



## Provocări și oportunități în furnizarea serviciilor de navigație aeriană de terminal

ISO 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification





# 1. Cadrul legislativ

# Regulamentul (CE) nr. 550/2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în Cerul Unic European

## → **Art. 15 – Principii**

- Schema de tarificare se bazează pe contabilizarea costurilor serviciilor de navigație aeriană suportate de furnizorii de servicii pentru utilizatorii spațiului aerian. Schema distribuie aceste costuri între categoriile de utilizatori.
- **NU sunt permise subvențiile încrucișate între serviciile de rută și cele de terminal.**
  - Costurile care corespund atât serviciilor de terminal, cât și celor de rută se repartizează în mod proporțional între serviciile de rută și serviciile de terminal pe baza unei metodologii transparente.
  - Subvențiile încrucișate sunt permise între diferitele servicii de navigație aeriană din una dintre cele două categorii menționate, numai dacă sunt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării clare

# Cadrul de reglementare SES 2+

- Obiective de performanță obligatorii pentru terminal în domeniile cheie de performanță ale capacității și eficienței costurilor.
- Statele membre vor trebui să includă în planurile de performanță obiective obligatorii pentru serviciile de navigație aeriană de terminal în domeniul cheie de performanță al climei și mediului, după ce Comisia va stabili, într-un act de punere în aplicare, indicatori cheie de performanță.
- Principii generale stabilite de Comisie privind o alocare proporțională a costurilor comune serviciilor de navigație aeriană de rută și terminale între cele două categorii de servicii.



## 2. Zonele tarifare de terminal

# Istoric – stabilire tarife pentru serviciile de navigație aeriană de terminal

Stabilite pentru prima oară în **1993** în urma consultărilor cu IATA

**2010:** Ca urmare a consultărilor cu utilizatorii, România a decis să aplice Regulamentul 1794/2006 începând 01.01.2010 doar pentru Aeroportul Otopeni

**2013:** În urma consultărilor cu utilizatorii, se extinde aplicabilitatea Regulamentului 1794/2006, începând cu 01.01.2013 și pentru Aeroportul Băneasa. Ambele aeroporturi din București constituie o singură zonă tarifară pentru zborurile IFR.

**2016:** În urma consultărilor cu utilizatorii se stabilește o creștere anuală a tarifelor cu 9% în perioada 2016 – 2019 pentru aeroporturile non-SES

# Zone tarifare în perioada 2013 -2024

- 1 zonă tarifară de rută căreia i se aplică schema de performanță și tarifare în cadrul Cerului Unic European
- 1 zonă tarifară de terminal (LROP și LRBS), căreia i se aplică schema de performanță și tarifare în cadrul Cerului Unic European

Costurile și tarifele pentru aceste zone au fost stabilite prin Planurile de Performanță aprobate de Comisia Europeană.

- 1 zonă tarifară de terminal cu tarife stabilite la nivel național prin consultări cu utilizatorii

# Tarife aplicate în perioada 2019-2024

| Nr.       | Descriere                          | 2019 -2023 |
|-----------|------------------------------------|------------|
| <b>A.</b> | <b>Tarife pentru zborurile IFR</b> |            |
| a.        | MTOW<2 tone                        | 25*        |
| b.        | MTOW 2 și 10 tone                  | 49         |
| c.        | MTOW>10 tone                       | €5,05/tonă |
| <b>B.</b> | <b>Tarife pentru zborurile VFR</b> |            |
| a.        | MTOW<2 tone                        | 14*        |
| b.        | MTOW 2 to 10 tone                  | 30         |
| c.        | MTOW>10 tone                       | €3,9/tonă  |

| Nr. | Descriere                                  | 2024                                                            |
|-----|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
|     | <b>Tarife pentru zborurile VFR&amp;IFR</b> |                                                                 |
| a.  | MTOW <2 tone                               | <i>Exceptate începând cu iunie 2020, conform Codului Aerian</i> |
| b.  | MTOW 2 to 10 tone                          | 60€                                                             |
| c.  | MTOW>10 tone                               | €7,04/tonă                                                      |

