



HOTĂRÂREA nr.142
privind însușirea Studiului de Oportunitate pentru determinarea și implementarea
procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții
“Dezvoltarea și modernizarea aeroportului internațional Iași”

Consiliul Județean Iași ,

Având în vedere :

Nota de fundamentare privind aprobarea studiului de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții *“Dezvoltarea și modernizarea aeroportului internațional Iași” conform contractului de servicii nr.2081/16.02.2011 încheiat între S.C. Relians Corp S.R.L. și Consiliul Județean Iași*, elaborată de către Serviciul Proiecte și Parteneriate, Direcția Proiecte și Dezvoltare Durabilă înregistrată sub nr. 5421 din 03.05.2011;

Hotărârea Consiliului Județean Iași nr. 392/2010 privind elaborarea studiului de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții *“Dezvoltarea și Monitorizarea Aeroportului Internațional”*;

Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de cesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii cu modificările și completările ulterioare;

Hotărârea nr. 925 din 19 iulie 2006 pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de achiziție publică din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare;

Ordinul nr. 1517/2009 privind aprobarea Ghidului pentru implementarea proiectelor de concesiune de lucrări publice și servicii în România;

Hotărârea nr. 1.660 din 22 noiembrie 2006 pentru aprobarea Normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de achiziție publică prin mijloace electronice din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea

contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare;

Hotărârea nr. 71 din 24 ianuarie 2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii prevăzute în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii;

Hotărârea nr. 1.869 din 22 decembrie 2005 pentru aprobarea Programului național de asigurare a calității în domeniul securității aeronautice - PNAC-SEC;

Ordinul nr. 2.459 din 18 decembrie 2006 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind autorizarea agenților aeronautici civili în domeniul aeroportuar - RACR-AD-AACD;

Lege nr. 178 din 1 octombrie 2010 a parteneriatului public-privat;

Hotărârea nr. 1.239 din 8 decembrie 2010 privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii parteneriatului public-privat nr. 178/2010, precum și pentru aprobarea unor măsuri privind reorganizarea Unității centrale pentru coordonarea parteneriatului public-privat din cadrul Ministerului Finanțelor Publice cu modificările și completările ulterioare;

Ordonanța de Urgență nr. 54 din 28 iunie 2006 privind regimul contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică, cu modificările și completările ulterioare;

Hotărârea nr. 28 din 9 ianuarie 2008 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții;

Hotărârea nr. 168 din 14 februarie 2007 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 54/2006 privind regimul contractelor de concesiune de bunuri proprietate public;

Contractul de servicii nr. 2081/16.02.2011 încheiat între S.C. Relians Corp S.R.L. și Consiliul Județean Iași;

Solicitarea consilierilor județeni consemnată în procesul verbal al ședinței extraordinare din data de 17 mai 2011, de a amâna articolul 2 din proiectul de hotărâre **privind însușirea Studiului de Oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții "Dezvoltarea și modernizarea aeroportului internațional Iași"**

Votul în unanimitate, exprimat de către consilierii județeni și de către Președintele Consiliului Județean Iași în ședința extraordinară de plen din data de 17 mai 2011 și

consemnat în procesul verbal de ședință;

În temeiul art. 115 alin.1, lit.c din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1 Se însușește Studiul de Oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții “Dezvoltarea și modernizarea aeroportului internațional Iași”, conform anexei, parte integrantă a prezentei hotărâri.

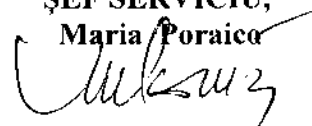
Art.2 Serviciul Relații Publice și Monitorul Oficial va comunica copie a prezentei hotărâri Direcției Proiecte și Dezvoltare Durabilă, Serviciului Juridic-Contencios și Managementul Calității, Serviciului Financiar Contabil și Gestionarea Patrimoniului din cadrul Consiliului Județean Iași, R.A. Aeroportul Iași și Instituției Prefectului Județului Iași.

