



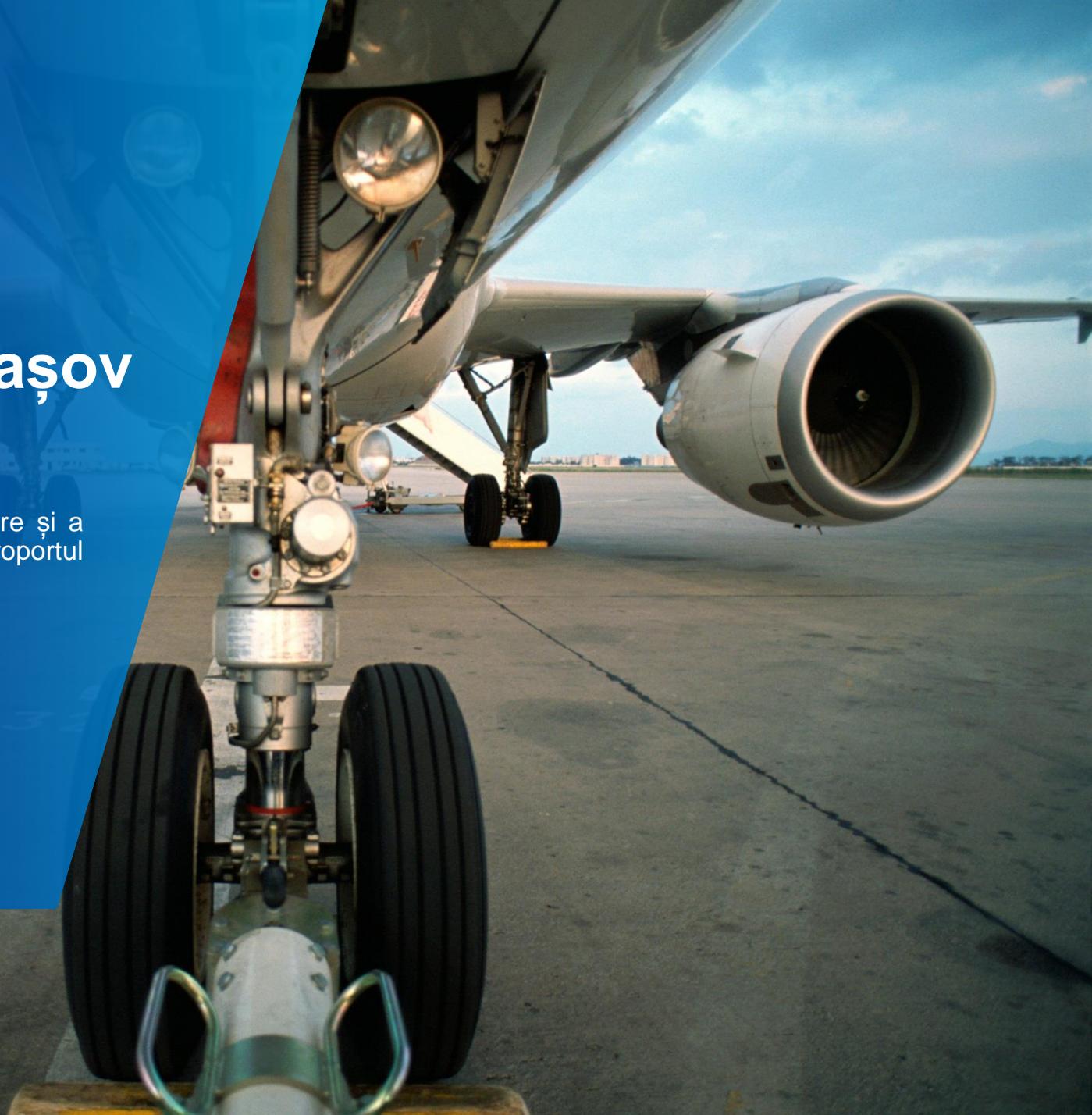
*cutting through complexity™*

# Aeroportul Internațional Brașov

Studiu de estimare a ariei de acoperire și a numărului potențial de pasageri la Aeroportul Internațional Brașov

RAPORT FINAL

Februarie 2014



ACI	Airports Council International
BNR	Banca Națională a României
CAGR	Rata anuală medie de creștere
CNP	Comisia Națională de Prognoză
Euroregiunea DKMT	Regiunea cuprinsă de Dunăre-Criș-Mureș-Tisa
INS	Institutul Național de Statistică
OTP	Aeroportul Otopeni
PIB	Produsul Intern Brut
PPP	Parteneriat Public-Privat

## Contacte KPMG :

### Florin Bănățeanu

Senior Director, Public Sector

Tel: + 40 747 333 137

Fax: + 40 372 377 700

fbanateanu@kpmg.com

### Felix Croitoru

Manager, Public Sector

Tel: + 40 735 789 882

Fax: + 40 372 377 700

fcroitoru@kpmg.com

	Pagina
<b>Sumar executiv</b>	<b>4</b>
<b>Prezentarea proiectului</b>	<b>7</b>
■ Prezentarea proiectului	8
■ Obiectivele proiectului	9
<b>Prezentarea pieței</b>	<b>10</b>
■ Prezentarea aeroporturilor comparabile	11
■ Distanțe față de aeroporturile învecinate	21
■ Planuri de dezvoltare pentru transportul complementar	22
■ Contextul macroeconomic	23
■ Evenimente cu impact major	24
■ Analiza PEST	25
<b>Determinarea ariei de acoperire și a numărului potențial de pasageri</b>	<b>26</b>
<b>Ipoteze utilizate în modelul de estimare</b>	<b>28</b>
■ Dinamica PIB-ului și a populației	29
■ Dinamica turismului	33

## Contacte KPMG :

### Florin Bănățeanu

Senior Director, Public Sector

Tel: + 40 747 333 137

Fax: + 40 372 377 700

fbanateanu@kpmg.com

### Felix Croitoru

Manager, Public Sector

Tel: + 40 735 789 882

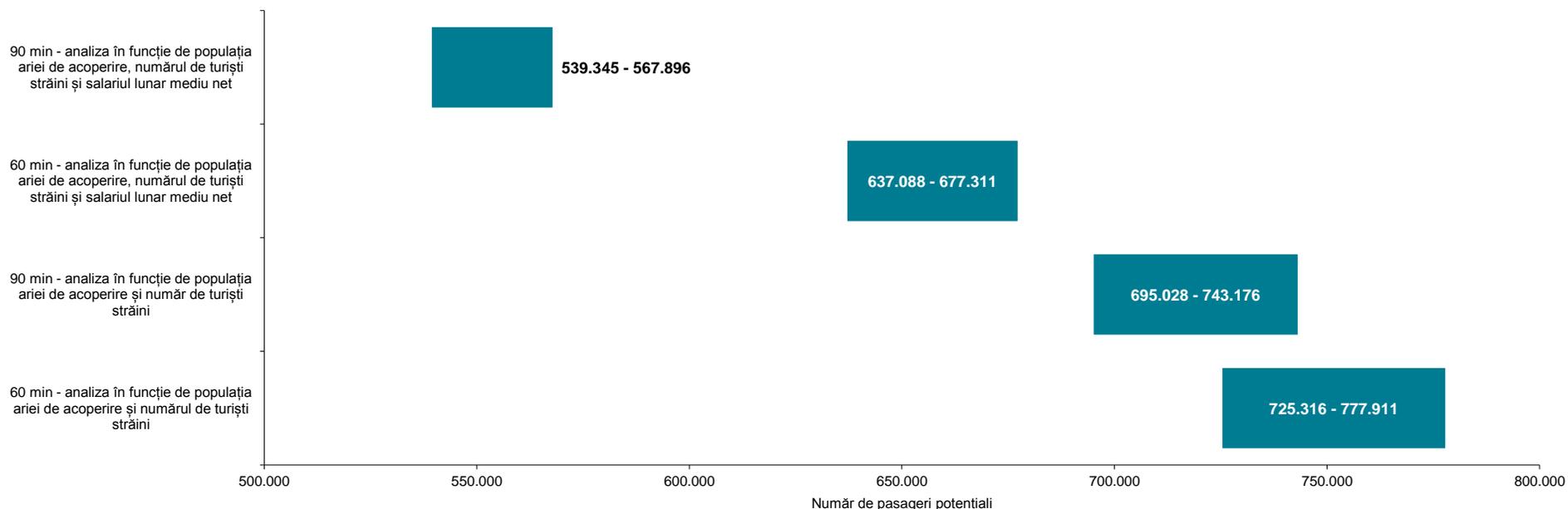
Fax: + 40 372 377 700

fcroitoru@kpmg.com

	<b>Pagina</b>
■ Rata șomajului și salariul nominal mediu net lunar	35
■ Dinamica investițiilor	36
<b>Modelul de estimare a ariei de acoperire și a numărului de pasageri</b>	<b>37</b>
■ Prezentarea modelului de estimare	38
■ Definirea scenariului de bază	39
■ Analiza rezultatelor obținute	40
■ Analiza de sensibilitate	42
<b>Analiza de risc</b>	<b>48</b>
■ Riscuri macroeconomice	49
■ Riscuri demografice	50
■ Riscuri operaționale	51
■ Riscuri comerciale	52
■ Riscuri politice	53
<b>Anexe</b>	<b>54</b>

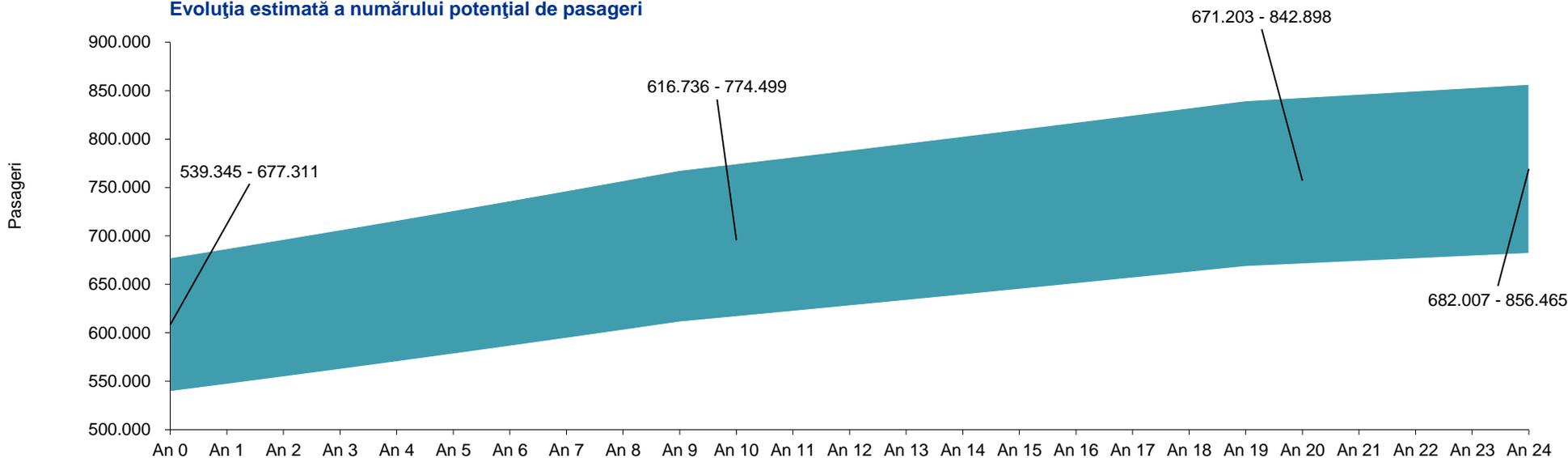
# I. Sumar executiv

Estimare număr pasageri aeroport Brașov



- Pentru estimarea numărului potențial de pasageri a fost analizată performanța aeroporturilor Timișoara, Oradea, Sibiu, Târgu-Mureș, Iași și Bacău la nivelul anului 2012, prin evaluarea numărului de pasageri raportat la aria de acoperire a acestor aeroporturi, numărul de turiști străini și salariul lunar mediu net.
- Întrucât indicatorii socio-economici (populație arie de acoperire, număr turiști străini și salariul nominal lunar mediu net) și numărul de pasageri pentru Aeroportul Otopeni (București) sunt semnificativ mai mari comparativ cu valorile înregistrate de celelalte aeroporturi, am considerat ca estimarea numărului potențial de pasageri să fie realizată luând în calcul doar aeroporturile regionale în vederea creșterii gradului de comparabilitate.
- Se observă că numărul de pasageri estimat se încadrează între numărul realizat de aeroportul Bacău și aeroportul Timișoara.

**Evoluția estimată a numărului potențial de pasageri**



Scenarii privind evoluția numărului de pasageri de pe aeroportul Brașov			
Scenariu	Creștere anuală an 0 - an 9	Creștere anuală an 10 - an 19	Creștere anuală an 20 - an 24
Scenariu alternativ II	1,40%	0,90%	0,40%

Sursa: Analiză și estimare KPMG pe baza datelor companiei DKMA și Airport Council International

- Considerăm că această prognoză este prudentă fiind semnificativ mai mică decât cea estimată de ACI și DKMA pentru Europa, precum și față de rata medie anuală de creștere a numărului de pasageri la nivelul României în perioada 2010-2012.
- Pentru estimarea evoluției numărului potențial de pasageri au fost analizate valorile obținute la calculul cu aria de acoperire la 60 min. incluzând și salariul nominal lunar mediu net, de 539.345 pasageri și respectiv valoarea obținută la calculul cu aria de acoperire la 90 min. incluzând și nominal lunar mediu net, de 677.311 pasageri;
- Intervalul de valori din anul 0 reprezintă nivelul pe care aeroportul Brașov îl va putea atinge în momentul în care va avea caracteristici corelate cu cele ale aeroporturilor analizate, precum: număr linii aeriene, tarife, capacitate de procesare, calitatea managementului, calitatea operațiunilor, notorietate, etc.

## **II. Prezentarea proiectului**

**Aeroportul Internațional Brașov Ghimbav „Iosif Șilimon”** este proiectat a fi construit în orașul Ghimbav din județul Brașov, situat la 7 km vest de municipiul Brașov.

**Aeroportul, aflat în regiunea de dezvoltare Centru a României, va deservi, în principal, județele Brașov, Covasna, Harghita și zonele adiacente acestora. Aceste județe au un potențial economic semnificativ ce va fi valorificat o dată cu apariția aeroportului.**

### Profil:

**Populație județ Brașov (2012): 600.079 locuitori**

**Investiții străine (2011): 21 mil. euro**

**Turiști (2012): 737.810**

### Aeroportul Internațional Brașov Ghimbav „Iosif Șilimon”

#### Date generale despre județ și aeroport

- județul Brașov este cel mai vizitat județ din Regiunea Centru atât de turiștii români cât și de cei străini, având un mare potențial de dezvoltare datorită poziției geografice și obiectivelor turistice renumite la nivel internațional;
- localizat în județul Brașov, în centrul țării, destinația preferată de turiști, constituind cea mai importantă și frecventată zonă datorită unei mari diversități de obiective turistice și a sporturilor de iarnă;
- aeroportul este situat în apropierea orașului Brașov, desemnat pol național de creștere;
- în apropierea fabricii de componente pentru aeronave;
- acces direct la căile importante de comunicații feroviare și terestre, care leagă Brașovul de nordul, vestul, estul și sudul țării;
- proiectul este susținut atât de localnicii județului Brașov cât și de Consiliile Județene Brașov, Covasna și Harghita.

#### Infrastructura și capacitatea operațională a aeroportului

- permite decolarea și aterizarea avioanelor din clasa mediu curier;
- dimensiune pistă: 2.940m x 45m;
- capacitate de procesare: 600.000 pasageri/ an.

#### Beneficiari direcți

- Companiile aeriene
- Personalul angajat în cadrul aeroportului
- Turiștii străini și români
- Consiliul Județean Brașov
- Acționarul privat (în cazul unui PPP)

#### Beneficiari indirecti

- Consiliul Județean Brașov
- Acționarul privat (în cazul unui PPP)
- Populația județelor Brașov, Covasna și Harghita și cea din alte zone ale țării
- Mediul de afaceri local și regional
- Statul român



Aeroportul Internațional Brașov Ghimbav „Iosif Șilimon” este proiectat a fi construit în orașul Ghimbav din județul Brașov, situat la 7 km vest de municipiul Brașov.

Aeroportul, aflat în regiunea de dezvoltare Centru a României, va deservi, în principal, județele Brașov, Covasna, Harghita și zonele adiacente acestora. Aceste județe au un potențial economic semnificativ ce va fi valorificat o dată cu apariția aeroportului.

### Obiectivul general:

Dezvoltarea economică și turistică a județului Brașov și a zonelor limitrofe prin realizarea unui aeroport internațional care să faciliteze activități de transport aerian rapid și eficient între zona deservită (județele Brașov, Covasna, Harghita și zonele limitrofe) și țările Europei și Orientul Mijlociu.

### Obiective publice (economice și sociale):

1. Atragerea de investitori străini și crearea de noi locuri de muncă (cel puțin 10.000 locuri de muncă în activități legate direct de aeroport, indirect legate și induse);
2. Asigurarea accesului rapid al turiștilor străini în zonele de interes din cele trei județe Brașov, Covasna și Harghita;
3. Crearea unei infrastructuri de transport ce va favoriza dezvoltarea economică a întregii zone deservite: industrie, agricultură, turism, servicii etc;
4. Obținerea de taxe și impozite la bugetul local;
5. Creșterea confortului social datorită veniturilor salariale ce se obțin și a stabilității locurilor de muncă;
6. Dezvoltarea turismului medical și cel rural;
7. Creșterea gradului de integrare comunitară.

# III. Prezentarea pieței

**Aeroportul Internațional „Traian Vuia” Timișoara este cel de-al doilea aeroport ca mărime din România.**

**Demersurile privind înființarea aeroportului au început încă din anul 1935, dar construcția acestuia pe actualul amplasament, în vecinătatea comunei Giarmata, a început abia în anul 1960, inaugurarea definitivă fiind realizată la 28.02.1964.**

**Aeroportul se situează la 12 km nord-est de centrul Timișoarei. Accesul se face ieșind pe Calea Lugojului, pe drumul european E70.**

**Începând cu data de 6 ianuarie 2003, aeroportul poartă numele inventatorului român Traian Vuia născut în județul Timiș.**

**Profil:**

**Populație județ Timiș (2012): 680.042 locuitori**

**Investiții străine (2011): 11,21 mil. euro**

**Turiști (2012): 281.232**

## Aeroportul Internațional „Traian Vuia” Timișoara

### Date generale aeroport

- una dintre principalele porți de intrare în zona de Vest a României, fiind tranzitat de mulți oameni de afaceri, investitori români și străini, care își desfășoară activitatea în această zonă;
- este considerat aeroport de rezervă pentru București (OTP), Budapesta și Belgrad, fiind și cel mai important aeroport din Euroregiunea DKMT;
- prin poziționarea geografică, beneficiază de una din cele mai dezvoltate rețele de drumuri, căi ferate și de telecomunicații;
- se intenționează trecerea aeroportului în administrația Consiliului Județean Timiș;
- din luna ianuarie 2013, Aeroportului Internațional Timișoara este autorizat ca „Agent cargo abilitat”;
- aeroportul este membru permanent al Consiliului Internațional al Aeroporturilor (ACI – Europe).

### Infrastructura și capacitatea operațională a aeroportului

- dimensiune pistă - 3.500m x 45m;
- capacitate platformă - 22 aeronave/ oră;
- capacitate pistă - 14 aeronave/ oră;
- pistele de aterizare/ decolare permit operarea tuturor tipurilor de aeronave, fără restricții;
- asigură 25 de legături aeriene directe înspre întreaga Europă;
- aerogara de pasageri - curse externe are o capacitate de procesare de 800 pasageri/ oră, iar aerogara de pasageri - curse interne are o capacitate de procesare de 500 pasageri/ oră.

**Facilități cargo:** Terminal cargo - suprafață hală – 1.250 mp depozite, suprafață birouri - 200mp. Terminalul dispune de depozite uscate, echipamente de prelucrare coletărie, echipamente speciale de manipulare mărfuri. Handling: de rampă - H24 - serviciul handling aeroport și de pasageri - operatori handling pasageri.

**Operatori companii aeriene:** Tarom, Lufthansa, Carpatair și Wizzair;

**Operatori cargo:** Fed Ex Express, Kuehne+Nagel Romania, Lagermax-Aed Romania, Marians Trading, Tarom, TNT Romania, VRK Expeditions, World Courier și World Mediatrans.

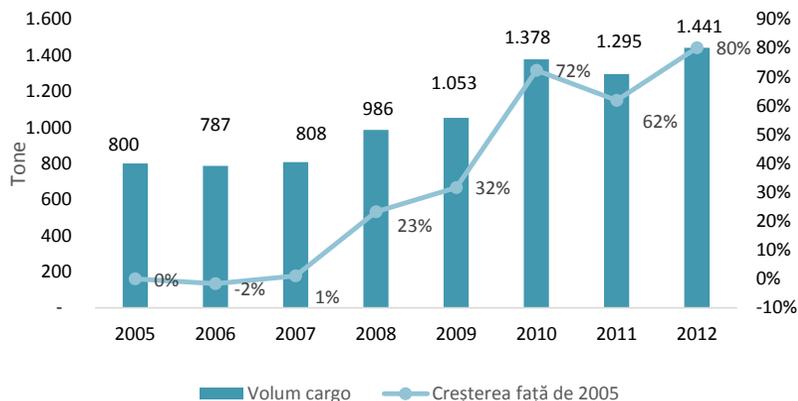


**Aeroportul din Timișoara a înregistrat o creștere consistentă a numărului de pasageri între 2005 și 2011, de 154%, urmată de o scădere în 2012 până sub nivelul înregistrat în 2010.**

### Date generale aeroport

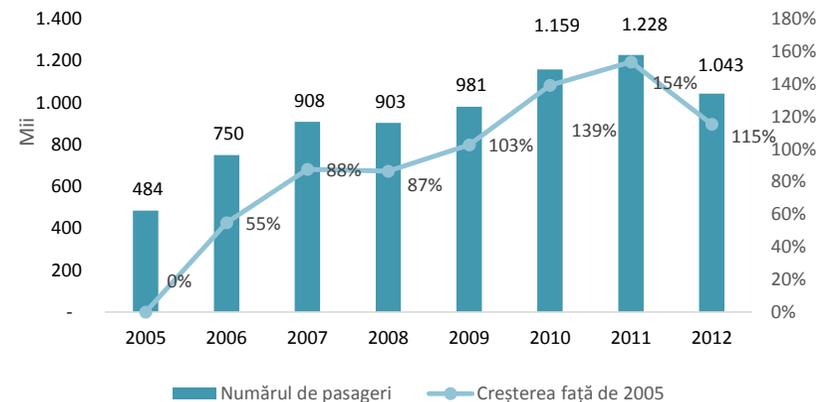
- Aeroportul a înregistrat din 2005 până în 2011 o creștere semnificativă a numărului de pasageri, rezultând o rată medie anuală de creștere de aproximativ 17%. Cu toate acestea, în 2012, în urma incidentelor de-a lungul anilor, în care au fost implicate aeronavele companiei Carpatair, numărul de pasageri s-a redus simțitor, ajungând aproape la nivelul celui din 2009, de 981.272;
- Dacă înainte de criza financiară globală aeroportul a înregistrat în intervalul 2005-2008 o rată medie anuală de creștere a numărului de pasageri, de 23,11%, ulterior, între 2008-2012 aceasta a scăzut semnificativ, ajungând la 3,66%;
- Acest lucru este evidențiat și în numărul de mișcări de aeronave (numărul zborurilor), compania Carpatair restrângându-și drastic din activitate. Astfel, în 2011, volumul traficului aerian s-a restrâns cu 8% față de 2010, urmând ca în 2012 reducerea să fie și mai mare, respectiv de 22% față de anul anterior. Prin urmare, numărul de pasageri raportat la numărul de zboruri, a crescut în perioada analizată cu 6,31%;
- Referitor la traficul cargo, se poate constata că acesta a înregistrat un trend ascendent până în 2010, urmând ca în 2011 să scadă cu 6% față de 2010, pe fondul reducerii activității unor operatori cargo, iar în 2012 să revină pe creștere cu 11%. În perioada 2005-2012, volumul cargo a înregistrat o rată medie anuală de creștere de 9%.

### Evoluția cargo



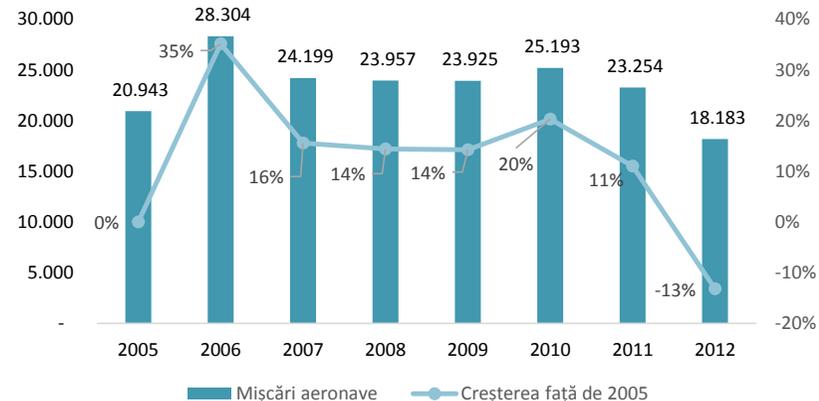
Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

### Numărul de pasageri



Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

### Mișcări de aeronave



Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

**Aeroportul Internațional Sibiu a fost inaugurat în 1943.**

**În 2010, Aeroportul Internațional Sibiu a implementat sistemul integrat de management calitate, mediu, sănătate și securitate în muncă, certificat ISO 9001, 14001, 18001.**

**Profil:**

**Populație județ Sibiu (2012): 426.181 locuitori**

**Investiții străine (2011): 1,9 mil. euro**

**Turiști (2012): 285.136**

## Aeroportul Internațional Sibiu

### Date generale aeroport:

- deserveste județe importante precum Hunedoara, Alba, Cluj, Mureș, Covasna, Harghita, Brașov, Argeș, Vâlcea și județul Sibiu;
- poziție geografică favorabilă în zona centrală a țării, Sibiu făcând parte dintre centrele importante de cultură ale României și având acces direct la căile importante de comunicații feroviare și terestre, care leagă Sibiu de nordul, vestul, estul și sudul țării;
- începând cu anul 2006, traficul aerian a înregistrat o creștere fără precedent, datorită statutului orașului: „Sibiu – Capitală Culturală Europeană 2007”, dar și a fluxului de investiții străine pe plan local;
- până în prezent, nu există zboruri low-cost, însă reprezentanții aeroportului au anunțat că începând cu 14 iunie 2014, compania aeriană low-cost Wizz Air va începe să opereze zboruri pe o nouă rută de la Sibiu către Londra;
- proiecte de dezvoltare:
  - construirea unui terminal cargo;
  - construirea unui terminal pentru combustibil.