\* Exceptate începând cu iunie 2020, conform Codului Aerian

# Zonele tarifare de terminal în România - TNC

LRAR – ARW (Arad)  
LRBC – BCM (Bacău)  
LRBM – BAY (Baia Mare)  
LRBV – GHV (Braşov)  
LRCK – CND (Constanţa)  
LRCL – CLJ (Cluj-Napoca)  
LRCV – CRA (Craiova)  
LRIA – IAS (Iaşi)  
LROD – OMR (Oradea)  
LRSB – SBZ (Sibiu)  
LRSM – SUJ (Satu Mare)  
LRSV – SCV (Suceava)  
LRTC – TCE (Tulcea)  
LRTM – TGM (Târgu Mureş)  
LRTR – TSR (Timişoara)





# Orice modificare trebuie să respecte principiile cheie ICAO

 **Politicile ICAO privind taxarea aeroporturilor și ANS (Doc. 9082/9) impun ca tarifele de navigație la terminal să fie stabilite pentru a îndeplini următoarele criterii:**

- Să reflecte costurile
  - Să fie nediscriminatorii
    - Utilizatorii plătesc numai pentru ceea ce folosesc
      - Să fie transparente (consultări cu utilizatorii)



# Concluzii analiză scenarii

## 1 TCZ

- 👍 Sistem simplu - toate aeroporturile au același tarif.
- 👎 Cel mai înalt nivel de subvenții încrucișate între utilizatorii aeroporturilor mai mari și mai mici, lucru obiectat de utilizatori și contrar tendinței europene de a aduce mai multă reflectare a costurilor în tarifele de terminal.

## 2 TCZ

- 👍 Sistem încă simplu, cunoscut, menținerea „status quo-ului” înseamnă un impact minim asupra utilizatorilor.
- 👎 Subvenții încrucișate semnificative între utilizatorii aeroporturilor regionale din zonă, chiar dacă nivelul este mai mic față de opțiunea cu 1 TCZ.

## 3 TCZ

- 👍 Mai puține subvenții încrucișate
- 👎 Complexitate mai mare, diferențe tarifare între zone, costuri unitare mai mari pentru zonele cu mai puțin trafic, utilizatorii aeroporturilor mai mici ar plăti mai mult

# Concluzii analiză scenarii

## 4 TCZ

- 👍 Mai puține subvenții încrucișate față de opțiunea cu 3 TCZ.
- 👎 Similar cu opțiunea cu 3 TCZ, dar și mai complex; pot exista diferențe și mai semnificative între tarifele din diferite zone, utilizatorii aeroporturilor mai mici ar plăti mult mai mult.

## 17 TCZ

- 👍 Tarifele reflectă costurile reale, fără subvenții încrucișate.
- 👎 Tarife extrem de mari la aeroporturile cu trafic redus care ar descuraja traficul. Opțiunea este utilizată numai pentru a determina costurile unitare și în scopuri de comparare.

# TCZ în RP4



## Schimbări majore

- ➔ Zona tarifară reglementată existentă București se extinde cu Craiova
- ➔ O nouă zonă tarifară reglementată - **Cluj, Târgu Mureș, Sibiu**
- ➔ O nouă zonă tarifară reglementată **Iași, Suceava, Bacău, Constanța, Tulcea**

