zonal.

Potrivit noului plan, la sfârșitul anului 2013 trebuie dezvoltată infrastructura de transport rutier (conectare cu autostrada A3), metrou și pe calea ferată, în vederea asigurării accesului în zona de est a aeroportului, iar la 31 decembrie 2019 trebuie finalizate lucrările la un nou terminal de pasageri - Henri Coandă 2, în partea de est și la sistemul de căi de rulare, față de sfârșitul anilor 2011 și respectiv 2015, când erau termenele inițiale.

Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni (AIHCB) se va întinde în următorii 12 ani pe o suprafață de 1.400 de hectare și se estimează că va asigura formalități aeroportuare pentru 20 de milioane de pasageri.

Aeroportul Internațional “Aurel Vlaicu” - București

Este al doilea aeroport din București, a fost înființat în 1920 și este situat la 6 km de centrul orașului, oferind astfel un acces facil pentru pasageri.

Aționarul majoritar este Ministerul Transporturilor cu o pondere de 80% - restul acțiunilor aparținând SIF Muntenia.

Aeroportul a înregistrat în ultimii ani creșteri mari de trafic comparativ cu alte aeroporturi din Europa. În anul 2010, traficul aerian comercial total a fost de 2.118.150 de pasageri, în creștere cu 7% față de anul 2009 când s-au înregistrat 1.974.3371 de pasageri.

Pentru primele 10 luni din anul 2009, cifra de afaceri a fost de 76 mil. lei, în creștere cu 48% față de aceeași perioadă a anului 2008.

Accesul la aeroport:

- auto și taxi: 6 km de centrul orașului;
- mijloace de transport în comun: liniile urbane 131, 335 și liniile expres 783 către Piața Unirii și 780 către Gara de Nord, linia de tramvai nr. 5.

Studiu de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” - **Analiza diagnostic și prognoză de trafic**

Caracteristicile Tehnico - Operaționale ale aeroportului:

- Alimentare cu kerosen : Kerosene TH type A1 / Nil Kerosene TH: - 1 refueling cisternă de 22t și una de 45t; depozitare: 90t / 1 cisternă de 14t și una de 20t, AVGAS: 1 cisternă de 3.5t;
- depozitare: 22t / 1 cisterna de 1t;
- Degivrare: un echipament de degivrare cu lichid tip II.

Facilitati si Servicii pentru pasageri

- Un coffe-bar si un chiosk cu răcoritoare ;
- VIP Lounge (15 locuri);
- Exchange office;
- Rent a car;
- ATM;
- Punct de prim-ajutor;
- parcare short-term în perimetrul aeroportului.

Statistici de trafic:

Tabelul 33 - Statistici de trafic pentru aeroportul Aurel Vlaicu pentru perioada 2007 - 2010 - pasageri

	Pasageri	% față de anul anterior
2007	968.000	43%
2008	1.724.633	78%
2009	1.974.337	14%
2010	2.118.150	7%

Tabelul 34 - Statistici de trafic pentru aeroportul Aurel Vlaicu pentru perioada 2007 - 2010 - mișcări aeronave

	Mișcări aeronave	% față de anul anterior
2007	14.160	-
2008	22.582	59%
2009	31.024	-2%
2010	29.719	-4%

Operatorii Aerieni

În prezent, pe Aeroportul Internațional Aurel Vlaicu operează companiile low-cost: Blue Air, Wizz Air și Germanwings.

Infrastructura aeroportului nu s-a dezvoltat în același ritm cu cel înregistrat de traficul aerian. Aeroportul este la limită din cauza supra-aglomerării, se formează cozi lungi la controlul de pașapoarte, există doar o bandă pentru bagaje și doar 6 ghisee de check-in. Nu există sală de sosiri. Clădirea nu poate fi extinsă și este necesară construirea unui nou terminal.

Investiții

Aeroportul a fost închis în anul 2008, în perioada 10 Mai - 19 August pentru lucrări de modernizare a sistemului de iluminare și balizaj, refacerea pistei și platformei de staționare a

Studiu de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” - **Analiza diagnostic și prognoză de trafic**

aeronavelor, renovarea zonei comerciale și a salonului VIP, extinderea cu 300 de locuri a parcurii. Valoarea investițiilor, în anul 2008, a fost de 15 mil.Euro.

În anul 2009 s-au făcut investiții de peste 5 mil. RON în programul Gecad, reparații, echipamente de balizaj, instalații climă, mobilier și birotică.

În strategia de dezvoltare comună pentru Compania Națională București din care fac parte Aeroportul Internațional Henri Coandă și Aeroportul Internațional Aurel Vlaicu Băneasa, Ministerul Transporturilor are în vedere ca traficul aerian low-cost să fie mutat pe Aeroportul Otopeni, urmând ca Aeroportul Băneasa să fie transformat într-unul rezervat zborurilor business și VIP.

Majoritatea curselor care urmează să fie operate pe viitorul aeroport VIP vor fi efectuate cu aeronave de capacitate redusă, respectiv opt-zece locuri. Minimum 80% din numărul pasagerilor sunt din clasa business. De asemenea, vor exista terminale dedicate pentru aviație generală și VIP.

Pentru a putea fi transformat Aeroportul Băneasa, vor fi necesare investiții în dezvoltarea infrastructurii aeroportuare (terminal, heliport, platforme), extinderea infrastructurii adiacente (turn de control, hangare, zonă de întreținere) și modernizarea infrastructurii de acces (stație subterana de metrou și parcuri).

Este estimată mutarea traficului de pe Băneasa pe Otopeni în perioada 2012-2013, pentru că pe Aeroportul „Henri Coandă” trebuie să fie finalizate lucrările de extindere, astfel încât să suporte și capacitatea aeronavelor low-cost de pe Băneasa.

1.5.3 Concurența indirectă

Transportul terestru

În România, transportul rutier de pasageri și marfă reprezintă încă un concurent important pentru companiile aeriene și, deci, implicit pentru aeroporturi, avantajele majore fiind reprezentate de tarifele pentru pasageri și pentru excedentul de bagaj, practicate de transportatorii rutieri (tarifele sunt mai mici și nu se adaugă taxe suplimentare ca în cazul transportului aerian), precum și de preluarea pasagerilor “de acasă”, autocarele având foarte multe stații pe rută, atât în România cât și în extern.

Dezavantajul major în cazul transportului rutier îl reprezintă însă durata călătoriei, în special pentru rutele lungi: Spania, Marea Britanie, Scandinavia.

Piața transportului rutier de pasageri este dominată de cei doi mari operatori Atlassib și Eurolines România.

Atlassib este parte a grupului Atlassib, deține o flotă de 1.150 autocare și are deschise 160 birouri în Europa.

Al doilea mare transportator de pe piața este Eurolines România, membră a grupului Eurolines pentru care transportul rutier internațional de pasageri și bagaje contribuie în medie cu 50% în cifra de afaceri realizată la nivel de grup.

Transportul rutier de marfă se compune din transport cargo prin curierat rapid/companii de transport și logistică și firme de curierat rapid. Companiile prezente pe piața România sunt prezentate mai jos:

DHL

DHL beneficiază de o experiență de 16 ani de activitate pe piața din România, având peste 400 angajați, o rețea proprie de 26 centre de expediții și o flotă de peste 230 de autovehicule.

Oferă servicii de transport rutier door-to-door prin serviciul DHL Euro Plus. Prin serviciul DHL Express 12:00, oferă posibilitatea livrării coletului până la ora 12:00 a doua zi, oriunde în Europa. În anul 2008 a achiziționat curierul roman Cargus.

În prezent, produsul care contribuie cel mai mult la cifra de afaceri a DHL este transportul internațional cu avionul, peste 70%, urmat de curieratul intern.

TNT

Componentă a concernului internațional TNT N.V., este liderul european în distribuția prin curierat expres și servicii internaționale de expediție.

În România, TNT și-a definit poziția pe piață în 1999, prin achiziționarea în proporție de 100% a acțiunilor companiei ROMCARGO SRL (care funcționa la aceea vreme ca agent unic TNT încă din 1991).