### Infrastructura și capacitatea operațională a aeroportului:

- dimensiune pistă: 3.060m x 45 m;
- capacitatea operațională pe suprafața de mișcare este de o aeronavă la fiecare 5 minute, urmare a dezvoltării căilor de acces pe pistă - Echo, November și Whiskey;
- platforma de îmbarcare/ debarcare a aeroportului are o capacitate de 18 locuri pentru avioane de categoria B, C, D;

- capacitatea de procesare este de 300 pasageri/ oră/ flux - sosiri/ plecări - intern și internațional;
- în prezent aeroportul nu dispune de terminal cargo.

**Operatori companii aeriene:** Austrian Airlines AG, Lufthansa, Tarom, Air Bucharest.

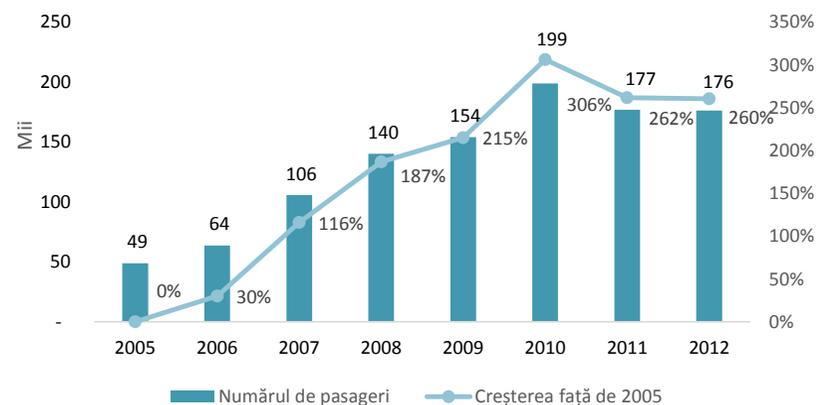


**Aeroportul din Sibiu a înregistrat o creștere impresionantă a numărului de pasageri între 2005 și 2010, de 306%, urmată de ușoare scăderi în intervalul 2011-2012.**

**Date generale aeroport**

- Similar cu celelalte aeroporturi din țară, după o evoluție pozitivă, aeroportul din Sibiu a înregistrat o diminuare a numărului de pasageri cu 11% în 2011 față de 2010, în timp ce în 2012 a rămas aproape constant, 176.263 de pasageri;
- Creșterea numărului de pasageri a atins maximum în 2010 când a fost de 306% față de 2005, în anii următori aceasta scăzând la aproximativ 260%;
- Din 2005 și până în 2009, numărul de mișcări de aeronave a avut un trend ascendent ajungând la 6.415 zboruri, dublu față de nivelul maxim, (2.920 zboruri) înregistrat de aeroportul Târgu Mureș;
- În 2011, numărul de zboruri a început să se reducă, inițial cu 19%, la 4.807, și ulterior, în 2012, cu încă 5% până la 4.547, în urma îmbunătățirii rețelei de rute și a eficientizării costurilor de către companiile aeriene. Acest lucru a condus la un nivel al numărului de zboruri sub celui din 2007, când au fost 4.997 zboruri;
- Evoluția volumului cargo a fost una oscilantă, de la creșteri importante, la scăderi bruște. De exemplu, în 2010, creșterea a fost de 222% față de 2009, în 2011 de 34% iar în 2012 se diminuează cu 95% față de 2011, atingând cel mai mic nivel (2 tone) din perioada analizată.

**Numărul de pasageri**



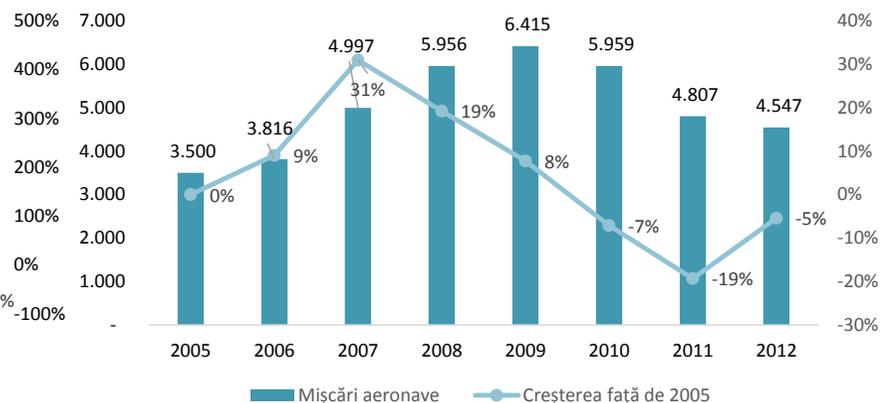
Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

**Evoluția cargo**



Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

**Mișcări de aeronave**



Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

Aeroportul Târgu Mureș are ca dată de înființare anul 1936, dar pe poziționarea actuală funcționează din anul 1969, o dată cu construirea pistei betonate.

Aeroportul Târgu Mureș este amplasat în dreptul satului Vidrasău, la 14 km de Municipiul Târgu Mureș.

Situat la aproximativ aceeași distanță, de 450 km, față de principalele capitale din regiune Belgrad, Budapesta, București și Chișinău, poziționarea geografică extrem de favorabilă a aeroportului atât pe plan intern cât și internațional, este una dintre principalele sale avantaje.

Din mai 2006, Aeroportul Târgu Mureș capătă denumirea de „Aeroportul Transilvania Târgu Mureș”.

**Profil:**

Populație județ Mureș (2012): 578.578 locuitori

Investiții străine (2011): 12,1 mil. euro

Turiști (2012): 353.459

## Aeroportul Internațional „Transilvania Târgu Mureș”

### Date generale aeroport:

- își propune pregătirea continuă a personalului și o strategie de marketing de cost leadership;
- în mai 2012 a primit certificarea de aeroport internațional;
- la sfârșitul lunii aprilie 2013, cel mai mare operator ultra low-cost Ryanair își începe activitatea la Târgu Mureș;
- un serviciu nou, esențial, este asigurarea alimentării cu AVGAS, care garantează aterizarea pe Aeroportul „Transilvania” a aeronavelor de mici dimensiuni aparținând segmentului de aviație generală și zboruri private, acesta fiind singurul aeroport din Transilvania unde AVGAS este disponibil la vânzare;
- proiecte de dezvoltare: Airport Business Centre, zonă cargo, platformă multimodală, extindere pistă, cale și platformă de parcare aeronave la categoria maximă cerută de capacitatea aeronavelor ce vor opera pe Aeroportul Transilvania Târgu Mureș;
- administratorii aeroportului au depus o cerere de finanțare pe Programul Operațional Sectorial Transport în valoare de 38,9 milioane euro ce vizează extinderea pistei de decolare-aterizare la 3.600m și a platformei de operare pentru aeronave;
- alături de renumitul Aeroport Schiphol din Amsterdam și împreună cu aeroporturile din Madrid și Viena, Aeroportul Internațional „Transilvania” Târgu Mureș face parte dintr-un proiect de cercetare finanțat de către Comisia Europeană, în valoare de 2,6 mil. de euro. Principalul obiectiv al proiectului este reducerea, până în 2050, a duratei călătoriei aeriene, respectiv a timpului necesar pentru deservirea pasagerilor și aeronavelor la mai puțin de patru ore, pornind din orice colț al Europei către cealaltă parte a continentului. Alte obiective importante ale proiectului sunt reducerea costurilor de operare al aeroporturilor, până la 90% față de nivelul actual, protejarea mediului înconjurător, reducerea consumului de combustibil.

### Infrastructura și capacitatea operațională a aeroportului:

- dimensiune pistă: 2.000m x 45m;
- arie platformă: 14.110 m<sup>2</sup>;
- capacitatea maximă de deservire 350.000 pasageri/ an;
- aerogara internă a 180 pasageri/ oră și aerogara externă a 400 pasageri/ oră;
- nu dispune de terminal cargo.

**Operatori companii aeriene:** Wizz Air, Tarom, Malev, Air Arabia, Ryanair și Wideroe.

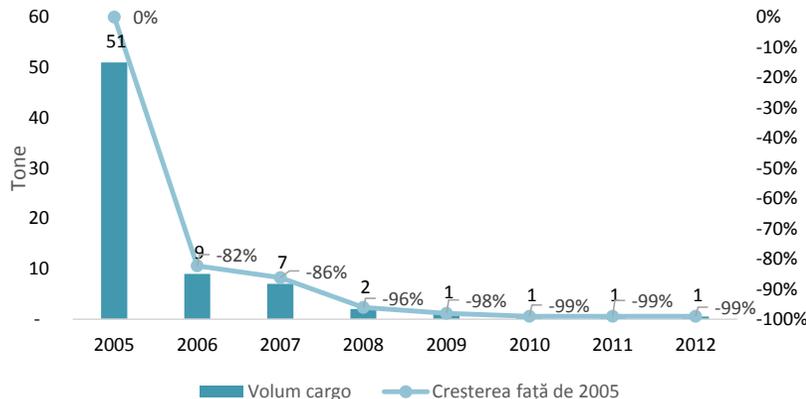


**Aeroportul din Târgu Mureș a înregistrat o creștere semnificativă a numărului de pasageri între 2005 și 2012, de la 10.634 pasageri la 299.317 pasageri, marcată de un ușor regres în intervalul 2008-2010.**

### Date generale aeroport

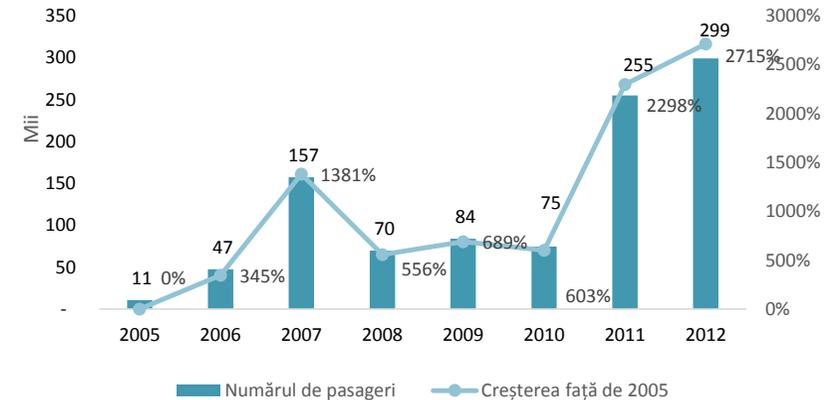
- În comparație cu celelalte aeroporturi, aeroportul din Târgu Mureș, este singurul care a înregistrat în 2011 o creștere anuală record, de 241% a numărului de pasageri, ajungând la 255.056 pasageri. Această performanță s-a datorat în principiu noilor zboruri Wizz-Air operate din Târgu Mureș spre opt destinații din Europa;
- În 2012, numărul de pasageri a crescut cu 17% ajungând la 299.317 pasageri, depășind cu 70% nivelul de pe aeroportul Sibiu, de 176.263 pasageri, ca urmare a politicii companiei aeriene low-cost Wizz-Air de a introduce noi curse spre destinații noi și transferului de operațiuni de pe aeroportul din Cluj-Napoca pe aeroportul din Târgu Mureș în luna mai 2012;
- Rata medie anuală de creștere a numărului de pasageri în perioada 2005-2012 a fost de 61,09%, superior celei obținute de aeroportul Sibiu, de 20,10%;
- Numărul zborurilor s-a intensificat în 2011 cu 91% iar în 2012 a scăzut ușor cu 8%, rămânând încă la aproape jumătate față de numărul zborurilor de pe aeroportul Sibiu. Majoritatea zborurilor de pe aeroportul Târgu Mureș sunt efectuate de operatorul aerian Wizz Air;
- Volumul de marfă transportat a scăzut continuu de la 51 tone în 2005 la mai puțin de o tonă în perioada 2009-2012.

### Evoluția cargo



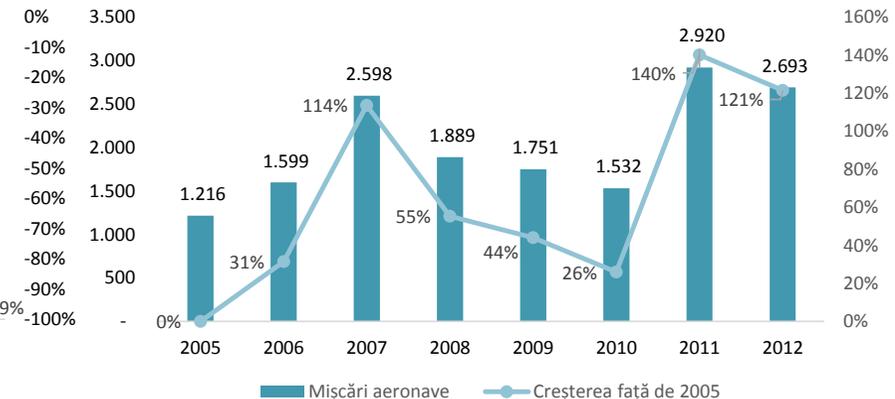
Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

### Numărul de pasageri



Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

### Mișcări de aeronave



Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

**Aeroportul Internațional „Henri Coandă”** este cel mai mare, cel mai modern și cel mai tranzitat aerodrom din România.

Începând cu anii 1940 infrastructura existentă a fost utilizată de aviația militară română, urmând ca în 1965 să demareze procesul de modernizare a pistei.

Aeroportul este amplasat la o distanță de 16,5 km față de centrul orașului București.

### Profil:

**Populație regiune București-Ilfov (2012): 2.264.865 locuitori**

**Investiții străine (2011): 34,021 mld. de euro**

**Turiști (2012): 1.352.788**

## Aeroportul Internațional „Henri Coandă”

### Date generale aeroport:

- în apropiere de București, capitala țării;
- în 2011 a fost inaugurat terminalul Finger (16.600 mp);
- și-a dublat capacitatea în noiembrie 2012 prin extinderea terminalului plecări internaționale (19.600 mp);
- în 2013, au început operarea două noi companii aeriene: EasyJet și Air Serbia;
- în 2013 a câștigat premiul „Fastest growing airport” raportat la traficul de pasageri din 2012;
- compania aeriană de ultra low-cost Ryanair a anunțat că, începând cu luna aprilie 2014, va opera zboruri pe ruta Aeroportul Internațional Henri Coandă București – Aeroportul Dublin.

### Infrastructura și capacitatea operațională a aeroportului:

- dimensiune pistă: 3.500m x 45m;
- capacitate platformă: 45 aeronave;
- capacitate de procesare:
  - zboruri internaționale: 1.200 pasageri/ oră de vârf/ flux;
  - zboruri interne: 270 pasageri/ oră de vârf/ flux.
- capacitate de operare: 39 mișcări aeronave/ oră.

**Operatori companii aeriene:** Aer Lingus Irish Airlines, Aeroflot – Russian Airlines, Air Berlin, Air France, Air Moldova, Alitalia, Austrian Airlines, Blue Air, British Airways, Csa Czech Airlines, El Al, Farnair, Flydubai, Klm-royal Dutch Airlines, Lot-Polish Airlines, Lufthansa, Malev, Olympic Air, Onur, Pegasus Airlines, Qatar Airways, Romavia, SAS Scandinavian Airlines, Sky Airlines, Swiss International Air lines Tap Portugal, Tarom, TNT Airways S.A.,

Turkish Airlines, Vueling, EasyJet și Air Serbia.

**Operatori cargo:** Bucharest International Cargo Centre SA –BICC, Swiss International Air Lines - SwissWorld Cargo, Turkish Airlines Cargo Import, Turkish Airlines Cargo Export.

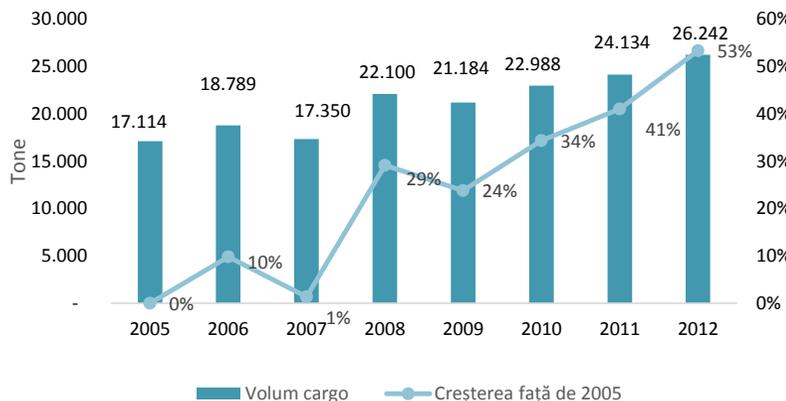


**Aeroportul Otopeni este cel mai mare aeroport din România, având un număr de 7.088.515 pasageri la nivelul anului 2012.**

### Date generale aeroport

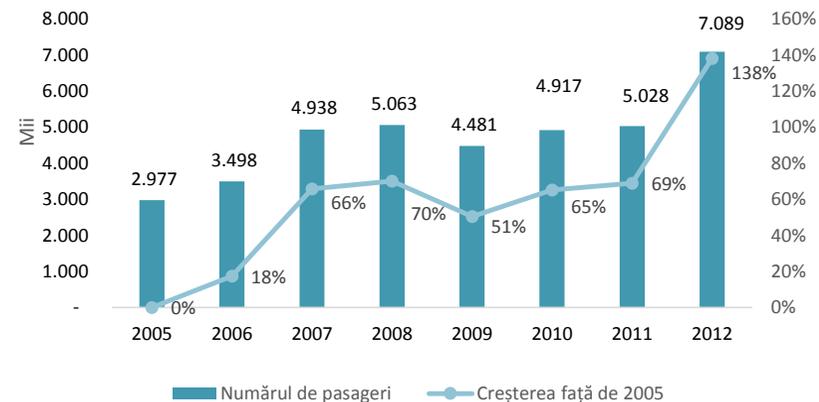
- Evoluția numărului de pasageri pe aeroportul Otopeni a fost una favorabilă culminând cu cel mai mare număr de pasageri în 2012, de 7.088.515, cu 41% mai mult decât în 2011. Aceasta a fost consecința transferului avioanelor low-cost de pe Aeroportul Băneasa pe Aeroportul Otopeni în cursul anului 2012. Această creștere spectaculoasă a numărului de pasageri a adus aeroportului în 2013 premiul „Fastest growing airport” raportat la traficul de pasageri din 2012;
- În perioada 2005-2012, aeroportul Otopeni a înregistrat o rată medie anuală a numărului de pasageri de 13,19%, pe seama măririi semnificative a numărului de pasageri în 2012;
- De asemenea, numărul zborurilor s-a intensificat anual, îndeosebi în 2012, când au fost cu 18% mai multe curse decât în 2011, ajungând la 84.712 mișcări de aeronave. În intervalul 2005-2012, rata medie anuală de creștere a numărului de zboruri a fost de 7,75%;
- În ceea ce privește volumul cargo, acesta a avut o evoluție pozitivă, însă cu creșteri modeste în ultimii 3 ani. Rata medie de creștere în intervalul 2005-2012 a fost de 6% iar în 2012 s-a înregistrat cel mai ridicat volum, de 26.242 tone.

### Evoluția cargo



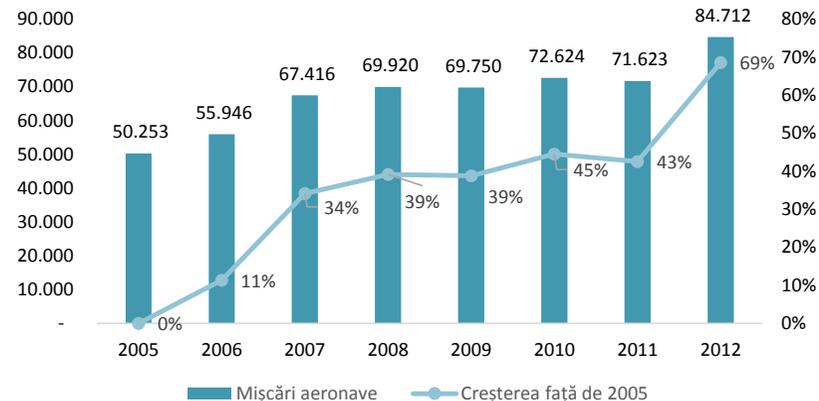
Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

### Numărul de pasageri



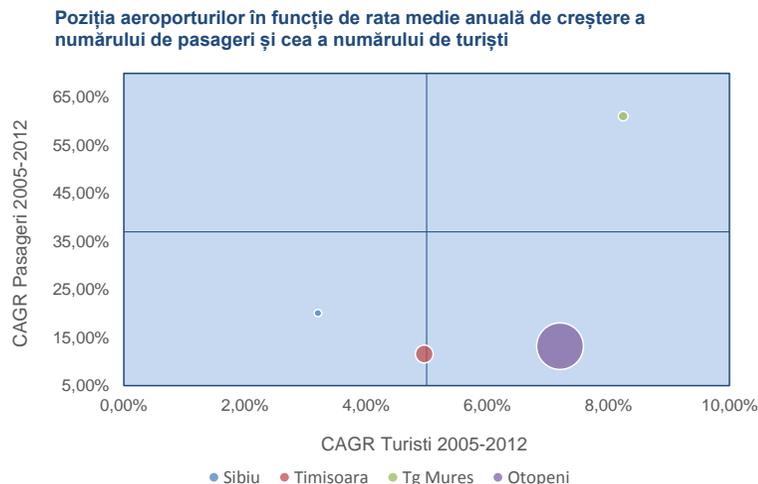
Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

### Mișcări de aeronave



Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

Aeroportul din Târgu Mureș prezintă cele mai ridicate rate de creștere ale numărului de turiști precum și al numărului de pasageri. De asemenea, dinamica numărului de zboruri este cea mai mare dintre toate aeroporturile analizate.



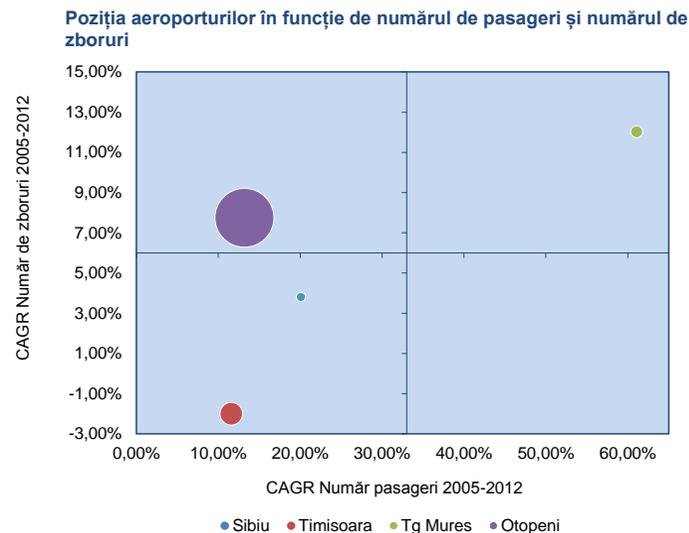
Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

**Dinamica numărului de pasageri și dinamica numărului de zboruri cu prezentarea numărului de pasageri la 2012**

- În ceea ce privește situația numărului de zboruri (mișcări de aeronave), cel mai bine se plasează Aeroportul Târgu Mureș cu o rată medie anuală de creștere a numărului de zboruri de 12,03%, fiind urmat la o distanță mare de Aeroportul Otopeni cu 7,75%, unde unele companii aeriene și-au restrâns din numărul curselor în vederea eficientizării costurilor.
- La polul opus se situează aeroportul din Timișoara cu o rată anuală medie de creștere a numărului de zboruri negativă (-2%) din cauza restrângerii activității companiei aeriene Carpatair, în timp ce Aeroportul Sibiu a obținut un rezultat modest, de 3,81%, companiile aeriene ce operează pe acest aeroport reducând zborurile în urma îmbunătățirii rețelei de rute și a eficientizării costurilor de către companiile aeriene.

**Dinamica numărului de pasageri și dinamica numărului de turiști cu prezentarea numărului de pasageri la 2012**

- Chiar dacă rata medie anuală de creștere a turiștilor în perioada 2005-2012 din județul Sibiu a fost cea mai mică, de 3,21%, Aeroportul Sibiu a obținut a doua rata medie de creștere 2005-2012 pasageri, de 20,10%, dintre aeroporturile analizate, în mare parte datorită boom-ului din 2006-2008, în 2007 Sibiu fiind declarat Capitala Culturală Europeană.
- Aeroportul Târgu Mureș s-a situat pe primul loc cu o rată medie de creștere a numărului de pasageri de 61,09% în perioada 2005-2012, în urma performanței obținute în ceea ce privește numărul de pasageri în 2011 și în 2012. Același loc îl ocupă și în ceea ce privește rata medie de creștere a numărului de turiști, de 8,25%.
- Dată fiind poziția strategică a Aeroportului Otopeni, aflat în apropierea capitalei țării, București, acesta a înregistrat cel mai mare număr de pasageri fiind și aeroport de tranzit. Prin urmare, numărul pasagerilor a depășit cu mult numărul turiștilor. În 2012, numărul pasagerilor raportat la numărul turiștilor era de 524%. Cu toate acestea, rata medie anuală de creștere a numărului de turiști, de 7,20%, din București o depășește pe cea a celorlalte județe care au un aeroport.



Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

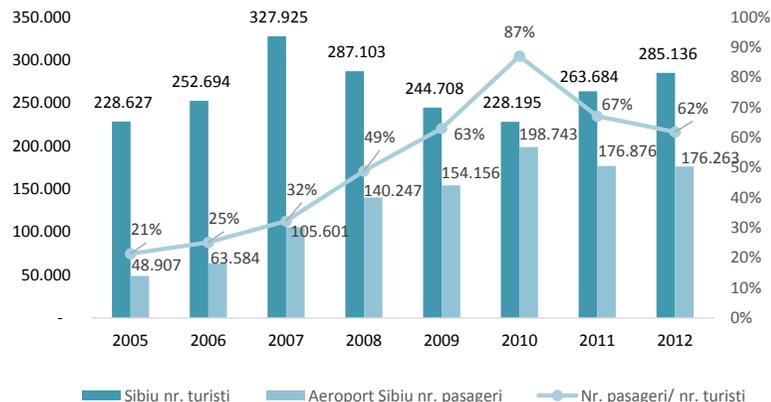
Urmare a pasagerilor care tranzitează Aeroporturile Otopeni și Timișoara, indicele număr de pasageri/ număr de turiști este semnificativ mai mare în cazul acestor aeroporturi comparativ cu aeroporturile din Sibiu și Târgu Mureș.