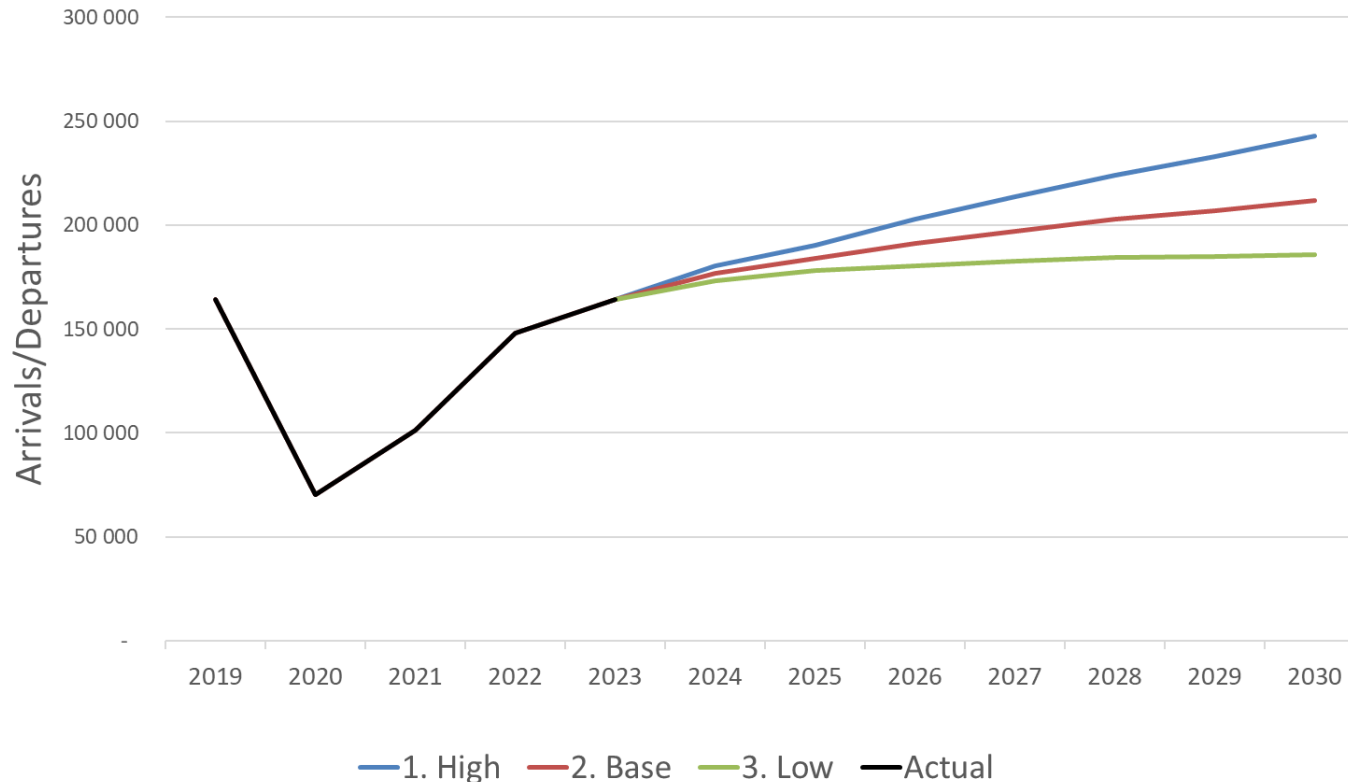
- Toate aeroporturile trec la unități de servicii în RP4 și se așteaptă ca toate aeroporturile să fie în zone de tarificare reglementate până la sfârșitul RP5.
- Zborurile VFR tratate similar cu cele IFR.



### **3. Strategia ROMATSA pentru serviciile de navigație aeriană de terminal**

# Progoză trafic aeroporturi România

STATFOR Forecasts for Arrivals/Departures to/from ROMANIA  
February 2024



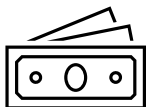
- ➔ Recuperare rapidă a traficului post-COVID și creștere record a traficului în ultimii câțiva ani.
- ➔ Potrivit prognozei STATFOR, în RP4 și mai departe, toate aeroporturile sunt de așteptat să înregistreze o creștere. În scenariul mediu, acesta este de așteptat să fie, în medie, de 3-4%.
- ➔ Acesta este un factor cheie pentru revizuirea strategiei ROMATSA de furnizare a serviciilor de navigație aeriană de terminal pe aeroporturile regionale.