Data astăzi, 17.05.2011



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR AL JUDEȚULUI IAȘI
Lăcrămioara Vernică

SERVICIUL JURIDIC-CONTENCIOS
ȘI MANAGEMENTUL CALITĂȚII,
ȘEF SERVICIU,
Maria Poraico

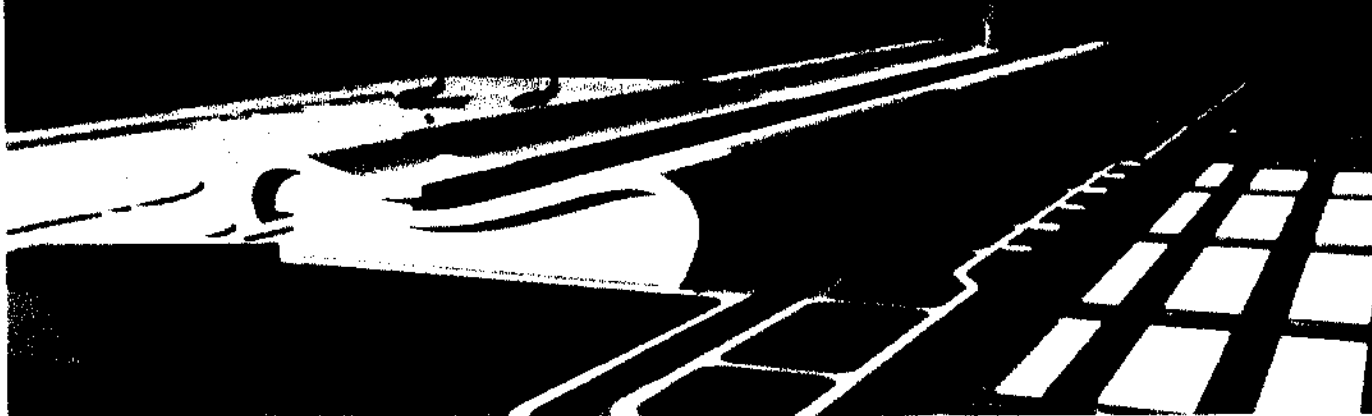


Concluzii și recomandări

STUDIU DE OPORTUNITATE

PENTRU DETERMINAREA ȘI IMPLEMENTAREA PROCEDURII OPTIME ÎN VEDEREA REALIZĂRII OBIECTIVULUI DE INVESTITII

„DEZVOLTAREA ȘI MODERNIZAREA AEROPORTULUI INTERNATIONAL IASI”



JUDEȚUL IAȘI
CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI
Anexă la Hotărârea
Nr. 142
Anul 2011 Luna 05 Zila 17

CUPRINS

STUDIUL PRIVIND OPORTUNITATEA SOLICITĂRII DE FINANȚARE NERAMBURSABILĂ ÎN CADRUL POS TRANSPORT 434

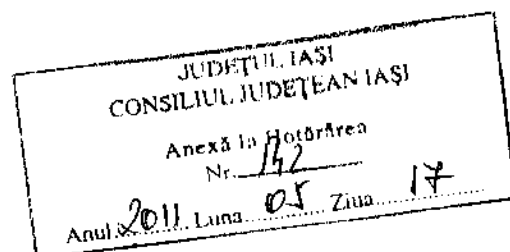
6.1 ASPECTE PRIVIND FINANȚAREA PROIECTULUI ÎN CADRUL POS TRANSPORT	434
6.1.1 Informații generale.....	434
6.1.2 Eligibilitatea Solicitantului	435
6.1.3 Eligibilitatea Proiectului	435
6.2 ASPECTE POZITIVE ȘI ELEMENTE DE RISC PRIVIND SOLICITAREA DE FINANȚARE NERAMBURSABILĂ ÎN CADRUL POS TRANSPORT.....	436

CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI 438

7.1 CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI REZULTATE ÎN URMA REALIZĂRII ANALIZEI DIAGNOSTIC	438
7.2 CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI CA URMARE A ANALIZĂRII OPORTUNITĂȚII CONCESIUNII	439
7.3 CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI CA URMARE A ANALIZĂRII OPORTUNITĂȚII PARTENERIATULUI PUBLIC PRIVAT.....	440
7.4 CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI CA URMARE A ANALIZĂRII OPORTUNITĂȚII OBTINERII UNEI FINANȚĂRI NERAMBURSABILE	441
7.5 ANALIZE SWOT COMPARATIVE ȘI SCENARIU PROPUȘ DE CONSULTANT, DE EȘALONARE A INVESTIȚIEI	441

