

S.C. FONDUL PROPRIETATEA S.A.  
INTRARE Nr. 278  
ziua 15 luna 03 anul 2016

COMPANIA NATIONALA PROMOPT  
S.G. Nr. 1085  
11.03.2016

# **RAPORTUL ANUAL AL ADMINISTRATORILOR**

**realizat in conformitate cu prevederile OUG 109/2011**

**ANUL 2015**

**CUPRINS:**

- I. INFORMATII GENERALE**
- II. PLANUL DE ADMINISTRARE**
- III. INFORMATII OPERATIONALE**
- IV. INFORMATII FINANCIARE**
- V. CALITATEA SI SIGURANTA OPERATIONALA**
- VI. ACTIVITATEA DE MEDIU**
- VII. INFORMATII DESPRE PERSONAL**
- VIII. RISCURI**

## I. INFORMATII GENERALE

Compania Nationala Aeroporturi Bucuresti – CNAB are ca obiect principal de activitate asigurarea serviciilor aeroportuare pentru operatorii aerieni, respectiv, servicii conexe transportului aerian de pasageri, cargo si posta, efectuate de catre operatorii aerieni romani sau straini prin curse regulate si charter, spre si dinspre Romania, precum si pe teritoriul Romaniei.

Pe langa activitatea de baza, CNAB mai presteaza si alte servicii, constand in principal din inchirieri de spatii destinate operatorilor aeroportuari si operatorilor aerieni ori altor agenti economici care presteaza activitati sau servicii in legatura cu pasagerii ori aeronavele.

CNAB este o societate pe actiuni inregistrata in Romania, cu sediul central in Calea Bucurestilor nr. 224F, Otopeni, Ilfov, inregistrata la Registrul Comertului cu nr. J23/401/2010 avand cod unic de inregistrare 26490194.

CNAB este membra a Asociatiei Internationale a Aeroporturilor (ACI).

CNAB a fost infiintata in anul 2010 prin reorganizarea/fuziunea Aeroportului International Henry Coanda – Otopeni cu Aeroportul International Aurel Vlaicu – Baneasa si formarea CN Aeroporturi Bucuresti – CNAB.

Capitalul social al Companiei, la data de 31 decembrie 2015 este detinut de :

- Statul Roman, reprezentat prin Ministerul Transporturilor (“MT”), cu o cota de participare de 80%;
- Fondul Proprietatea, cu o cota de participare de 20%;

La 31 decembrie 2015 Societatea avea inregistrat capitalul social de 143.772.150 lei.

Dupa inregistrarea modificarilor de capital social prin capitalizarile conform Legii 136/98 ce urmeaza a fi aprobate de Adunarea Generala a Actionarilor, structura actionariatului se va prezenta astfel:

<b>ACTIONARI</b>	<b>NUMAR DE ACTIUNI</b>	<b>SUMA(LEI)</b>	<b>PROCENTAJ (%)</b>
Statul Roman prin Ministerul Transporturilor			80%

Fondul Proprietatea			20%
<b>Total</b>			<b>100%</b>

Administrarea companiei s-a realizat in conformitate cu prevederile OUG 109/2011 privind

guvernanta corporativa a intreprinderilor publice, de catre un Consiliu de Administratie, astfel:

In data de 11.11.2014, Adunarea Generala a Actionarilor, legal constituita, a aprobat Hotarirea cu nr.52, numind prin vot secret 3 membri provizorii ai Consiliului de Administratie, respectiv:

- Cornila Anisoara;
- Marinescu Cristian- Mihai;
- Pestesan Cosmin-Catalin;

Prin Hotararea AGA nr. 56/25.03.2015 se aproba cu majoritate de voturi confirmarea numirii membrilor provizorii ai Consiliului de Administratie, adoptata de Adunarea Generala a Actionarilor din data de 29.05.2014, respectiv:

- Andrei Dan;
- Dumitrascu Gabriel;
- Brezeanu Dragos;
- Toma Adrian;
- Radu Catalin Gheorghe;
- Plaveti Iulius – Dan;

Prin Hotararea AGA nr. 57/26.03.2015 se aproba in unanimitate, incepand cu data de 26.03.2015, revocarea mandatelor membrilor Consiliului de Administratie provizoriu, respective a urmatoarelor persoane:

- Gabriel Dumitrascu;
- Dan Iulius Plaveti;
- Anisoara Cornila;
- Mihai Cristian Marinescu;

- Cosmin Catalin Pestesan

si numirea unui nou Consiliu de Administratie, format din administratori selectionati conform prevederilor OUG nr. 109/2011, incepand cu data de 26.03.2015, astfel:

- Cosmin Catalin Pestesan;
- Dimitrescu Mirica;
- Puscasu Geanina Cristina;
- Stoicescu Sorin Paul;
- Adrian Cighi;

Prin Hotararea AGA nr. 59/25.05.2015 a fost aprobata in unanimitate forma finala a contractului de mandat al administratorilor iar prin Hotararea AGA nr. 60/02.07.2015 s-a aprobat cu unanimitate de voturi Planul de Administrare pentru perioada 2015-2019 propus de Consiliul de Administratie.

Este necesar să menționăm condițiile în care am preluat administrarea CNAB, astfel:

-Actul Constitutiv al CNAB, aprobat prin HG nr. 1208/2009 nu a fost amendat cu prevederile OUG nr. 109/2011.

- PDA nr.2 cu degradări semnificative ale structurii rutiere pe o lungime de 1250 m în condițiile în care a fost reparată în perioada 2007-2009. Litigiu cu constructorul este în derulare iar demersurile pentru antamarea lucrărilor in fază inițială.

-PDA nr.1 propusă pentru reabilitare în 2010-2011 reprogramată succesiv în 2016-2017.

-Suprafața de mișcare, platforme îmbarcare-debarcare aveau degradări cu care nu se putea intra în iarna 2015-2016.

**Concluzie:** Aproape 5 ani, 2010-2015 nu s-a investit și nu s-au făcut lucrări la PDA 1 și 2, la suprafața de mișcare și platforme.

-Un numar considerabil de litigii în justiție dintre care cel puțin 5 cu grad sporit de riscal căror obiect se dimensioneaza la sume de ordinul milioanei de EUR (Aviația Utilitară București SA și derivate ale acesteia, societățile din Grupul Jetran, incidentul aeronautic din 14.06.2006 de pe AIBB-AV în solidar cu ROMATSA, Fondul Proprietatea vis-a-vis de hotărâri AGA CNAB/2014, proceduri necontencioase derulate în contradictoriu cu Asociere ROMPREST).

Referitor la operațiunea de majorare a capitalului social al CNAB SA cu valoarea terenurilor pentru care s-au obtinut certificare de atestare a dreptului de proprietate care au apartinut AIBB-AV, am constatat o tergiversare, deși există un raport de evaluare care conține suma cu care actionarul minoritar ar trebui să majoreze capitalul social.

Un alt litigiu cu Aviatia Utilitară SA se referă la servitutea de trecere stabilită acesteia prin decizie civilă a ICCJ pe un teren pentru care AIBB-AV l-a concesionat EUROJET. Dat fiind că denunțarea contractului cu această companie ar costa 25 milioane EUR, am încercat să găsim soluții de transferare a servituții pe un teren neangajat de comun acord cu Aviatia Utilitară SA, însă AGA CNAB a refuzat să ia în discuție această posibilitate.