După investiții majore ale TNT în România, parcul auto s-a extins la mai mult de 180 de vehicule de curierat și linehaul-uri, ce deservește circa 20.000 de clienți. TNT România are peste 350 de angajați specializați în domeniu, 20 de birouri situate în principalele orașe ale țării și asigură livrarea la destinație a peste 10.000 colete și documente săptămânal. Este singura companie de curierat rapid care operează prin intermediul a trei aeroporturi din România: București, Timișoara și Cluj.

Fan Courier Express

Fondată în 1998, s-a situat în anul 2008 pe primul loc în activitatea de curierat. Deservește 1400 localități în România, la nivelul anului 2010, cu o flotă formată din 1.500 de autovehicule și 2.000 de angajați.

UPS

UPS a intrat pe piața din România în 1990, prin intermediul contractorului de servicii autorizat Romtrans, iar din 2000 prin Trans Courier Service, o companie a Romtrans, achiziționată de UPS în 2008.

Compania nu oferă în prezent servicii de curierat intern și a înregistrat creșteri constante ale cifrei de afaceri în ultimii trei ani.

Compania UPS are două locații, una în Constanța și una în Timișoara. iar în luna iunie 2010 a inaugurat noul centrul regional din apropierea Aeroportului Otopeni, pe o suprafață de 2.500 mp, cu o capacitate maximă de sortare de 4.000 de colete pe oră și va deservi 60% din teritoriul României.

Compania are 136 de angajați, și o flotă de livrare de 40 de mașini de curierat și motociclete "brown UPS". Serviciul de transport aerian UPS pe relația cu România este asigurat prin intermediul curselor zilnice operate pe ruta Bucuresti-Koln, prin care oferă conexiuni către destinații din Europa și alte continente.

Ca și în cazul transportului rutier de pasageri, în România sunt prezente sute de companii care asigură transport rutier de marfă, existând o ofertă extrem de mare, dar calitatea și condițiile de transport asigurate de acestea sunt extrem de precare și nu respectă reglementările în vigoare impuse în activitatea de transport de pasageri și marfă.

1.6 Studiu comparativ al serviciilor și tarifelor oferite de aeroporturile concurente

În prezent, gradul de competiție între aeroporturi pentru atragerea de noi companii aeriene, creșterea numărului de destinații și a numărului de frecvențe operate, deschiderea de baze aeriene, sunt foarte ridicate, având în vedere faptul că odată ce compania aeriană începe operarea, și alți furnizori de servicii vor fi atrași (companii de handling aeronave și pasageri, furnizori de alimentare cu combustibil, furnizori de servicii din sfera non aviație: spații comerciale, parcare, servicii de taxi).

Aeroporturile concurează atât din punct de vedere al serviciilor oferite (locație, accesibilitate, facilități oferite operatorilor aerieni și pasagerilor) cât și al nivelului taxelor aeronautice practicate, cele mai importante ca pondere fiind reprezentate de taxele de landing pentru aeronave și taxele pe pasageri îmbarcați.

Mediul puternic concurențial în care aeroporturile își desfășoară activitatea, a dus la adoptarea de politici pro-active din partea aeroporturilor în atragerea de noi operatori aerieni sau extinderea rețelei de rute și a capacității de operare pe rutele deja existente.

Acestea au recurs la creșterea continuă a pachetelor promoționale oferite companiilor aeriene care solicită susținerea în începerea operării și care sunt acordate de aeroporturi sub formă de discounturi la tarifele practicate, prin crearea de scheme de incentive (în funcție de numărul de pasageri transportați, capacitatea aeronavelor utilizate, numărul de curse, program de operare), desfășurarea de studii de piață, materiale de promovare comune ale destinațiilor/zborurilor.

În vederea adaptării și corelării serviciilor oferite de Aeroportul Internațional Iași cu tarifele practicate de aeroporturile din România, în tabelele de mai jos sunt prezentate centralizat tipurile și nivelul taxelor practicate de aeroporturile din România (conform datelor extrase din AIP România, valabile de la data de 01 iulie 2010):

Tabelul 35 - Tipurile și nivelul taxelor practicate de aeroporturile din România valabile de la data de 01 iulie 2010 - pentru pasageri

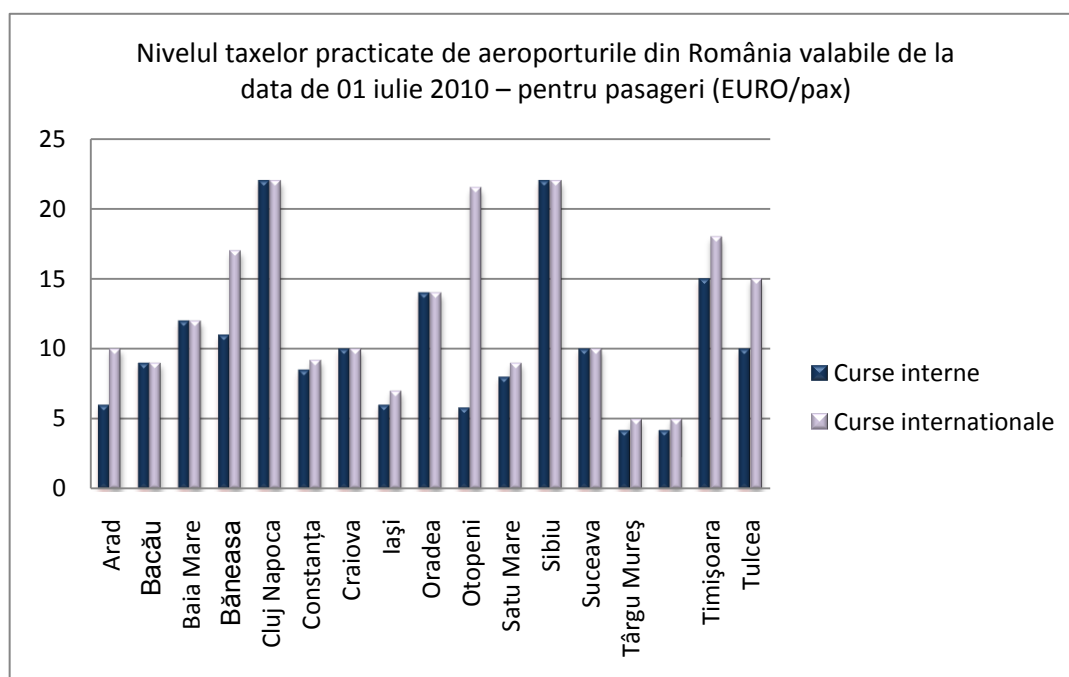
Taxe Pasageri	Taxe Pasageri (EUR/pax)		Security Charge (EUR/pax)		Tranzit/transfer (EUR/pax)	Taxa Dezvoltare (EUR/pax)	Alte Taxe (EUR/pax)
	Curse Internaționale	Curse Interne	Curse Internaționale	Curse Interne			
Arad	6	2	4	4	1		
Bacău	5	5	4	4			

Studiu de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” - Analiza diagnostic și prognoză de trafic

Taxe Pasageri	Taxe Pasageri (EUR/pax)		Security Charge (EUR/pax)		Tranzit/transfer (EUR/pax)	Taxa Dezvoltare (EUR/pax)	Alte Taxe (EUR/pax)
	Curse Internaționale	Curse Interne	Curse Internaționale	Curse Interne			
Baia Mare	5	5	7	7			
Băneasa	10	4	7	7			
Cluj Napoca	12	12	10	10	3	5	0,20/PMR
Constanța	4,2 ¹	3,5 ¹	5	5			
Craiova	5	5	5	5			
Iași	3 ²	2 ²	4	4		5	
Oradea	7	7	7	7		5	
Otopeni	14	2	7,5	3,81			0,16/PMR
Satu Mare	4	3	5	5			
Sibiu	12	12	10	10			
Suceava	5	5	5	5			
Târgu Mureș	2 - schedule 5 - non schedule	1,68 schedule 4,20 non schedule	3	2,52			
Timișoara	8	5	10	10	1,5		0,20/PMR
Tulcea	10	5	5	5		5	

¹ 12.00 EUR/pasager - curse aviație generală
² 5.00 EUR/pasager - curse neregulate