INDEX TABELE

TABELUL 120 - EVOLUȚIA INDICATORILOR CALCULAȚI PENTRU CONCESIUNE.....	444
TABELUL 121 - VALOAREA ACTUALIZATĂ NETĂ A FLUXURILOR DE NUMERAR PENTRU SCENARIILE DE PARTENERIAT PUBLIC - PRIVAT ȘI ACHIZIȚIE PUBLICĂ	446
TABELUL 122 - VALOAREA ACTUALIZATĂ NETĂ A PROFITULUI BRUT PENTRU SCENARIILE DE PARTENERIAT PUBLIC - PRIVAT ȘI ACHIZIȚIE PUBLICĂ	446
TABELUL 123 - PROFIT BRUT ȘI VALOAREA ACTUALIZATĂ NETĂ A FLUXULUI DE NUMERAR ȘI PROFIT BRUT, COMPARATIV PENTRU AEROPORT (ÎN CAZUL SCENARIULUI DE PARTENERIAT PUBLIC - PRIVAT ȘI ACHIZIȚIE PUBLICĂ) ȘI COMPANIA DE PROIECT, LA SFÂRȘITUL PERIOADEI DE PROGNOZĂ (ANUL 2060).	447
TABELUL 124 - VALOAREA ACTUALIZATĂ NETĂ A FLUXURILOR DE NUMERAR ȘI A PROFITULUI BRUT PENTRU SCENARIILE DE CONTRACTARE A UNUI CREDIT SAU A UNUI CREDIT FURNIZOR	449
TABELUL 125 - VALORILE ACTUALIZATE NETE (NPV) ALE FLUXURILOR DE NUMERAR ȘI PROFITULUI BRUT ȘI VALORILE RATEI INTERNE DE RENTABILITATE, PENTRU SCENARIUL PROPUȘ DE CONSULTANT.....	455
TABELUL 126 - TABEL COMPARATIV ÎNTRE VARIANTELE STUDIAȚE, PRIVIND MODUL DE ASIGURARE A FINANȚĂRII PROIECTULUI, LA CARE SE ADAUGĂ SCENARIUL PROPUȘ	457



Studiu privind oportunitatea solicitării de finanțare nerambursabilă în cadrul POS Transport

6.1 Aspecte privind finanțarea proiectului în cadrul POS Transport

- 6.1.1 Informații generale
- 6.1.2 Eligibilitatea solicitantului
- 6.1.3 Eligibilitatea proiectului

6.1.1 Informații generale

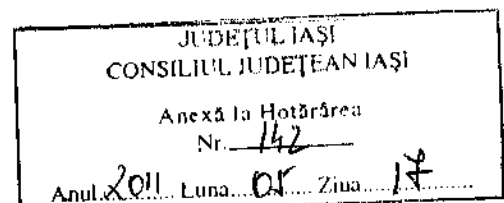
Axa prioritară 2 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara Axelor Prioritare TEN-T, în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport din cadrul POS Transport 2007 - 2013 are ca obiectiv general modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale rutiere și feroviare naționale situată în afara axelor prioritare TEN-T 7 și 22, precum și modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare și aeroportuare.

Unul dintre domeniile majore de intervenție din cadrul Axei prioritare 2 este Domeniul Major de Intervenție (DMI) 2.4 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian. Scopul acestui DMI este sprijinirea dezvoltării infrastructurii de transport aerian pe teritoriul României, pentru realizarea obiectivului general al POS Transport 2007-2013 și anume de a promova un transport durabil în România, în condiții de siguranță și eficiență, pentru persoane și mărfuri, la nivel de servicii la standarde europene. DMI 2.4 se adresează administrațiilor aeroportuare ale aeroporturilor de categoria D din România, respectiv aeroporturilor cu un trafic anual sub 1 milion de pasageri.

În conformitate cu documentul *Calendar orientativ al lansării programelor operaționale în 2011*¹, la data de 31 martie 2011 reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) au avut o întâlnire cu reprezentanții Comisiei Europene, aceștia din urmă manifestându-și în continuare rezerva cu privire la schema de ajutor de stat pentru DMI 2.4. Delegația MTI a fost informată că în următoarele săptămâni/luni va fi lansată procedura oficială de ajutor de stat.