O situație similară există în ce privește contractul de concesiune încheiat cu Blue Air Transport Aerian SA. Se anexează NI 330/12.05.2015 a Cabinetului Individual AC POP.

Un litigiu cu implicații pe termen lung este cel legat de prelungirea Actului Constitutiv al BICC SA, prin Hotărârea AGA din 01.09.2014, până la 31.12.2015, fără plata unei chirii pe terenul ocupat sau după caz majorarea capitalului social prin creșterea aportului CNAB în societate, adică gratis potrivit punctului de vedere al Direcției Juridice din MT. Cu mare greutate am reușit ca să obținem o Hotărâre AGA în decembrie 2015 prin care să evităm prelungirea acestei situații ilicite prin impunerea unui contract de închiriere și prin stabilirea intervenției în justiție pentru recuperarea sumelor datorate de BICC până în decembrie 2015.

-Există și foarte multe litigii de mai mică amploare.

## II. PLANUL DE ADMINISTRARE

La întocmirea planului de administrare am pornit de la o analiză SWOT realizată pe baza realităților interne, europene și internaționale din transportul aerian de pasageri și marfuri, capacitatea companiei de a face față acestor provocări în contextul programelor strategice aprobate prin legislația în vigoare, situației determinate de fuziunea celor două aeroporturi, acționariat, personalul și calitatea acestuia, precum și situațiilor financiare pe anul 2014.

### Puncte forte

- Cea mai importantă poartă aeriană a țării, concentrând aproximativ 70% din traficul aerian de pasageri din România;
- Existența unui Program Strategic de dezvoltare și asigurarea desfășurării în condiții optime a activității, prin prevenirea unor potențiale constrângeri de capacitate pentru AIHCB ;
- Înființarea CNAB prin fuziunea AIHCB și AIBB, ceea ce permite dezvoltarea conjugată a infrastructurii de zbor la nivelul orașului București;

- Existenta unui personal pregatit pentru desfasurarea activitatilor aeroportuare.

### **Puncte slabe**

---

- Desfasurarea Programului Strategic la un interval scurt de timp dupa finalizarea Fazei a III-a actualizate, ceea ce presupune un efort financiar sporit; Perspectiva ingrijitoare a costurilor expropriilor planificate pentru dezvoltarea capacitatii care pot depasi insuportabil investitiile estimate.
- Mentinerea in operare a celor doua aeroporturi, cu impact asupra costurilor generale de operare, determina un plus de complexitate a activitatii mai ales in conditiile in care PDA de la AIBB nu poate fi utilizata la intreaga capacitate in conditiile in care capacitatea prelucrarii pasagerilor in terminal este extrem de redusa.

### **Oportunitati**

---

- Facilitarea evolutiei ascendente a traficului aerian in concordanta cu prognoza de trafic
- Asigurarea unui echilibru optim al elementelor de infrastructura aeroportuara pentru dezvoltarea atat a activitatilor aeronautice, cat si a celor non-aeronautice;

### **Riscuri**

---

- Principalele riscuri identificate cu impact asupra activitatii CNAB sunt grupate in functie de tipologia acestora in cinci categorii:
  - *Riscuri macroeconomice*
  - *Riscuri comerciale*
  - *Riscuri operationale*
  - *Riscuri financiare*
  - *Riscuri legale*

CNAB se bucura de o buna pozitie financiara, reusind sa mentina o marja operationala de aproape 50%, ceea ce acopera celelalte costuri de administrare ale afacerii si asigura capacitatea de a finanta direct sau de a suporta serviciul datoriei contractate pentru inlocuirea capacitatilor epuizate si/sau pentru a crea altele noi.

In urma unei analize minutioase, Consiliul de Administratie a identificat importante rezerve de imbunatatire a operatiunilor, a mecanismelor de decizie si a administrarii afacerii. Fructificarea acestor rezerve printr-un plan coerent de masuri va avea un

impact semnificativ pe termen mediu asupra performanțelor financiare ale CNAB și a siguranței, securității și satisfacției pasagerilor care utilizează bazele aeroportuare ale companiei.

Astfel, Consiliul de Administrație și-a propus:

**Obiective strategice prioritare:**

- A. Dezvoltarea sustenabilă a capacităților aeroportuare;
- B. Menținerea unei poziții financiare solide;
- C. Eficientizarea organizațională și operațională;
- D. Aplicarea consecventă a principiilor de guvernanta corporativă.

**Planuri de masuri:**

1. Cadru de decizie coerent și planificare riguroasă pentru marile proiecte de investiții;
2. Măsuri pentru creșterea veniturilor;
3. Optimizarea exploatarei AIBB și integrarea lui într-un model de afaceri al CNAB;
4. Măsuri de îmbunătățirea calității serviciilor (experienței pasagerilor);
5. Optimizarea proceselor și creșterea eficienței operaționale;
6. Program de dezvoltare a capacităților IT&C;
7. Program pe termen mediu/ lung pentru a asigura conformitatea cu reglementările preconizate a se adopta în domeniul protecției mediului înconjurător ;
8. Implementarea principiilor de guvernanta corporativă aplicabile companiilor listate la bursa și pregătirea demersurilor necesare listării.

Consiliul de Administrație este convins că prin aplicarea acestui program de măsuri va îndeplini criteriile de performanță asumate prin contractele de mandat și indicatorii menționați mai jos, astfel:

**Indicatori de Performanță**



INDICATOR	2015	2016	2017	2018
Trafic pasageri	8.600.000	8.686.000	8.772.860	8.860.588
Venituri totale - mii lei	725.777,35	733.035,12	740.365,47	747.769,13
Cheltuieli totale/1000 lei venituri totale	927,35	926,43	924,60	921,85

### Obiective Strategice/Lucrări

#### Semestrul I 2016

finalizarea lucrărilor de reparație la pista de decolare-aterizare nr. 2 - PDA 2 (08L-26R)

#### 2017

reabilitarea și darea în exploatare a Corpurilor A, B și Rotondă ale Terminalului de Pasageri de la Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu

#### Semestrul I 2018

finalizarea lucrărilor de reparație capitală (RK) la pista de decolare-aterizare nr. 1

PDA 1 (08R-26L)

2015-2018

#### Mai 2015 - Mai 2018

actualizarea și demararea implementării etapizate a Programului Strategic de Dezvoltare a Aeroportului Internațional "Henri Coandă" București

## II. INFORMATII OPERATIONALE

La fundamentarea Bugetului de Venituri si Cheltuieli s-a avut în vedere pentru anul 2015 tranzitarea prin cele două aeroporturi ce compun CNAB a unui număr de 8.600.000 pasageri. La 31.12.2015 situația operațională relevă că au tranzitat cele două aeroporturi un număr de 9.287.554 pasageri (cu tranzit direct), din care:

- Pe curse regulate cu tranzit direct( interne si international) : 9021310
- În trafic international cu tranzit direct (regulat ): 8520023
- În trafic international cu transit direct (neregulat ): 260746

Curse aeriene	Realizat 2014	Buget aprobat 2015	Realizat 2015	R15/B15 %	R15/R14 %
Total nr. mișcări aeronave	102.048	106.530	108.566	101,91	106,39
Total mișcări aeronave comerciale	88739		93665		105.55
Pasageri total (cu tranzit direct)	8.321.858	8.600.000	9.287.554	107,99	111,60
Pasageri sosiți (commercial)	4123214	4.300.000	4600872	106.99	111.58
Pasageri plecați (commercial)	4174271	4.300.000	4675943	108.74	112.01

### III. INFORMATII FINANCIARE

#### Raport privind performanța financiară a CN Aeroporturi Bucuresti SA la 31 decembrie 2015

Urmare analizei efectuate pe baza datelor preliminate existente la nivelul companiei, vă prezentăm principalele aspecte economico-financiare ala CN AB SA, precum și elementele relevante din activitatea operațională a companiei la data de 31.12.2015.