Figura 19 - Nivelul taxelor practicate de aeroporturile din România valabile de la data de 01 iulie 2010 - pentru pasageri (EURO/pax)



Tabelul 36 - Tipurile și nivelul taxelor practicate de aeroporturile din România valabile de la data de 01 iulie 2010 - taxe aeroport

Taxe Aeroport	Landing (EUR/tona)	Lighting Charge (EUR/tonă)	Parking Charge (EUR/tonă/oră)
Arad	6,5	2,5	0,15
Bacau	7	2,1	0,15
Baia Mare	8	2,1	0,15
Baneasa	6-26	2,5	0,15
Cluj Napoca	12	3	0,20
Constanta	2-7,5	2,5	0,15
Craiova	5-25	2,1	0,15
Iasi	2-6,3	1,5-2,5	0,15
Oradea	7	2,1	0,15
Otopeni	8,5	2	0,15
Satu Mare	5 EURO/tona, pt MTOW>5 tone	2	0,15
Sibiu	10	3	0,2
Suceava	6,5	2,5	0,3
Targu Mures	6,3	2,1	0,15
Timisoara	7	2,1	0,15
Tulcea	2,07-6,3	3	0,15

Observații:

- s-a menționat valoarea standard, valorile putând diferi de la un aeroport la altul în funcție de tipul de zbor (intern/extern sau regulat/neregulat) și de MTOW
- în funcție aeroport poate fi percepută o valoare minimă a taxei.

Pentru atragerea de operatori aeriени și fidelizarea acestora, față de tarifele publicate, aeroporturile practică scheme de incentive, negociate cu transportatorii aeriени, în funcție de anumiți indicatori de trafic (număr de mișcări, volum de trafic, MTOW aeronave).

Prin contractele în vigoare încheiate cu operatorii aeriени, Aeroportul Iași practică reduceri la tarifele publicate în AIP, respectiv reduceri de taxe pentru companiile TAROM, Carpatair și Austrian Airlines, conform datelor prezentate în tabelul de mai jos:

Tabelul 37 - Schema de incentives (reduceri de taxe) curentă, practică de Aeroportul Iași

Compania	Tip Trafic	Aterizare	Iluminare	Staționare	Bază de operare	Pasageri	Taxe (Euro)	
							Securitate	Dezvoltare
TAROM								
Zboruri regulate	Interne	1.6E/t	1.2E/t	0.15E/t/h	NA	2.52E/pax	4E/pax	4.2E/pax
	Externe	1.6E/t	1.25E/t	0.15E/t	NA	5E/pax	4E/pax	5E/pax
Notă: Zborurile charter-aditionale/interne-externe vor fi considerate si taxate ca si curse regulate interne, respectiv externe.								
CARPATAIR								
Zboruri regulate	Interne	2E/t	1.5E/t	NA	100E/avo/luna	2E/pax	4E/pax	4.2E/pax
	Externe	Tarifele sunt cele conform AIP AD IASI					2E/pax	4E/pax
Notă: Zborurile charter-aditionale/interne-externe vor fi considerate si taxate ca si curse regulate interne, respectiv externe.								
AUSTRIAN AIRLINES								
Zboruri regulate	Interne	2E/t	1.5E/t	0.15E/t/h; min15E	NA	2E/pax	4E/pax	4.2E/pax
	Externe	4E/t	2.1E/t	0.15E/t/h; min15E	NA	3E/pax	4E/pax	5E/pax
Zboruri charter	Interne	6.3E/t; min25E	2.5E/t; min25E	0.15E/t/h; min15E	NA	5E/pax	4E/pax	4.2E/pax
	Externe	6.3E/t; min50E	2.5E/t; min50E	0.15E/t/h; min15E	NA	5E/pax	4E/pax	5E/pax

1.7 Analiza SWOT

Evaluarea punctelor tari și a punctelor slabe ale unei organizații, precum și a oportunităților și amenințărilor externe, proces cunoscut sub numele de analiza SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats), se constituie într-o tehnică de analiză esențială pentru determinarea stării de “sănătate” a acesteia și pentru elaborarea unei strategii de business corecte.

Punctele tari și punctele slabe se referă la organizație și reflectă situația acesteia, în timp ce oportunitățile și amenințările se referă la mediul în care organizația își desfășoară activitatea și oglindesc impactul acestuia asupra organizației.

Un “**punct tare**” este o caracteristică a organizației care îi asigură o competitivitate ridicată, un lucru pe care aceasta știe să-l facă foarte bine. Puncte tari pot fi expertiza într-un anumit domeniu, mijloace fixe sau resurse umane foarte valoroase, alte valori tangibile ale organizației (tehnologie proprietară, patente, drepturi de utilizare a anumitor resurse sau de vânzare pe anumite piețe, o bază de date extensivă despre clienți, etc.), valori intangibile (precum imaginea brand-ului și reputația), sau capacități competitive (o rețea de distribuție extinsă, parteneriate cu furnizorii-cheie, alianțe comerciale, adaptabilitatea crescută a organizației la schimbările din piață, sisteme IT competitive, etc).

Un “**punct slab**” este o lipsa a organizației, un lucru pe care îl face mai puțin bine sau îi crează un dezavantaj (în comparație cu alte organizații din același domeniu de activitate). Punctele slabe se constituie, de obicei, din lipsa expertizei sau abilităților necesare într-un anumit domeniu de activitate, lipsa unor resurse importante (precum mijloace fixe, valori tangibile sau intangibile, resurse umane) sau datorită unor capacități competitive reduse.

O “**oportunitate**” este o condiție favorabilă existentă pe piața în care activează sau intenționează să activeze organizația sau un potențial nevalorificat încă al pieței. Exemple pot fi targetarea unor noi grupuri de clienți, intrarea pe noi piețe geografice, adăugarea de produse sau servicii noi, posibilitatea de utilizare a unor tehnologii avansate, încheierea unor alianțe comerciale, achiziția unei companii rivale, schimbări legislative favorabile, etc.

O “**amenințare**” este o condiție nefavorabilă existentă pe piață sau un risc asociat cu operarea pe acea piață. Amenințările pot proveni din emergența unor tehnologii mai eficiente sau mai ieftine, introducerea unor produse sau servicii similare de către companiile concurente, apariția unor competitori noi pe piață, trendul de scumpire a unor materii prime, schimbări legislative nefavorabile, evoluții valutare dezavantajoase, modificări demografice, tulburări sociale sau politice, etc.

În cadrul analizei, trebuie să se țină cont de faptul că nu toate punctele tari, punctele slabe, oportunitățile și amenințările evidențiate sunt la fel de critice pentru starea și evoluția pe viitor a organizației. Cu adevărat important este echilibrul dintre strategia organizației și resursele ei cheie.

Matricea SWOT pentru Aeroportul Internațional Iași este prezentată în tabelul următor, fiind creată pe baza informațiilor și materialelor puse la dispoziție:

Tabelul 38 - Analiza SWOT pentru Aeroportul Iași

Puncte tari	Puncte slabe
<ul style="list-style-type: none"> • Pozitia geografică favorabilă; • Taxe de aeroport competitive; • Relații bune de colaborare și susținere din partea autorităților locale și a partenerilor; • Stabilitate economică crescută datorată subvențiilor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Facilități aeroportuare slab dezvoltate; • Prezența unei număr redus de companii aeriene; • Structura organizatorică și de resurse umane insuficient dezvoltată; • Surse limitate de finanțare pentru desfășurarea de activități de marketing în scopul atragerii de companii aeriene; • Nu există facilități de transport intermodal.
<u>Oportunități</u>	<u>Amenințări</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Piața de transport aerian din România este în creștere; • Liberalizarea pieței de transport aerian din România (acces nelimitat pentru companiile aeriene low cost); • Există încă multe piețe externe sau interne care, deși au potențial mare sau mediu de trafic, nu sunt deservite sau sunt insuficient deservite din zonă; • Numărul mare de români care muncesc în străinătate; • Tendința de “comodizare” a transportului aerian (transformarea transportului aerian dintr-un produs de lux într-un produs de masă); • Oportunitatea dezvoltării traficului aerian intern ca urmare a infrastructurii terestre slab dezvoltate; • Numărul mare de propuneri/oferte de finanțare înaintate de firme/consorții de a finanța/cofinanța această investiție, ceea ce demonstrează interesul sectorului privat; • Oportunitatea construirii autostrazii Albița - Ploiești în apropierea aeroportului; • Creșterea cererii de servicii aeriene ca urmare a potențialului turistic al zonei; • Activitatea culturală și educațională poate genera trafic aerian de studenți și profesori universitari; • Județul Iași este cel mai urbanizat județ al regiunii și deține cea mai mare pondere a populației în regiunea Nord-Est. • Densitatea populației de 101,3 locuitori/km² în Regiunea Nord-Est - locul al doilea în ceea ce privește densitatea după Regiunea București-Ilfov 	<ul style="list-style-type: none"> • Poziția Aeroportului Iași la distanță mică față de Aeroportul Bacău și față de Aeroportul Suceava; • Schimbările politice din România și implicațiile lor la nivelul viziunii acționariatului aeroportului; • Concurența indirectă reprezentată de celelalte mijloace de transport: autocar, tren, auto; • Implicațiile crizelor financiare în economia românească și cea europeană; • Proliferarea unor servicii de substituție, precum teleconferințele și video-telefonie prin Internet; • Concesionarea/dezvoltarea aeroportului Suceava.