# Strategia de terminal ROMATSA

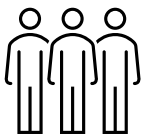
VIZIUNE - OPERAȚIUNI DURABILE ȘI EFICIENTE, CARE RĂSPUND EVOLUȚIEI NEVOILOR UTILIZATORILOR



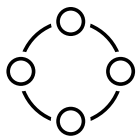
Prioritizarea **siguranței** și menținerea **calității** serviciilor



Optimizarea **costurilor**



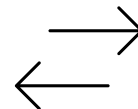
Menținerea **competitivității** tuturor aeroporturilor



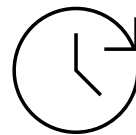
Zone de terminal reprezentative pentru tipurile de utilizatori



Creșterea **transparenței**



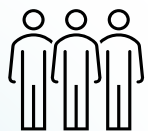
**Minimizarea** subvenționării încrucișate



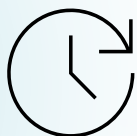
Operațiuni conform **tendințelor**

# Strategia de terminal ROMATSA

ROMATSA evaluează în prezent strategiile pe termen mediu și lung pentru furnizarea serviciilor ANS de terminal



**Optimizarea** serviciilor – resursele - pensionările planificate, contabilizarea cererii crescute și eficientizarea investițiilor prin înlocuirea turnurilor fizice cu soluții de la distanță – remote tower.



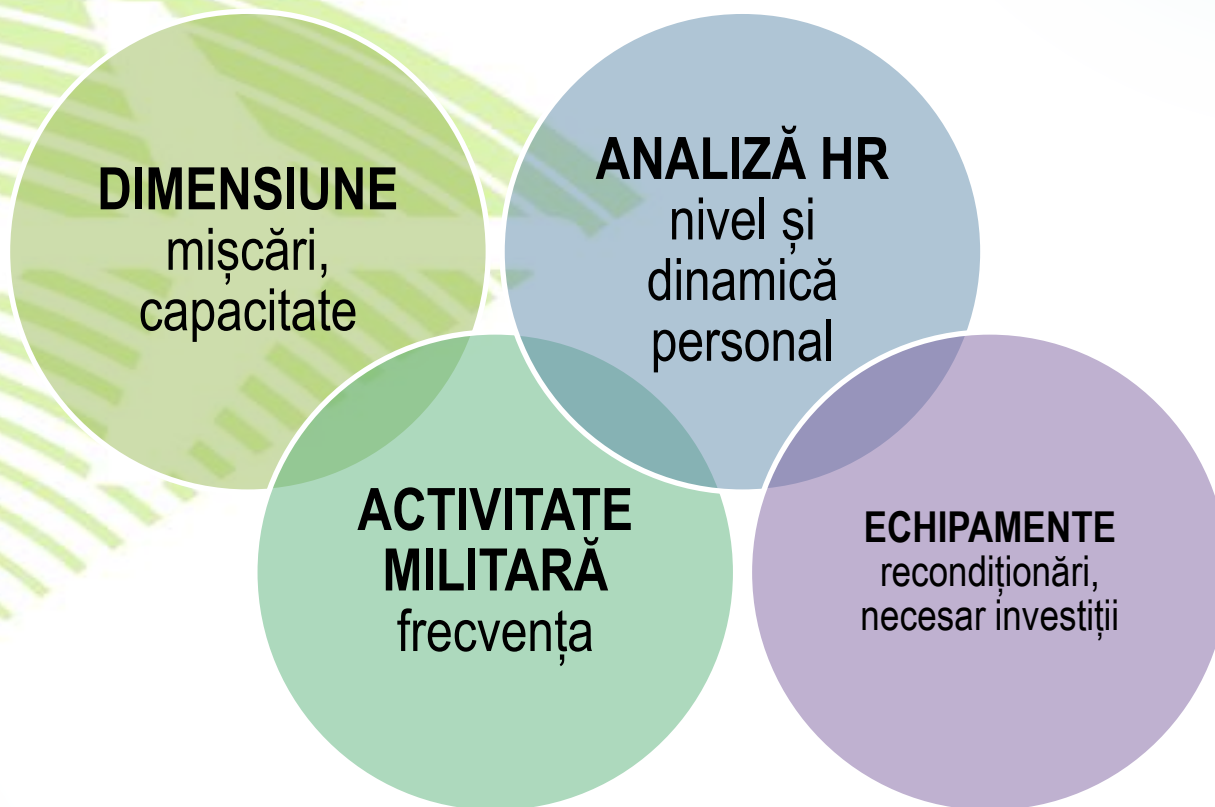
Operațiuni conform **tendințelor** din punct de vedere tehnologic prin utilizarea soluțiilor de la distanță și din punct de vedere al reglementării prin respectarea principiilor stabilite RP4.