**I. ACTIVITATEA OPERAȚIONALĂ**

INDICATOR	2014	2015	%
1	2	3	4=3/2
Număr pasageri (cu tranzit direct)	8.321.858	9.287.554	11,60
Mișcări aeronave	102.048	108.566	6,39
Cargo (tone)	29.193	31.421	7,63

Traficul de pasageri a înregistrat o creștere continuă astfel încât, la finele anului 2015 traficul înregistrat a fost de 9.287.554 pasageri, în creștere cu 11,60% față de anul 2014.

**II. EXECUȚIA BUGETARĂ LA 31.12.2015 – date preliminate până la încheierea situațiilor financiare anuale.**

Realizarea principalilor indicatori cuprinși în Bugetul de Venituri și Cheltuieli pe anul 2015 se prezintă astfel:

	BVC 2015 Aprobat	2014 realizat	2015 - preliminat	% preliminat 2015/ BVC 2015	% realizat 2015/ 2014
<b>VENITURI TOTALE</b>	725.777.348, 79	689.725.395, 51	783.665.724, 91	107,98	113,62
<b>VENITURI DIN EXPLOATARE</b>	694.817.348, 79	672.124.710, 39	761.066.981, 48	109,53	113,23

a) Productia vanduta, din care:	576.039.132, 79	551.138.896, 53	621.261.659, 90	107,85	112,72
703 - Din vz. prod.reziduale	2.000,00	1.863,63	1.976,76	98,84	106,07
704 - Activitate de baza	507.989.588, 97	483.500.930, 25	548.158.979, 68	107,91	113,37
706 - Chirii	15.345.509,5 0	14.894.683,2 5	14.751.797,2 1	96,13	99,04
708 - Activitati anexe	52.702.034,3 2	52.741.419,4 0	58.348.906,2 6	110,71	110,63
b) Venituri din vanzarea marfurilor	95.178.216,0 0	95.974.267,7 6	114.158.970, 90	119,94	118,95
c) Din subventii de exploatare aferente cifrei de afaceri nete	-	-	-		
d) 711 - Venituri aferente costurilor stocurilor		-	-		
e) Alte venituri din exploatare	23.600.000,0 0	25.011.546,1 0	25.646.683,1 8	108,67	102,54
<b>VENITURI FINANCIARE</b>	<b>30.960.000,0 0</b>	<b>17.600.685,1 2</b>	<b>22.598.743,4 3</b>	<b>72,99</b>	<b>128,40</b>
a) Din interese de participare	-	-	-		
b) Din alte inv. fin. si creante care fac parte din activele imobilizate	3.200.000,00	3.026.536,79	3.459.409,66	108,11	114,30

c) 766 - Din dobanzi	1.000.000,00	892.940,96	236.663,74	23,67	26,50
d) Alte venituri financiare, din care:	26.760.000,0 0	13.681.207,3 7	18.902.670,0 4	70,64	138,17
765 - Diferente de curs valutar	12.500.000,0 0	13.085.404,2 7	18.434.802,2 5	147,48	140,88
767 - Din sconturi obtinute	-	-	-		
768 - Alte venituri financiare	1.000.000,00	389.958,37	467.867,78	46,79	119,98
<b>VENITURI EXTRAORDINARE</b>	-	-	-		
<b>CHELTUIELI TOTALE</b>	<b>673.049.283, 64</b>	<b>567.635.986, 50</b>	<b>561.722.805, 72</b>	<b>83,46</b>	<b>98,96</b>
<b>CHELTUIELI DE EXPLOATARE</b>	<b>654.184.782, 06</b>	<b>547.738.388, 00</b>	<b>538.948.517, 96</b>	<b>82,38</b>	<b>98,40</b>
a) Cheltuieli materiale	17.265.753,8 9	11.562.736,3 1	10.992.372,6 4	63,67	95,07
b) Alte cheltuieli externe	23.754.103,0 0	21.291.228,4 2	18.470.462,0 2	77,76	86,75
c) Cheltuieli privind marfurile	58.069.943,0 0	58.539.397,3 8	68.509.889,1 7	117,98	117,03
d) Chelt. privind personalul	146.154.805, 13	130.723.278, 69	146.502.128, 05	100,24	112,07

e) Amortizarea valorii imob. corp. si necorporale	173.059.780,00	132.656.974,54	118.274.633,90	68,34	89,16
f) Cheltuieli cu prestatii externe	192.069.539,97	140.723.125,39	136.605.771,99	71,12	97,07
g) Alte cheltuieli de exploatare	43.810.857,06	52.241.647,27	39.593.260,18	90,37	75,79
<b>CHELTUIELI FINANCIARE</b>	<b>18.864.501,59</b>	<b>19.897.598,50</b>	<b>22.774.287,76</b>	<b>120,73</b>	<b>114,46</b>
a) Cheltuieli cu dobanzile	8.357.301,59	6.171.123,60	4.671.267,92	55,89	75,70
b) Alte chelt. financiare, din care	10.507.200,00	13.726.474,90	18.103.019,84	172,29	131,88
665 - Diferente de curs valutar	10.000.000,00	11.746.898,64	17.810.529,88	178,11	151,62
668 - Alte chelt. financiare	507.200,00	544.558,13	292.441,36	57,66	53,70
<b>CHELTUIELI EXTRAORDINARE</b>	-				
<b>PROFIT BRUT</b>	<b>52.728.065,14</b>	<b>122.089.409,01</b>	<b>221.942.919,19</b>	<b>420,92</b>	<b>181,79</b>
IMPOZIT PROFIT	8.436.490,42	23.302.676,62	35.510.867,07	420,92	152,39
<b>PROFIT NET</b>	<b>44.291.574,72</b>	<b>98.786.732,39</b>	<b>186.432.052,12</b>	<b>420,92</b>	<b>188,72</b>

Veniturile Totale ale CN AB SA la 31.12.2015 sunt preliminate în sumă de 783.665,72 mii lei, în creștere cu 7,98% față de veniturile planificate și aprobate în BVC 2015 și cu 13,62% față de veniturile totale realizate în anul 2014.

Cheltuielile Totale ale CN AB SA la 31.12.2015 sunt preliminate în sumă de 561.722,81 mii lei, în scădere cu 16,54% față de cheltuielile planificate și aprobate în BVC 2015 și cu 1,04% față de cheltuielile totale realizate în anul 2014.