Prognoza de trafic pentru perioada 2011 - 2020

2.1 Introducere

Piața transportului aerian are un caracter paradoxal: este uneori o piață promițătoare, care beneficiază de o creștere considerabilă și este uneori o piață dificilă, victima a unor crize conjuncturale care pun sub semnul întrebării întreaga activitate de transport aerian.

Dintre factorii externi, ai căror analiză a fost efectuată în partea de analiză diagnostic, cu influență asupra evoluției transportului aerian, foarte importanți sunt nivelul de dezvoltare a economiei naționale și regionale, potențialul turistic al regiunii și numărul mare al persoanelor care lucrează în afara granițelor.

Aeroportul Iași se află situat în zona economică de dezvoltare Nord Est, aflată în prezent pe ultimul loc în România ca dezvoltare economică. Pe termen lung, odată cu depășirea perioadei de recesiune economică și dezvoltarea economiei naționale a României, acest factor va avea o influență pozitivă și accentuată în evoluția traficului aerian de pasageri și marfă. Pe termen scurt, influența negativă este accentuată și de efectele crizei economice actuale, cu implicații la nivel mondial și regional, care a redus ritmul de creștere accelerat al pieței de transport aerian din România din ultimii ani.

În cazul Aeroportului Iași, în ultimii ani se constată un interes crescut din partea autorităților locale atât pentru dezvoltarea infrastructurii aeroportuare, dar și pentru efectuarea de studii și cercetări de piață în scopul atragerii de operatori aeriени.

Faptul că regiunea de Nord Est, în care este amplasat județul Iași, are un potențial turistic crescut, așa cum a fost prezentat în cadrul capitolului patru al analizei diagnostic, cumulat cu faptul că infrastructura rutieră și feroviară în regiune sunt slab dezvoltate, pot constitui aspecte importante în dezvoltarea transportului aerian și implicit a Aeroportului Iași, prin atragerea de operatori aeriени.

Este foarte important pentru companiile aeriene, atât IATA cât și LCC, să poată să susțină cursele, în perioada de început a operării, cu trafic turistic.

2.2 Prognoza de trafic aerian

Echipa de consultanți a elaborat prognoza de trafic aerian pentru perioada 2011- 2020, respectiv prognoza numărului de mișcări de aeronave și a numărului de pasageri, în două variante de scenarii: **scenariul optimist și scenariul pesimist.**

În elaborarea prognozei pe termen scurt (2011-2012), având în vedere actuala situație economică internațională și internă, respectiv posibilitatea atenuării efectelor crizei economico - financiare care au afectat și domeniul transportului aerian, precum și planurile de expansiune ale Carpatair, pe aeroportul Iași, s-a luat în considerare o creștere relativ

importantă a dezvoltării companiilor aeriene în zonă, și deci și a traficului aerian de pasageri, în special în elaborarea prognozei în scenariul optimist.

Din analiza evoluției numărului de pasageri înregistrați de Compania TAROM în ultimii ani, se constată un grad de încărcare a curselor foarte bun și de asemenea o creștere graduală a numărului de frecvențe operate de această companie până la patru curse pe zi, în prezent. De asemenea și companiile Carpatair și Austrian au înregistrat încărcături foarte bune însă nu au efectuat creșteri de frecvențe. Începând din sezonul de vara 2011, Carpatair a anunțat începerea operării cu 3-4 frecvențe/săptămână pe ruta Iași - Roma, existând posibilitatea extinderii operării și către alte destinații externe.

Din analiza pieței de transport aerian a României, a situației actuale a mediului economic din regiunea de Nord Est, în care este amplasat județul Iași (respectiv potențialul turistic, investițiile străine din regiune, relațiile economice cu alte țări), și utilizând informațiile furnizate de MIDT privind numărul rezervărilor efectuate pentru destinații externe operate în prezent din România (din sistemele de rezervări ale companiilor IATA), echipa de consultanță a identificat posibile piețe cu potențial de trafic, de interes pentru companiile aeriene, având ca origine aeroportul Iași și a realizat prognoza de trafic în concordanță cu acestea.

Scenariul Optimist:

În cadrul acestui scenariu, au fost luate în calcul următoarele ipoteze de lucru privind operarea de curse regulate de către companiile aeriene:

2011

- TAROM va menține operarea cu 25 de frecvențe către București;
- Austrian va menține operarea cu șase frecvențe către Viena;
- Carpatair va crește operarea către Timișoara la șapte frecvențe pe săptămână și va începe operarea cu 3-4 frecvențe către Roma.

2012

- TAROM va crește frecvența de operare către București la 28 curse/săptămână;
- Austrian va menține operarea cu șase frecvențe către Viena;
- Carpatair va menține operarea către Timișoara la șapte frecvențe pe săptămână și va crește operarea către Roma la șase frecvențe pe săptămână.

2015

- TAROM va crește frecvența de operare către București și posibil va opera încă o destinație internă din Iași, totalizând 35 curse/săptămână;
- Austrian va crește operarea către Viena la zece curse pe săptămână;
- Carpatair va menține operarea către Timișoara la șapte frecvențe pe săptămână, va menține operarea către Roma la șase frecvențe pe săptămână și va începe operarea către alte trei destinații din Italia totalizând 15 frecvențe pe săptămână;
- Lufthansa va începe operarea de curse către Munchen cu frecvențe zilnice;
- Wizzair sau o altă companie low-cost va începe operarea către două destinații externe cu câte trei frecvențe.

2017

- TAROM va crește frecvența de operare către București și către încă două destinații interne din Iași, totalizând 42 curse/săptămână;
- Austrian va crește operarea către Viena la douăsprezece curse pe săptămână;
- Carpatair va menține operarea către Timișoara la șapte frecvențe pe săptămână și va continua operarea către alte trei destinații din Italia, totalizând 18 frecvențe pe săptămână;
- Lufthansa va crește operarea către Munchen la două frecvențe zilnice;
- Compania aeriana low cost carrier (LCC) va crește frecvența de operare către patru destinații externe totalizând 18 curse pe săptămână;
- Din 2016 va începe operarea o companie membră Sky Team cu frecvență zilnică spre unul din hub-urile alianței (Paris, Praga sau Amsterdam), iar în anul 2017 va crește numărul de zboruri la 12 curse pe săptămână.

2020

- TAROM va menține frecvența de operare către București și către încă două destinații interne din Iași, totalizând 42 curse/săptămână;
- Austrian va crește operarea către Viena la două curse pe zi;
- Carpatair va menține operarea către Timișoara la șapte frecvențe pe săptămână și va continua operarea către alte patru destinații din Italia, totalizând 21 frecvențe pe săptămână;
- Lufthansa va crește operarea către Munchen la trei frecvențe zilnice;
- Compania aeriana LCC va crește frecvența de operare către șase destinații externe totalizând 30 curse pe săptămână;
- Compania IATA va crește frecvența de operare către destinația externă la 14 curse pe săptămână și încă o companie, posibil tot membru Sky Team, va începe operarea cu curse zilnice.