Informațiile referitoare la eligibilitatea Solicitantului și a proiectului prezentate în secțiunile următoare sunt extrase din varianta draft a Ghidului Solicitantului pentru DMI 2.4².

Din experiența Consultantului în ce privește finanțarea din Fondurile Structurale se poate afirma că aceste Ghiduri ale Solicitantului sunt modificate de multe ori substanțial ca urmare a modificării schemei de ajutor de stat relevante pentru un domeniu major de intervenție, în special în ce privește eligibilitatea Solicitantului și a proiectului.



¹ Publicat pe site-ul Autorității de Management POS Transport la adresa: <http://www.ampost.ro/file/Anexa1calendarfebruarie2011.pdf>

² Publicat pe site-ul Autorității de Management POS Transport la adresa:
<http://www.ampost.ro/file/ghid/Ghidul%20solicitantului%2014%2005%20%202010%20FINAL.pdf>

6.1.2 Eligibilitatea Solicitantului

Potrivit prevederilor Ghidului Solicitantului, beneficiarii eligibili în cadrul DMI 2.4 sunt toate administrațiile aeroportuare ale aeroporturilor de categoria D din România, respectiv aeroporturile cu un trafic anual sub 1 milion de pasageri.

Condițiile care trebuie respectate de către beneficiari pentru a accesa fondurile nerambursabile în cadrul DMI 2.4 sunt următoarele:

- să dovedească calitatea de proprietar, administrator sau de concesionar privind infrastructura care face obiectul proiectului, pe o perioadă de 5 ani de la încheierea operațiunii;
- infrastructura ce trebuie construită, modernizată sau dezvoltată să nu fie în situația de a fi retrocedată și/sau de a se solicita retrocedarea, ori să facă obiectul unui litigiu;
- să fie aeroport cu un volum anual de pasageri mai mic de 1 milion (volum la nivelul anului precedent depunerii proiectului în cadrul prezentei scheme de finanțare);
- la data depunerii cererii de finanțare, nu înregistrează datorii publice și și-au plătit la timp taxele, obligațiile și alte contribuții la bugetul de stat, bugetele speciale și bugetele locale prevăzute de legislația în vigoare;
- nu a fost subiectul unei decizii a Comisiei Europene de recuperare a unui ajutor de stat sau, în cazul în care a făcut obiectul unei astfel de decizii, aceasta a fost deja executată și creanța integral recuperată;
- îndeplinește și alte condiții specificate în prezentul Ghid, care nu aduc atingere prevederilor în materie de ajutor de stat.

RA Aeroportul Iași este menționată în Lista beneficiarilor POS Transport³. De asemenea, aeroportul Iași este prevăzut ca fiind al treilea aeroport în ordinea de priorități de investiții în studiul JASPERS - *Studiu asupra priorităților de investiții pentru aeroporturile regionale*.

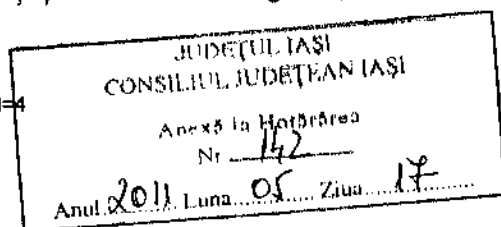
6.1.3 Eligibilitatea Proiectului

Activitățile eligibile pentru proiectele de investiții din cadrul prezentei scheme constau în lucrările de construcție, modernizare sau dezvoltare a infrastructurii de transport aerian: piste de decolare/aterizare, căi de rulare, platforme de staționare, turnuri de control și elementele conexe acestora.

Ghidul Solicitantului include următoarele condiții de eligibilitate pentru proiect:

- construirea și operarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar, în acest sens fiind necesar ca solicitantul să prezinte un studiu privind necesitatea modernizării/dezvoltării aeroportului în contextul dezvoltării regionale și rolul pe care aeroportul propus spre finanțare îl va juca în dezvoltarea economică, în reducerea disparităților regionale, crearea de locuri de muncă (ca efect direct al realizării investiției, dar și ca efect al dezvoltării regionale generate) și la creșterea accesibilității mărfurilor și persoanelor în regiune;

³ Publicată pe site-ul Autorității de Management POS Transport la adresa:
<http://www.ampost.ro/main.php?module=articleview&action=view&id=20&itemId=4>
Page 435 of 457