*milioane lei*

	Cumulat 12 luni		
	dec.14	dec.15	<i>Variati e 2015 vs 2014</i>
<b>Venituri operationale</b>	<b>571,51</b>	<b>649,15</b>	<b>13,6%</b> ↗
<b><u>Venituri aviatice</u></b>	<b><u>479,39</u></b>	<b><u>544,25</u></b>	<b>13,5%</b> ↗
Venituri din imbarcare pasageri	235,05	272,64	16,0%
Venituri din aplicare tarif de securitate	121,67	139,90	15,0%
Venituri din asistare persoane cu mobilitate redusa	3,44	6,41	86,2%
Venituri din aterizare-decolare	83,38	92,10	10,5%
Venituri din balizaj	22,66	20,72	-8,5%
Venituri din stationare	4,43	4,38	-1,2%

Venituri din operatiuni la burduf	8,76	8,10	-7,6%
<b><u>Venituri non-aviatice</u></b>	<b><u>92,12</u></b>	<b><u>104,89</u></b>	<b>13,9%</b> ↗
Venituri din chirii	14,89	14,75	-1,0%
Venituri servicii de parcare	16,64	18,68	12,3%
Venituri din servicii de protocol	10,72	12,24	14,2%
Venituri din utilitati	11,30	11,24	-0,5%
Venituri din servicii de handling	6,11	6,85	12,2%
Venituri marketing publicitate	4,80	4,64	-3,2%
Venituri din vanzarea marfurilor	3,68	2,89	-21,3%
Venituri emitere permise, acces, insotire	0,16	0,09	-42,7%
Venituri diverse	2,47	4,11	66,0%
<b>Venituri din rezultat asocieri in participatie F&amp; B si Retail</b>	<b>21,35</b>	<b>29,39</b>	<b>37,7%</b> ↗
<i>Venituri F&amp;B, Retail</i>	<i>103,53</i>	<i>123,38</i>	<i>19,2%</i>
<i>Cheltuieli F&amp;B, Retail</i>	<i>(82,18)</i>	<i>(93,99)</i>	<i>14,4%</i>
<b>Cheltuieli operationale</b>	<b>(312,27)</b>	<b>(318,91)</b>	<b>2,1%</b> ↗



Cheltuieli cu personalul	(117,60)	(132,50)	12,7%
Cheltuieli privind prestatiile externe-intretinere-reparatii	(73,91)	(64,25)	-13,1%
Cheltuieli privind prestatiile externe-activitati externalizate	(55,22)	(58,64)	6,2%
Cheltuieli cu energie si apa	(20,44)	(17,48)	-14,5%
Cheltuieli impozite, taxe si varsaminte	(22,81)	(21,30)	-6,6%
Cheltuieli materiale	(10,02)	(9,91)	-1,1%
Cheltuieli servicii bancare	(0,52)	(0,52)	-1,2%
Cheltuieli prime de asigurare	(2,59)	(2,62)	1,0%
Cheltuieli cu marfurile	(3,24)	(2,54)	-21,6%
Cheltuieli comisioane si onorarii	(0,61)	(0,80)	
Cheltuieli posta si telecomunicatii	(0,67)	(0,45)	-32,3%
Cheltuieli studii si cercetari	(0,93)	(1,03)	11,0%
Cheltuieli redevente, locatii, chirii	(2,06)	(2,39)	15,6%
Cheltuieli deplasari, transport	(0,51)	(1,78)	248,2%
Cheltuieli protocol, sponsorizari, publicitate	(1,15)	(2,71)	136,1%
<b>Profit operational</b>	<b>259,25</b>	<b>330,24</b>	<b>27,4%</b> ↗

Marja profit operational %	45,4%	50,9%	12,2%	↗
Alte venituri din exploatare	2,39	2,86	19,6%	
Alte cheltuieli din exploatare	(11,34)	(10,84)	-4,4%	
<b>Profit din exploatare</b>	<b>250,30</b>	<b>322,26</b>	<b>28,8%</b>	<b>↗</b>
Marja profit din exploatare %	43,8%	49,6%	13,4%	↗
<u>Venituri financiare</u>	<u>4,51</u>	<u>4,16</u>	<u>-7,7%</u>	<u>↘</u>
Venituri din titluri de participare	3,03	3,46		
Venituri din dobanzi	0,89	0,24	-73,5%	
Alte venituri financiare	0,60	0,47	-21,4%	
Cheltuieli financiare, altele decat dobanzile si comisionele credite	(1,98)	(0,29)	-85,3%	
Alte cheltuieli financiare	(1,98)	(0,29)	-85,3%	
Rezultat financiar, exclusiv dobanzile platite	2,53	3,87	53,0%	
<b>EBITDA</b>	<b>252,83</b>	<b>326,13</b>	<b>29,0%</b>	<b>↗</b>
Marja EBIDTA %	44%	50%	13,6%	↗
Cheltuieli nete cu amortizarea, din care	(113,25)	(99,64)	-12,0%	
Cheltuieli cu amortizarea	(129,73)	(115,14)	-11,2%	

Venituri din subventii pentru investitii	16,48	15,50	-6,0%
Ajustari de valoare (provizioane pentru riscuri, cheltuieli, diferente de curs valutar etc.)	(11,53)	0,02	-100,2%
<b>EBIT</b>	<b>128,05</b>	<b>226,52</b>	<b>76,9%</b> ↗
Marja EBIT	22%	35%	55,7%
Cheltuielile cu dobanzile	(5,97)	(4,57)	-23,4%
<b>Profit brut</b>	<b>122,08</b>	<b>221,94</b>	<b>81,8%</b> ↗
Marja Profit brut	21%	34%	60,1%
Impozit pe profit	-	-	
<b>Profit net</b>	<b>122,08</b>	<b>221,94</b>	<b>81,8%</b> ↗
Marja profit net	21%	34%	60,1%

Pentru anul 2015 s-au identificat următoarele tendințe:

- **Veniturile aviatice** înregistrează o creștere cu 13,5% față de anul 2014 pe fondul creșterii numărului de pasageri, precum și a mișcărilor de aeronave.
- **Veniturile non-aviatice** înregistrează o creștere cu aprox. 14% față de anul 2014 pe fondul creșterii veniturilor din activități anexe (servicii protocol, parcare, handling, etc).
- **Cheltuielile operaționale** se mențin la aproximativ același nivel față de realizările înregistrate în anul 2014.

La 31.12.2015 compania nu înregistrează plăți restante.

În anul 2015 compania va realiza un profit brut de 221.942,92 mii lei (date preliminate), în creștere cu 81,8% față de profitul realizat în anul 2014.

#### **IV. CALITATEA SI SIGURANTA OPERATIONALA**

Compania Nationala Aeroporturi Bucuresti S.A. este certificata de Autoritatea Aeronautica Civila Romana (AACR) ca operator aeroportuar.

CNAB are implementat un sistem de asigurare a calitatii in conformitate cu reglementarile nationale aplicabile precum si un sistem de asigurare a calitatii in domeniul securitatii aeronautice la nivelul standardelor europene.

Aceasta inseamna ca operatiunile aeroportuare si privind securitatea aeronautica se desfasoara la standardele europene si ca este asigurata conformitatea procedurilor dezvoltate cu cerintele standardelor international si a normelor interne, ele insele conforme cu standarde europene.