**Evoluția numărului de pasageri comparativ cu numărul turiștilor din județul Mureș**



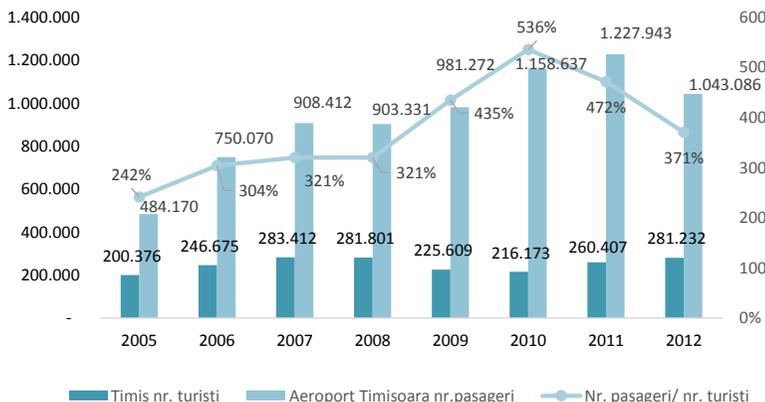
Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

**Evoluția numărului de pasageri comparativ cu numărul turiștilor din județul Sibiu**



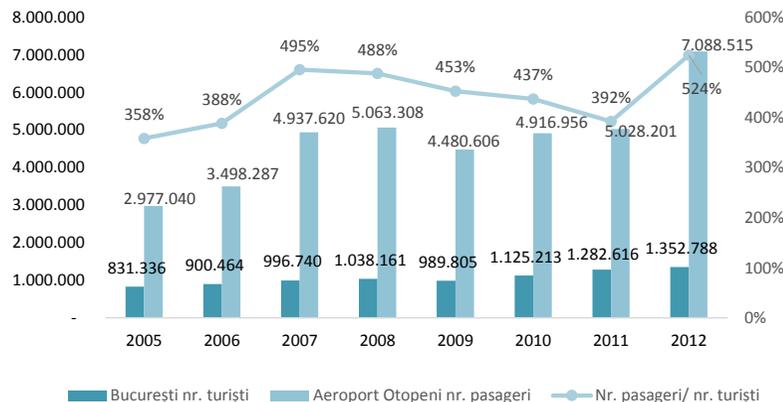
Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

**Evoluția numărului de pasageri comparativ cu numărul turiștilor din județul Timiș**



Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

**Evoluția numărului de pasageri comparativ cu numărul turiștilor din Municipiul București**



Sursa: Analiză KPMG pe baza datelor INS

Aeroportul Sibiu se află la cea mai mică distanță față de viitorul aeroport de la Ghimbav (județul Brașov).



Rută	Distanță
Ghimbav-Otopeni	171 km
Ghimbav-Timișoara	426 km
Ghimbav-Oradea	407 km
Ghimbav-Sibiu	145 km
Ghimbav-Târgu-Mureș	185 km
Ghimbav-Bacău	182 km
Ghimbav-Iași	310 km

Județul Brașov va fi conectat și se va putea ajunge rapid în toate regiunile țării prin intermediul autostrăzilor care vor fi construite conform Strategiei de dezvoltare a rețelei de autostrăzi 2014-2018.

- Priorități până în 2022
- Autostrăzi prezente
- Proiecte deja finanțate



Autostrăzi ce vor lega Brașovul de aeroporturile învecinate și vor facilita drumul spre punctele de trecere a frontierei României:

- Autostrada Comarnic-Brașov
- Autostrada Brașov-Sibiu
- Autostrada Brașov-Sf. Gheorghe-Bacău
- Autostrada Brașov-Tg. Mureș-Cluj

**Noi tronsoane:**

- Finanțate de la bugetul de stat din 2015
- Finanțate în regim de concesiune sau PPP
- Finanțate din fonduri de dezvoltare regională
- Finanțate din Fondul de Coeziune și Connection Europe Facility

Sursa: Guvernul României, Strategia de dezvoltare a rețelei de autostrăzi 2014-2018

România a înregistrat în 2013 o creștere economică de 3,5%, principalii determinanți fiind rezultatele bune obținute în agricultură, exporturi, producție industrială și creșterea consumului.

Indicatori	2011	2012	2013 (prognose)	2014 (prognose)
PIB (mld. euro)	131,5	131,8	141,6	145,6
PIB (mld. lei)	557,3	586,7	625,6	658,6
Deficitul bugetar (% din PIB)	4,3%	2,5%	2,5%	n/a
Datoria publică (% din PIB)	34,7%	37,9%	39,4%	n/a
Rata inflației	3,14%	4,95%	2,0%	3,0%
Rata șomajului	7,4%	7,0%	7,3%	7,0%
Salariul mediu net (lei)	1.444	1.507	1.594	1.676
Cursul de schimb leu/ euro	4.237	4.456	4.42	4.45
Exporturi (mld. euro)	45,3	45,1	48,2	51,7
Exporturi (%)	+21,2%	(- 0,5%)	+6,9%	+7,3%
Importuri (mld. euro)	54,9	54,7	55,0	58,6
Importuri (%)	+17,2%	(-0,5%)	+0,5%	+6,6%
Investiții Străine Directe (mil. euro)	1.815	2.138	n/a	n/a

Date: INS, BNR, CNP, Ministerul Finanțelor Publice, Ministerul Fondurilor Europene

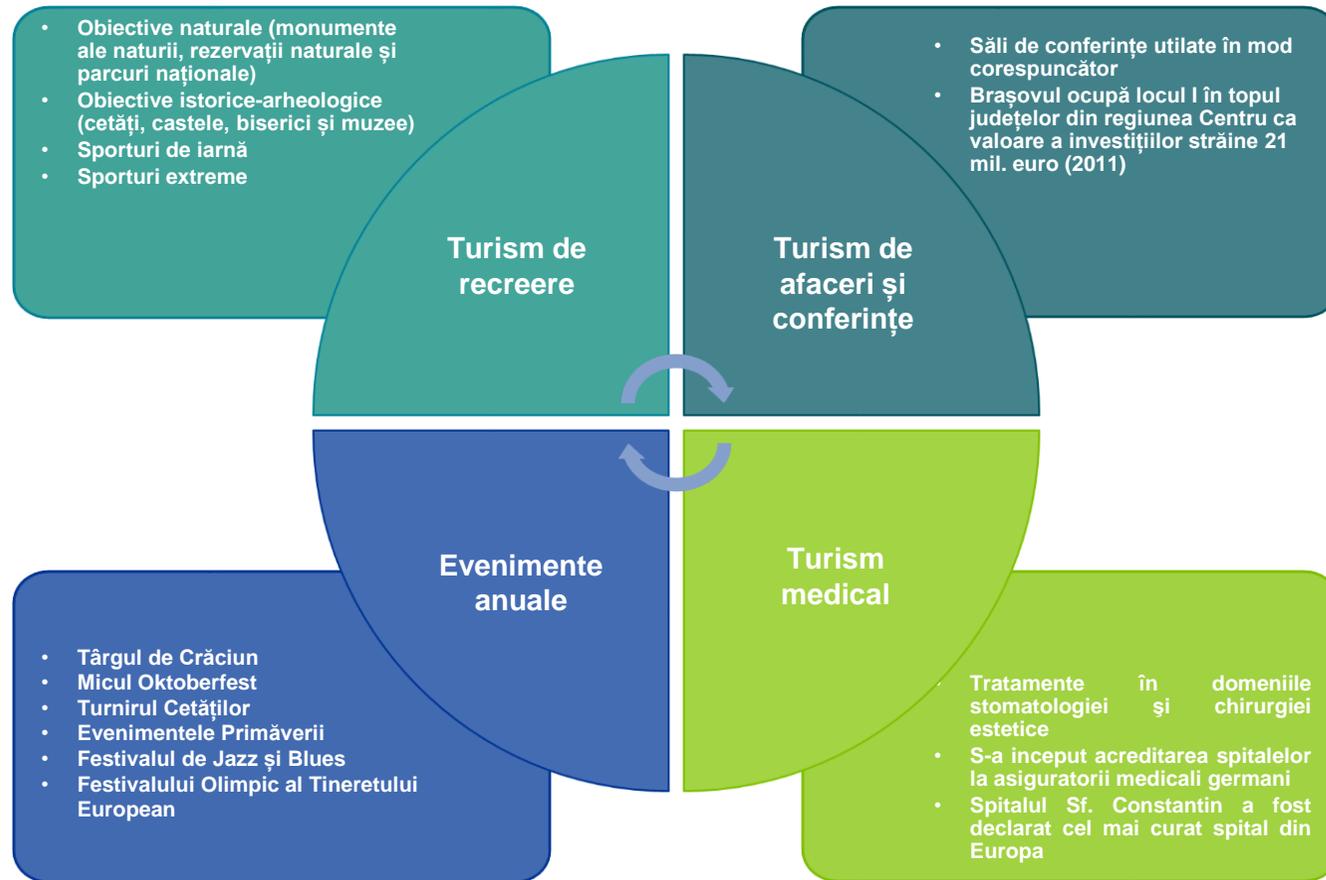
- **Nivelul ratei inflației** în decembrie 2013 a fost de 1,55%, cel mai scăzut nivel al ultimilor 24 de ani. În sensul efectului dezinflaționist au acționat obținerea unei recolte agricole peste medie și reducerea cotei TVA la produsele de panificație;
- România a atins în 2013 ținta de 2,5% **deficit bugetar** stabilită împreună cu Fondul Monetar Internațional (FMI) și Comisia Europeană, însă valoarea deficitului bugetar a crescut în 2013, comparativ cu 2012, de la 14,8 mld. lei la 15,8 mld. lei;
- **Datoria publică** a crescut în 2013 față de 2012, înregistrând la octombrie 2013 o valoare de 266 mld. lei, respectiv 40,2% din PIB;
- **Producția industrială** a înregistrat o creștere de 7,9% comparativ cu anul anterior, datorată evoluției pozitive a industriei prelucrătoare și a industriei extractive;
- Fluxul net de **investiții străine directe** în anul 2012 a înregistrat un nivel de 2,13 mld. euro, estimările pentru 2013 vizând un nivel peste cel al anului anterior;
- **Indicatorul de consum** - volumul cifrei de afaceri pentru comerțul cu amănuntul (cu excepția comerțului cu autovehicule și motociclete), în anul 2013, comparativ cu anul 2012 a înregistrat o creștere cu 0,5% datorită creșterii vânzărilor de produse nealimentare cu +3,6%;
- **Exporturile** pentru anul 2012 s-au ridicat la 45 mld. euro, pentru 2013 fiind estimată o creștere de aproximativ 10%. Importurile în 2012 au atins valoarea de 54,6 mld. euro, în timp ce pentru 2012 se estimează o creștere de aproximativ 5%;
- În 2013, **valoarea finanțărilor nerambursabile** primite de la Comisia Europeană s-a ridicat la 2,8 mld. euro, 2013 fiind primul an în care rambursările din fonduri structurale și de coeziune acoperă integral contribuția României la bugetul UE.

Regiunea Brașov este cea mai frecventată zonă de către turiștii români și străini datorită renumitelor obiective turistice, frumuseții peisajului, sporturilor de iarnă, dar și a altor elemente ce capătă amploare, precum evenimentele anuale, serviciile oferite pentru întâlniri de afaceri și conferințe și serviciile medicale al căror preț este foarte atractiv pentru turiștii străini.

Obiective turistice faimoase în întreaga lume: Castelul Bran (legenda lui Dracula a atras 540.000 de turiști în 2012 din care 360.000 străini), Cetatea Râșnov, Castelul Peleş (aproximativ 300.000 turiști), Strada Sforii (cea mai îngustă din Europa), Biserica Neagră (dotată cu cea mai mare, unică și funcțională orgă din sud-estul Europei), etc.

Poiana Brașov ocupă locul I între stațiunile de schi din țară dispunând de 10 pârtii cu grade diferite de dificultate și dotate cu instalații de transport pe cablu. Orașul Predeal dispune de 7 pârtii omologate internațional. În Brașov funcționează din 2010 un patinoar olimpic.

**Structuri de cazare județ Brașov (2012): 646**  
**Capacitate de cazare județ Brașov (2012): 21.699 locuri**



### Turismul rural

a început să fie promovat de Prințul Charles de Wales, prințul moștenitor al Coroanei Marii Britanii care a cumpărat o locuință în satul Viscri, județul Brașov și patru în satul Valea Zălanului, județul Covasna. Locuințele se află în circuitul rural și cultural care se adresează în special turiștilor britanici. Obiectivele turistice din zona Transilvaniei sunt promovate de Prinț și în cadrul documentarului „The Wild Carpathia”, difuzat de Travel Channel UK.

Modalitatea în care Aeroportul Internațional Brașov va reuși să răspundă provocărilor generate de factorii externi este esențială pentru atingerea numărului de pasageri potențiali estimați.

#### Factori politici

- Mediul puternic reglementat căruia îi este circumscrisă industria aeronautică determină un risc crescut de sancțiuni în cazul nerespectării cerințelor legale în vigoare (avize de operare, autorizații de mediu)
- Modificări frecvente ale unor acte normative sub a căror incidență își desfășoară activitatea operatorii de zbor (majorarea impozitelor, eliminarea unor înlesniri fiscale) pot determina creșteri de costuri
- Politicile fiscale practicate au un rol semnificativ în motivația unui operator aeroportuar de a își menține prezența pe o anumită piață

#### Factori economici

- Contextul macroeconomic la nivel național și internațional influențează deciziile operatorilor de zbor de a-și continua activitatea pe o anumită piață
- Prețul combustibilului influențează semnificativ costurile transportului aerian și implicit volumele de trafic
- Profilul regional al industriei determină o anumită structură de trafic de pasageri și de volume de transport cargo
- Modul în care se va realiza implementarea unei strategii coerente în ceea ce privește transportul intermodal va determina folosirea la capacitate a infrastructurii aeroportuare pentru traficul cargo

#### Factori sociali

- Prognozele pentru cifra populației ocupate pentru județul Brașov arată o scădere pe termen mediu, care poate influența veniturile disponibile ale populației din aria de acoperire
- Îmbătrânirea populației ca și tendință demografică generală poate influența negativ volumul de trafic
- Ca urmare a prevalenței modelului de operatori „low-cost”, din punct de vedere demografic poate fi atinsă o bază mai largă de utilizatori de servicii de zbor
- Îngrijorările privind mediul înconjurător pot constitui un factor legal și social de presiune asupra operatorilor de zbor

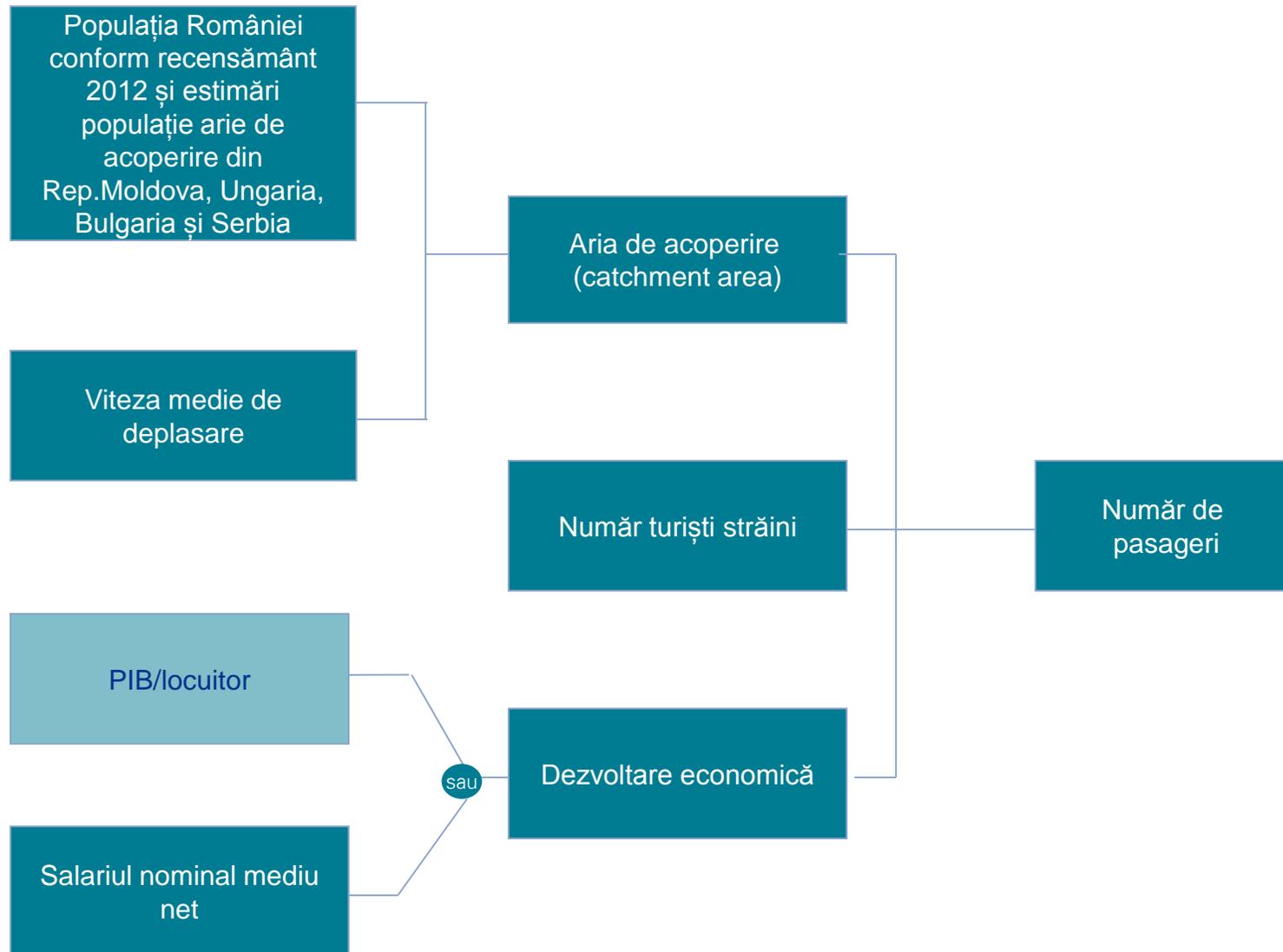
#### Factori tehnologici

- Implementarea de tehnologii informaționale noi (check-in online, e-ticket) pot determina schimbări pozitive în structura de prețuri de transport, datorită reducerilor de costuri la nivelul infrastructurii aeroportuare și a costurilor cu personalul
- Actualizarea permanentă a tehnologiilor și infrastructurii de securitate aeroportuară, astfel încât acestea să răspundă cerințelor naționale și internaționale în domeniu necesită investiții permanente care se vor reflecta în costul transportului

## **IV. Determinarea ariei de acoperire și a numărului potențial de pasageri**

Aria de acoperire și estimarea numărului de pasageri au fost determinate pentru cele 2 intervale de timp: 60 minute și 90 minute.

Viteza medie de deplasare pe baza căreia a fost estimată aria de acoperire este de 80 km/h.



## **V. Ipoteze utilizate în modelul de estimare**

**Evoluția PIB/loc s-a previzionat prin raportarea valorii PIB la numărul populației estimate.**

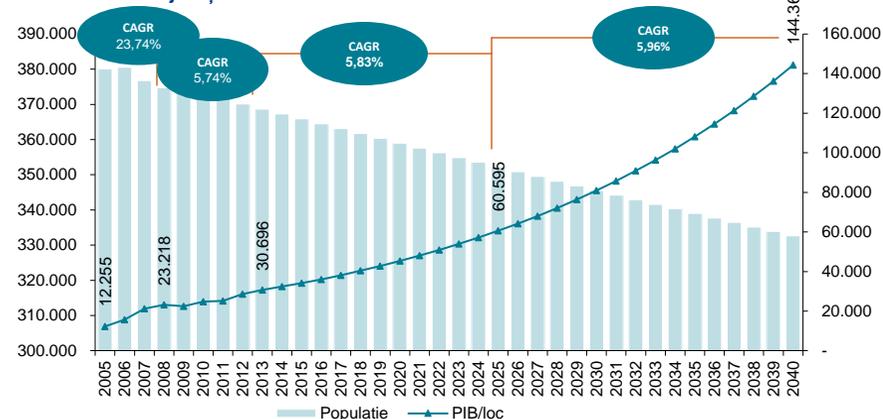
**Județul Alba**  
**Populația a fost estimată pe 2013-2040 aplicând CAGR 2005-2012 de -0,38%.**

**Valoarea PIB 2013-2017 a fost preluată conform datelor de la Comisia Națională de Prognoză, iar pentru 2018-2040 s-a aplicat CAGR 2012-2017 de 5,56%.**

### Județul Alba

- În județul Alba, numărul populației a înregistrat o ușoară scădere (-0,38%) în perioada 2005-2012 și se estimează că va urma același trend în perioada analizată. În 2012, populația județului Alba se ridică la 370.083 locuitori.
- Cu toate acestea, valoarea PIB-ului a crescut în anii de după criză cu aproximativ 10% în medie, ceea ce a determinat și creșterea valorii PIB/loc în aceeași proporție. În 2012, valoarea PIB era de 10.568 mil. lei, iar PIB/loc atingea valoarea de 28.556.
- Având în vedere că de la criza economică și până în prezent, rata anuală medie de creștere a PIB/loc a fost de 5,74%, estimăm că aceasta va rămâne constantă și în perioada următoare.

### Dinamica PIB/loc județul Alba



Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor de la INS și ale Comisia Națională de Prognoză

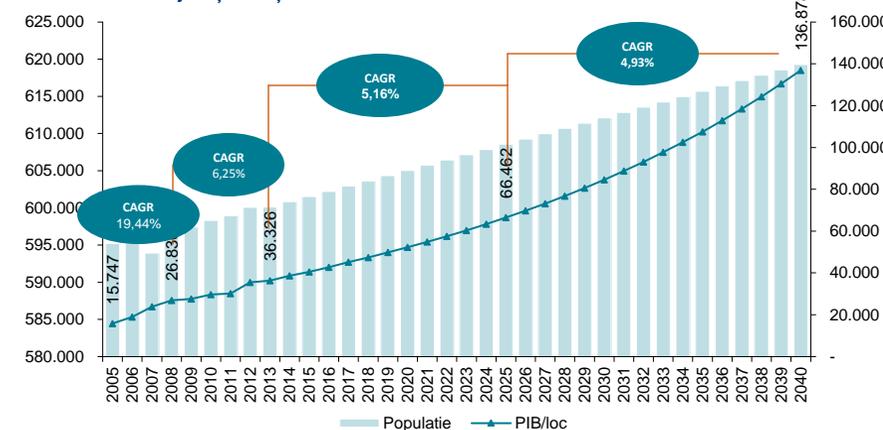
**Județul Brașov**  
**Populația a fost estimată pe 2013-2040 aplicând CAGR 2005-2012 de 0,12%.**

**Valoarea PIB 2013-2017 a fost preluată conform datelor de la Comisia Națională de Prognoză, iar pentru 2018-2040 s-a aplicat CAGR 2012-2017 de 5,06%.**

### Județul Brașov

- În județul Brașov, populația a rămas relativ constantă, înregistrând o creștere anuală de doar 0,12%, ajungând în 2012 la 600.079 locuitori.
- Dacă înainte de criza economică, creșterea anuală a PIB-ului era de peste 20%, în ultimii ani aceasta a rămas la un nivel modest, respectiv de 9%. În 2012, valoarea PIB era de 21.300 mil. lei. Trebuie subliniat faptul că județul Brașov deține cea mai mare valoare a PIB-ului dintre județele din Regiunea Centru și se situează pe locul 4 la nivelul țării.
- De asemenea, în județul Brașov s-a înregistrat și cel mai mare PIB/loc 35.495 (2012), urmat de județul Sibiu cu 30.309 lei/loc (2012). În 2012, creșterea PIB/loc în județul Brașov a fost de 17,61% față de anul anterior, reprezentând cea mai mare creștere în Regiunea Centru. În cazul în care PIB va continua să crească în același ritm, în 2040 va atinge o valoare de 4 ori mai mare decât cea din prezent.

### Dinamica PIB/loc județul Brașov



Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor de la INS și ale Comisia Națională de Prognoză

**Județul Covasna**  
Populația a fost estimată pe 2013-2040 aplicând CAGR 2005-2012 de -0,38%.

Valoarea PIB 2013-2017 a fost preluată conform datelor de la Comisia Națională de Prognoză, iar pentru 2018-2040 s-a aplicat CAGR 2012-2017 de 5,56%.

### Județul Covasna

- Județul Covasna este județul cu cea mai mică populație, 221.419 locuitori în 2012 și cu cel mai scăzut PIB 4.232 mil. lei în 2012 din regiunea Centru.
- Similar cu situația din județul Alba, în județul Covasna numărul populației s-a diminuat anual în medie cu 0,17%.
- Mai mult decât atât, în perioada 2008-2012, valoarea PIB-ului a scăzut anual cu aproape 5%, cu excepția anului 2011 când creșterea cu 11% față de 2010 a condus la depășirea valorii absolute din 2008 de 4.042 mil lei. Deși în 2012, valoarea PIB a avut o ușoară scădere de 1%, Consiliul Național de Prognoză, a estimat o evoluție anuală crescătoare a PIB-ului de 5%-6%.
- În consecință, PIB/loc a înregistrat aceeași evoluție, în 2012 situându-se la nivelul de 19.113 față de 18.110 în 2008.

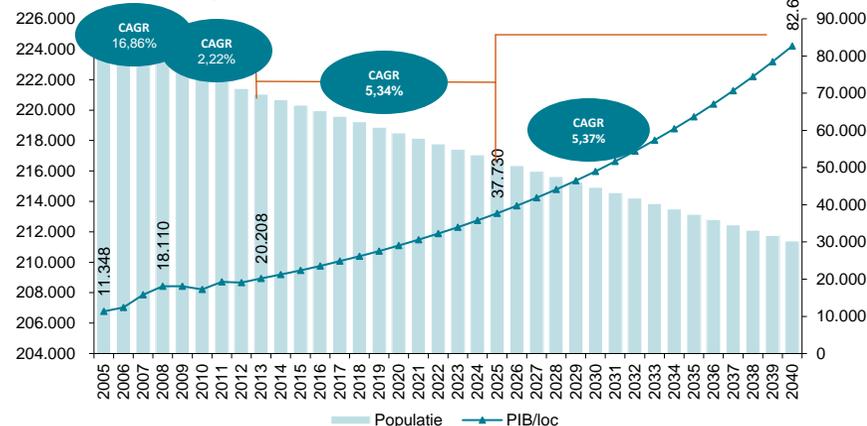
**Județul Harghita**  
Populația a fost estimată pe 2013-2040 aplicând CAGR 2005-2012 de -0,17%.

Valoarea PIB 2013-2017 a fost preluată conform datelor de la Comisia Națională de Prognoză, iar pentru 2018-2040 s-a aplicat CAGR 2012-2017 de 5,20%.

### Județul Harghita

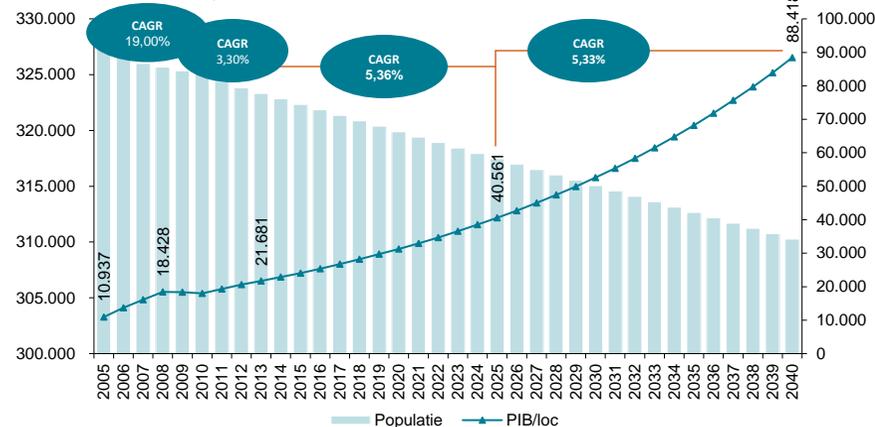
- În județul Harghita, datele statistice arată că indicatorii economico-sociali au avut o evoluție asemănătoare cu cei ai județului Covasna.
- Numărul populației s-a redus în medie cu 0,15%, în 2012 fiind de 323.820 locuitori, reprezentând cu 46,25% mai mult decât populația județului Covasna.
- Cu toate că volatilitatea PIB-ului a fost mai mică decât în cazul județului Covasna, PIB-ul a scăzut în medie tot cu 5%, în 2012 ajungând la 6.685 mil. lei.
- În 2012, PIB/loc a fost de 20.644, respectiv cu 8% mai mult decât cel din județul Covasna.