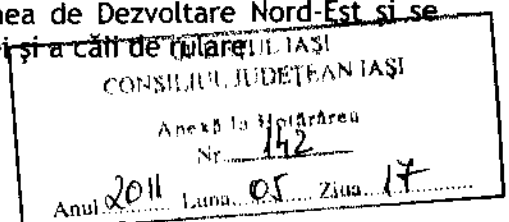


- b) infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit - solicitantul trebuie să anexeze o analiză a costurilor și beneficiilor proiectului pentru a demonstra „plus valoarea” pentru societate, inclusiv analiza sustenabilității, a riscurilor și senzitivității, în particular să demonstreze că finanțarea solicitată este necesară și proporțională cu veniturile care vor fi generate de investiție;
- c) infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente - în vederea demonstrării sustenabilității proiectului în timp, solicitantul trebuie să folosească prognoze de trafic realizate pe termen mediu din care să rezulte necesitatea extinderii și modernizării infrastructurii la nivelul solicitat în proiectul depus pentru finanțare;
- d) toți potențialii utilizatori ai infrastructurii de transport aerian modernizate/dezvoltate au acces la aceasta în mod egal și nediscriminatoriu - în conformitate cu Codul Aerian Civil Român, toate aeroporturile din România pun la dispoziția tuturor aeronavelor civile, fără discriminare, infrastructura aeroportuară, facilitățile și serviciile aferente;
- e) solicitantul își asumă obligația de a nu acorda tarife preferențiale companiilor aeriene care operează pe aeroportul pe care va fi implementat proiectul pentru care se solicită finanțare;
- f) dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură contrară interesului comunitar: acest criteriu este respectat de toate proiectele, avându-se în vedere că solicitanții nu pot fi decât administratorii aeroporturilor din categoria D (trafic anual sub 1.000.000 de pasageri);
- g) să dovedească sustenabilitatea financiară a proiectului;
- h) activitățile propuse spre finanțare în cadrul proiectului să nu fi fost finanțate și finalizate din fonduri publice în ultimii 5 ani;
- i) durata de implementare a proiectului să nu depășească data de 31 decembrie 2015;
- j) să respecte legislația națională și europeană în domeniul egalității de șanse, protecției mediului, eficienței energetice, ajutorului de stat și achizițiilor publice;
- k) valoarea proiectului se încadrează între un minim de 2 milioane Euro și un maxim de 40 milioane Euro;
- l) investiția să fie realizată pe teritoriul României;
- m) proiectul să nu fie început înainte de semnarea contractului de finanțare în cadrul Ghidului.

Ajutorul de stat se acordă doar în condițiile în care proprietarul aeroportului se angajează că va majora redevența datorată de către administratorul aeroportului, la valoarea pieței, proporțional cu costurile noii infrastructuri și cu durata utilizării sale.

6.2 Aspecte pozitive și elemente de risc privind solicitarea de finanțare nerambursabilă în cadrul POS Transport

Unul dintre elementele pozitive legate de posibilitatea finanțării anumitor obiective de investiții ale proiectului în cadrul DMI 2.4 constă în intensitatea ajutorului de stat de 100% în cadrul acestei scheme de ajutor de stat. Totodată, trebuie menționat că în studiul JASPERS - *Studiu asupra priorităților de investiții pentru aeroporturile regionale* se evidențiază potențialul aeroportului Iași ca aeroport regional în Regiunea de Dezvoltare Nord-Est și se recomandă acordarea de finanțare pentru reconstrucția pistei și a căii de rulare.



Cu toate acestea, trebuie luate în considerare următoarele elemente de risc:

1. Cuantumul relativ redus al finanțării nerambursabile comparativ cu valoarea estimată a investiției

În cadrul studiului JASPERS - *Studiu asupra priorităților de investiții pentru aeroporturile regionale* se recomandă ca asistența financiară acordată pentru aeroportul Iași să se limiteze la reconstrucția pistei și a căii de rulare cu un cost maxim de investiție de 20 de milioane de Euro, din care aeroportul să suporte 60%.

În aceste condiții, având în vedere și valoarea estimată a investiției pentru componentele pistă de aterizare și cale de rulare⁴, este evidentă necesitatea contractării unei surse suplimentare de finanțare.