Prognoze:

2011

În prognoza scenariului optimist pentru anul 2011, pe baza ipotezelor de mai sus, se estimează, comparativ cu anul 2010, o creștere minimă cu 24% în ceea ce privește numărul de pasageri și o creștere cu 11% a numărului de mișcări operate pe Aeroportul Iași. Traficul aerian total de pasageri (incluzând pasagerii transportați pe cursele interne, internaționale, tranzit, charter și alte curse - VIP, umanitare, etc.) este estimat la 197.000 pasageri.

2012

Conform strategiei de dezvoltare a Aeroportului Iași, în perioada următoare vor fi demarate lucrările de construcție a noului terminal de pasageri. Infrastructura aeroportuară fiind unul dintre impedimentele majore pentru operarea companiilor aeriene și deci pentru dezvoltarea transportului aerian, rezultă necesitatea imediată de creștere a capacității aeroportului în ceea ce privește numărul de pasageri care pot fi procesați de aeroport în decursul unei ore.

De asemenea va fi necesară realizarea unei piste de minim 2.100 m, care să asigure operarea unor aeronave mediu curier cu o capacitate de 114 - 180 locuri.

Având în vedere lipsa de capacitate și imposibilitatea operării de aeronave mediu - curier, în anul 2012 comparativ cu anul 2011, în scenariul optimist, se poate realiza o creștere a numărului de mișcări de 19% și a numărului de pasageri cu 14%. Aceste creșteri, în cifre absolute, presupun realizarea unui trafic extern furnizat de Aeroportul Iași de 91.400 pasageri și a unui trafic intern, către București, de 131.000 pasageri. Total trafic (incluzând pasagerii pe cursele interne, internaționale, tranzit, charter și alte curse - VIP, umanitare etc.) se estimează a fi de 235.400 pasageri.

2015

Odată cu finalizarea lucrărilor la terminalul de pasageri și a noii piste în anul 2015, a fost prognozată în cadrul scenariului optimist o creștere graduală a numărului de frecvențe pe care Compania TAROM le va opera către București precum și deschiderea unei noi curse interne, o creștere a frecvențelor operate de Austrian și Carpatair către destinațiile externe și începerea operării companiei Lufthansa și a Wizzair sau alt operator low-cost.

În plus, până în acest an, conform declarațiilor oficiale, România va fi stat Schengen, ceea ce va facilita, odată în plus, mișcarea pasagerilor în spațiul Schengen. Aderarea va implica, alături de o creștere a numărului de pasageri, și o creștere a cheltuielilor efectuate pe aeroport în sensul creării de fluxuri separate pentru pasageri.

Analizând strategia de operare a companiilor low cost în România, precum și concurența făcută de aeroporturile din zonă, considerăm că o companie low-cost poate să înceapă operarea de pe Aeroportul Iași, având în vedere faptul că sunt companii care caută în prezent noi oportunități de operare în România. Aeroportul Iași, ca urmare a finalizării terminalului de pasageri și a noii piste, poate constitui o bază de operare atractivă.

Evoluția numărului de mișcări și de pasageri estimată pentru anul 2015, comparativ cu anul 2014, în cadrul scenariului optimist, prevede o creștere cu 30% a numărului de mișcări și cu 61% pentru numărul de pasageri.

Numărul de pasageri posibil de realizat în anul 2015 este de 287.000 pentru destinațiile externe și de 218.000 de pasageri pentru destinațiile interne. Total trafic (incluzând pasagerii pe cursele interne, internaționale, tranzit, charter și alte curse - VIP, umanitare etc.) se estimează a fi de 535.000 pasageri.

2017

Până în anul 2017, compania națională de transport aerian TAROM, membră a alianței internaționale Sky Team, va avea rețeaua de rute integrată în rețeaua de rute a membrilor alianței, ceea ce va presupune lărgirea cooperărilor comerciale de tip code-share și operarea în comun de pe mai multe aeroporturi în scopul exploatarea la maxim a potențialului din România în favoarea membrilor alianței Sky Team. Este recomandat ca Aeroportul Iași să demareze din timp negocieri cu membrii alianței Sky Team în scopul deschiderii acestuia către rețeaua de rute a alianței.

Ca urmare, în cadrul scenariului optimist, este de așteptat ca partenerii Companiei TAROM din alianță, respectiv Air France, KLM, Czech Airlines, Alitalia, etc. să opereze din Iași către marile hub-uri din Europa aparținând alianței: Paris, Amsterdam, Roma, Praga etc. În prognoza pentru anul 2016 s-a luat în considerare începerea unei astfel de operări cu unul

dintre hub-urile alianței, cu șapte frecvențe pe săptămână, urmând ca numărul de zboruri să crească în anul 2017 la 12 curse pe săptămână.

Implementarea acestor propuneri ar avea ca rezultat, în cadrul scenariului optimist, o creștere cu 18% a numărului de mișcări față de anul 2016, însoțită de o creștere cu 30% a numărului de pasageri. Total trafic aerian de pasageri (717.000 pasageri transportați pe cursele regulate externe și 262.000 pasageri transportați pe cursele regulate interne) se estimează a fi de 1.036.000 de pasageri (diferența este reprezentată de cursele charter, VIP, zboruri umanitare, etc).

2020

În prezent, cele mai mari rate de creștere înregistrate de transportul aerian sunt realizate de țările din Estul Europei, România înregistrând, în ultimii 5 ani rate de creștere mult superioare celorlalte țări din Europa. Această evoluție se va păstra și în viitor, chiar dacă rata de creștere se va diminua.

În România există un potențial mare de trafic aerian și, în viitor, odată cu creșterea nivelului de trai va crește și gradul de penetrare al transportului aerian în rândul populației. Dacă la începutul anilor '90 acesta a fost de 0,5% (călătorii cu avionul realizate la 100 de locuitori), comparativ cu Europa de Vest în care, acest indicator este de 35% și cu USA, de 50%, în prezent, în România, acesta a crescut la aproximativ 22%. Ca urmare a creșterii economice și a dezvoltării turismului, și transportul aerian tinde să înregistreze nivelul realizat în țările dezvoltate.

Pentru anul 2020, în varianta scenariului optimist se consideră că TAROM va opera 42 curse/săptămână, Austrian două curse pe zi, Carpatair curse zilnice către Timisoara și 21 frecvențe către patru destinații din Italia, Lufthansa trei frecvențe zilnice, compania aeriană LCC va opera către șase destinații externe totalizând 30 curse pe săptămână, compania IATA va opera 14 curse pe săptămână și încă o companie, posibil tot membru Sky Team, va începe operarea de curse zilnice.

În ceea ce privește evoluția față de anul 2019, în cadrul scenariului optimist, numărul de mișcări de aeronave va crește cu 8% iar numărul de pasageri cu 13%. În valori absolute, traficul înregistrat este estimat la 1.207.000 pasageri pe cursele regulate externe și 305.000 pasageri pe cursele regulate interne. Total trafic (incluzând pasagerii pe cursele interne, internaționale, tranzit, charter și alte curse - VIP, umanitare, etc.) se estimează a fi de 1.600.000 pasageri.