Dinamica PIB/loc județul Covasna



Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor de la INS și ale Comisia Națională de Prognoză

Dinamica PIB/loc județul Harghita



Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor de la INS și ale Comisia Națională de Prognoză

### Județul Târgu Mureș

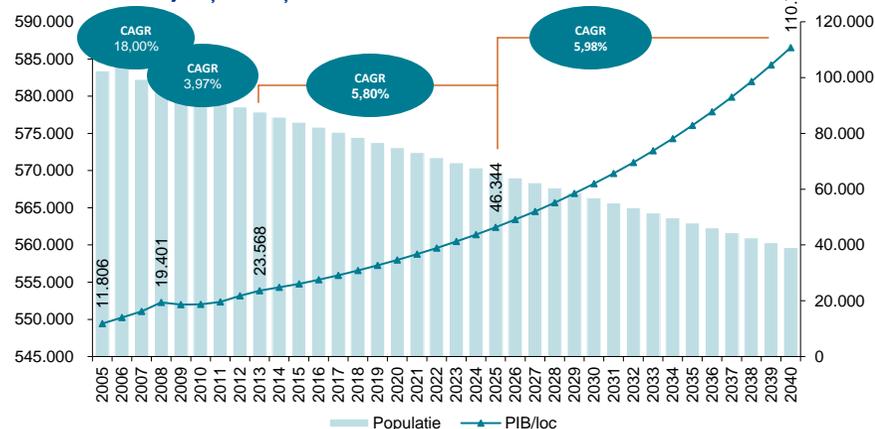
Populația a fost estimată pe 2013-2040 aplicând CAGR 2005-2012, de -0,12%.

Valoarea PIB 2013-2017 a fost preluată conform datelor de la Comisia Națională de Prognoză, iar pentru 2018-2040 s-a aplicat CAGR 2012-2017 de 5,86%.

### Județul Târgu Mureș

- Județul Târgu Mureș se situează pe locul al doilea în Regiunea Centru ca număr de locuitori, având o populație de 578.578 în 2012, cu 4% mai mică decât cea a județului Brașov.
- Deși populația a scăzut anual în medie cu 0,12%, valoarea PIB-ului s-a mărit în medie cu 5% ajungând la 12.600 mil. lei în 2012. Prin urmare, proiecțiile privind dinamica PIB-ului se bazează pe o creștere anuală de 5%-6%.
- PIB/loc a cunoscut un trend ascendent din 2010 până în prezent, în 2012 înregistrând o creștere importantă de 11,11% față de 2011.

### Dinamica PIB/loc județul Mureș



Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor de la INS și ale Comisia Națională de Prognoză

### Județul Sibiu

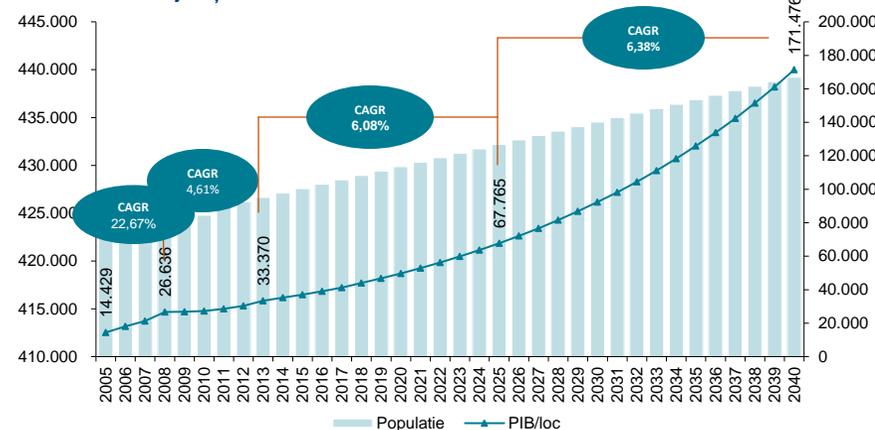
Populația a fost estimată pe 2013-2040 aplicând CAGR 2005-2012 de 0,11%.

Valoarea PIB 2013-2017 a fost preluată conform datelor de la Comisia Națională de Prognoză, iar pentru 2018-2040 s-a aplicat CAGR 2012-2017 de 6,50%.

### Județul Sibiu

- Județul Sibiu, deși are o populație mai mică decât cea a județului Mureș, l-a devansat pe acesta din urmă în ceea ce privește PIB și PIB/loc, ocupând locul al doilea în Regiunea Centru, în urma rezultatelor acestor indicatori. Astfel, în 2012 valoarea PIB era de 12.917 mil. lei și PIB/loc 30.309.
- Conform datelor statistice, județul Sibiu apare ca fiind cel mai stabil din punct de vedere al populației, în timp ce PIB și PIB/loc au crescut într-un ritm anual moderat.
- Prin urmare, proiecțiile privind dinamica PIB-ului se bazează pe o creștere anuală de 6%-7%.

### Dinamica PIB/loc județul Sibiu



Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor de la INS și ale Comisia Națională de Prognoză

### Județul Timiș

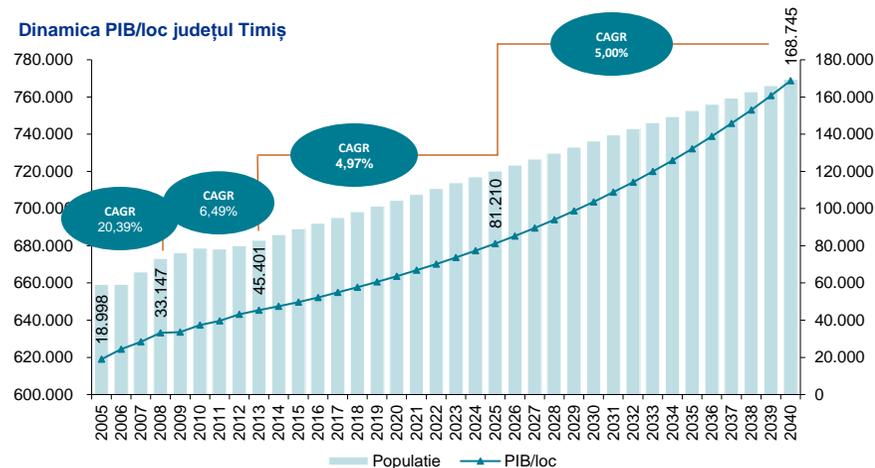
Populația a fost estimată pe 2013-2040 aplicând CAGR 2005-2012 de 0,44%.

Valoarea PIB 2013-2017 a fost preluată conform datelor de la Comisia Națională de Prognază, iar pentru 2018-2040 s-a aplicat CAGR 2012-2017 de 5,46%.

### Județul Timiș

- Județul Timiș are o populație de 680.042 locuitori (2012), cu 13% mai mult decât cea a județului Brașov.
- În perioada 2005-2012, populația a crescut anual în medie cu 0,44%, cu mult mai mult decât în județele din Regiunea Centru.
- Din 2009, când criza economică a fost resimțită și în România, județul Timiș a reușit să genereze creșteri anuale importante ale PIB (11,73% în 2010, 5,98% în 2011 și 8,94% în 2012) și PIB/loc (11,33% în 2010, 6,05% în 2011 și 8,66% în 2012).
- Potrivit datelor statistice din 2013, județul Timiș se află pe locul al doilea în țară ca valoare PIB generată.
- În 2012, PIB/loc de 43.086 a fost mai mare cu 21% față de PIB/loc de 35.495 generat în județul Brașov. Acest lucru poate fi justificat pe baza poziției geografice strategice pe care județul Timiș o are, fiind cel mai aproape de Europa Centrală și de Vest.

### Dinamica PIB/loc județul Timiș



Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor de la INS și ale Comisia Națională de Prognază

### Regiunea București-Ilfov

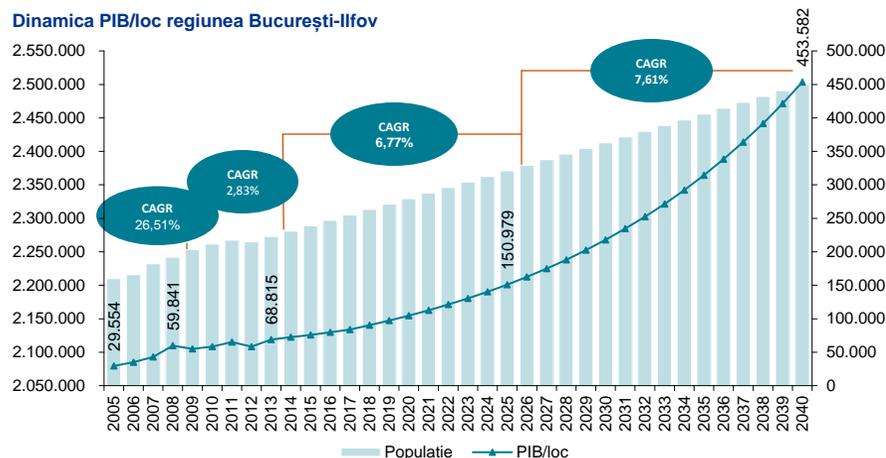
Populația a fost estimată pe 2013-2040 aplicând CAGR 2005-2012 de 0,35%.

Valoarea PIB 2013-2017 a fost preluată conform datelor de la Comisia Națională de Prognază, iar pentru 2018-2040 s-a aplicat CAGR 2012-2017 de 7,99%.

### Regiunea București-Ilfov

- București, capitala țării, se află pe locul I în ceea ce privește numărul populației și valoare PIB creată.
- Deși în perioada 2005-2011, populația din București a înregistrat o creștere anuală moderată de 0,4% în medie, datele arată că în anul 2012, aceasta a scăzut cu 0,11%, ajungând la 2.264.865 de locuitori.
- Tot în 2012, PIB și PIB/loc au scăzut brusc cu 11%, după o creștere de 12% în 2011. Astfel, în 2012, PIB București era de 131.800 mil. lei și PIB/loc 58.193.
- Cu toate acestea, Comisia Națională de Prognază, a previzionat o rată de creștere anuală de aproximativ 8% în medie până în 2017 pe care am luat-o în calcul pe perioada proiecțiilor.

### Dinamica PIB/loc regiunea București-Ilfov

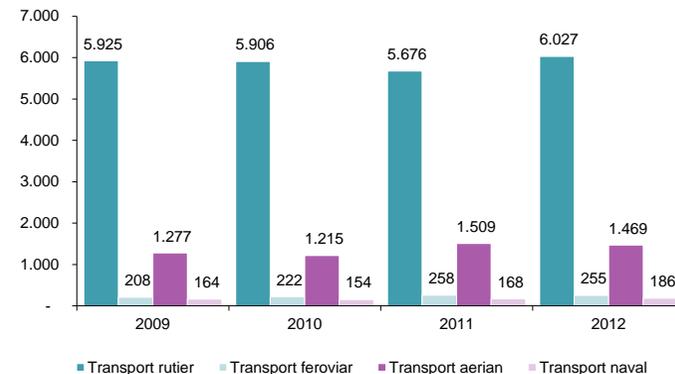


Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor de la INS și ale Comisia Națională de Prognază

Transportul rutier este mijlocul de transport preferat atât de turiștii străini cât și de vizitatorii români.

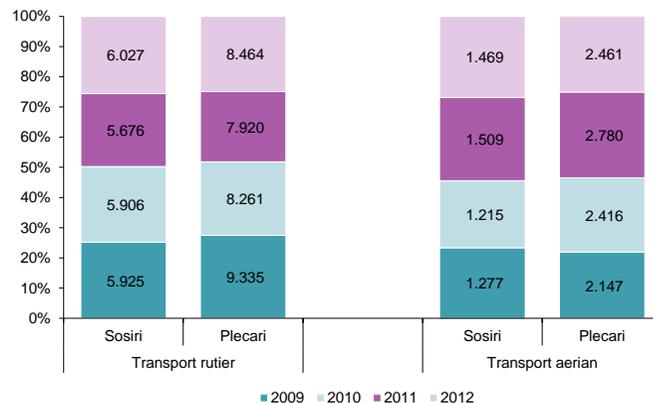
- Cu toate că transportul rutier este principalul mijloc de transport al turiștilor, nici transportul aerian nu e de neglijat, acesta reprezentând cea de-a doua opțiune a acestora.
- În perioada 2009-2012, cea mai mare rată medie anuală de creștere a obținut-o transportul feroviar cu 7,03%, urmat de transportul aerian cu 4,78%.
- În 2012, transportul aerian a cunoscut o ușoară scădere, cel mai probabil din cauza restrângerii curselor de către unele companii aeriene.
- În ceea ce îi privește pe români, cei mai mulți au preferat să plece din țară folosind transportul rutier. În schimb, rata medie anuală de creștere 2005-2012 pentru transportul rutier a fost negativă -3,21% în timp ce pentru transportul aerian a fost pozitivă 4,65%.

Sosirile turiștilor străini (in mii) în România după mijloace de transport



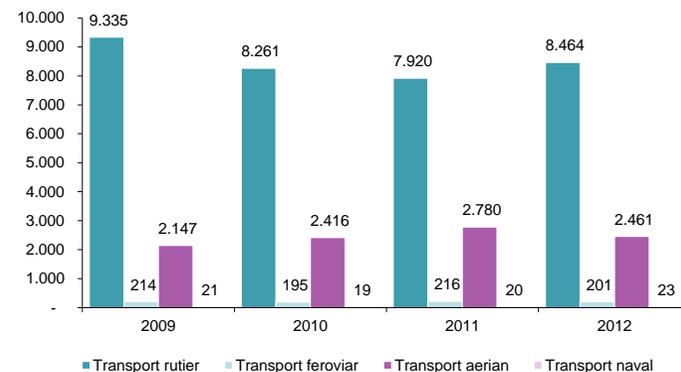
Sursa: INS, Turismul României 2013

Transport rutier vs. transport aerian (in mii)



Sursa: INS, Turismul României 2013

Plecările vizitatorilor români (in mii) din România după mijloace de transport

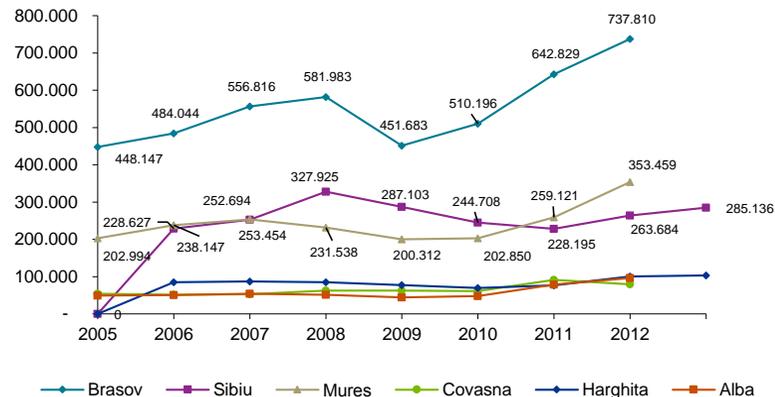


Sursa: INS, Turismul României 2013

**Județul Brașov ocupă locul al treilea în ceea ce privește numărul total de turiști și locul al doilea după numărul turiștilor străini dintre județele analizate.**

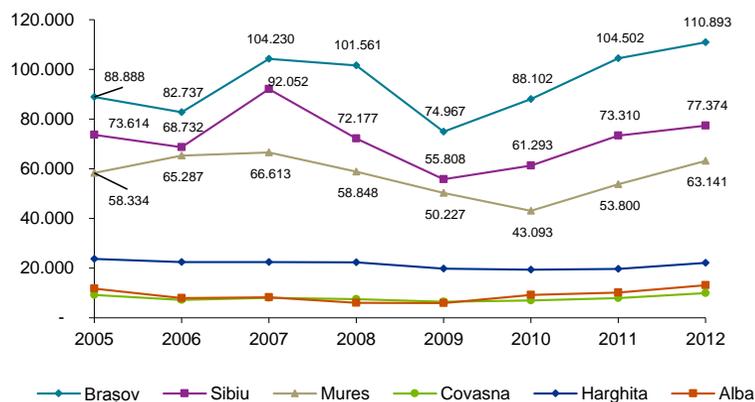
- În 2012, în Regiunea Centru, cei mai mulți turiști s-au înregistrat în județul Brașov, numărul acestora fiind dublu față de cei din județul Mureș.
- La nivel național, județul Brașov se situează pe locul al treilea din punct de vedere al numărului total de turiști (737.810) înregistrați în 2012, primul loc fiind ocupat de București cu 1.245.425, capitala țării, urmat de județul Constanța cu 953.008. Din punct de vedere al numărului de turiști străini, acesta ocupă locul al doilea cu 110.893 turiști în 2012, după București cu 676.778 în 2012.
- Începând cu 2010, numărul turiștilor în județul Mureș a depășit pe cel din județul Sibiu, cel mai probabil pe seama noilor curse aeriene low-cost introduse pe aeroportul din Târgu Mureș. În 2012, s-a înregistrat un număr de 353.459 turiști în județul Mureș, cu 24% mai mult decât în județul Sibiu (285.136 turiști).
- Numărul turiștilor din celelalte trei județe Harghita, Covasna și Alba este sub 100.000. Cu toate acestea, cea mai mare rată anuală medie de creștere pe turiști 2005-2012 a fost realizată de județul Alba (10,08%), urmat de Mureș (8,25%) și Brașov (7,38%).

**Evoluția numărului de turiști în județele din Regiunea Centru**



Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor INS

**Evoluția numărului de turiști străini în județele din Regiunea Centru**



Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor INS

- Cei mai mulți turiști străini preferă județul Brașov, urmat de Sibiu și Mureș. În 2012 numărul de turiști străini înregistrați în județul Brașov a fost de 110.893, cu 43% mai mult decât cel din județul Sibiu (77.374), respectiv 76% față de Mureș (63.141).
- În perioada 2005-2012, județul Brașov a obținut cea mai mare rată medie anuală de creștere (3,21%), urmat de Alba (1,60%), Mureș (1,14%) și Sibiu (0,71%). Cu toate acestea, județul Mureș a avut cele mai mari creșteri anuale în ceea ce privește numărul de turiști străini în 2011 (25%) și 2012 (17%) față de anii anteriori, în timp ce Brașovul și Sibiu au fost la egalitate, 20% în 2011 și 6% în 2012.

Județul Brașov ocupă locul al doilea în ceea ce privește rata șomajului și primul loc la nivelul salariului nominal mediu net lunar, dintre județele analizate.

- În 2005, cea mai mare **rată a șomajului** (8,8%) era în județul Covasna, urmat la foarte mică distanță de județul Brașov cu 8,7%, în timp ce în județul Mureș se înregistra cea mai mică rată a șomajului (4,6%).
- Criza economică și financiară s-a resimțit puternic în 2009 când rata șomajului în județele Alba, Covasna și Harghita a depășit 10%, la polul opus aflându-se județele Brașov, Sibiu și Mureș unde era de 8%-9%. În anii ce au urmat, Sibiu s-a redresat cel mai repede reușind în fiecare an să ocupe prima poziție cu cea mică rată a șomajului din Regiunea Centru. Astfel, în 2012, aceasta era de 4,5%.
- Locul al doilea a fost deținut anual în perioada 2010-2012 de județul Brașov, în 2012 rata șomajului fiind de 4,9%.
- În perioada 2005-2012, **salariul nominal mediu net lunar** a avut un trend ascendent în fiecare județ din Regiunea Centru.
- În 2005, diferențele de salariu mediu net între cele șase județe erau destul de mici, pe primul loc aflându-se Sibiu cu 694 lei, urmat de Brașov cu 681 lei și Mureș cu 671 lei. La polul opus se afla județul Covasna cu 579 lei.
- O dată cu intrarea în UE, toate județele din Regiunea Centru au înregistrat creșteri anuale importante în ceea ce privește salariul mediu net, în 2008 atingând 20%-25%. După criză creșterile au fost modeste, de până în 10%, sau chiar negative (-7% în Harghita în 2010).
- În 2011 și 2012, Brașovul a fost singurul județ din Regiunea Centru care a înregistrat cele mai mari creșteri anuale (+6%) reușind astfel să surclaseze în 2012, cu un salariu mediu net 1.463 lei, Sibiu (1.429 lei în 2012) care deținea până atunci prima poziție.

Rata șomajului pe județele din Regiunea Centru



Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor INS

Câștigul salarial nominal mediu net lunar pe județele din Regiunea Centru



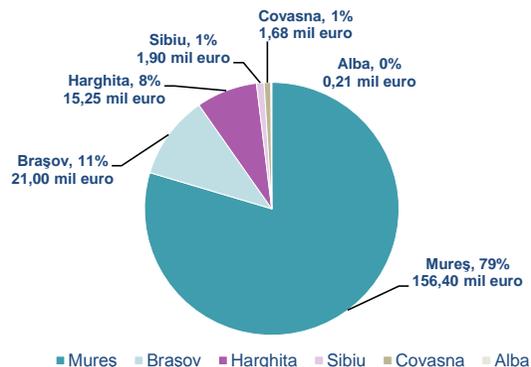
Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor INS

Conform datelor statistice cuprinse în raportul „România: tablou investițional regional în anii 2011 și 2012”, publicat de Guvernul României, în aprilie 2012, se pot trage următoarele concluzii:

- Județul Mureș ocupă prima poziție în ceea ce privește valoarea și ponderea investițiilor noi în Regiunea Centru în 2011, din care 92% sunt investiții românești.
- Județul Brașov se află pe locul secund, toate investițiile fiind făcute cu capital străin în 2011. Acesta este un aspect favorabil realizării aeroportului Brașov.
- În consecință, cele mai multe locuri de muncă au fost create în cele două județe Mureș și Brașov.

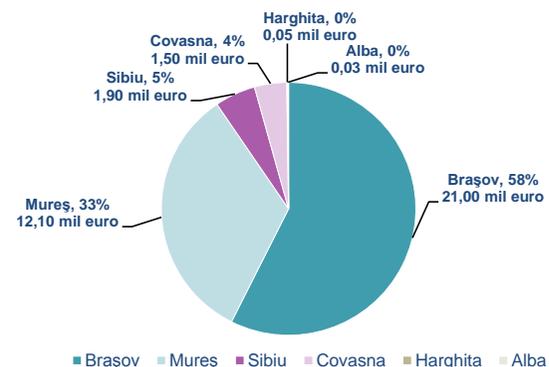
Brașovul este pol național de creștere în care se realizează cu prioritate investiții din programele cu finanțare comunitară și națională.

Ponderea investițiilor noi pe județe în Regiunea Centru



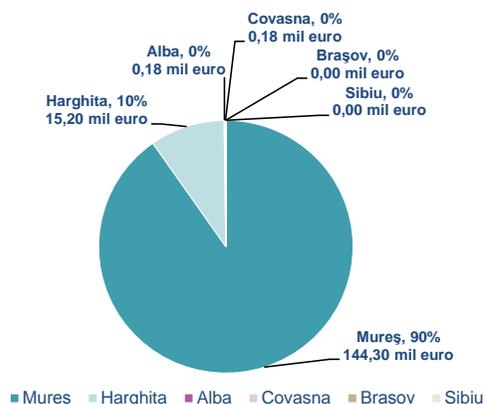
Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor din raport

Ponderea investițiilor străine pe județe în Regiunea Centru



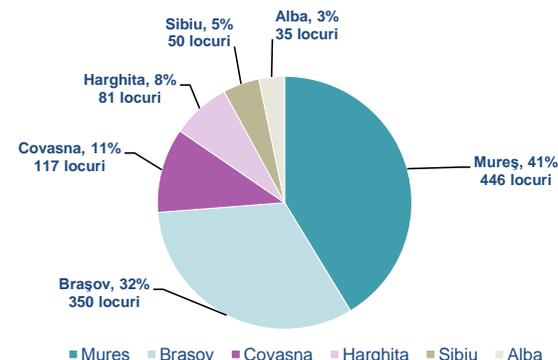
Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor din raport

Ponderea investițiilor românești pe județe în Regiunea Centru



Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor din raport

Ponderea numărului de locuri de muncă create din investiții pe județe în Regiunea Centru



Sursa: Analiza KPMG pe baza datelor din raport

## **VI. Modelul de estimare a ariei de acoperire și a numărului de pasageri**

Modelul de estimare s-a bazat pe determinarea funcției de regresie raportat la numărul de pasageri, populația totală din aria de acoperire în urma realocării, numărul de turiști străini și salariul nominal mediu lunar net.

Numărul de pasageri astfel estimat reprezintă potențialul aeroportului planificat, în condițiile operării la parametri și caracteristici corelate cu cele ale aeroporturilor comparabile analizate în cadrul estimării.

### Modelul de estimare a ariei de acoperire a unui aeroport

- Aria de acoperire a unui aeroport reprezintă aria ce poate fi parcursă cu mașina de la aeroport cu o viteză medie de 80km/h în intervalele de timp: 60 min și 90 min.
- Astfel, s-a stabilit aria de acoperire a următoarelor aeroporturi: Sibiu, Târgu Mureș, Otopeni, Timișoara, Oradea, Bacău, Iași și a celui propus din localitatea Ghimbav (județul Brașov). Pentru fiecare dintre aceste aeroporturi, au fost estimate ariile de acoperire aferente fiecărui interval de timp, la 60 min și 90 min.
- Pe baza ariei de acoperire a aeroportului stabilită conform modelului de mai sus, s-au determinat orașele și comunele care intră în cadrul acesteia. Ulterior, s-a calculat numărul populației din aria de acoperire folosind datele de la ultimul recensământ al populației (2012).
- Având în vedere că aria de acoperire a unui aeroport se poate suprapune în unele locuri cu cea a altui aeroport, alocarea populației din aria suprapusă s-a făcut în mod egal între aceste aeroporturi, cu excepția cazului în care se suprapunea cu cea a aeroportului Otopeni pentru care s-a estimat un procent de 80% alocabil aeroportului Otopeni, diferența de 20% fiind împărțită între restul aeroporturilor care se suprapun.
- În acest fel, s-a estimat numărul populației din aria de acoperire a fiecărui aeroport analizat pentru cele două intervale de timp.