2. Durata până la începerea lucrărilor

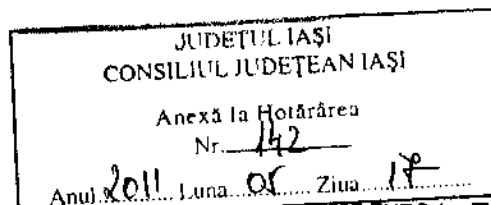
Se poate aprecia că opțiunea solicitării de finanțare în cadrul POS Transport este de natură să conducă la creșterea duratei până la momentul începerii lucrărilor din cadrul proiectului, comparativ cu celelalte opțiuni de finanțare a proiectului.

În primul rând, momentul aprobării schemei de ajutor de stat pentru DMI 2.4, având în vedere și mențiunile din calendarul actualizat publicat de Autoritatea de Management pentru POS Transport, este incert în prezent. Efectele unor eventuale modificări la schema de ajutor de stat pot consta, într-o variantă extremă, în neeligibilitatea Solicitantului și/sau a proiectului. Există și posibilitatea apariției unor modificări care să necesite un timp suplimentar de rezolvare de către Solicitant (determinate de modificarea parametrilor de analiză, revizuirea de documente sau elaborarea de documente suplimentare).

Chiar și în situația în care nu survin modificări substanțiale cu privire la condițiile de eligibilitate a Solicitantului și a proiectului, perioada dintre momentul publicării variantei finale a Ghidului Solicitantului și termenul limită de depunere a cererilor de finanțare va fi de cel puțin 30 de zile calendaristice. La această perioadă se adaugă cel puțin 90 de zile calendaristice până la eventuala semnare a contractului de finanțare și o perioadă de aproximativ 72 de zile calendaristice pentru atribuirea contractului de lucrări.

Luând în considerare regula de acordare a ajutorului de stat pentru investiții inițiale care prevede că începerea lucrărilor trebuie să fie ulterioară momentului semnării contractului de finanțare, chiar în situația asigurării unor surse de finanțare complementare înainte de acest moment, lucrările nu vor putea fi începute într-o perioadă mai scurtă decât cea menționată anterior.

Considerăm că începerea și finalizarea cu celeritate a lucrărilor la obiectivul de investiție poate avea efecte importante în ce privește avantajul competitiv al Beneficiarului pe piața regională.



⁴ Potrivit devizului general actualizat cu ocazia elaborării proiectului tehnic, valoarea investiției este de 189.432.987 EURO (cu TVA) - terminal și pistă.

Concluzii și recomandări

7.1 Concluzii și recomandări rezultate în urma realizării analizei diagnostic

Din analiza efectuată de firma de consultanță asupra mediului socio-economic actual din România și din regiunea în care este amplasat Aeroportul Iași, asupra evoluției traficului aerian din România și pe Aeroportul Iași în ultimii ani, precum și analiza SWOT a activității prezente, rezultă ca aeroportul își desfășoară activitatea într-un mediu puternic concurențial, afectat de recesiunea la nivel global și din România.

Efectele crizei economice au un impact negativ și asupra serviciilor de transport aerian, companiile aeriene având ca obiectiv principal diminuarea pierderilor financiare prin aplicarea unor politici de reducere a costurilor în paralel cu maximizarea veniturilor prin creșterea numărului de pasageri transportați (în condițiile în care tarifele practicate s-au redus, ca rezultat al scăderii puterii de cumpărare a clienților, precum și a creșterii concurenței).

În paralel cu activitatea de modernizare a aeroportului prin realizarea de investiții în infrastructura actuală (prioritare fiind prelungirea pistei și realizarea terminalului de pasageri), aeroportul trebuie să depună eforturi susținute în derularea de activități de marketing și promovare în scopul identificării și atragerii de noi operatori aeriene care să poată susține recuperarea investițiilor alocate proiectului de modernizare și dezvoltare a infrastructurii.