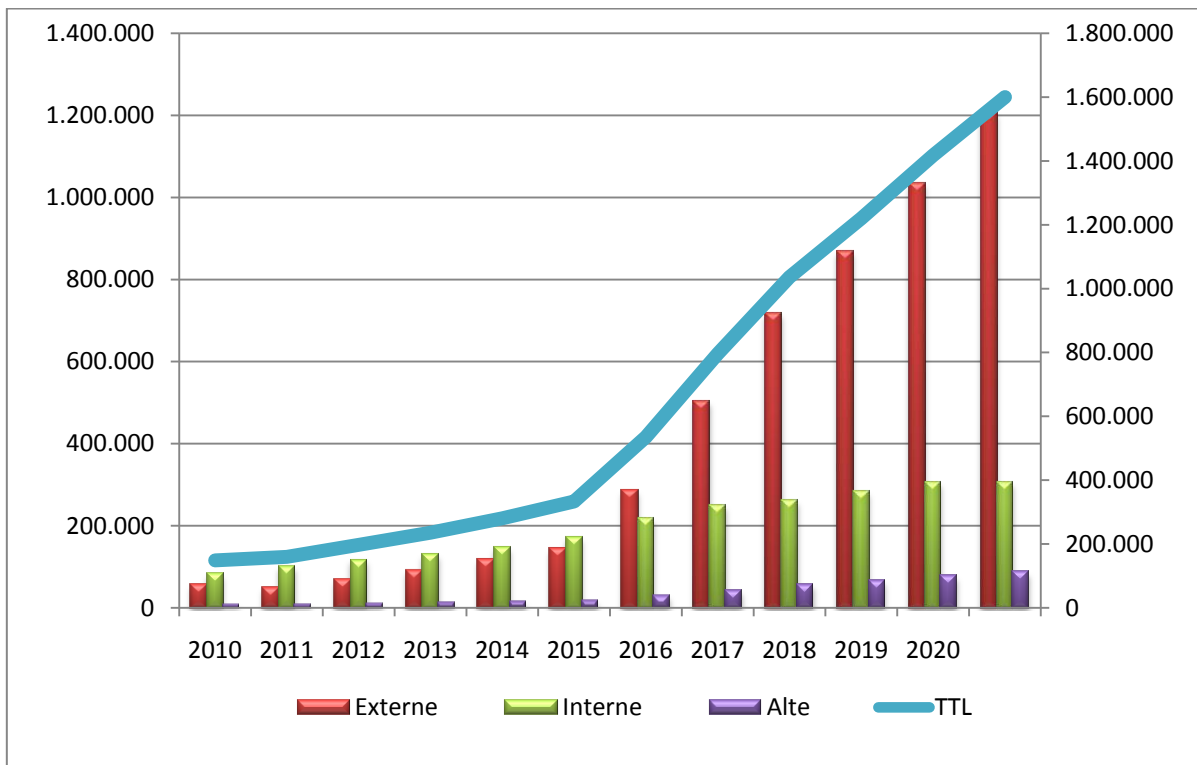
Rezultatele centralizate ale prognozei de trafic aerian în varianta scenariului optimist, pentru perioada 2011 - 2020, și evoluția numărului de pasageri/mișcări de aeronave pe categorii de trafic (extern, intern, altele) sunt prezentate în tabelele și graficele de mai jos:

Tabelul 39 - Prognoza traficului aerian de pasageri - scenariu optimist:

Tip Trafic	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Externe	49.321	69.472	91.416	118.352	143.312	287.456	502.944	717.392	869.336	1.034.384	1.207.232
Interne	101.400	117.000	131.040	146.640	171.600	218.400	249.600	262.080	283.920	305.760	305.760
Alte	8.894	10.738	13.007	15.334	18.144	29.142	43.366	56.727	66.948	77.630	87.409
Total	159.615	197.210	235.463	280.326	333.056	534.998	795.910	1.036.199	1.220.204	1.417.774	1.600.401
	7%	24%	19%	19%	19%	61%	49%	30%	18%	16%	13%

Prognoza principalelor categorii de trafic aerian de pe Aeroportul Iași, în cazul scenariului optimist, în perioada 2011 - 2020, este prezentată în graficul de mai jos:

Figura 20 - Grafic al prognozei de trafic în scenariul optimist, 2011 - 2020



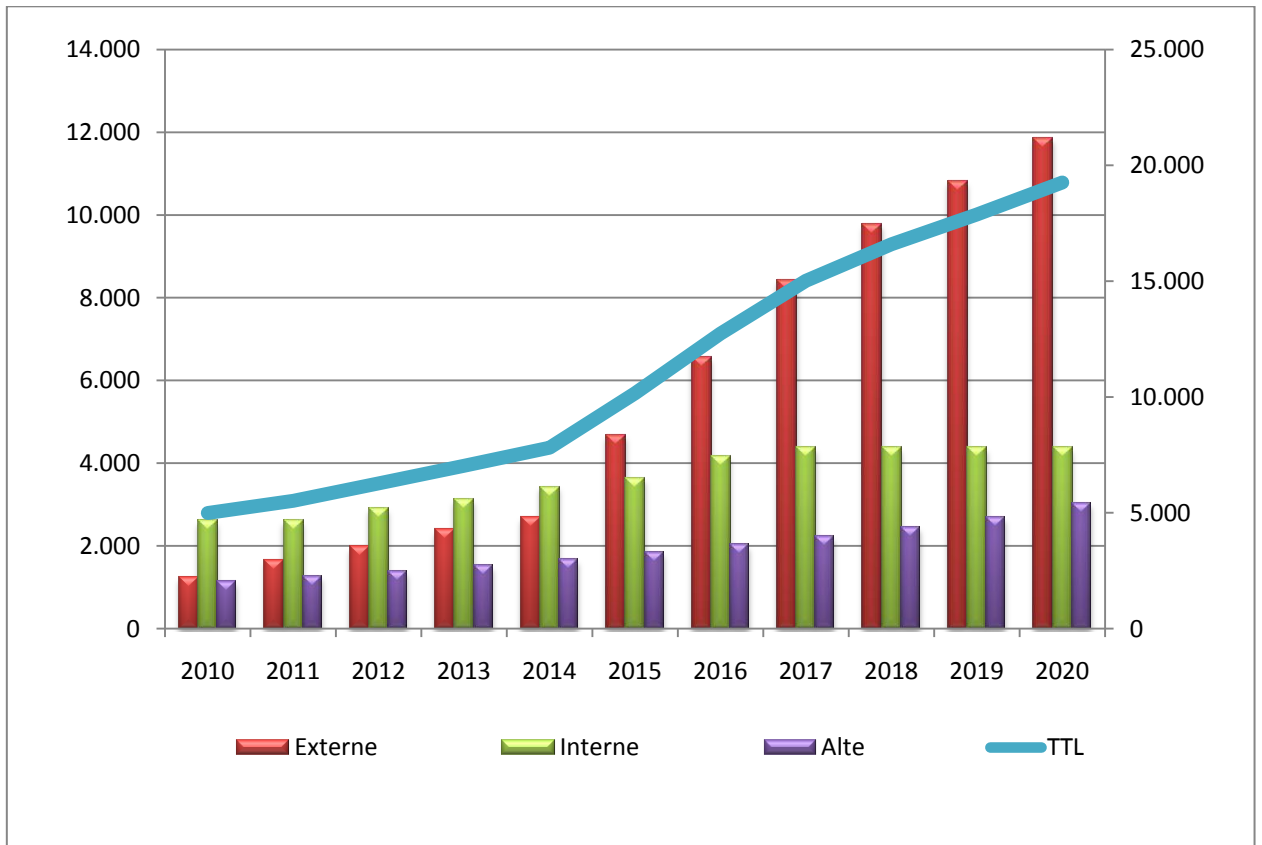
Prognoza numărului de mișcări de aeronave înregistrat de Aeroportul Iași, în perioada 2011 - 2020 și evoluția anuală a acestuia, în cadrul scenariului optimist, este prezentată în tabelul și graficul de mai jos:

Tabelul 40 - Prognoza mișcărilor - scenariu optimist:

Mișcări

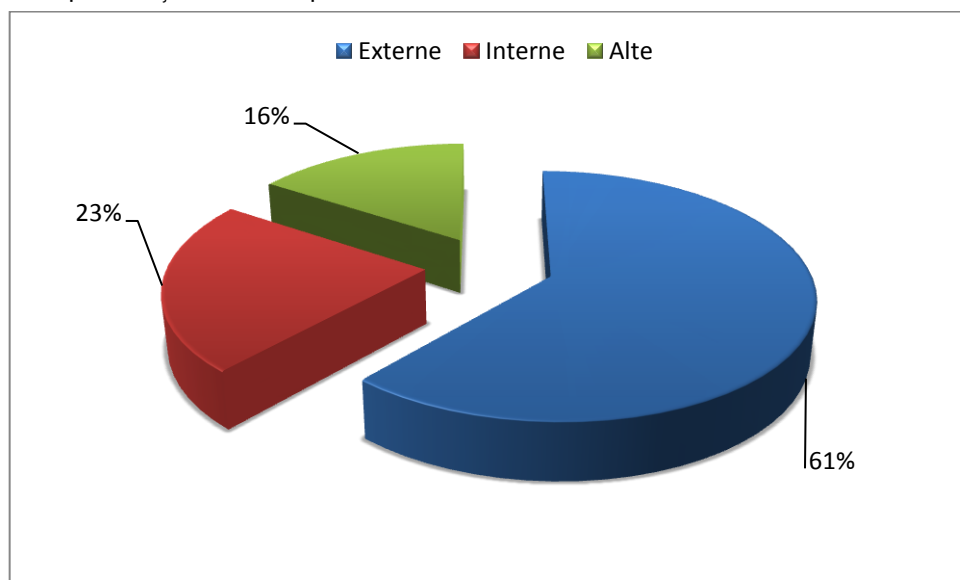
Tip Trafic	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Externe	1.248	1.664	1.976	2.392	2.704	4.680	6.552	8.424	9.776	10.816	11.856
Interne	2.600	2.600	2.912	3.120	3.432	3.640	4.160	4.368	4.368	4.368	4.368
Alte	1.143	1.257	1.383	1.521	1.673	1.841	2.025	2.227	2.450	2.695	3.035
Total	4.991	5.521	6.271	7.033	7.809	10.161	12.737	15.019	16.594	17.879	19.259
		11%	14%	12%	11%	30%	25%	18%	10%	8%	8%

Figura 21 - Grafic al prognozei mișcărilor în scenariul optimist, 2011 - 2020



Ponderea principalelor categorii de trafic aerian în total trafic de pasageri înregistrat în anul 2020 pe Aeroportul Iași, conform scenariului optimist al prognozei este prezentată în garficul de mai jos:

Figura 22 - Ponderea principalelor categorii de trafic aerian în total trafic de pasageri înregistrat în anul 2020 pe Aeroportul Iași - scenariu optimist



Scenariul Pesimist:

În cadrul acestui scenariu, pentru realizarea prognozei de trafic aerian de pasageri și de mișcări de aeronave, au fost luate în calcul următoarele ipoteze de lucru:

2011

- TAROM va menține operarea cu 25 de frecvențe către București;
- Austrian va menține operarea cu șase frecvențe către Viena;
- Carpatair va crește operarea către Timișoara la șapte frecvențe pe săptămână și va începe operarea cu trei frecvențe către Roma.

2012

- TAROM va crește frecvența de operare către București la 28 curse/săptămână;
- Austrian va menține operarea cu șase frecvențe către Viena;
- Carpatair va menține operarea către Timișoara la șapte frecvențe pe săptămână și va crește operarea către Roma la cinci frecvențe pe săptămână.

2015

- TAROM va crește frecvența de operare către București la 35 curse/săptămână;
- Austrian va crește operarea către Viena la șapte curse pe săptămână;
- Carpatair va menține operarea către Timișoara la șapte frecvențe pe săptămână, va menține operarea către Roma la cinci frecvențe pe săptămână și va începe operarea către alte două destinații din Italia totalizând nouă frecvențe pe săptămână;
- Lufthansa va începe operarea de curse către Munchen cu cinci frecvențe pe săptămână.

2017

- TAROM va menține frecvența de operare către București și va începe operarea către încă o destinație internă din Iași, totalizând 36 curse/săptămână;
- Austrian va menține operarea către Viena la șapte curse pe săptămână;
- Carpatair va menține operarea către Timișoara la șapte frecvențe pe săptămână și va opera către alte două destinații din Italia, totalizând 15 frecvențe pe săptămână;
- Lufthansa va crește operarea către Munchen la nouă frecvențe pe săptămână;
- Va începe operarea o companie membra Sky Team cu trei frecvențe pe săptămână spre unul din hub-urile alianței (Paris, Praga sau Amsterdam).

2020

- TAROM va crește frecvența de operare către București și către încă o destinație internă din Iași, totalizând 42 curse/săptămână;
- Austrian va crește operarea către Viena la 12 curse pe săptămână;
- Carpatair va menține operarea către Timișoara la șapte frecvențe pe săptămână și va continua operarea către alte două destinații din Italia, totalizând 18 frecvențe pe săptămână;
- Lufthansa va crește operarea către Munchen la 15 frecvențe săptămânale;
- Compania IATA va crește frecvența de operare către destinația externă la nouă curse pe săptămână.

Prognoze:

2011

În prognoza scenariului pesimist pentru anul 2011, se estimează, comparativ cu anul 2010, o creștere minimă de 17 % în ceea ce privește numărul de pasageri și o creștere cu 9% a numărului de mișcări operate pe Aeroportul Iași. Total trafic (incluzând pasagerii pe cursele interne, internaționale, tranzit, charter și alte curse - VIP, umanitare, etc.) este estimat la 187.000 pasageri.

2012

Conform strategiei de dezvoltare a Aeroportului Iași, în perioada următoare vor fi demarate lucrările de construcție a noului terminal de pasageri, infrastructura aeroportuară fiind unul dintre impedimentele majore pentru operarea companiilor aeriene și deci pentru dezvoltarea transportului aerian rezultă necesitatea imediată de creștere a capacității aeroportului în ceea ce privește numărul de pasageri care pot fi procesați de aeroport în decursul unei ore.

Se va realiza însă un terminal de dimensiuni mai reduse decât cel din proiectul actual al aeroportului, capabil să asigure procesarea în anul 2020 a unui număr de 680.000 de pasageri. Este posibilă păstrarea pistei actuale și refacerea ei, având în vedere că se prognozează operarea de aeronave cu o capacitate maximă de 75 de locuri.

Având în vedere lipsă de capacitate și imposibilitatea operării de aeronave mediu - curier, în anul 2012 comparativ cu anul 2011, în scenariul optimist, se poate realiza o creștere a numărului de mișcări de 11% și a numărului de pasageri cu 10%. Aceste creșteri, în valori absolute, presupun realizarea unui trafic extern furnizat de Aeroportul Iași de 78.500 pasageri și a unui trafic intern, către București, de 116.000 pasageri. Total trafic (incluzând pasagerii pe cursele interne, internaționale, tranzit, charter și alte curse - VIP, umanitare, etc.) se estimează a fi de 206.000 pasageri.

2015

Odată cu finalizarea lucrărilor la terminalul de pasageri în anul 2015, în cadrul scenariului pesimist s-a estimat o creștere graduală a numărului de frecvențe pe care Compania TAROM le va opera către destinația București, o creștere a frecvențelor Austrian și Carpatair către destinații externe, și începerea operării companiei Lufthansa.

În plus, până în acest an, conform declarațiilor oficiale, România va fi stat Schengen, ceea ce va facilita, odată în plus, mișcarea pasagerilor în spațiul Schengen. Aderarea va implica, alături de o creștere a numărului de pasageri, și o creștere a cheltuielilor efectuate pe aeroport în sensul creării de fluxuri separate pentru pasageri.

Evoluția numărului de mișcări și de pasageri estimată pentru anul 2015, comparativ cu anul 2014, în cadrul scenariului pesimist, prevede o creștere cu 17% a numărului de mișcări și cu 20% pentru numărul de pasageri.

Numărul de pasageri posibil de realizat în anul 2015 este de 131.000 pentru destinațiile externe și de 173.000 de pasageri pentru destinațiile interne. Total trafic

(incluzând pasagerii pe cursele interne, internaționale, tranzit, charter și alte curse - VIP, umanitare, etc.) se estimează a fi de 322.000 pasageri.

2017

Se estimează începerea operării companiei Lufthansa către Munchen, extinderea operării companiei Carpatair către trei destinații din Italia și începerea operării către unul din hub-urile alianței Sky-Team, a unei companii membre.

În cadrul scenariului pesimist se estimează o creștere cu 8% a numărului de mișcări față de anul 2016, însoțită de o creștere cu 17% a numărului de pasageri. Total trafic (din care 222.600 pasageri pe cursele regulate externe și 206.000 pasageri pe cursele regulate interne) se estimează a fi de 453.000 de pasageri.