### Modelul de estimare a numărului de pasageri

- În vederea estimării cu cât mai multă acuratețe a numărului de pasageri de pe aeroportul Brașov, s-a folosit ca model regresia liniară multiplă aplicată datelor din 2012 corespunzătoare aeroporturilor analizate (Timișoara, Oradea, Sibiu, Târgu Mureș, Otopeni, Iași și Bacău) și calculată pentru cele două arii de acoperire (60 min și 90 min) în două moduri:
  - În funcție de numărul de pasageri, populația aferentă ariei de acoperire și numărul turiștilor străini din județul aeroportului respectiv – am considerat ca variabilă dependentă numărul de pasageri și ca variabile independente populația aferentă ariei de acoperire și numărul turiștilor.
  - În funcție de numărul de pasageri, populația aferentă ariei de acoperire, numărul turiștilor străini și câștigul salarial nominal mediu net din județul aeroportului respectiv – am considerat ca variabilă dependentă numărul de pasageri și ca variabile independente populația aferentă ariei de acoperire, numărul turiștilor și câștigul salarial nominal mediu net.
- Pentru regresia liniară multiplă au fost luate în calcul două variante: prima variantă cu datele aferente a numai 6 aeroporturi (fără Otopeni) și a doua variantă cu datele celor 7 aeroporturi analizate.
- Rezultatele au fost ajustate astfel încât să reflecte realocarea pasagerilor.

Au fost elaborate 2 scenarii de analiză corespunzătoare celor 2 estimări de populație din aria de acoperire calculată la 60 minute și 90 minute.

Ulterior determinării numărului potențial de pasageri în condițiile operării unui aeroport cu specificații corelate cu cele ale aeroporturilor comparabile, s-a realizat o ajustare a numărului de pasageri prin realocarea acestora din numărul de pasageri corespunzător aeroporturilor comparabile.

Pe baza scenariilor prezentate în tabelul alăturat, s-au elaborat câte trei previziuni privind evoluția numărului de pasageri de pe Aeroportul Brașov pentru două moduri în care a fost calculată regresia liniară multiplă: varianta I pe baza datelor aferente celor 7 aeroporturi analizate și varianta II pe baza datelor a doar 6 aeroporturi comparabile (fără Otopeni).

### Ipoteze varianta 60 min pe baza datelor la 2012

Aeroport	Nr pasageri	Populație arie de acoperire	Nr turiști străini	Salariul lunar mediu net
Brașov	-	845.419	110.893	1.463
Sibiu	176.263	502.912	77.374	1.429
Târgu Mureș	299.317	772.615	63.141	1.315
Timișoara	1.043.086	1.012.639	86.529	1.581
Oradea	37.070	701.984	47.711	1.123
Iași	171.657	942.642	24.130	1.371
Bacău	393.976	745.846	9.878	1.288
Otopeni	7.088.515	3.207.724	722.494	2.213

Sursa: Date INS

Estimare KPMG populație arie de acoperire

- Regresia liniară multiplă calculată pe varianta 60 min a luat în considerare numărul pasagerilor înregistrați în 2012, populația inclusă în aria de acoperire 60 min, numărul turiștilor străini înregistrați la 2012 și salariul lunar mediu net la 2012.

### Scenarii privind evoluția numărului de pasageri de pe aeroportul Brașov

Scenariu	Creștere anuală	Creștere anuală	Creștere anuală
	an 0 - an 9	an 10 - an 19	an 20 - an 24
Scenariu de bază	2,90%	2,00%	1,00%
Scenariu alternativ I	2,00%	1,50%	1,00%
Scenariu alternativ II	1,40%	0,90%	0,40%

Sursa: Analiză și estimare KPMG pe baza datelor companiei DKMA și Airport Council International

### Ipoteze varianta 90 min pe baza datelor la 2012

Aeroport	Nr pasageri	Populație arie de acoperire	Nr turiști străini	Salariul lunar mediu net
Brașov	-	1.521.790	110.893	1.463
Sibiu	176.263	1.108.593	77.374	1.429
Târgu Mureș	299.317	1.782.359	63.141	1.315
Timișoara	1.043.086	1.456.005	86.529	1.581
Oradea	37.070	1.242.212	24.130	1.123
Iași	171.657	1.901.636	2.650	1.371
Bacău	393.976	1.486.508	48.111	1.288
Otopeni	7.088.515	4.082.246	1.320	2.213

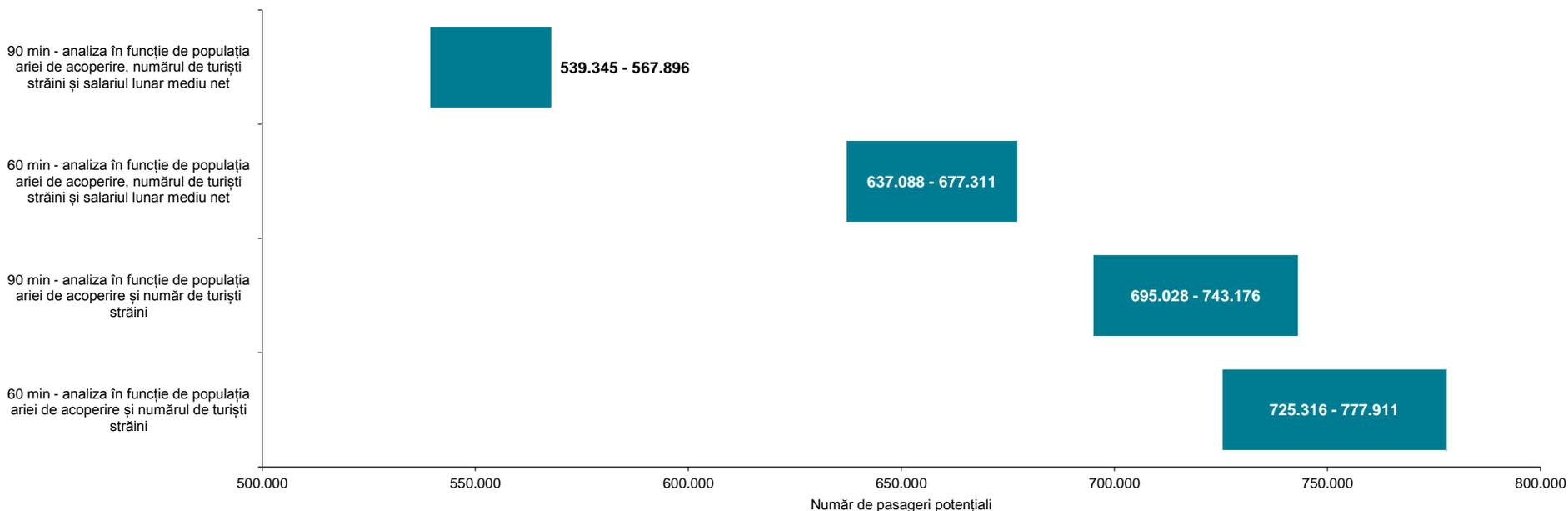
Sursa: Date INS

Estimare KPMG populație arie de acoperire

- Regresia liniară multiplă calculată pe varianta 90 min a luat în considerare numărul pasagerilor înregistrați în 2012, populația inclusă în aria de acoperire 90 min, numărul turiștilor străini înregistrați la 2012 și salariul lunar mediu net la 2012.
- Scenariul de bază** este cel care se bazează pe o creștere inițială (an 0 – an 9) de 2,90%, conform cu cea estimată pentru Europa de Airport Council International (ACI) și DKMA până în 2031 și corelată cu rata medie de creștere anuală a număr pasageri la nivel de România 2010-2012 (2,92%). Ulterior, am considerat că între an 10 – an 19 va scădea cu 0,90% și între an 20 – an 24 se va mai reduce cu 1%.
- Pentru **scenariul alternativa I**, am estimat o creștere inițială de 2% (mai mică cu 0,9% decât cea previzionată de ACI și DKMA), în următorii ani 10 – 19 o scădere cu 0,5%, iar în ultimii 5 ani de prognoză rata de creștere a fost diminuată suplimentar cu 1%.
- Pentru **scenariul alternativa II**, am considerat o creștere la jumătate față de nivelul de bază în an 0 – an 9, urmată de o reducere consecutivă a ratei de creștere cu 0,5% în an 10 – an 19 și an 20 – an 24.

Varianta I – Număr de pasageri potențiali estimați pe baza datelor de la cele 6 aeroporturi comparabile (fără Otopeni)

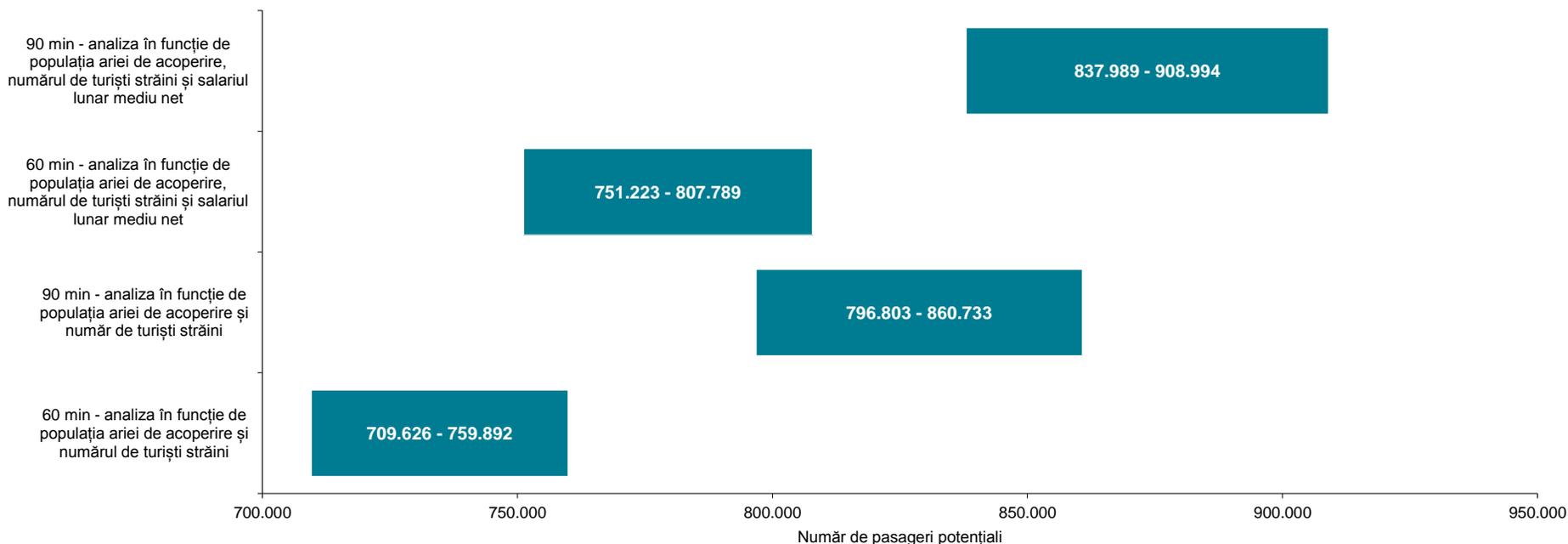
Estimare număr pasageri aeroport Brașov



- Pentru estimarea numărului potențial de pasageri a fost analizată performanța aeroporturilor Timișoara, Oradea, Sibiu, Târgu-Mureș, Iași și Bacău la nivelul anului 2012, prin evaluarea numărului de pasageri raportat la aria de acoperire a acestor aeroporturi, numărul de turiști străini și salariul lunar mediu net;
- Ariile de acoperire au fost estimate prin determinarea distanței de la locația aeroportului analizat, care ar putea fi parcursă în 60 min și 90 min, cu mașina, având o viteză medie de 80 km/h;
- Pe baza arealului geografic rezultat a fost estimată populația totală pe fiecare din cele 2 arii de acoperire calculate;
- În cazul în care arealul a 2 sau mai multe aeroporturi se suprapunea, populația aferentă acestuia a fost alocată în mod egal pentru calculul populației ariei de acoperire a fiecăruia dintre aeroporturile respective.
- Numărul de pasageri raportat la populația totală după realocare aferentă ariilor de acoperire, precum și la numărul de turiști străini au condus la determinarea a 2 funcții de regresie. De asemenea, au mai fost estimate 2 funcții de regresie și prin includerea salariului lunar mediu net;
- Cu ajutorul funcțiilor de regresie a fost estimat numărul de pasageri pentru aeroportul de la Brașov pentru cele 2 variante ale ariei de acoperire;
- Valorile rezultate au fost ajustate astfel încât să reflecte efectul realocării numărului de pasageri de la celelalte aeroporturi din România, rezultând astfel intervalele prezentate pentru fiecare scenariu în parte (valoarea minimă reprezentată de generarea de pasageri, cu realocare de la celelalte aeroporturi, respectiv valoarea maximă fără realocare estimată pe baza funcției de regresie);
- Se observă că numărul de pasageri estimat se încadrează între numărul realizat de aeroportul Bacău și aeroportul Timișoara.

Varianta II – Număr de pasageri potențiali estimați pe baza datelor de la cele 7 aeroporturi comparabile

### Estimare număr pasageri aeroport Brașov

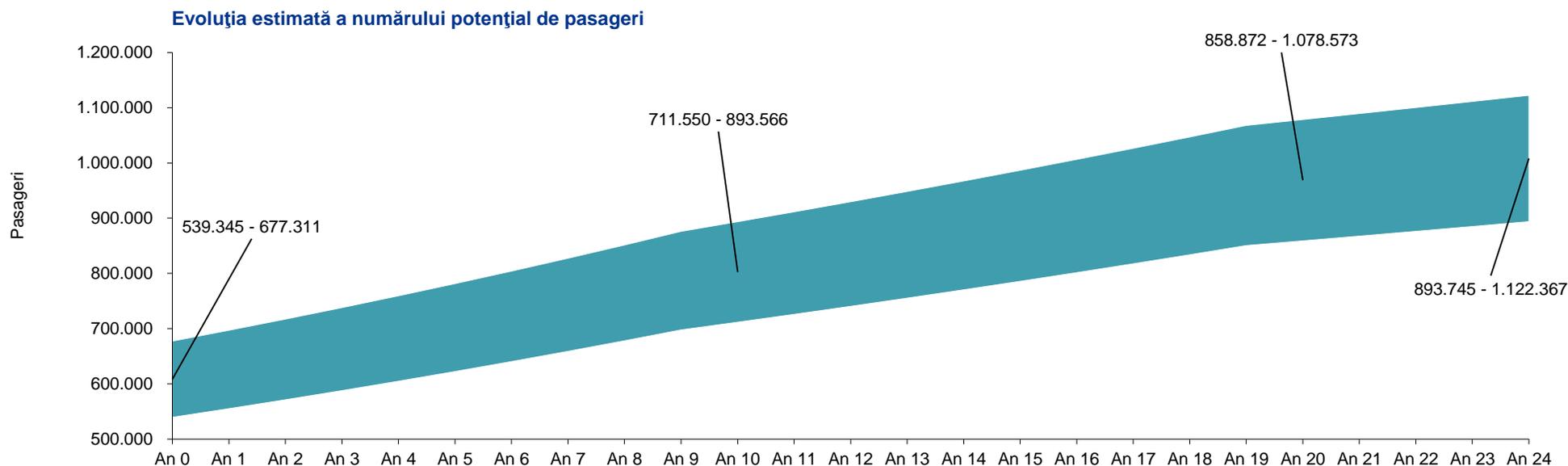


- Pentru estimarea numărului potențial de pasageri a fost analizată performanța aeroporturilor Timișoara, Oradea, Otopeni, Sibiu, Târgu-Mureș, Iași și Bacău la nivelul anului 2012, prin evaluarea numărului de pasageri raportat la aria de acoperire a acestor aeroporturi, numărul de turiști străini și salariul lunar mediu net;
- Ariile de acoperire au fost estimate prin determinarea distanței de la locația aeroportului analizat, care ar putea fi parcursă în 60 min și 90 min, cu mașina având o viteză medie de 80 km/h;
- Pe baza arealului geografic rezultat a fost estimată populația totală pe fiecare din cele 2 arii de acoperire calculate;
- În cazul în care arealul a 2 sau mai multe aeroporturi se suprapunea, populația aferentă acestuia a fost alocată în mod egal pentru calculul populației ariei de acoperire a fiecăruia dintre aeroporturile respective.
- Numărul de pasageri raportat la populația totală după realocare aferentă ariilor de acoperire, precum și la numărul de turiști străini au condus la determinarea a 2 funcții de regresie. De asemenea, au mai fost estimate 2 funcții de regresie și prin includerea salariului lunar mediu net;
- Cu ajutorul funcțiilor de regresie a fost estimat numărul de pasageri pentru aeroportul de la Brașov pentru cele 2 variante ale ariei de acoperire;
- Valorile rezultate au fost ajustate astfel încât să reflecte efectul realocării numărului de pasageri de la celelalte aeroporturi din România, rezultând astfel intervalele prezentate pentru fiecare scenariu în parte (valoarea minimă reprezentată de generarea de pasageri, cu realocare de la celelalte aeroporturi, respectiv valoarea maximă fără realocare estimată pe baza funcției de regresie);
- Se observă că numărul de pasageri estimat se încadrează între numărul realizat de aeroportul Bacău și aeroportul Timișoara.

Varianta I – Număr de pasageri potențiali estimați pe baza datelor de la cele 6 aeroporturi comparabile (fără Otopeni)  
Scenariul de bază

Scenarii privind evoluția numărului de pasageri de pe aeroportul Brașov			
Scenariu	Creștere anuală an 0 - an 9	Creștere anuală an 10 - an 19	Creștere anuală an 20 - an 24
Scenariu de bază	2,90%	2,00%	1,00%

Sursa: Analiză și estimare KPMG pe baza datelor companiei DKMA și Airport Council International



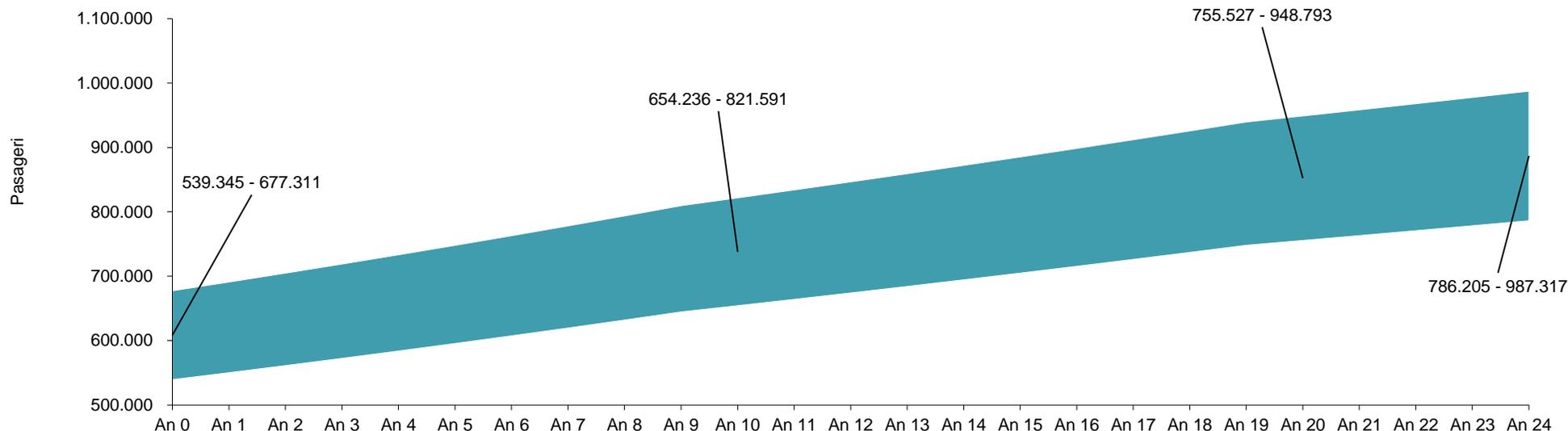
- Pentru estimarea evoluției numărului potențial de pasageri au fost analizate valorile obținute la calculul cu aria de acoperire la 60 min. incluzând și salariul mediu net, 539.345 pasageri și respectiv valoarea obținută la calculul cu aria de acoperire la 90 min. incluzând și salariul mediu net, de 677.311 pasageri;
- Intervalul de valori din anul 0 reprezintă nivelul pe care aeroportul Brașov îl va putea atinge în momentul în care va avea caracteristici corelate cu cele ale aeroporturilor analizate, precum: număr linii aeriene, tarife, capacitate de procesare, calitatea managementului, calitatea operațiunilor, notorietate, etc.

Varianta I – Număr de pasageri potențiali estimați pe baza datelor de la cele 6 aeroporturi comparabile (fără Otopeni)  
Scenariul alternativa I

Scenarii privind evoluția numărului de pasageri de pe aeroportul Brașov			
Scenariu	Creștere anuală an 0 - an 9	Creștere anuală an 10 - an 19	Creștere anuală an 20 - an 24
Scenariu alternativ I	2,00%	1,50%	1,00%

Sursa: Analiză și estimare KPMG pe baza datelor companiei DKMA și Airport Council International

**Evoluția estimată a numărului potențial de pasageri**



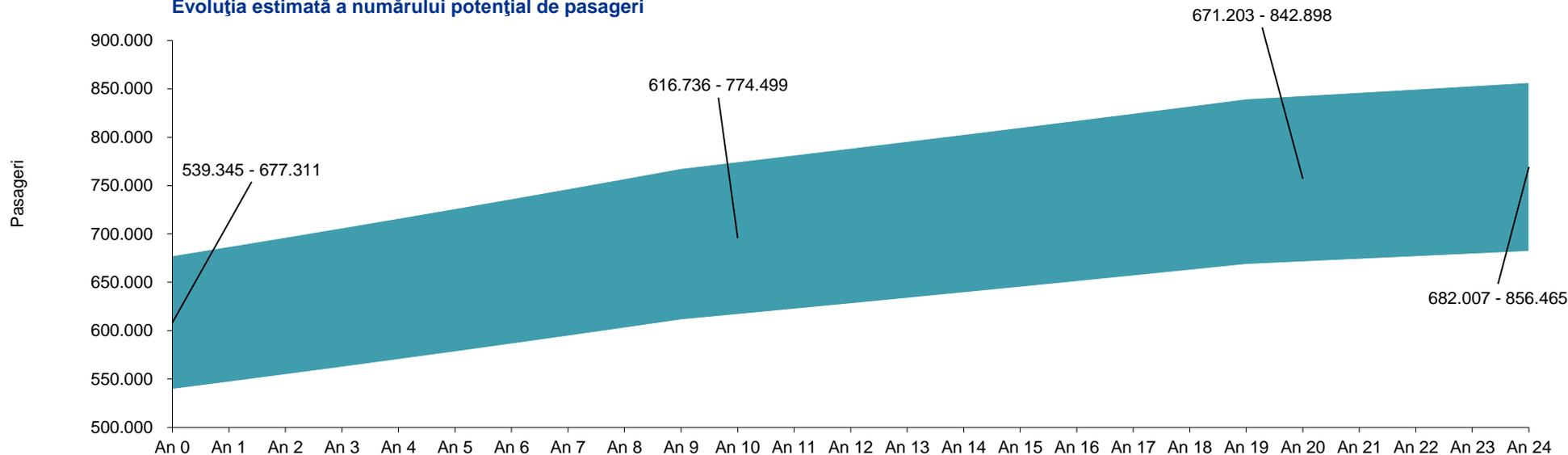
- Pentru estimarea evoluției numărului potențial de pasageri au fost analizate valorile obținute la calculul cu aria de acoperire la 60 min. incluzând și salariul mediu net, de 539.345 pasageri și respectiv valoarea obținută la calculul cu aria de acoperire la 90 min. incluzând și salariul mediu net, de 677.311 pasageri;
- Intervalul de valori din anul 0 reprezintă nivelul pe care aeroportul Brașov îl va putea atinge în momentul în care va avea caracteristici corelate cu cele ale aeroporturilor analizate, precum: număr linii aeriene, tarife, capacitate de procesare, calitatea managementului, calitatea operațiunilor, notorietate, etc.

Varianta I – Număr de pasageri potențiali estimați pe baza datelor de la cele 6 aeroporturi comparabile (fără Otopeni)  
Scenariul alternativa II

Scenarii privind evoluția numărului de pasageri de pe aeroportul Brașov			
Scenariu	Creștere anuală an 0 - an 9	Creștere anuală an 10 - an 19	Creștere anuală an 20 - an 24
Scenariu alternativ II	1,40%	0,90%	0,40%

Sursa: Analiză și estimare KPMG pe baza datelor companiei DKMA și Airport Council International

**Evoluția estimată a numărului potențial de pasageri**



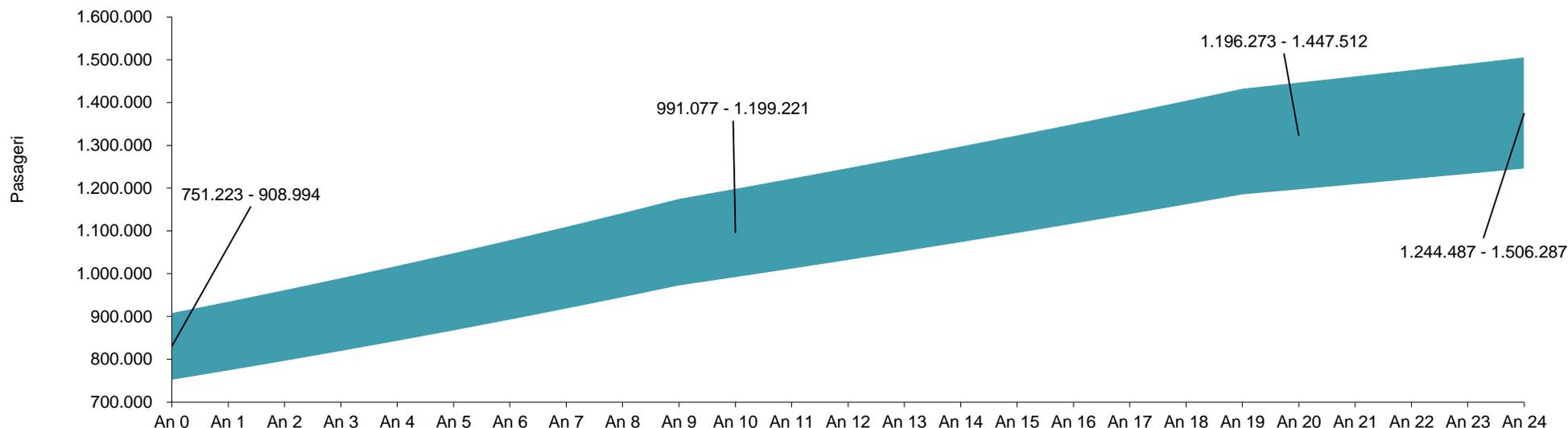
- Pentru estimarea evoluției numărului potențial de pasageri au fost analizate valorile obținute la calculul cu aria de acoperire la 60 min. incluzând și salariul mediu net, de 539.345 pasageri și respectiv valoarea obținută la calculul cu aria de acoperire la 90 min. incluzând și salariul mediu net, de 677.311 pasageri;
- Intervalul de valori din anul 0 reprezintă nivelul pe care aeroportul Brașov îl va putea atinge în momentul în care va avea caracteristici corelate cu cele ale aeroporturilor analizate, precum: număr linii aeriene, tarife, capacitate de procesare, calitatea managementului, calitatea operațiunilor, notorietate, etc.