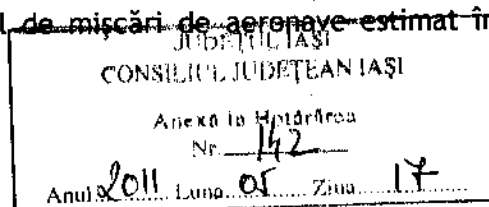
O modalitate bună de promovare a serviciilor oferite, a planurilor de dezvoltare, a potențialului turistic al zonei în care este amplasat aeroportul, o reprezintă participarea la conferința de transport aerian “Routes 4 Europe”, conferință care are ca obiect facilitarea întâlnirilor între reprezentanți ai aeroporturilor din Europa și reprezentanți ai companiilor aeriene în vederea creării de oportunități de operare dintre acestea și dezvoltarea de noi rute aeriene.

Pentru aceste întâlniri, aeroportul trebuie să prezinte materiale de promovare care să includă, pe lângă prezentarea zonei geografice, a potențialului de trafic a aeroportului, și date estimative referitoare la rezultatul de profitabilitate pentru diferite rute pentru care studiile de piață efectuate de aeroport demonstrează că există cerere de trafic din zona de Nord Est a României.

Aeroportul Iași se află în competiție cu aeroporturile din apropiere, Bacău și Suceava. Având în vedere faptul că nu există trafic suficient pentru funcționarea în condiții optime a celor trei aeroporturi, acestea fiind situate la distanțe mici, Aeroportul Iași are nevoie să acționeze rapid, în caz contrar unul dintre aeroporturile Bacău sau Suceava poate deveni lider zonal și pune în pericol existența celorlalte 2 aeroporturi învecinate.

Recomandări:

- Construirea unui nou terminal de pasageri care să permită atât procesarea a cel puțin 400 pax/oră cât și creșterea veniturilor din sectorul non-aviatic;
- Adaptarea suprafețelor de rulare la numărul de mișcări de aeronave estimat în prognoză pentru anul 2020;



- Asigurarea terenurilor necesare dezvoltării viitoare a aeroportului;
- Îmbunătățirea infrastructurii de acces către aeroport;
- Specializarea forței de muncă;
- Participarea la acțiuni/întâlniri pentru promovarea aeroportului, în scopul atragerii de noi companii aeriene.

7.2 Concluzii și recomandări ca urmare a analizării oportunității concesiunii

Studiul de fundamentare a deciziei de concesiune a lucrărilor pentru modernizarea Aeroportului Internațional Iași (denumit în continuare „Studiu de fundamentare”) a fost efectuat în scopul justificării și confirmării oportunității deciziei de concesiune.

Analizele efectuate în cadrul Studiului de fundamentare au plecat de la datele și concluziile Studiului de fezabilitate economică pentru modernizarea Aeroportului Internațional Iași și a Proiectului Tehnic realizate de firma Search Corporation. În acest studiu s-a demonstrat faptul că modernizarea și extinderea reprezintă un proiect necesar și important pentru aeroport, atât din punct de vedere al dezvoltării economice generale a Județului Iași, cât și a obiectivului de a asigura servicii de calitate pasagerilor, însoțitorilor acestora, companiilor aeriene care operează pe aeroport, companiilor care au activitate în aeroport sau în proximitatea acestuia.

Bancabilitatea proiectului a fost analizată pentru a determina dacă varianta concesiunii poate fi atractivă din punct de vedere investițional și pentru potențialii parteneri privați, dar și finanțabilă de către bănci. În acest sens, a fost modificat Modelul Financiar, pentru a se ține cont de perspectiva concesionarului și a fost calculată valoarea ratei rentabilității (IRR - Internal Rate of Return = indicator important al rentabilității unei investiții).

De asemenea, a fost analizată evoluția fluxului de numerar din fiecare an de concesiune, precum și a fluxului cumulat de numerar, care trebuie să fie pozitiv pe toată durata de rambursare a împrumutului. Rezultatele indică un IRR de 1,9% pentru o perioadă de concesiune de 49 ani și necesitatea unui capital propriu al concesionarului de minim 152.127.866 Euro.

Durata de concesiune trebuie să țină cont atât de interesele aeroportului, dar și de cele ale concesionarului, care este îndreptățit să obțină un profit rezonabil din această investiție.

Modificând parametrul “număr de ani de concesiune” în Modelul Financiar, s-au obținut următoarele IRR-uri: -6,4% pentru o durată a concesiunii de 25 ani, -2,2% pentru 30 ani, -0,2% pentru 35 ani, 0,9% pentru 40 ani, 1,6% pentru 45 ani și 1,9% pentru 49 ani.