Regândirea zonelor tarifare de terminal pentru a reflecta tipurile de utilizatori, luând în considerare impactul asupra aeroporturilor și asigurând menținerea **competitivității**.

## Strategia de terminal ROMATSA

ROMATSA are în vedere investiții suplimentare în turnuri la distanță pentru a îmbunătăți eficiența și a reduce costurile (evitarea cheltuielilor inutile de capital și reducerea cheltuielilor de operare).



# Strategia de terminal ROMATSA



Noile zone tarifare de terminal aliniate cu strategia

Noile zone tarifare aliniate la tendințele UE în curs - reducerea subvențiilor încrucișate între utilizatorii diferitelor aeroporturi

Mentținerea competitivității aeroporturilor regionale



## **4. Planul de Performanță pentru RP4 2025-2029**

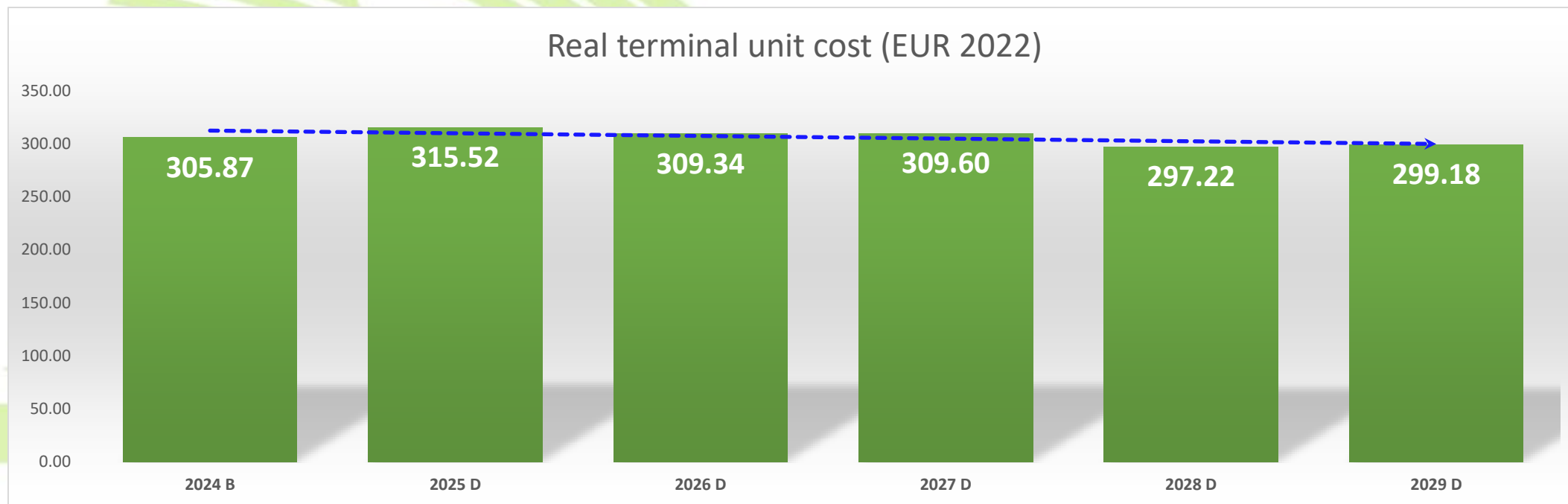
# Ținte de capacitate *(minute de întârzieri ATFM la aterizare/zbor)*