Varianta II – Număr de pasageri potențiali estimați pe baza datelor de la cele 7 aeroporturi comparabile  
Scenariul de bază

Scenarii privind evoluția numărului de pasageri de pe aeroportul Brașov			
Scenariu	Creștere anuală an 0 - an 9	Creștere anuală an 10 - an 19	Creștere anuală an 20 - an 24
Scenariu de bază	2,90%	2,00%	1,00%

Sursa: Analiză și estimare KPMG pe baza datelor companiei DKMA și Airport Council International

**Evoluția estimată a numărului potențial de pasageri**



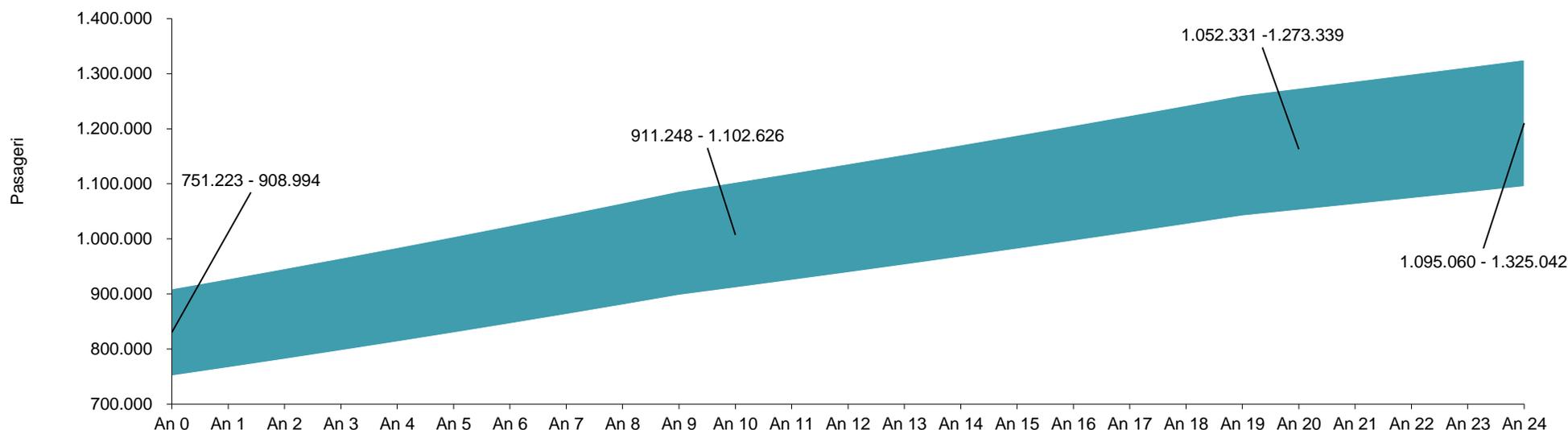
- Pentru estimarea evoluției numărului potențial de pasageri au fost analizate valorile obținute la calculul cu aria de acoperire la 60 min. incluzând și salariul mediu net, de 751.223 pasageri și respectiv valoarea obținută la calculul cu aria de acoperire la 90 min. incluzând și salariul mediu net, de 908.994 pasageri;
- Intervalul de valori din anul 0 reprezintă nivelul pe care aeroportul Brașov îl va putea atinge în momentul în care va avea caracteristici corelate cu cele ale aeroporturilor analizate, precum: număr linii aeriene, tarife, capacitate de procesare, calitatea managementului, calitatea operațiunilor, notorietate, etc.

Varianta II – Număr de pasageri potențiali estimați pe baza datelor de la cele 7 aeroporturi comparabile  
Scenariul alternativa I

Scenarii privind evoluția numărului de pasageri de pe aeroportul Brașov			
Scenariu	Creștere anuală an 0 - an 9	Creștere anuală an 10 - an 19	Creștere anuală an 20 - an 24
Scenariu alternativ I	2,00%	1,50%	1,00%

Sursa: Analiză și estimare KPMG pe baza datelor companiei DKMA și Airport Council International

**Evoluția estimată a numărului potențial de pasageri**



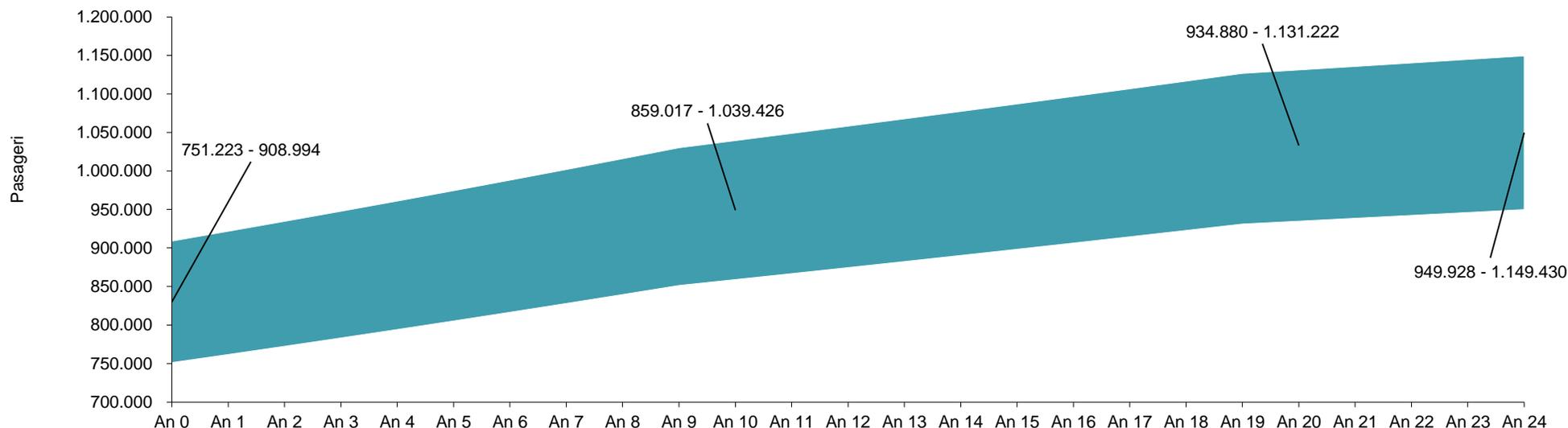
- Pentru estimarea evoluției numărului potențial de pasageri au fost analizate valorile obținute la calculul cu aria de acoperire la 60 min. incluzând și salariul mediu net, 751.223 pasageri și respectiv valoarea obținută la calculul cu aria de acoperire la 90 min. incluzând și salariul mediu net, de 908.994 pasageri;
- Intervalul de valori din anul 0 reprezintă nivelul pe care aeroportul Brașov îl va putea atinge în momentul în care va avea caracteristici corelate cu cele ale aeroporturilor analizate, precum: număr linii aeriene, tarife, capacitate de procesare, calitatea managementului, calitatea operațiunilor, notorietate, etc.

Varianta II – Număr de pasageri potențiali estimați pe baza datelor de la cele 7 aeroporturi comparabile  
Scenariul alternativa II

Scenarii privind evoluția numărului de pasageri de pe aeroportul Brașov			
Scenariu	Creștere anuală an 0 - an 9	Creștere anuală an 10 - an 19	Creștere anuală an 20 - an 24
Scenariu alternativ II	1,40%	0,90%	0,40%

Sursa: Analiză și estimare KPMG pe baza datelor companiei DKMA și Airport Council International

**Evoluția estimată a numărului potențial de pasageri**



- Pentru estimarea evoluției numărului potențial de pasageri au fost analizate valorile obținute la calculul cu aria de acoperire la 60 min. incluzând și salariul mediu net, de 751.223 pasageri și respectiv valoarea obținută la calculul cu aria de acoperire la 90 min. incluzând și salariul mediu net, de 908.994 pasageri;
- Intervalul de valori din anul 0 reprezintă nivelul pe care aeroportul Brașov îl va putea atinge în momentul în care va avea caracteristici corelate cu cele ale aeroporturilor analizate, precum: număr linii aeriene, tarife, capacitate de procesare, calitatea managementului, calitatea operațiunilor, notorietate, etc.

## **VII. Analiza de risc**

Riscurile macroeconomice sunt riscurile care afectează determinanții macroeconomici ai numărului de pasageri: valoarea totală a populației din aria de acoperire, dinamica veniturilor, precum și sentimentul general de macrostabilitate.

Nr crt	Descriere	Probabilitate	Impact
1.	<b>Înrăutățirea contextului macroeconomic global cu impact asupra turismului regional.</b> Numărul de turiști reprezintă una din variabilele utilizate în modelul de analiză a traficului de pasageri, iar volatilitatea acestuia are impact direct și imediat asupra traficului aeroportuar.		
2.	<b>Caracterul mai pronunțat al îmbătrânirii demografice, care va afecta structura populației.</b> O piramidă de vârstă inversată din punct de vedere al structurii pe vârste determină dezechilibre sociale și economice cu impact asupra tuturor operatorilor comerciali din piață.		
3.	<b>Creșterea indicelui prețurilor de consum, cu impact asupra veniturilor disponibile ale populației.</b> Creșterea inflației, ca urmare a creșterii indicelui prețurilor de consum, determină o creștere a prețurilor și implicit scăderea veniturilor disponibile ale populației.		
4.	<b>Potențiala creștere a costurilor de finanțare (rata dobânzii).</b> Efectul creșterii ratei dobânzii determină un efect negativ la nivelul profitabilității și competitivității operatorilor comerciali, în special a celor cu activitate la export.		
5.	<b>Scăderea interesului investitorilor străini în ceea ce privește România în general și zona Brașov în particular.</b> Fluxuri mai reduse de investiții străine directe determină o nevoie de finanțare care poate conduce la blocarea proiectelor de investiții planificate sau în curs, respectiv la relocarea investițiilor în alte regiuni/ țări.		

Legendă: ● - Mare  
 ● - Mediu  
 ● - Mic

Populația, ca determinant principal al analizei privind aria de acoperire, se aliniază tendințelor demografice generale de scădere și de îmbătrânire.

Riscul scăderii volumului forței de muncă precum și cel al diminuării veniturilor disponibile vor fi luate în considerare de operatorii de zbor în evaluarea opțiunii de a rămâne pe piață.

Nr crt	Descriere	Probabilitate	Impact
1.	<b>Îmbătrânirea populației.</b> În contextul în care populația este unul dintre principalii determinanți ai analizei privind aria de acoperire, tendința demografică de scădere în principal pe fondul scăderii natalității, influențează negativ volumul anticipat de trafic.		
2.	<b>Scăderea cifrei populației active.</b> Fiind în directă corelație cu cifra populației ocupate, scăderea cifrei populației active se traduce într-un volum mai mic al veniturilor disponibile și, în consecință, influențează numărul potențialilor pasageri.		
3.	<b>Migrația forței de muncă calificate.</b> Migrația externă poate determina un deficit de forță de muncă, în special calificată, cauzând dezechilibru în întregul sistem economic și social. Ridicarea în totalitate a restricțiilor de muncă pentru cetățenii români în cadrul UE poate afecta însă în sens pozitiv numărul estimat de pasageri, în special la nivelul rutelor externe.		
4.	<b>Flexibilitate redusă a pieței muncii.</b> În condițiile unei crize economice, piața forței de muncă trebuie să manifeste capacitate de răspuns și viteză de adaptare. O rigiditate crescută a pieței se traduce prin creșterea șomajului și, în consecință, scăderea veniturilor disponibile.		
5.	<b>Implementare limitată a măsurilor de ocupare.</b> Existența unor resurse bugetare limitate pentru implementarea măsurilor active de ocupare, inclusiv a facilităților acordate angajatorilor, poate determina o scădere a gradului de ocupare și implicit reducerea veniturilor disponibile.		

Legendă:

- Mare
- Mediu
- Mic

Veniturile operaționale ale aeroportului privesc atât activitatea aeronautică cât și veniturile din activități comerciale conexe acesteia.

Sustenabilitatea proiectului aeroportuar presupune un echilibru între asigurarea serviciilor aeronautice și a celor de tip non-aeronautic, care să corespundă profilului utilizatorului de servicii de zbor.

Nr crt	Descriere	Probabilitate	Impact
1.	<b>Existența unui singur operator (linie aeriană) dominant.</b> Dat fiind că veniturile aeroportului ar fi dependente într-o măsură semnificativă de veniturile operatorului dominant, orice perturbare survenită în activitatea acestuia ar afecta situația financiară a aeroportului		
2.	<b>Destinații de zbor incompatibile cu profilul utilizatorului de servicii de zbor.</b> Atât în cazul zborurilor de pasageri cât și a celor de tip cargo, lipsa unei corelații între destinațiile oferite și nevoile de rute identificate poate conduce la scăderea volumelor de trafic.		
3.	<b>Tarife de zbor necompetitive raportat la aeroporturi comparabile.</b> Prețul transportului este un determinant fundamental al deciziei unui utilizator de servicii de zbor. În cazul în care acest cost este comparativ ridicat față de ale aeroporturi cu profil similar iar raportul preț-servicii asigurate nu este satisfăcător, aceasta se va reflecta în valori scăzute de trafic și va afecta percepția generală asupra aeroportului.		
4.	<b>Aeroportul se poziționează fie ca punct de origine fie ca destinație finală.</b> În cazul în care aeroportul previzionează că majoritatea veniturilor au drept sursă aria de acoperire locală (aeroportul este punct de origine), estimarea este supusă riscului diminuării veniturilor populației din arie, cu impact asupra volumului de trafic. Similar, dacă se consideră că ponderea principală în venituri este generată de influxul de pasageri, perspectiva poate fi influențată de sezonabilitate și de calendarul turistic al regiunii.		
5.	<b>Necorelarea la nivel regional cu restul infrastructurii de transport existente.</b> În absența acestei corelări, aeroportul nu își poate atinge potențialul regional.		
6.	<b>Schimbarea profilului industrial al zonei de acoperire.</b> Orientarea regională către industria care nu presupune trafic de tip cargo va determina o scădere a volumului transportat pe acest segment.		
7.	<b>Incertitudinea privind evoluția prețului la carburant.</b> Impactul prețului carburantului în costul transportului aerian poate influența profitabilitatea operatorului de zbor.		

Legendă: - Mare  
 - Mediu  
 - Mic

Profilul economic general al zonei în care este poziționat aeroportul influențează în mod direct estimările de trafic de pasageri, cargo și estimările de venituri ale acestuia.

Cu toate că infrastructura aeroportuară în sine se constituie într-un catalizator în ceea ce privește investițiile, este necesar ca mediul comercial în care aceasta este operată să fie receptiv la noile oportunități generate.

Nr crt	Descriere	Probabilitate	Impact
1.	<b>Scăderea competitivității economice a ariei de acoperire a aeroportului.</b> În cazul în care regiunea nu va putea susține o rată înaltă de ocupare și veniturile pe locuitor vor scădea, competitivitatea regiunii va fi afectată și implicit estimările privind traficul de pasageri și de tip cargo. În acest caz, liniile aeriene operatoare își vor revizui decizia de menținere a serviciilor în zonă.		
2.	<b>Diminuarea volumului de investiții străine în zona de acoperire a aeroportului.</b> Volumul de investiții este un determinant al competitivității regionale, iar acesta poate fi afectat de întârzieri ale reformelor structurale la nivel național.		
3.	<b>Menținerea profilului turistic național în detrimentul încurajării activităților turistice care includ componente adresate turiștilor străini.</b> Activitățile turistice realizate în regiune de către diverși actori din mediul public (primării, consilii locale) sau privat (firme sau inițiative antreprenoriale) care nu sunt sensibile la nevoile potențialilor turiști internaționali nu își vor atinge scopul de atragere a acestora.		
4.	<b>Lipsa unei perspective comerciale de stimulare a utilizatorului de servicii de zbor.</b> Oferirea de stimulente sub formă de extra-servicii comerciale incluse în prețul transportului aerian – de exemplu asigurarea transportului terestru pe o anumită secțiune de drum condiționat de achiziționarea unui bilet de avion, se poate transforma într-un avantaj competitiv față de aeroporturile comparabile.		
5.	<b>Lipsa unor facilități de retail adecvate care să sprijine strategia de marketing a aeroportului.</b> Percepția pozitivă asupra aeroportului poate influența volumul traficului de pasageri. Îmbunătățirea acestei percepții se poate realiza prin punerea la dispoziția pasagerilor a unor facilități corespunzătoare nevoilor acestora: spații comerciale disponibile pe suprafața aeroportului pentru restaurante, terminale bancare, servicii de închirieri automobile etc.		

Legendă: ● - Mare  
 ● - Mediu  
 ● - Mic

Schimbările care derivă din modificările de politică fiscală precum și cele legate de gradul de reglementare sunt principalele riscuri de natură politică care pot influența decizia companiilor aeriene de a rămâne pe piață.

Nr crt	Descriere	Probabilitate	Impact
1.	<b>Schimbarea cadrului legislativ în sensul unei reglementări mai puternice a domeniului aeronautic.</b> Acest fapt va avea impact asupra cerințelor tehnice, de siguranță și securitate care trebuie îndeplinite, reflectându-se în costul transportului.		
2.	<b>Dificultăți în respectarea legislației în domeniul concurenței.</b> Acest lucru poate surveni în măsura în care cooperarea sau alianțele între operatorii de zbor nu generează creșterea calității serviciilor către utilizatorii de servicii de zbor.		
3.	<b>Implementarea unor politici protecționiste în domeniul aeronautic.</b> Astfel de politici, implementate din dorința de a sprijini industria națională, pot dăuna concurenței și a bunei funcționări a pieței libere.		
4.	<b>Rata impozitelor și a taxelor datorate statului.</b> Politica națională în domeniul impozitării are un rol important în motivația unui operator aeroportuar de a își menține prezența pe o anumită piață.		
5.	<b>Schimbarea acționariatului aeroportului.</b> Diferiți factori decizionali pot avansa direcții de dezvoltare și indicatori de rezultat diferiți.		
6.	<b>Birocrația excesivă.</b> Existența unor proceduri administrative rigide la nivelul autorităților publice, atât naționale cât și locale, poate îngreuna fluxul operațional al unui operator de zbor în măsura în care activitatea acestuia este condiționată de obținerea de avize și licențe de operare.		

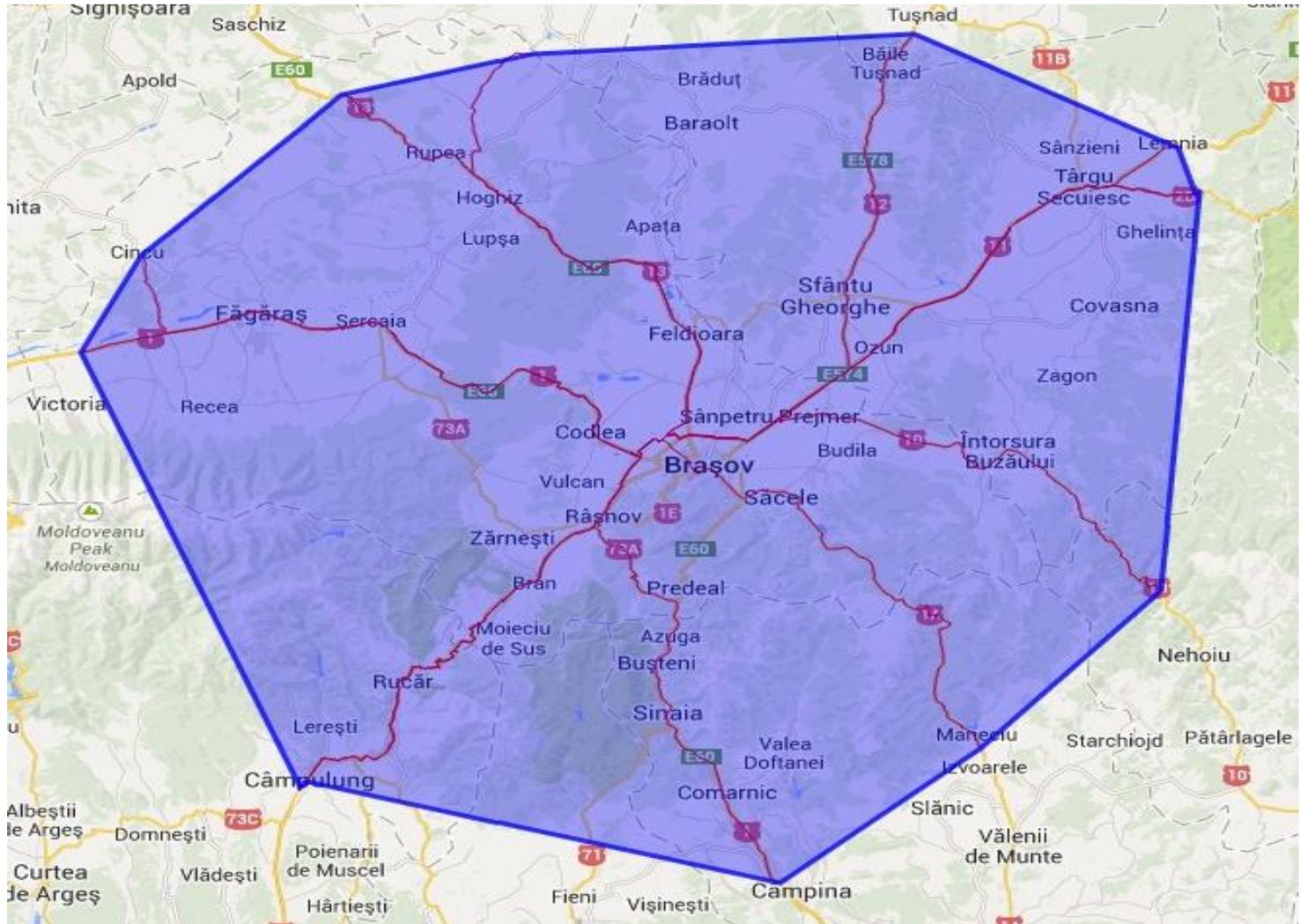
Legendă: - Mare  
 - Mediu  
 - Mic

## VIII. Anexe

## Aeroportul Internațional Brașov

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
Brașov	253.200
Sfântu Gheorghe	56.006
Săcele	30.798
Făgăraș	30.714
Zărnești	23.476
Codlea	21.708



**Total populație înainte de realocare** 893.153

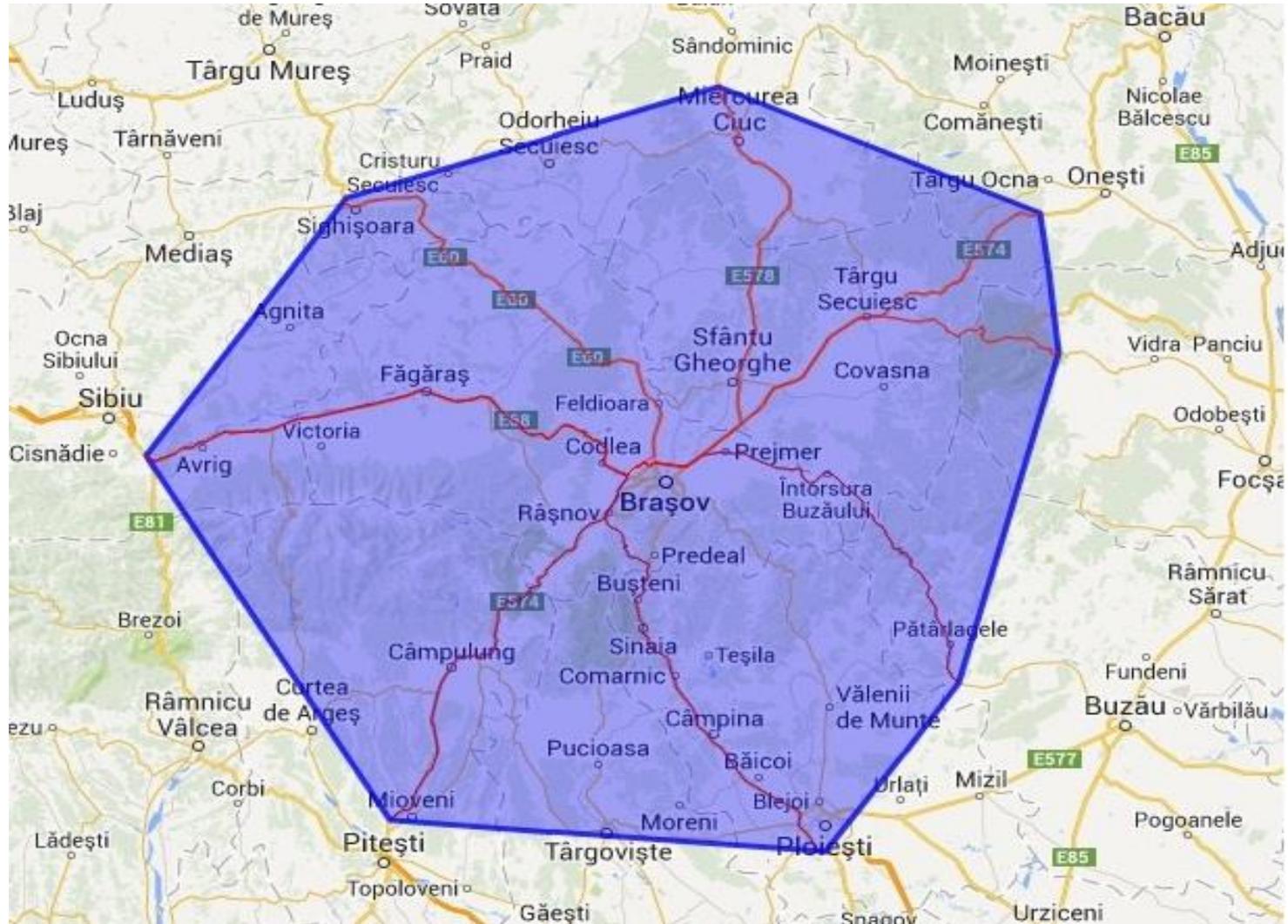
**Total populație după realocare** 845.419

## Aeroportul Internațional Brașov – arie de acoperire 90 de minute

### Aeroportul Internațional Brașov

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
Brașov	253.200
Ploiești	209.945
Miercurea Ciuc	38.966
Odorheiu Secuiesc	34.257
Săcele	30.798
Făgăraș	30.714
Sighișoara	28.102
Zărnești	23.476