In prezent, activitatea operationala se prezinta astfel:

##### **Lucrari de reabilitare si modernizare PDA1**

Obiectivul Consiliului de administratie constă în implementarea etapizată a lucrărilor de reparație capitală (RK) la pista de decolare-aterizare nr. 1 - PDA 1 (08R-26L)

Procedura de achizitie prin licitatie deschisa a serviciilor de consultanta si asistenta tehnica pentru lucrarile de reabilitare si modernizare PDA1, inclusiv racordurile la caile de rulare si largire buzunar 26L a fost finalizata in data de 06.07.2015 prin incheierea contractului nr. 223 cu ofertantul castigator (Asocierea formata din S.C.Egis Romania S.A. si Egis Avia).

Procedura de achizitie prin licitatie deschisa a serviciilor de proiectare pentru lucrarile de reabilitare si modernizare PDA1, inclusiv racordurile la caile de rulare si largire buzunar 26L a fost finalizata in data de 10.09.2015 dar a fost contestata la CNSC in data de 21.09.2015. In urma

deciziei CNSC de respingere a contestatiei inaintata de catre Societa Per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. Milano ca nefondata, CNAB a pus in aplicare aceasta decizie prin incheierea contractului nr. 390/13.11.2015 cu ofertantul castigator (Asocierea Geo Arc S.R.L., SO.CE.CO Engineering Group SRL si POOL ENGINEERING SRL). Contractul a fost suspendat pana la solutionarea la Curtea de Apel Bucuresti in data de 04.12.2015 a contestatiei depuse de Societa Per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. Milano iar in data de 19.01.2016 a fost constituita garantia de buna executie a contractului.

CNAB a transmis catre Asociere in data de 01.02.2016 comanda SI135/26.01.2016 pentru actualizarea expertizei tehnice si DALI, cu termen de predare 50 zile lucratoare, conform prevederilor contractului.

### **Lucrari de reparatii PDA2**

Obiectivul Consiliului de Administratie a constat în urmărirea implementării obiectivelor contractului Nr. 145/C/21.04.2015 pentru lucrările de reparație la pista de decolare-aterizare nr. 2 - PDA 2 (08L-26R)

Dupa cea de-a treia reluare, procedura de achizitie prin cerere de oferta a contractului avand ca obiect lucrarile de reparatii la PDA2 a fost finalizata, respectiv in data de 21.04.2014 CNAB a semnat contractul nr. 145C cu Asocierea SC.TEHCON SRL si SC VIA DESIGN SRL.

Pana in prezent s-au parcurs etapele de reactualizare a DALI, intocmirea PT, obtinerea Avizelor si Acordurilor prevazute in Certificatul de Urbanism, inclusiv Avizul AACR si obtinerea Autorizatiei de Construire.

Am facut eforturi deosebite pentru devansarea termenelor și executarea reabilitării în vara anului 2015 însă datorită neînțelegerilor personale dintre secretarul de stat coordonator și directorul general al CNAB, la intervenția, primului ministerul prin direcțiile de resort, investiții și transporturi aeriene, a declanșat o sarabandă birocratică de consum care a condus la pierderea perioadei favorabile din punct de vedere meteorologic pentru executarea lucrărilor.

În consecință au fost realizate toate demersurile si luate toate masurile necesare inceperii lucrarilor în primăvara anului 2016, imediat ce conditiile meteorologice o vor permite și finalizarea acestora la termenul stabilit pe baza unui calendar riguros.

In continuare prezentam un scurt rezumat al lucrarilor ce urmeaza a fi efectuate la pista 08L-26R (PDA2) in cadrul **Contractului de executie de lucrari nr. 145/C/21.04.2015** avand ca

obiect "Reactualizarea proiectului de executie (DALI + PT + DDE) si executie lucrari de remediere a degradarilor structurii rutiere la PDA2", in conformitate cu graficul de executie al lucrarilor.

**Tronsonul I – zona cuprinsa intre capatul 08L si CR W de la 0+000 la 0+950 Km. (durata aproximativa de 2 luni)**

1. Frezarea stratului asfaltic subtire turnat la rece pe suprafetele prevazute in proiect si indepartarea materialului rezultat.
2. Demolarea dalelor din beton pe cele trei siruri centrale (sirurile F, G si H) pe o lungime de 600 m (de la dala 70 la dala 190);
3. Demolarea dalelor de beton (izolate), adiacente acestei zone si din zona unde a fost realizata frezarea stratului asfaltic subtire, dale la care se constata defecte ce impun inlocuirea acestora;
4. Repararea locala si pregatirea stratului suport si a partilor laterale a dalelor adiacente zonei de turnare a noilor dale;
5. Turnarea noilor dale din beton;
6. Repararea degradarilor dalelor din beton (izolate) la care nu se impune masura inlocuirii acestora;
7. Realizarea rosturilor de contractie si de contact;
8. Colmatarea rosturilor de contractie si contact;
9. Reparatii rosturi de dilatatie pe zona unde nu se inlocuiesc dalele din beton sau acestea se inlocuiesc ca dale izolate;
10. Asternere strat asfaltic subtire turnat la rece;
11. Amenajarea rosturilor in stratul asfaltic subtire turnat la rece.

**Tronsonul II – zona cuprinsa intre capatul 26R si CR V de la 2+400 la 3+500 Km. (durata aproximativa de 1 luna)**

1. Frezarea stratului asfaltic subtire turnat la rece pe suprafetele prevazute in proiect si indepartarea materialului rezultat.
2. Demolarea dalelor de beton (izolate), din zona unde a fost realizata frezarea stratului asfaltic subtire, dale la care se constata defecte ce impun inlocuirea acestora;
3. Repararea locala si pregatirea stratului suport si a partilor laterale a dalelor adiacente zonei de turnare a noilor dale;
4. Turnarea noilor dale din beton;
5. Repararea degradarilor dalelor din beton (izolate) la care nu se impune masura inlocuirii acestora;
6. Realizarea rosturilor de contractie si de contact;
7. Colmatarea rosturilor de contractie si contact;
8. Reparatii rosturi de dilatatie pe zona unde nu se inlocuiesc dalele din beton sau acestea se inlocuiesc ca dale izolate;
9. Aternere strat asfaltic subtire turnat la rece;
10. Amenajarea rosturilor in stratul asfaltic subtire turnat la rece.

**Tronsonul III – zona cuprinsa intre CR W si CR V de la 0+950 la 2+400 Km. (durata aproximativa de 1 luna)**

1. Frezarea stratului asfaltic subtire turnat la rece pe suprafetele prevazute in proiect si indepartarea materialului rezultat.
2. Demolarea dalelor de beton (izolate), din zona unde a fost realizata frezarea stratului asfaltic subtire, dale la care se constata defecte ce impun inlocuirea acestora;
3. Repararea locala si pregatirea stratului suport si a partilor laterale a dalelor adiacente zonei de turnare a noilor dale;
4. Turnarea noilor dale din beton;
5. Repararea degradarilor dalelor din beton (izolate) la care nu se impune masura inlocuirii acestora;
6. Realizarea rosturilor de contractie si de contact;

7. Colmatarea rosturilor de contractie si contact;
8. Reparatii rosturi de dilatație pe zona unde nu se inlocuiesc dalele din beton sau acestea se inlocuiesc ca dale izolate;
9. Asternere strat asfaltic subtire turnat la rece;
10. Amenajarea rosturilor in stratul asfaltic subtire turnat la rece.