2020

Pentru anul 2020, în varianta scenariului pesimist se consideră că TAROM va opera 42 curse/săptămână, Austrian 12 curse pe săptămână, Carpatair curse zilnice către Timișoara și 18 frecvențe către trei destinații din Italia, Lufthansa 15 frecvențe pe săptămână și compania IATA va opera 9 curse pe săptămână.

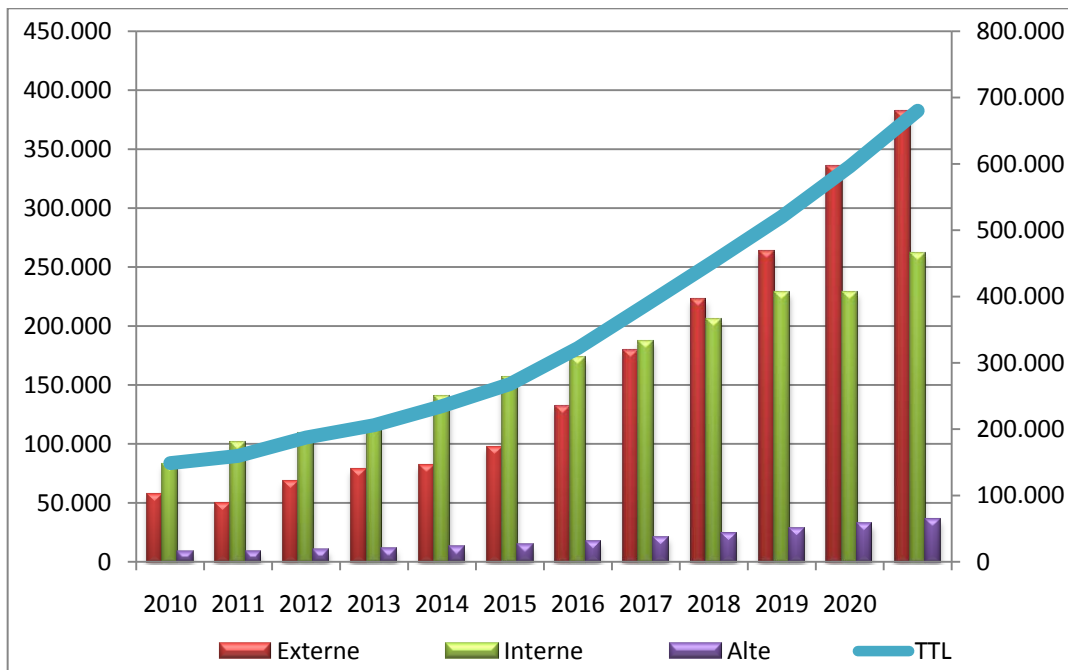
În ceea ce privește evoluția față de anul 2019, în cadrul scenariului pesimist, numărul de mișcări de aeronave va crește cu 6% iar numărul de pasageri cu 14%. În valori absolute, traficul înregistrat este estimat la 381.600 pasageri pe cursele regulate externe și 262.000 pasageri pe cursele regulate interne. Total trafic (incluzând pasagerii pe cursele interne, internaționale, tranzit, charter și alte curse - VIP, umanitare etc.) se estimează a fi de 680.000 pasageri.

Rezultatele centralizate ale prognozei de trafic aerian de pasageri în varianta scenariului pesimist, pentru perioada 2011 - 2020, sunt prezentate în tabelul și graficul de mai jos:

Tabelul 41 - Prognoza traficului aerian de pasageri - scenariu pesimist

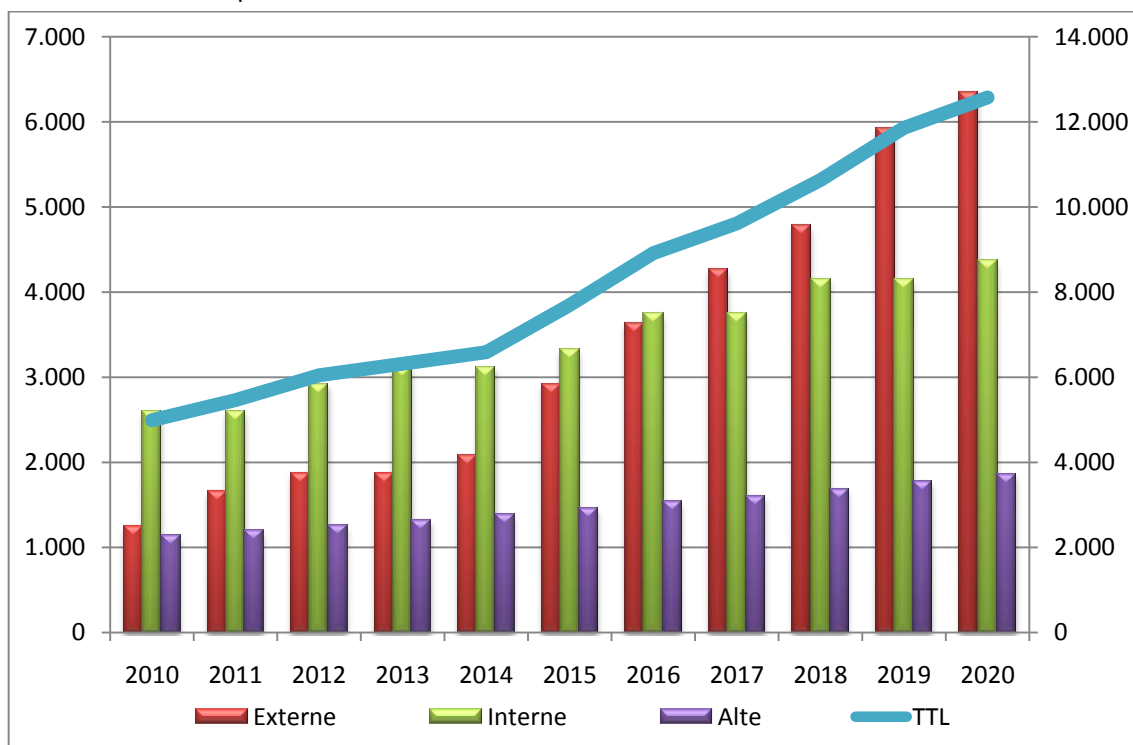
Tip Trafic	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Externe	49.321	68.120	78.520	81.848	97.552	131.664	179.192	222.664	263.640	335.400	381.576
Interne	101.400	109.200	116.480	140.400	156.000	173.056	187.200	205.920	228.800	228.800	262.080
Alte	8.894	10.034	11.099	12.587	14.417	17.538	21.002	24.479	28.049	32.054	36.488
Total	159.615	187.354	206.099	234.835	267.969	322.258	387.394	453.063	520.489	596.254	680.144
	7%	17%	10%	14%	14%	20%	20%	17%	15%	15%	14%

Figura 23 - Grafic al prognozei de trafic în scenariul pesimist, 2011 - 2020



Evoluția numărului de mișcări de aeronave prognozată pentru Aeroportul Iași în perioada 2011 - 2020, varianta scenariului pesimist, este prezentată în tabelul și graficul de mai jos:

Figura 24 - Evoluția numărului de mișcări de aeronave prognozată pentru Aeroportul Iași în perioada 2011 - 2020, în scenariul pesimist



Tabelul 42 - Prognoza mișcărilor - scenariu pesimist

Tip Trafic	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Externe	1.248	1.664	1.872	1.872	2.080	2.912	3.640	4.264	4.784	5.928	6.344
Interne	2.600	2.600	2.912	3.120	3.120	3.328	3.744	3.744	4.160	4.160	4.368
Alte	1.143	1.200	1.260	1.323	1.389	1.459	1.532	1.608	1.689	1.773	1.862
TTL	4.991	5.464	6.044	6.315	6.589	7.699	8.916	9.616	10.633	11.861	12.574
		9%	11%	4%	4%	17%	16%	8%	11%	12%	6%

Ponderea principalelor categorii de trafic aerian în total trafic înregistrat în anul 2020 pe aeroportul Iași, conform variantei scenariului pesimist al prognozei, este prezentată în graficul de mai jos:

Figura 25 - Ponderea principalelor categorii de trafic aerian în total trafic înregistrat în anul 2020 pe aeroportul Iași, conform variantei scenariului pesimist