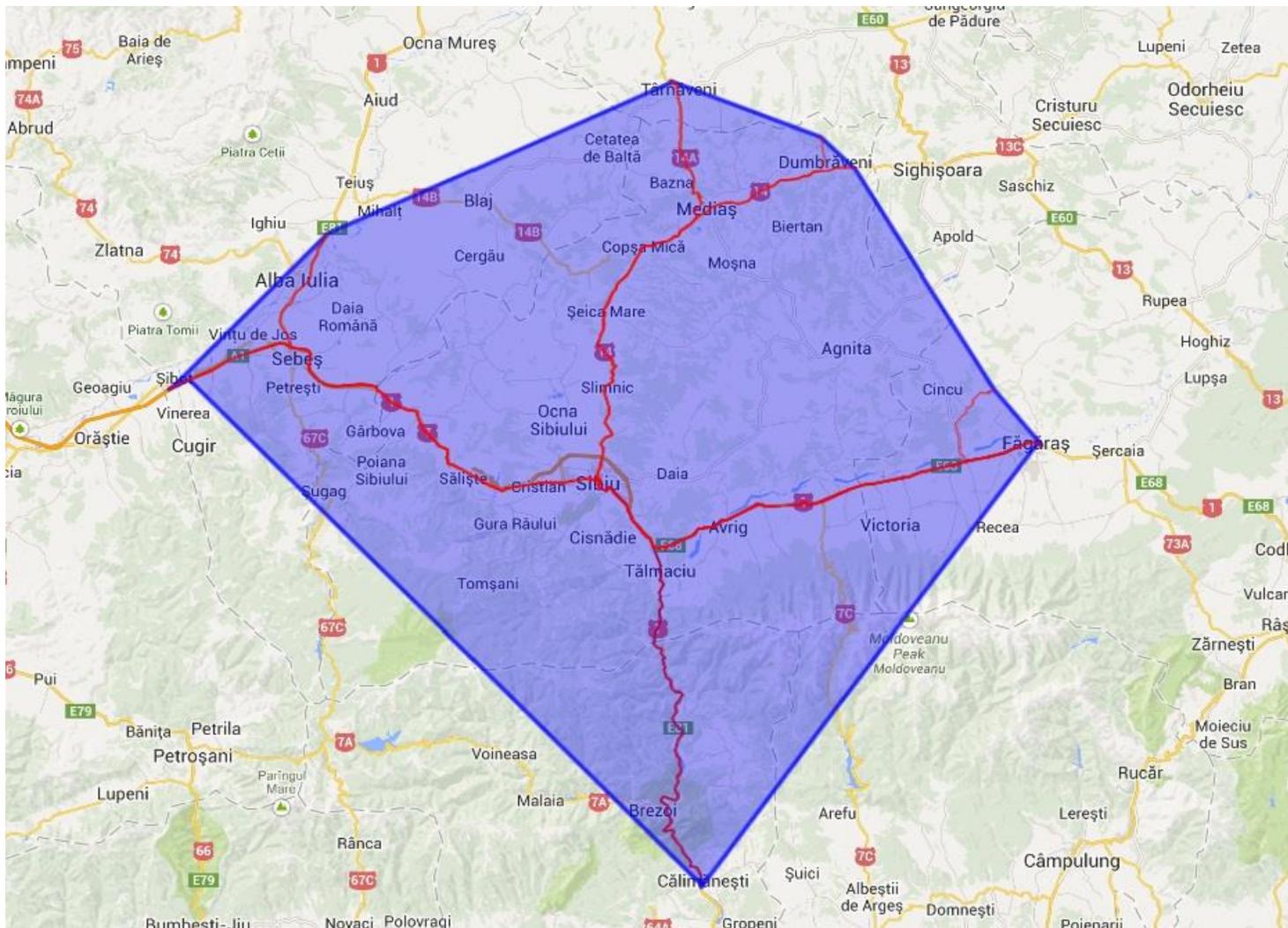
**Total populație înainte de realocare** 1.659.892

**Total populație după realocare** 1.521.790

## Aeroportul Internațional Sibiu

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
Sibiu	147.245
Alba Iulia	63.536
Mediaș	47.204
Odorheiu Secuiesc	34.257
Făgăraș	30.714
Sebeș	27.019



**Total populație înainte de realocare** 593.114

**Total populație după realocare** 502.912

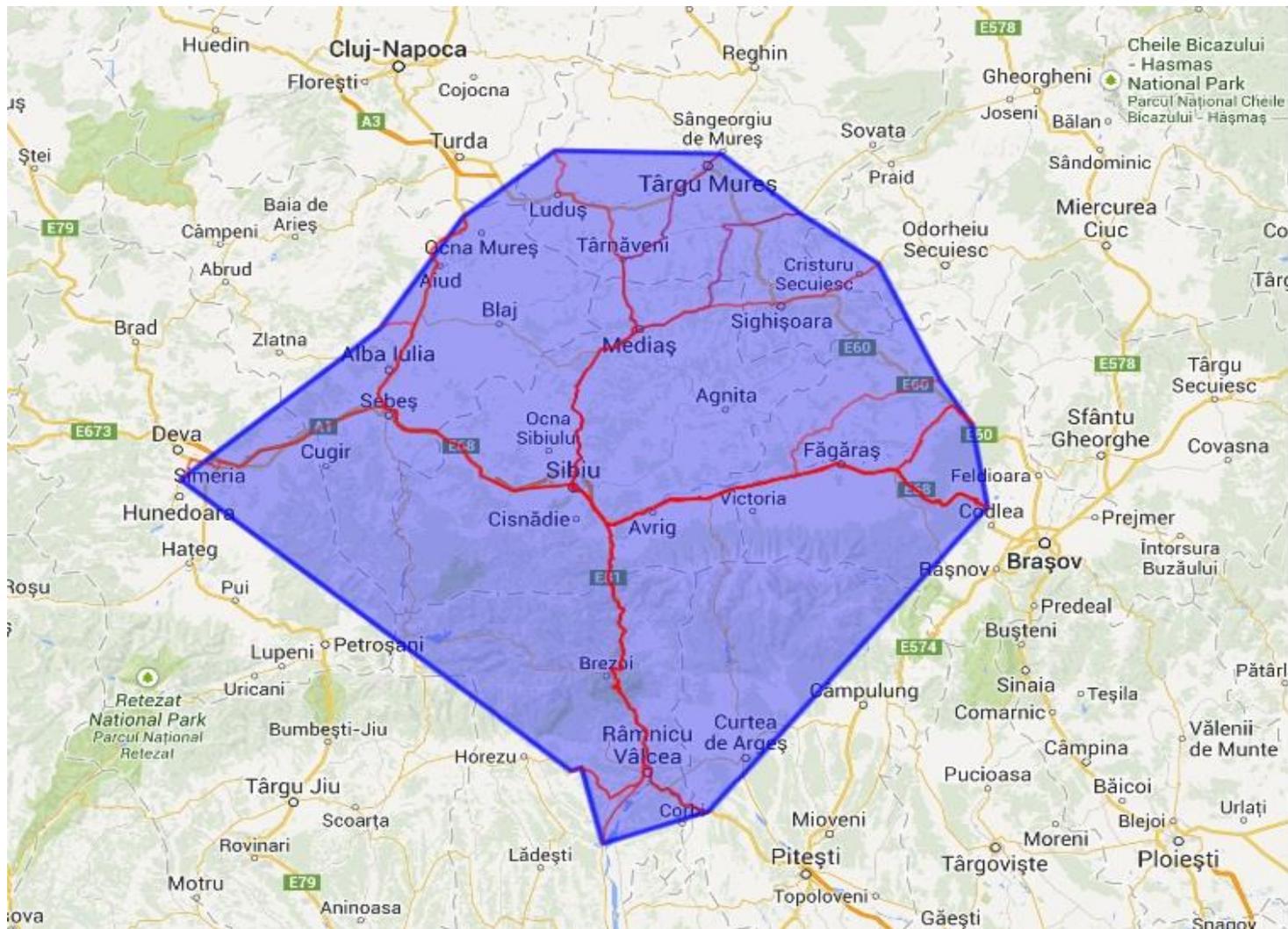
## Aeroportul Internațional Sibiu

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
Sibiu	147.245
Târgu Mureș	134.290
Râmnicu Vâlcea	98.776
Alba Iulia	63.536
Mediaș	47.204
Făgăraș	30.714
Sighișoara	28.102

**Total populație înainte de realocare** 1.220.180

**Total populație după realocare** 1.108.593



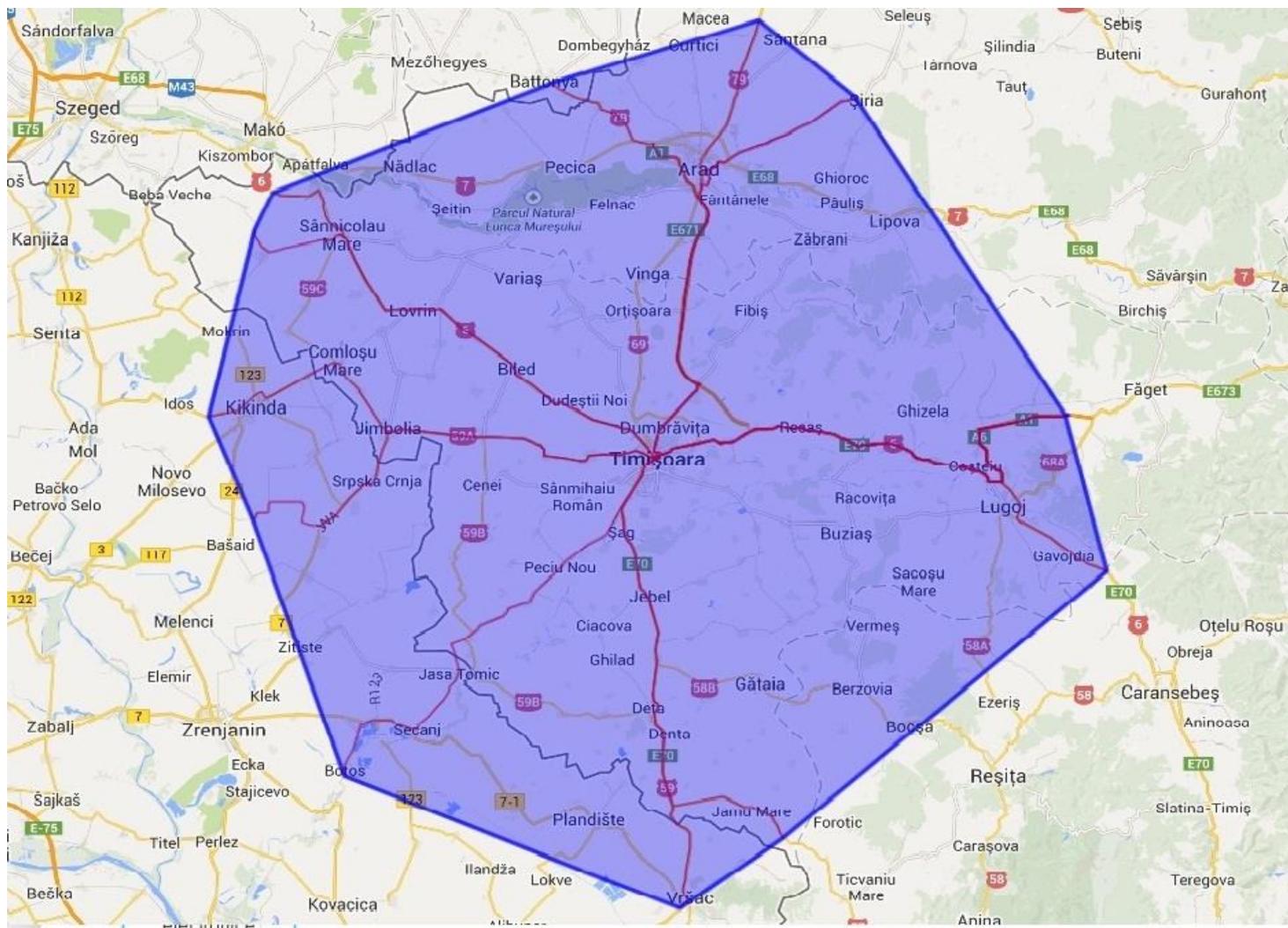
## Aeroportul Internațional Timișoara

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
Timișoara	319.279
Arad	159.074
Kikinda (Serbia)	67.002
Lugoj	40.361
Plandiște (Serbia)	13.377
Sânnicolau Mare	12.312
Lipova	10.313

**Total populație înainte de realocare** 1.012.639

**Total populație după realocare** 1.012.639



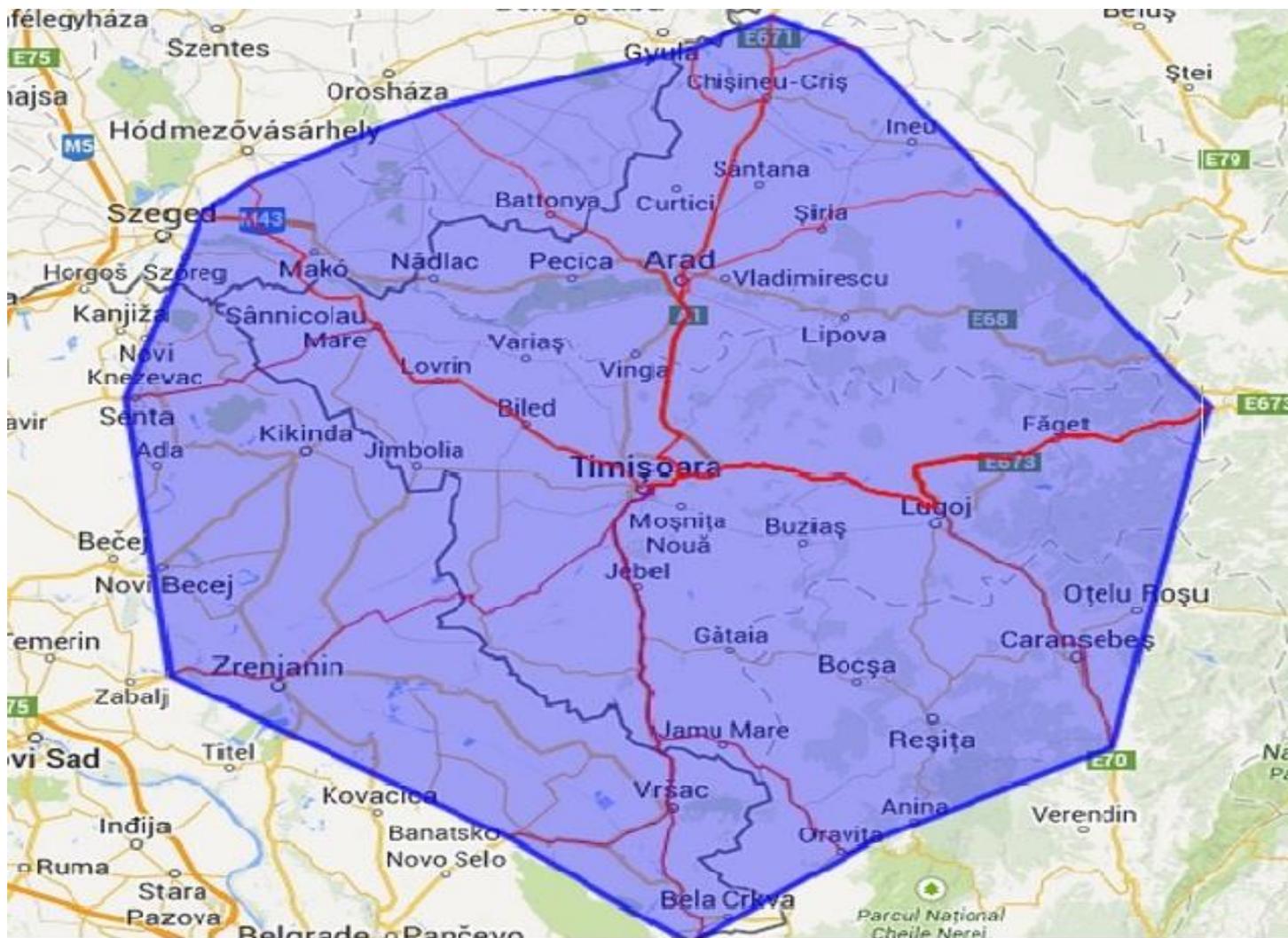
## Aeroportul Internațional Timișoara

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
Timișoara	319.279
Arad	159.074
Zrenjanin (Serbia)	132.051
Reșița	73.282
Kikinda (Serbia)	67.002
Lugoj	40.361
Gyula (Serbia)	31.067
Plandiște (Serbia)	13.377
Sânnicolau Mare	12.312
Lipova	10.313

**Total populație înainte de realocare** 1.482.319

**Total populație după realocare** 1.456.005



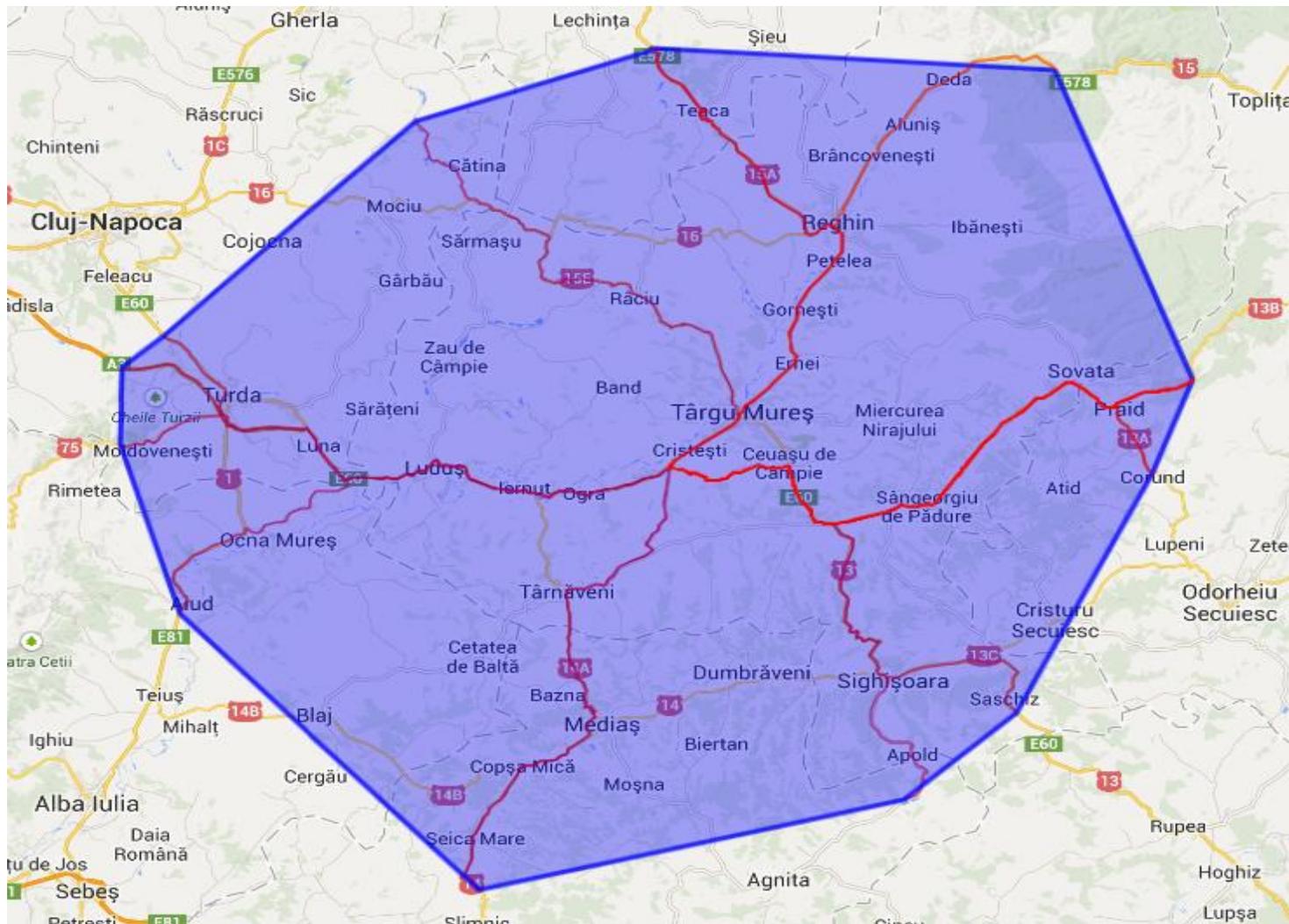
## Aeroportul Internațional Târgu Mureș

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
Târgu Mureș	134.290
Turda	47.744
Mediaș	47.204
Reghin	33.281
Sighișoara	28.102
Blaj	20.630

**Total populație înainte de realocare** 839.215

**Total populație după realocare** 772.615



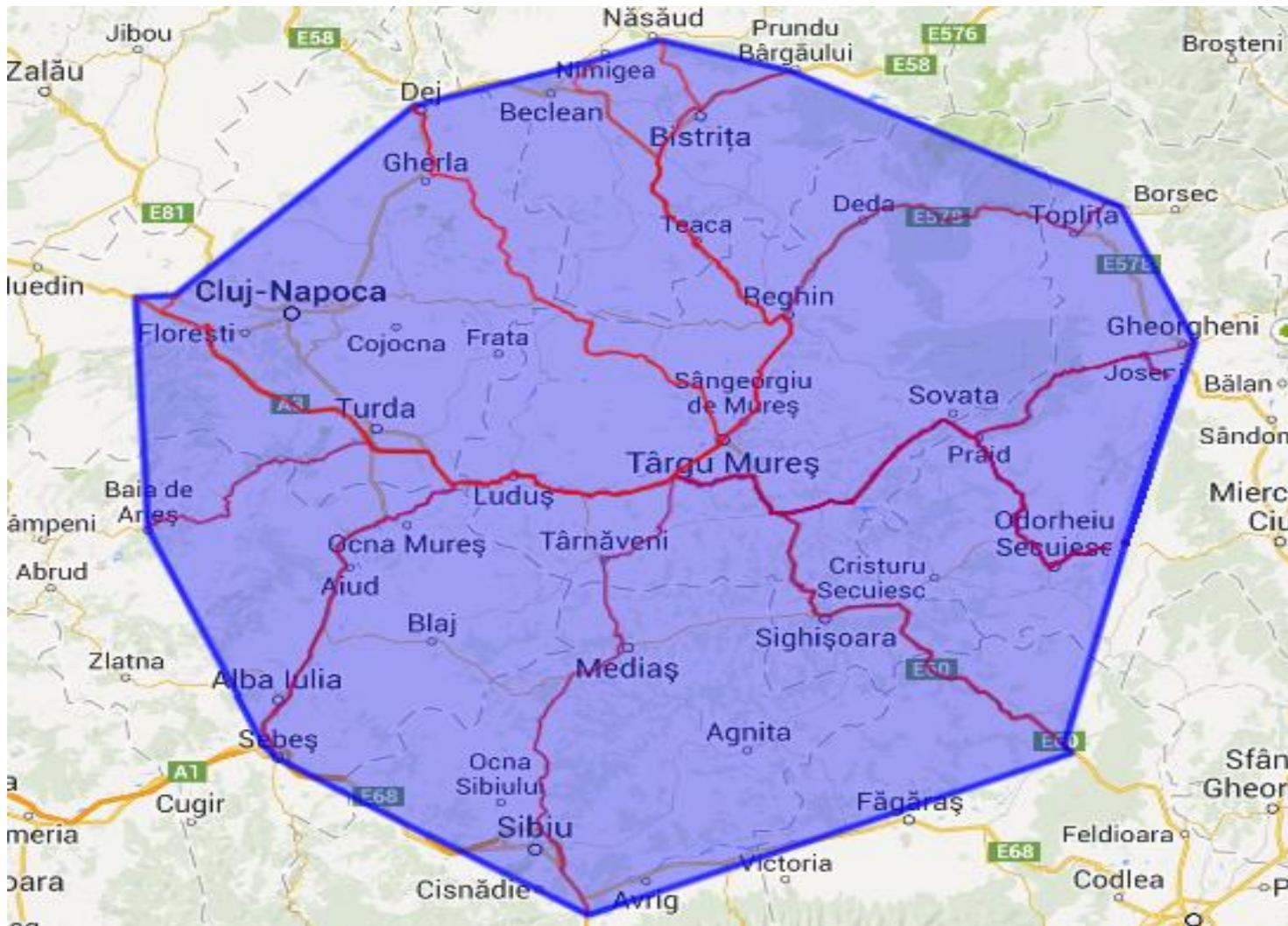
## Aeroportul Internațional Târgu Mureș

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
Cluj Napoca	324.576
Sibiu	147.245
Târgu Mureș	134.290
Alba Iulia	63.536
Turda	47.744
Mediaș	47.204
Reghin	33.281
Sighișoara	28.102

**Total populație înainte de realocare** 1.900.421

**Total populație după realocare** 1.782.359



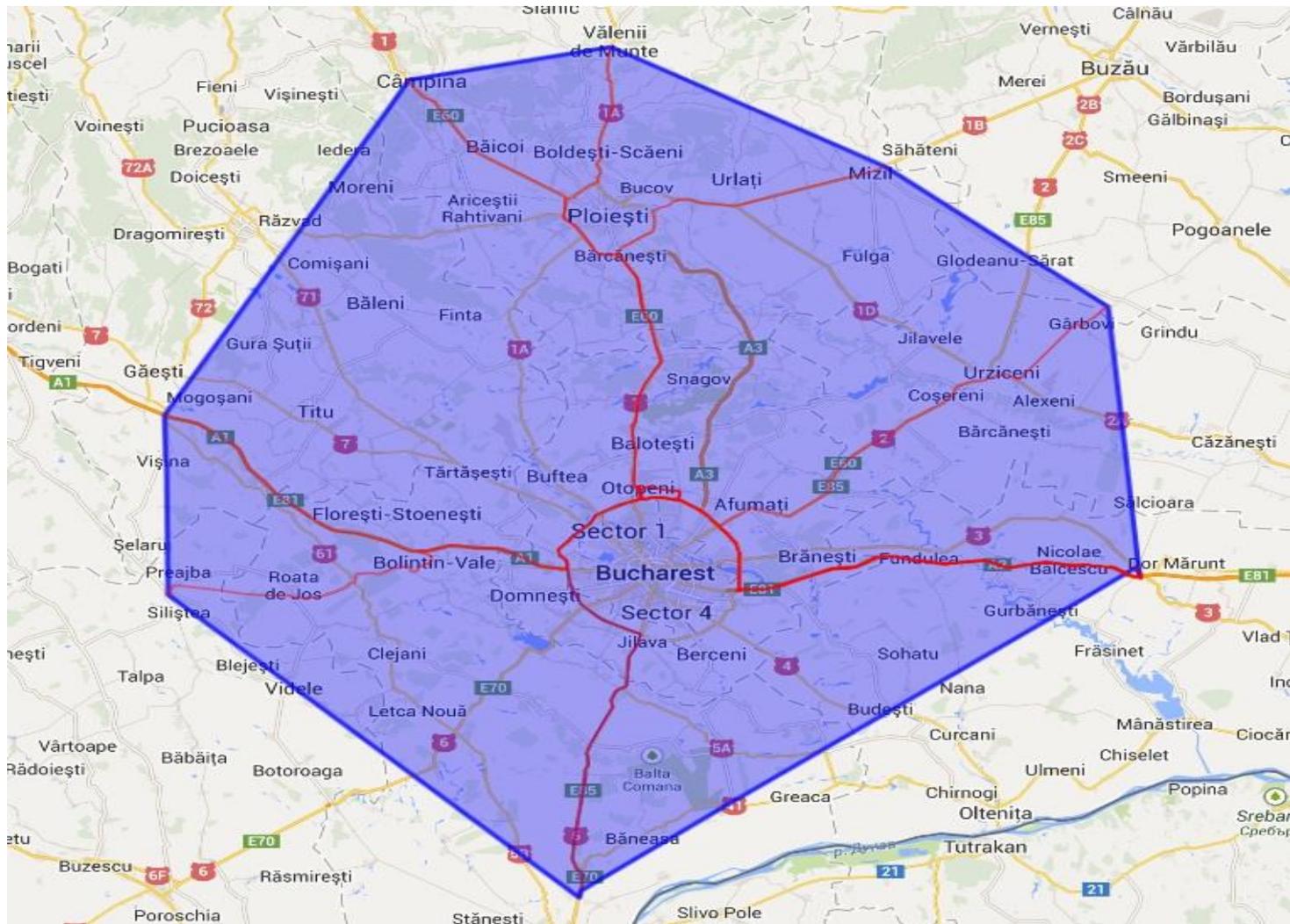
## Aeroportul Internațional Otopeni

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
București	1.883.425
Ploiești	209.945
Câmpina	32.935
Buftea	22.178
Moreni	18.687
Urziceni	15.308