Durata contractuala prevazuta pentru realizarea acestor lucrari este de 4 luni de la emiterea ordinului de incepere al lucrarilor.

### **Stadiul rezolvării neconformităților la sistemul HBS**

Consiliul de Administratie s-a implicat direct în procesul de implementare a corecțiilor necesare funcționării sistemului automat de control de securitate al bagajelor de cală HBS 3 (afereț Extinderii Terminal Plecări). Conform Hotărârii Consiliului de Administrație nr. 10 / 09.07.2015 au fost stabilite termene precise pentru testari și recepție astfel:

- În perioada 22.10.2015-09.11.2015, s-au desfășurat testele SAT (Site Acceptance Testing), în conformitate cu documentația HBSS3 „Hold Baggage Screening System 3 Site Acceptance Testing” rev. 4.0 aprobată;
- Prin documentul RA 15812/10.11.2015, Antreprenorul general Romairport SRL, a comunicat Raportul nr. P14/0288/LET001 de validare și certificare a software-ului PLC-urilor sistemului HBS3, emis de coordonatorul desemnat MacDonald Humfrey (Automation) Ltd., prin care se certifică faptul că acesta este în acord cu cerințele de securitate impuse de A.A.C.R., respectiv, că toate bagajele care ajung pe caruselul de încărcare să fie declarate „curate” în urma unei scanări cu aparatele xRay și a unei decizii, fie automate, fie luate de un operator;
- Urmare a solicitării CNAB SI 2358/25.11.2015, au fost transmise licențele Windows și WinCC Runtime pentru stațiile de lucru ale sistemului HBS3, precum și licențele software-urilor PLC-urilor 1-4 și SCADA, cu documentele RA 15866/11.12.2015 și RA 15902/22.12.2015; de asemenea, a fost transmisă documentația „Specificații Tehnice de Funcționare” – Sistem de control al bagajelor de cală HBS3, rev. 1.5 / 11.12.2015, aprobată cu avizul IPTANA, DPCITAN/A/345/11.12.2015;



- Urmare a participării operatorilor BAT-DGPCT la testarea sistemului HBS3, au fost comunicate observațiile acestora, cu documentul 251454/18.11.2015, observații care se regăsesc în anexa 1 a documentului AB-DTM 3395/19.11.2015, atașat; Antreprenorul general a transmis clarificări privind observațiile menționate, prin documentul RA 158444/02.12.2015; prin documentul SI 2438/10.12.2015, CNAB a solicitat detalierea unora dintre clarificările transmise;
- Prin documentul DPCITAN/A/344/10.12.2015, Inginerul (Consultant) apreciază că, urmare a parcurgerii testelor documentației SAT 4.0 aprobată de Antreprenorul general și Consultant, măsurile, corecțiile/reglajele/calibrările necesare pentru remedierea viciilor, obiecțiilor, defectelor sesizate în Procesul-verbal de recepție preliminară nr. SI 1210/01.11.2013, PVRTL nr. SI 1211/02.11.2012, precum și instrucțiunile și deciziile Inginerului dispuse în acest sens, „ ... au fost implementate de către Antreprenorul general, Romairport SRL, astfel încât sistemul HBS3 prezintă configurarea necesară îndeplinirii parametrilor proiectați și asumați de Antreprenorul general Romairport SRL, fiind îndeplinite cerințele pentru preluarea de către beneficiar.”
- Prin documentul AB-DTM 3395/19.11.2015 – „Raport de informare privind testele desfășurate în perioada 22.10.2015-09.11.2015” comisia de testare participantă la testele SAT, prezintă următoarele concluzii/măsuri pentru îmbunătățirea rezultatelor:

”Având în vedere cele expuse mai sus comisia propune ca după clarificarea de către Antreprenorul general, a situațiilor descrise în anexa 1 și revizuirea documentației tehnice, în vederea verificării comportării sistemului în situații cât mai apropiate de realitate, să se procedeze la trecerea sistemului în modul de testare operațională și verificarea stabilității, conform recomandărilor managerului de proiect (MacDonald Humfrey Automation), cu bagaje reale, urmând a se crește progresiv încărcarea sistemului, până la operarea cu deschiderea simultană a tuturor ghișeeleor check-in aferente sistemului HBS3.

Comisia opinează că sistemul a îndeplinit cerințele specificate în documentația de testare SAT 4.0.”

- Trecerea la încărcarea progresivă a sistemului HBS3, a început cu data de 28.01.2016, urmând a se derula pe o perioadă de 60 de zile, în condițiile stingerii tuturor observațiilor menționate în Raportul AB-DTM 3395/19.11.2015.

**Darea în exploatare a Corpurilor A, B și Rotondă ale Terminalului de Pasageri de la Aeroportului Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu**

Consiliul de Administrație a dispus constituirea unui grup de lucru care analizează strategia de dezvoltare BBIA-AV și a stabilit măsuri pentru reabilitarea/refuncționalizarea interioarelor A, B, Rotondă, ca prioritate pentru preluarea unei părți din traficul de pe AICHB. Sarcina a fost atribuită serviciului Investiții care a trecut la întocmirea caietului de sarcini pentru contractarea prin achiziție directă (10000EURO) a serviciilor DALI. Caietul de sarcini a fost realizat și este semnat în proporție de 70%. Refuncționalizat, aeroportul va putea acomoda trafic de 1.5 mil pasageri (750.000 plecări) anual funcționând numai pe timp de zi.

DALI după ce va detalia cu exactitate costul investiției și etapele acesteia, proiectul va fi prezentat CA pentru analiză și aprobare.

**Inițierea măsurilor de modernizare și extindere a punctului de lucru Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu**

Consiliul de Administrație a agreat propunerea grupului de lucru privind întocmirea unui studiu de fezabilitate care să indice parametrii în care se poate dezvolta BBIA-AV, după refuncționalizarea A,B și Rotondă. Totodată, un asemenea studiu trebuie să fie avizat de CTE-MT și corelat cu Programul strategic de dezvoltare aeroportuară de la AICHB întrucât obiectivele ce urmează a fi dezvoltate la BBIA-AV vin în completarea celor dezvoltate de AICHB.

Orice analiză înainte de acest aviz nu numai că nu are fundament financiar (având în vedere greutatea investiției de la AICHB) dar nici nu are certitudinea că obiectivele de dezvoltare de la punctele de lucru vor fi corelate.

**Analiza și implementarea celor mai actuale, conforme și viabile obiective de investiție pentru creșterea capacităților de procesare și acomodarea la noile tipologii de trafic aerian care influența pozitiv indicatorii de performanță**

Există numeroase proiecte și schițe tehnice ce detaliază aceste proiecte care circulă prin CNAB fără să fie centralizate. Consiliul de Administrație a dispus o analiza globală a acestora și preluarea opțiunilor care se încadrează în perspectiva concretă de dezvoltarea a traficului aerian de pasageri și mărfuri în locația Otopeni și Băneasa.