**ROMATSA NU GENEREAZĂ ȘI NU SE AȘTEAPTĂ SĂ GENEREZE întârzieri la aterizare din motive imputabile ATC. Țintele au fost calculate având în vedere planurile de extindere/modernizare la aeroporturi, vremea și activitatea militară.**

|                            |                                    | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|----------------------------|------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Ținte naționale            |                                    | 0.4  | 0.38 | 0.36 | 0.34 | 0.32 |
| Ținte la nivel de aeroport | LROP-Bucharest Otopeni             | 0.43 | 0.41 | 0.40 | 0.38 | 0.36 |
|                            | LRBS-Bucharest AUREL VLAICU        | 0.20 | 0.20 | 0.20 | 0.20 | 0.20 |
|                            | LRCV-Craiova INTERNATIONAL         | 0.30 | 0.20 | 0.20 | 0.20 | 0.20 |
|                            | LRCL-Cluj AVRAM IANCU              | 0.40 | 0.38 | 0.36 | 0.34 | 0.32 |
|                            | LRSB-Sibiu INTERNATIONAL           | 0.20 | 0.20 | 0.15 | 0.15 | 0.15 |
|                            | LRTM-Targu Mures TRANSILVANIA      | 0.30 | 0.10 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
|                            | LRIA-Iasi INTERNATIONAL            | 0.40 | 0.38 | 0.36 | 0.34 | 0.32 |
|                            | LRBC-Bacau GEORGE ENESCU           | 0.20 | 0.20 | 0.20 | 0.20 | 0.20 |
|                            | LRSV-Suceava STEFAN CEL MARE       | 0.40 | 0.40 | 0.20 | 0.20 | 0.20 |
|                            | LRCK-Constanta MIHAIL KOGALNICEANU | 0.40 | 0.40 | 0.30 | 0.30 | 0.30 |
|                            | LRTC-Tulcea DELTA DUNARII          | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |

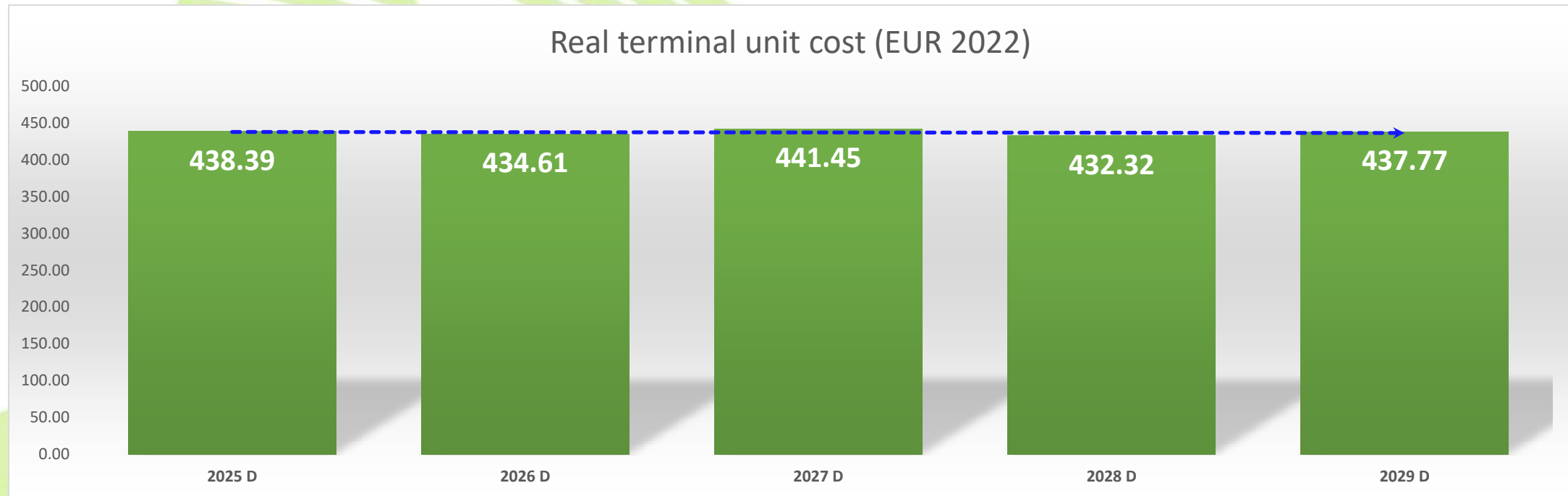
# Eficiența costurilor

***TCZ1: Otopeni, Băneasa și Craiova***



# Eficiența costurilor

**TCZ2: Cluj, Sibiu și Targu Mures:**



# Eficiența costurilor

***TCZ3: Bacau, Constanta, Iasi, Suceava și Tulcea:***