**Total populație înainte de realocare** 3.213.757

**Total populație după realocare** 3.207.724



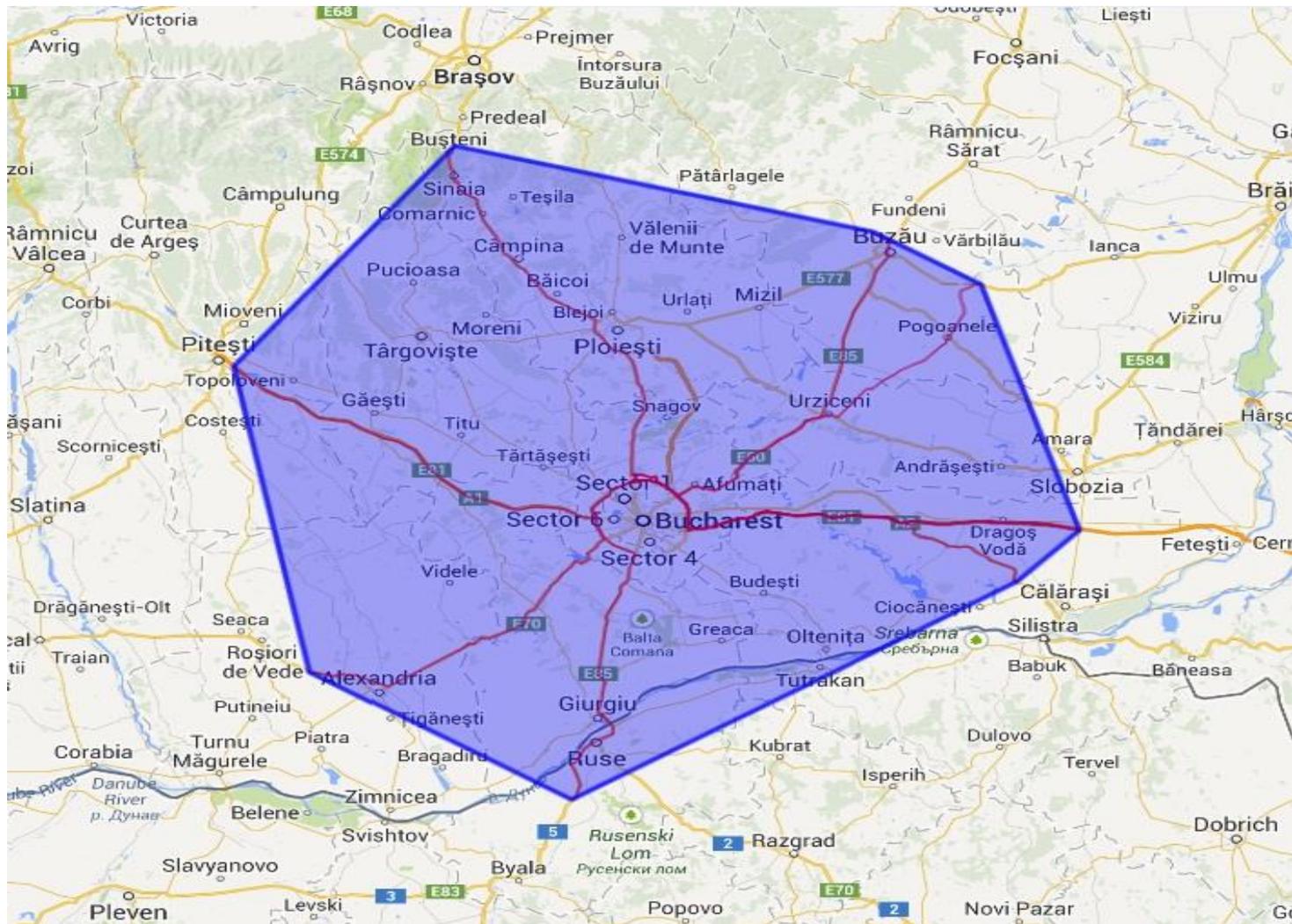
## Aeroportul Internațional Otopeni

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
București	1.883.425
Ploiești	209.945
Ruse (Bulgaria)	165.884
Buzău	115.494
Târgoviște	79.610
Câmpina	32.935
Buftea	22.178
Moreni	18.687
Tutrakan (Bulgaria)	14.923

**Total populație înainte de realocare** 4.098.299

**Total populație după realocare** 4.082.246

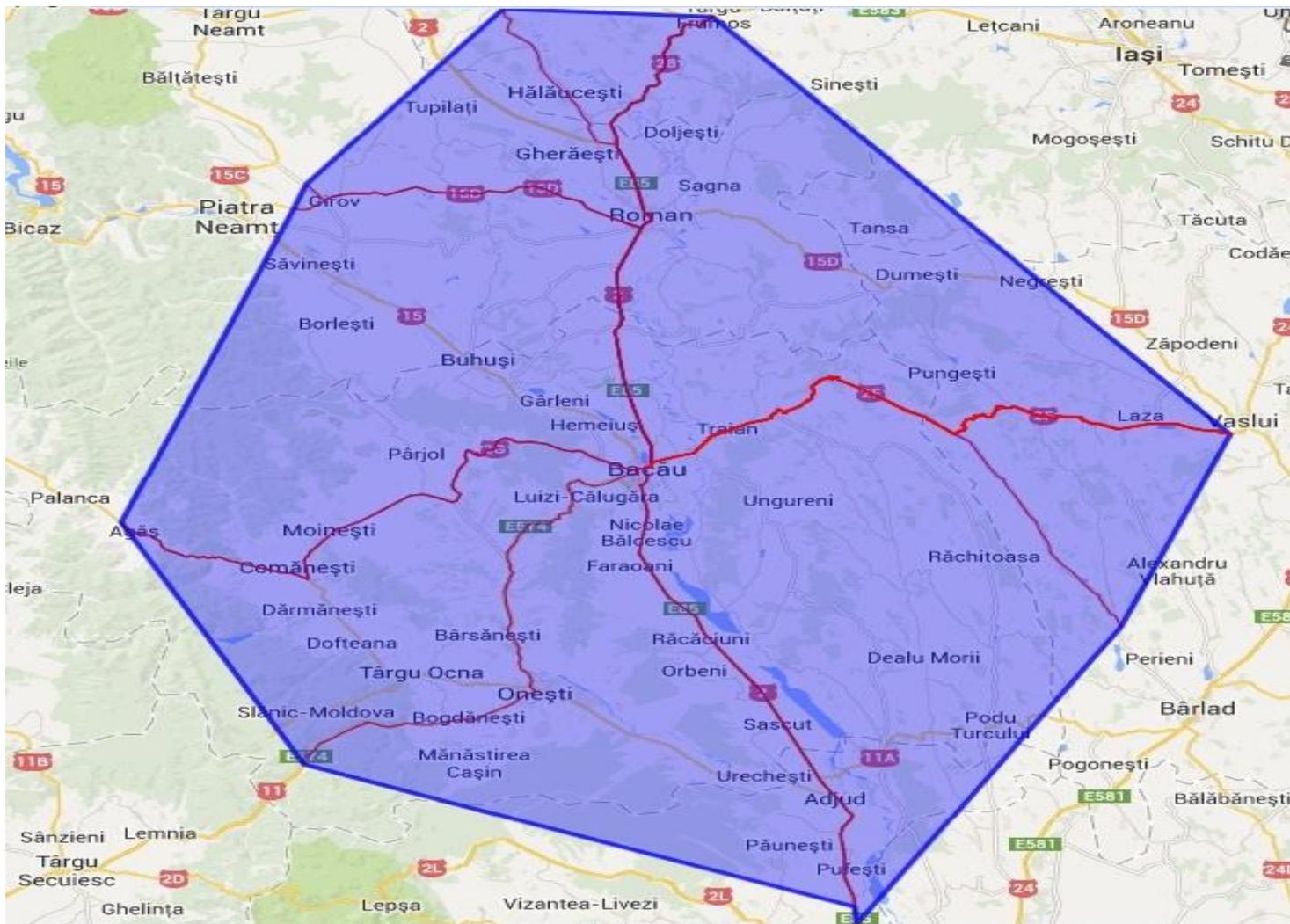


# Aeroportul Internațional Bacău – arie de acoperire 60 de minute

## Aeroportul Internațional Bacău

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
Bacău	144.307
Roman	50.713
Onești	39.172
Moinești	21.787
Comănești	18.568
Adjud	16.445



**Total populație înainte de realocare** 781.137

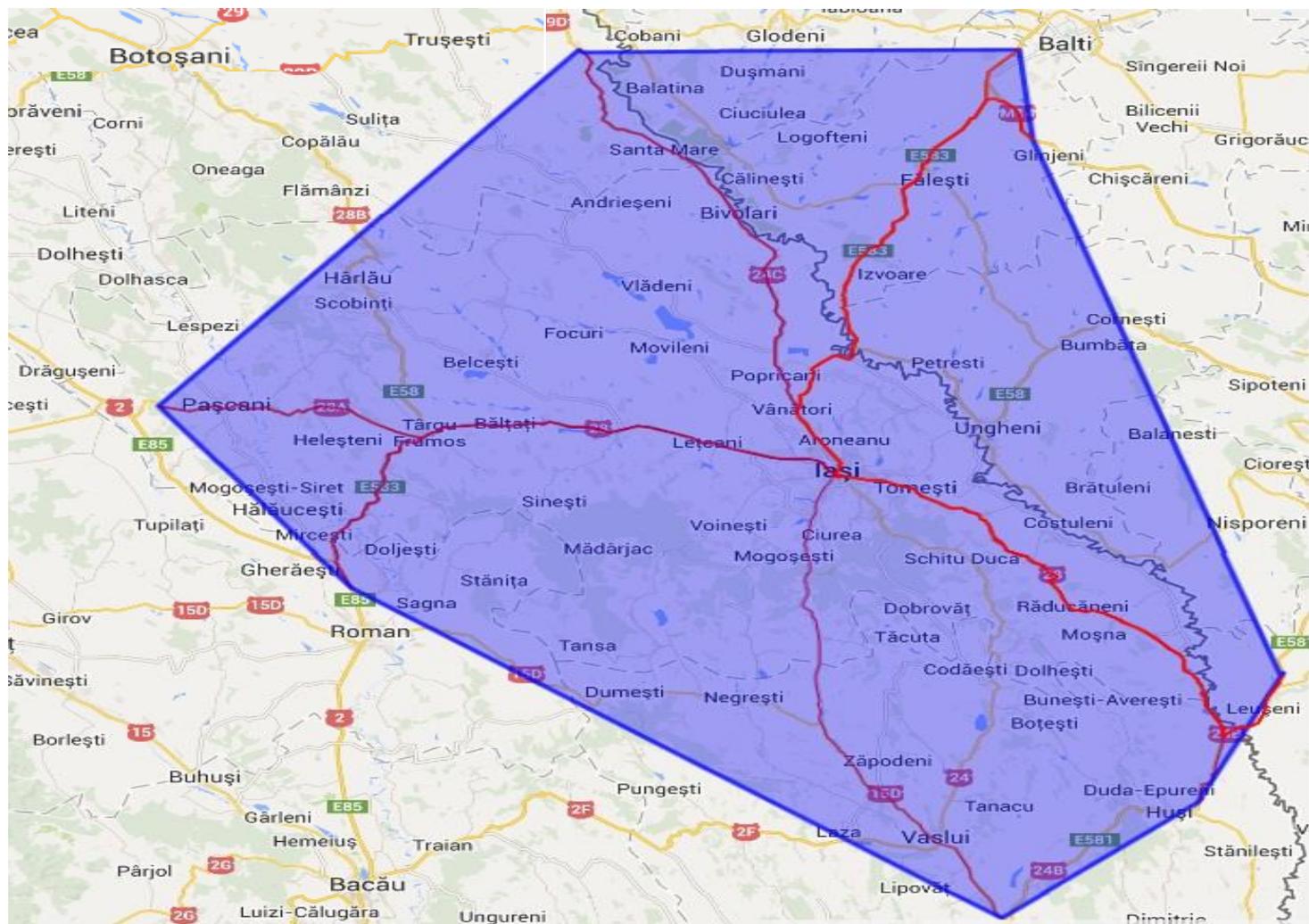
**Total populație după realocare** 745.846



## Aeroportul Internațional Iași

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

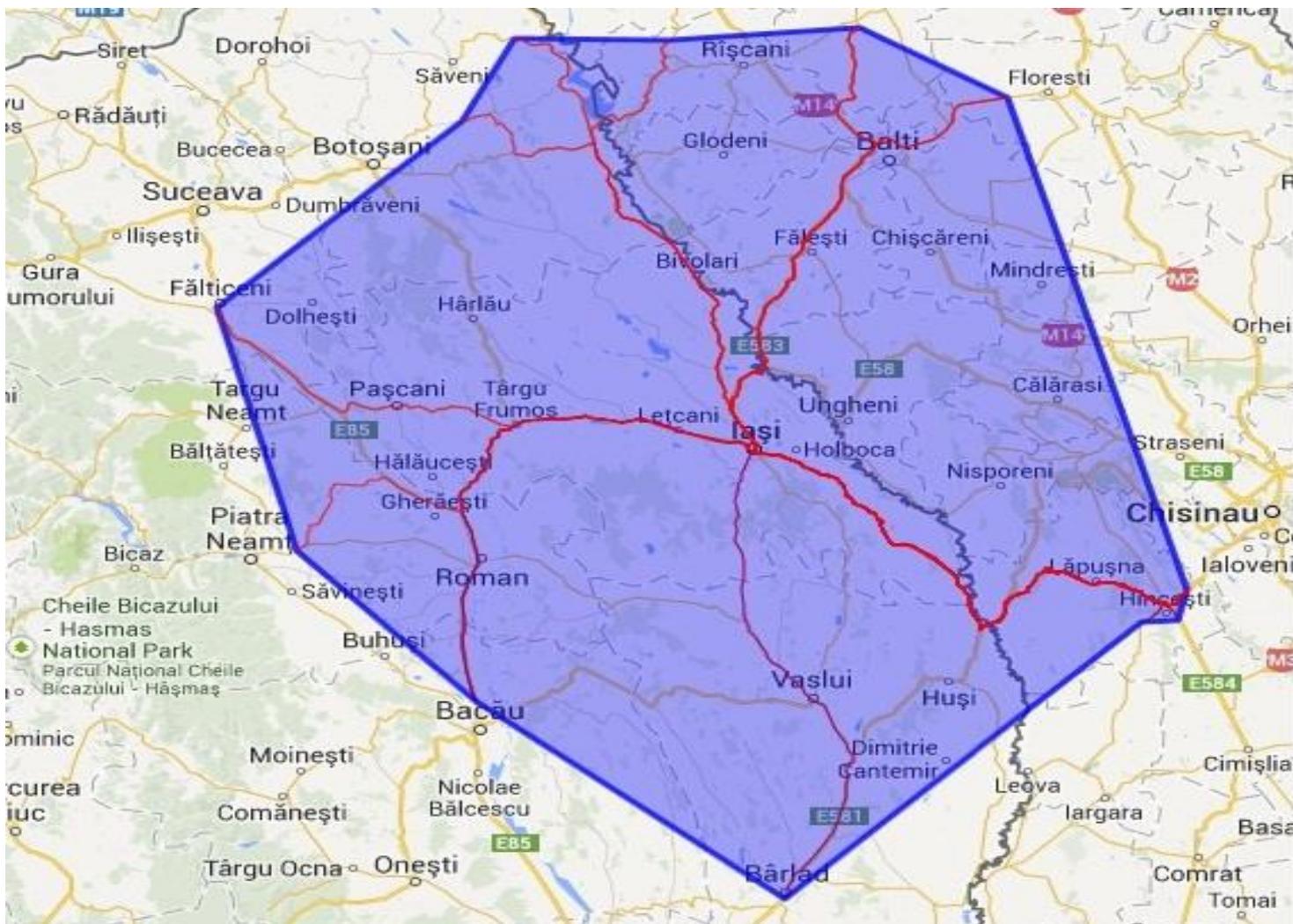
Localitate	Număr de locuitori
Iași	290.422
Vaslui	55.407
Ungheni (Rep. Moldova)	38.200
Pașcani	33.745
Huși	26.266
Fălești (Rep. Moldova)	16.900
<b>Total populație înainte de realocare</b>	<b>977.933</b>
<b>Total populație după realocare</b>	<b>942.642</b>



## Aeroportul Internațional Iași

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
Iași	290.422
Bălți (Rep. Moldova)	144.800
Bârlad	55.838
Vaslui	55.407
Roman	50.713
Ungheni (Rep. Moldova)	38.200
Pașcani	33.745
Huși	26.266
Fălțiceni	25.723
Fălești (Rep. Moldova)	16.900
Hîncești (Rep. Moldova)	16.900
Călărași (Rep. Moldova)	16.400
<b>Total populație înainte de realocare</b>	<b>2.032.253</b>
<b>Total populație după realocare</b>	<b>1.901.636</b>



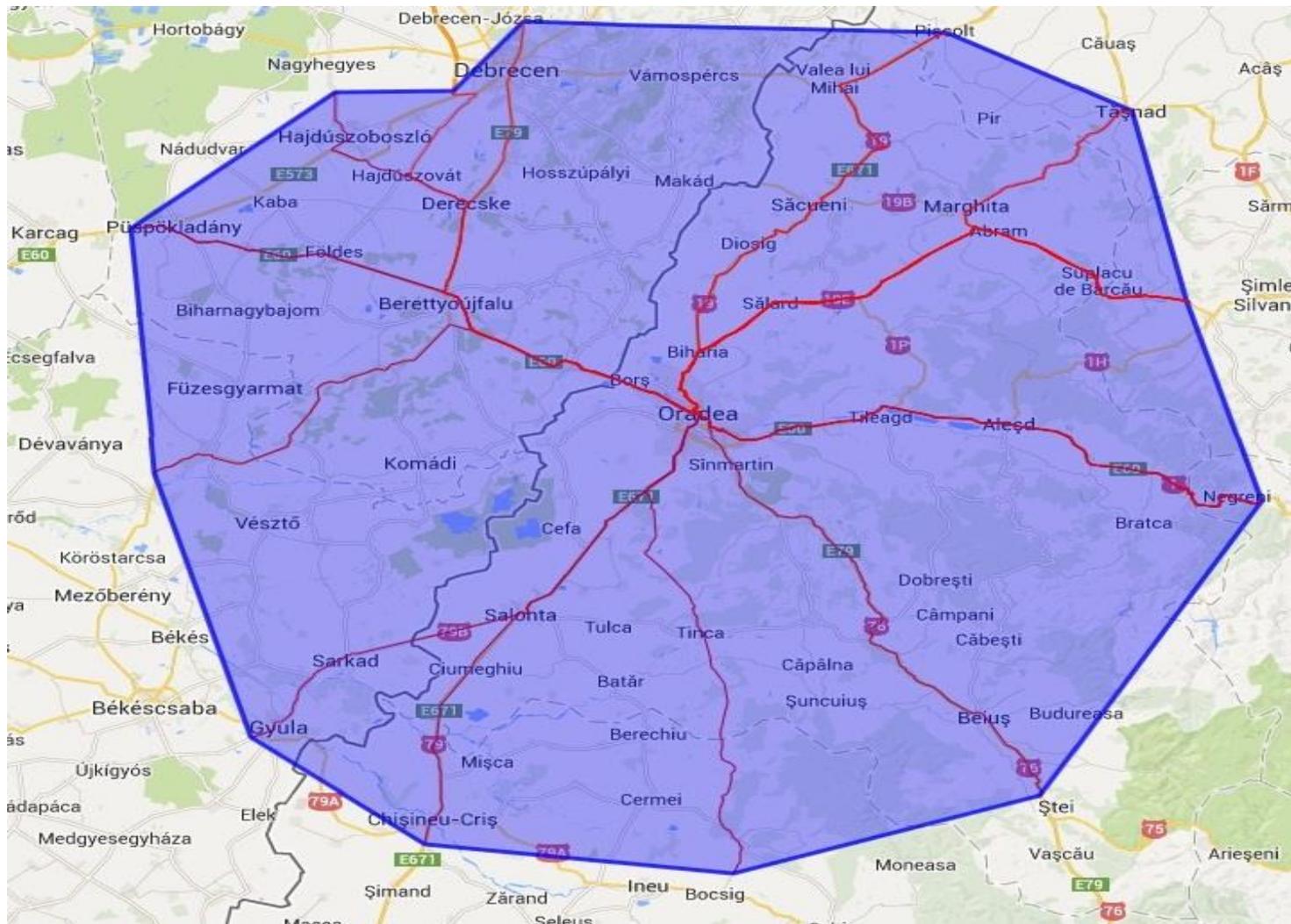
## Aeroportul Internațional Oradea

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
Oradea	196.367
Hajdúszoboszló (Ungaria)	23.933
Salonta	17.735
Marghita	15.770
Berettyóújfalú (Ungaria)	15.472
Püspökkladány (Ungaria)	14.895
Beiuș	10.667
Sarkad (Ungaria)	10.020

**Total populație înainte de realocare** 701.984

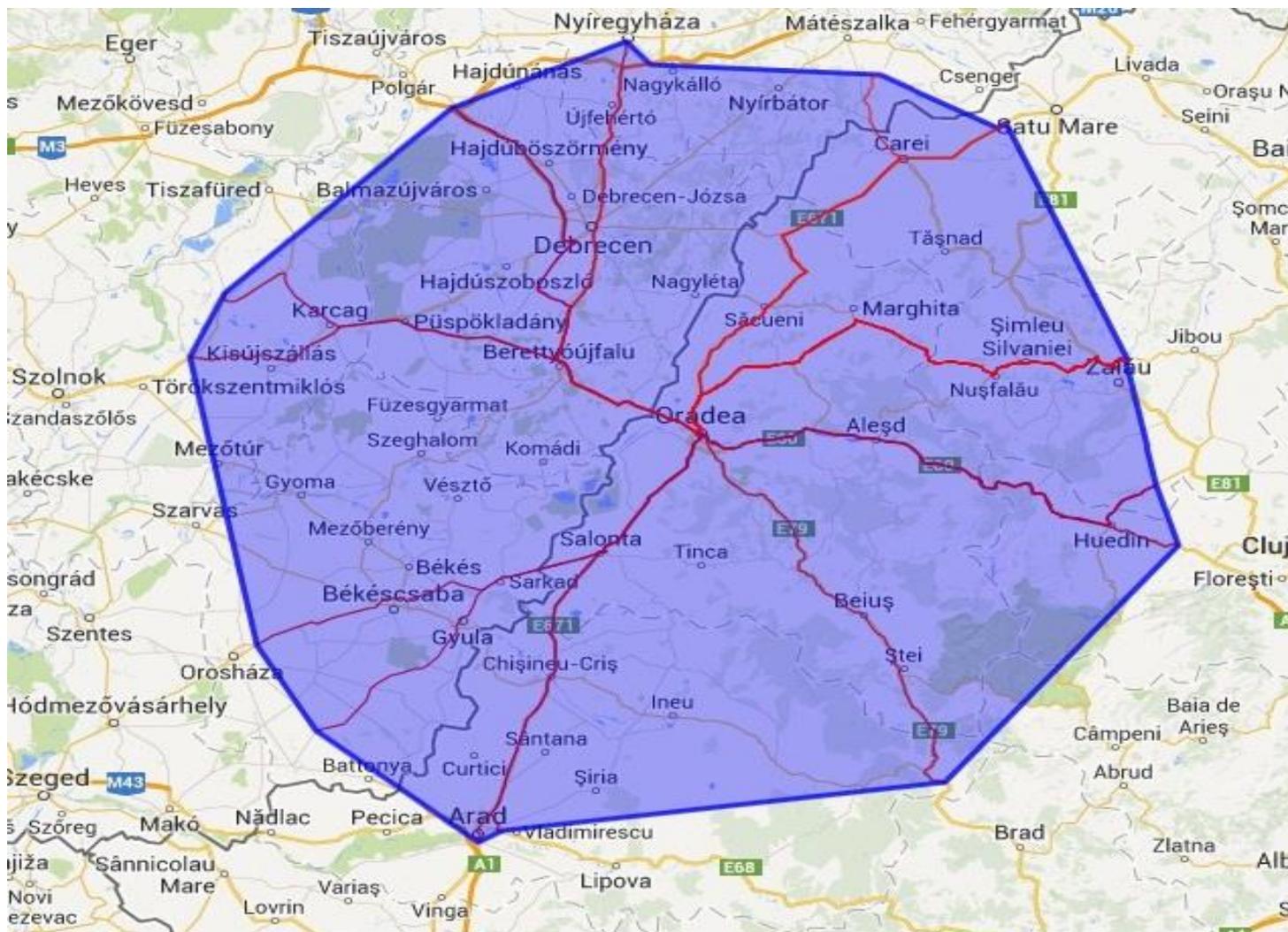
**Total populație după realocare** 701.984



## Aeroportul Internațional Oradea

Principalele localități din aria de acoperire și numărul de locuitori al acestora:

Localitate	Număr de locuitori
Arad	159.074
Oradea	196.367
Békéscsaba (Ungaria)	62.050
Hajdúszoboszló (Ungaria)	23.933
Carei	21.112
Karcag (Ungaria)	20.632
Salonta	17.735
Marghita	15.770
Berettyóújfalú (Ungaria)	15.472
Püspökladány (Ungaria)	14.895
Gyomaendrőd (Ungaria)	13.680
Beiuș	10.667
Sarkad (Ungaria)	10.020
<b>Total populație înainte de realocare</b>	<b>1.268.526</b>
<b>Total populație după realocare</b>	<b>1.242.212</b>





*cutting through complexity™*

## Limitări

Acest document a fost pregătit în mod exclusiv pentru beneficiul și utilizarea internă de către dumneavoastră și nu conferă dreptul de a publica sau divulga în întregime sau parțial conținutul altor terțe persoane.

Acest document a fost elaborat de către KPMG România, o societate românească cu răspundere limitată și firmă membră a rețelei de firme, membre independente afiliate cu KPMG International.

KPMG International este o corporație elvețiană, o entitate care coordonează o rețea de firme membre independente. KPMG International nu furnizează servicii de audit sau de alt tip. Aceste servicii sunt furnizate doar de firmele membre, în zonele geografice în care acestea operează. KPMG International și firmele membre sunt entități distincte din punct de vedere legal. Ele nu sunt filiale, agenți, parteneriate sau joint-ventures. Niciuna dintre firmele membre nu are puterea (efectivă, potențială, implicită sau de altă natură) să oblige sau să angajeze KPMG International sau alte firme membre în orice formă.

© 2014 KPMG România S.R.L., o societate cu răspundere limitată de drept român, membră a rețelei de firme independente KPMG afiliate la KPMG International Cooperative („KPMG International”), o entitate elvețiană. Toate drepturile rezervate. Tipărit în România.

KPMG, logoul KPMG și „cutting through complexity” sunt mărci înregistrate ale KPMG International Cooperative („KPMG International”), o entitate elvețiană.