## V. ACTIVITATEA DE MEDIU

*Analiza la nivelul anului 2015 prin prisma performanței componentei de protecția mediului în dimensiunea integrată la nivelul sistemului de management al companiei CN Aeroporturi București SA*

### *Preambul*

Respectul și promovarea dezvoltării durabile aeroportuare fundamentate pe un mediu sănătos și curat a fost, este și va reprezenta un obiectiv major pentru Compania Națională Aeroporturi București SA alături de respectarea cu strictețe a obligațiilor legale de protecție a mediului aeroportuar. Astfel, considerăm că respectul față de mediul înconjurător se regăsește în modul în care ne dezvoltăm și depunem toate eforturile rezonabile pentru ca să asigurăm un echilibru rațional între creștere și impactul asupra mediului. Exploatarea resurselor, natura investițiilor, orientarea spre progresele tehnologice concură împreună la sporirea șanselor ca CN Aeroporturi București SA să răspundă la nevoile clienților, autorităților, și firească acționarilor atât în prezent cât și în viitor. Direcțiile strategice precum asigurarea unui transport durabil prin asigurarea unei infrastructuri eficiente, eficientizare consumuri energetice și materiale etc., combaterea schimbărilor climatice prin reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră prin creșterea eficienței și economia de energie, combaterea amenințărilor aduse sănătății publice prin prevenirea riscurilor, gestionarea cât mai responsabilă a resurselor naturale și stoparea, pe cât posibil, a declinului biodiversității prin asigurarea unui consum al resurselor regenerabile și neregenerabile suportate de mediu, creșterea nivelului de reciclare și reducerea producerii de deșeurii sunt asumate de CN Aeroporturi București SA prin programul de management al conducerii.

Pe parcursul anilor, au fost evaluate, monitorizate, dezvoltate, implementate și îmbunătățite procese de muncă, tehnologii, și strategii de management durabil asociate impactului activităților companiei față de mediul înconjurător.

Compania monitorizează și raportează către autoritățile competente de mediu date privind: emisiile, substanțele care diminuează stratul de ozon, deșeurile, substanțele chimice periculoase conform legislației de mediu în vigoare și în conformitate cu Directivele Europene. De asemenea, Compania își îndeplinește obligațiile ce îi revin privind raportarea și achitarea taxelor către Administrația Fondului pentru Mediu. În anul 2015, CN Aeroporturi București SA a fost controlată de reprezentanții autorizați ai Gărzii Naționale de Mediu - Comisariatul Municipiului București respectiv Comisariatul Județului Ilfov, controalele de fond relevând

respectarea tuturor cerințelor legale prevăzute în autorizațiile de mediu, acordurile de evacuare ape, autorizațiile de gospodărire a apelor, și implicit a documentelor legislative în vigoare.

În domeniul calității aerului CN Aeroporturi București SA a menținut în 2015 certificarea internațională privind amprenta de carbon **Airport Carbon Accreditation** trecând la **Level 2**, ca parte integrantă a eforturilor asumate de companie de a reduce și prevenii emisiile de gaze cu efect de seră, ca parte integrantă din *Planul național de acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile pentru perioada 2011-2020*.

În domeniul zgomotului aeroportuar, CN Aeroporturi București SA continuă demersurile de implementare și îmbunătățire a Planului de acțiune pentru reducerea și prevenirea zgomotului ambiental la Aeroportul Internațional Henri Coandă București simultan cu cele privind aprobarea proiectului Planului de acțiune pentru reducerea și prevenirea zgomotului ambiental la Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu. Dorim să informăm Consiliul de Administrație asupra faptului că o componentă primară și majoră a demersurilor noastre privind impactul zgomotului generat de aeronavele ce operează pe CN Aeroporturi București SA se referă la utilizarea planificată a terenului din imediata vecinătate a aeroporturilor, și în mod special la Aeroportul Internațional Henri Coandă București, unde este necesară din partea Ministerului Transporturilor o reorientare a strategiei de dezvoltare aeroportuare cu asigurarea terenului necesar pentru existență și dezvoltare și *nu doar pentru servituțile aeronautice* (lucru susținut și prin propunerile din noul Cod Aerian). În plus, ca urmare a aprobării în Consiliul de Administrație a raportului privind includerea componentei de zgomot în tariful de aterizare, suntem în poziția de a demara consultările cu companiile aeriene și subsumat de a fundamenta bugetul independent necesar pentru implementarea acțiunilor cu caracter pasiv respectiv activ de reducere a zgomotului aeroportuar.

Prezentul material are la bază constatările, concluziile și rezultatele controalelor interne cumulate cu cele ale auditurilor interne derulate în anul **2015**, evaluarea conformării cu cerințele legale și alte cerințe, rezultatele participării și comunicării cu clientul intern (directori, șefi servicii, ateliere, birouri), comunicarea relevantă cu clientul extern (autoritățile de reglementare, de control și inspecție), performanța de mediu & securitate și sănătate în muncă, măsura îndeplinirii obiectivelor propuse și asumate, stadiul investigării incidentelor produse, acțiunilor corective și preventive propuse și implementate, stadiul măsurilor adoptate la analizele anterioare ale managementului, și, nu în ultimul rând, modificările și impacturile asociate fuziunii din februarie 2010 ale CN Aeroportul Internațional Henri Coandă București cu SN Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu.

Implementarea și certificarea sistemul de management integrat calitate & mediu s-a derulat în anul 2003, Aeroportul Internațional Henri Coandă devenind astfel prima organizație la

nivel național care a obținut certificarea sistemului integrat în conformitate cu standardele ISO 9001 și ISO 14001. Prin obținerea certificatului IQNet (Rețeaua Internațională a Organismelor de Certificare), CN Aeroporturi București SA beneficiază, și în prezent, de reprezentare și de recunoaștere internațională.

Ulterior, sistemul de management al CN Aeroporturi București SA a încorporat, prin integrare, sistemele de management existente ale celor două aeroporturi (Aeroportul Internațional Henri Coandă București respectiv Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu). Integrarea a fost tratată prin prisma experienței anterioare, respectiv de completare a stării de funcționalitate a sistemului de management cu obiectivul de a reuni salariații, echipamente tehnice, programe operaționale, dar și practici manageriale într-o abordare holistică pentru sediul central și cele două puncte de lucru. A fost utilizată structura și formatul sistemului de management anterior existent la Aeroportul Internațional Henri Coandă București pentru construcția noii structuri a SMI a CN Aeroporturi București SA, preluându-se însă toate acele elemente particulare și de valoare ce aparțineau managementului Aeroportului Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu.

Ultima recertificare și anume cea din 2015, fără neconformități emise din partea organismului de certificare SRAC, a înregistrat, printre punctele tari, următoarele: performanțele globale ale organizației, profesionalismul personalului, lipsa incidentelor de mediu respectiv sănătate și securitate în muncă.

## VI. INFORMATII DESPRE PERSONAL

În anul 2015, CNAB a înregistrat un număr mediu de salariați de 1271 persoane, foarte apropiat de numărul mediu de personal realizat în 2014, de 1245 de persoane.

Nr. Crt.	31.12. 2014	31.12. 2015
1.	Nr. mediu salariați = 1245	Nr mediu salariați = 1271
2.	Nr. efectiv salariați = 1268	Nr. efectiv salariați = 1308

Pe baza rezultatelor și aprecierii încărcării cu atribuții a diferitelor posturi, nivele de execuție și decizionale Consiliul de Administrație și-a planificat o reorganizare radicală a companiei printr-o restructurare generală și reducerea cu 25% a numărului de personal prin eliminarea paralelismelor, suprapopulării unor compartimente fără justificare în atribuții și transferarea celor detașați la unitățile administrative în care își desfășoară activitatea.

## VII. RISCURI

Aceste riscuri afectează Compania prin modificarea cererii de servicii, schimbarea mediului concurențial sau a costului unor produse care nu poate fi controlat.

Trebuie menționat că orice creștere de trafic pentru perioadele de referință de 5-10 ani este necesar a fi previzionată în scopul de a se identifica și implementa în timp util măsurile de asigurare a capacității de procesare a pasagerilor, de acomodare a unui număr sporit de aeronave cu capacități diferite, din ce în ce mai mari, de reducere a staționărilor/escalelor, de fluentizare a operațiunilor de refacere a capacității operaționale a aeronavelor, de manevrare pe suprafața aeroportului atât a avioanelor, cât și a echipamentelor care le deservește.

CNAB este expusă indirect unui risc ridicat legat de **prețul petrolului** în sensul că acesta determină măsura în care operatorii sunt eficienți și sunt orientați către furnizarea de servicii de transport aerian, ca tarifele aplicate sunt accesibile și nu prohibitive pentru cetățenii ce își asumă rolul de pasageri.

Fluctuațiile semnificative în prețul petrolului pot avea un impact major asupra rezultatului CNAB prin reducerea, sau dimpotriva, creșterea traficului aeroportuar, cu toate că, parțial, acest risc este plasat către operatorii aerieni; în același timp operațiunile de deservire a aeronavelor presupun consumuri energetice, toate legate de prețul combustibilului și sensibile la acesta, determinant pentru tarifele practicate de aeroport și de ceilalți furnizori ce acționează pe acesta spre folosul operatorilor.

Costurile totale, prin efectul în lanț generat de prețul fluctuant al petrolului, pot determina un operator să continue, să înceapă, sau dimpotriva, să sisteze operarea în România.

Situația economică generală a țării, dinamica acesteia, poate determina de asemenea, sporirea generală a investițiilor, fluxurile de capital, mișcarea forței de muncă și a produselor pe calea aerului.

Compania este afectată de **evoluția pietelor valutare** în special în cazul raportului EUR/USD și EUR/RON, ținând seama de faptul că încasarile se efectuează în EURO și RON și, în

acelasi timp, o seama de cheltuieli precum echipamentele de aviatie, echipamente aeroportuare ce sunt fabricate preponderant in USA si de Securitate sunt cotate in USD.

Politica de preturi a Companiei, tinand seama de faptul ca pe aeroport opereaza preponderant companii aeriene straine, operatorii nationali fiind sub acest aspect in evidenta minoritate, este centrata pe moneda EURO rezultand inasa, din activitatea de operare, obligatii de plata si in alte monezi, rata de schimb valutar putand uneori afecta rezultatele financiare in mod semnificativ.

Criza curenta de lichiditate si creditare care a inceput la mijlocul anului 2008 a condus, printre altele, la un nivel scazut al lichiditatii si acces dificil la fondurile de pe piata de capital, determinate si de ratele de imprumut ridicate desi, prin performantele sale economice, CNAB a fost, este si va ramane o societate stabila, dinamica, angajata in proiecte multianuale de dezvoltare, deci cu un apetit controlabil catre creditare si cu solvabilitate ridicata.

Pierderile semnificative suferite de piata financiara internationala, prudenta bancilor in acordarea creditelor, ar putea afecta capacitatea Companiei de a obtine imprumuturi noi si refinantari ale facilitatilor existente in conditii similare celor aplicabile tranzactiilor anterioare dupa cum ar putea afecta si programul strategic de dezvoltare ale CNAB.

Identificarea si evaluarea investitiilor influentate de o piata de creditare lipsita de lichiditati, analiza respectarii contractelor de creditare si a altor obligatii contractuale, evaluarea perspectivelor legate de capacitatea Companiei de a continua sa functioneze pentru o perioada rezonabila de timp, solvabilitatea clientilor, toate acestea ridica la randul lor alte provocari.

Partenerii comerciali ai Companiei, pot fi, de asemenea, afectati de situatii de criza de lichiditate, care le-ar putea afecta capacitatea de a-si onora datoriile curente inclusive catre CNAB.

Deteriorarea conditiilor de operare ale creditorilor ar putea afecta si gestionarea fluxurilor de numerar.

**Riscul de lichiditate** apare din posibilitatea neonorarii obligatiilor fata de Companie de catre client, in conditii normale de piata. Pentru a controla acest risc, CNAB evalueaza periodic solvabilitatea financiara a clientilor sai.

### **Mediul concurential**

Datorita schimbarilor conditiilor existente pe piata – cresterea concurentei pe rutele intraeuropene si scaderea generala a preturilor la serviciile de transport aerian intra-european, in special sub presiunea concurentei venita din partea low cost-ului si a subsidiarelor regionale ale

marilor companii aeriene, asistam la reorientarea pasagerilor ce manifesta sensibilitate la pret catre noile modele de operatori, capabili sa ofere servicii de transport cu precadere "point-to-point" pe rute intra-europene; companiile low-cost sunt tot mai prezente pe Aeroportul Otopeni si aceasta in conditiile in care aeroportul nu ofera facilitate financiare ori "incentivare" pentru a-si atrage clientii.

În acest context trebuie menționat pericolul pe care îl reprezintă pentru CNAB menținerea tarifelor preferențiale pentru Compania TAROM pentru spații și servicii la presiunile ministerului poate conduce la un conflict concurențial cu ceilalți operatori și sau organizațiile din care aceștia fac parte (IATA, ERA, etc). Totodata tariful de pasager aplicat zborurilor domestice este dăunător nu numai pentru CNAB ci și pentru TAROM în condițiile în care și alte companii au început să facă astfel de zboruri (Blue Air, Wizz Air, LOT, ș.a.)

### **Riscuri în administrare**

- 1- Apetența funcționarilor Ministerului Transporturilor pentru relații directe cu operatorii aeroportuari, aeronautici și nonaeronautici și alte agenții sau companii care au contracte cu CNAB prin dictat și amestec în negocieri și derulare, unde, potrivit legii secretarii de stat, directorii, șefii de servicii și uneori chiar ministrul nu au ce căuta. (Ex. BICC)
- 2- Obișnuința MT de a scurtcircuita conducerea executivă și Consiliul de Administrație prin relații directe cu compartimente și servicii din CNAB în afara oricărui principii ce țin de capacitatea administrativă și cultura organizațională, încurajând insubordonarea.
- 3- Tergiversarea soluționării litigiilor și în unele cazuri tentații de a asigura impunitatea celor vinovați.
- 4.- Impunerea de tarife aprobate prin ordin de ministru ca un corolar al sabotării administrării corporatiste.



**COMPONENTA**

**Consiliului de Administratie al**

**Societatii Comerciale "Compania Nationala Aeroporturi Bucuresti" – CNAB**

**la data de 31.12.2015**

**Sorin-Paul Stoicescu - Preşedinte**



**Adrian Cighi – Membru**

**Mirică Dimitrescu– Membru**



**Cosmin-Cătălin Pestesan – Membru**

**Cristina Geanina Puşcaşu– Membru**