Concluzia echipei de consultanță este că durata concesiunii trebuie să depășească 50 ani, pentru ca investitorul privat să poată obține o rată a rentabilității comparabilă cu o rată de rentabilitate normală ce poate fi atinsă prin implicarea în alte proiecte de aceeași anvergură.

Firma de consultanță recomandă varianta concesiunii în defavoarea scenariului clasic de achiziție publică, ținând cont de următoarele motive:

JUDEȚUL IAȘI
CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI
Anexă la Hotărârea
Nr. 142
Anul 2011 Luna 05 Zila 17

- Obligațiile privind realizarea investițiilor de peste 187 milioane Euro, precum și cele privind întreținerea, reparația și modernizarea bunurilor aferente cad în sarcina concesionarului, autoritatea contractantă încasând redevența anuală care va fi stabilită prin contractul de concesiune;
- Autoritatea publică evită accesarea unor credite cu o valoare mare și eventuala garantare a acestora cu bunuri existente, în condițiile unei piețe financiare dificile;
- Analiza economico-financiară indică un avantaj din punct de vedere al valorii fluxurilor de numerar actualizate în cazul implementării proiectului prin concesiune;
- Concesiunea este opțiunea care minimizează riscurile pentru autoritatea publică.

În concluzie, studiul de fundamentare deși demonstrează faptul că alternativa prin care proiectul este realizat în regim de concesiune este mai avantajoasă pentru autoritatea contractantă, arată că proiectul, la valoarea la care este estimat în prezent, nu poate fi fezabil din punct de vedere economic.

7.3 Concluzii și recomandări ca urmare a analizării oportunității parteneriatului public privat

Realizarea proiectului de modernizare și dezvoltare a Aeroportului Iași prin metoda Parteneriatului Public - Privat nu este recomandată și prezintă foarte multe riscuri și impedimente.

Pricipalele argumente împotriva acestei modalități de realizare a proiectului sunt:

- Legislația în domeniu este adoptată recent, conține dispoziții interpretabile și nu există practică în aplicarea ei în România.
- Unitatea Centrală pentru Cordonarea Parteneriatului Public-Privat din cadrul Secretariatului General al Guvernului nu a fost încă înființată.
- Comisia Europeană a solicitat Guvernului României revizuirea cadrului legal de reglementare a parteneriatului public-privat pentru a se asigura conformitatea acestuia cu reglementările Uniunii Europene. Gradul de incertitudine asupra cadrului legal poate conduce la reducerea atractivității proiectului pentru potențialii parteneri privați.
- Indicatorii Valoare Actualizată Netă (NPV) pentru Compania de Proiect atât pentru fluxurile de numerar, cât și pentru profitul brut prezintă valori negative pe toată perioada de 49 ani pentru care s-a realizat modelul financiar, demonstrând lipsa de profitabilitate a proiectului. Valoarea indicatorului Rata Internă de Rentabilitate (IRR) este foarte scăzută și chiar negativă pentru primii 35 de ani și mult sub dobânda care ar putea fi obținută din depunerea sumelor aferente investiției în depozite la bancă.
- Din analiza de bancabilitate rezultă că proiectul este nebankabil, că nu poate atrage atenția investitorilor privați și că nu poate fi finanțat de către instituțiile de credit, realizarea proiectului prin modalitatea Parteneriatului Public Privat fiind nefezabilă.
- Principala cauză a acestor rezultate o constituie valoarea foarte mare a investiției implicate de proiectul de modernizare și dezvoltare a aeroportului, nejustificată de veniturile ce urmează a fi realizate pentru perioada de prognoză de 49 de ani.

JUDEȚUL IAȘI		
CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI		
Anexă la Hotărârea		
Nr. 142		
Anul	Luna	Ziua
2011	05	17

- Ca urmare a nefezabilității proiectului, va fi foarte improbabilă găsirea unui partener interesat, în condițiile în care aeroportul are nevoie urgentă să-și dezvolte infrastructura și capacitățile de procesare a zborurilor și pasagerilor.
- Conform dispozițiilor din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 178/2010, partenerul public aduce ca aport la capitalul social al companiei de proiect, în condițiile legii, bunuri aflate în proprietatea privată a statului sau a unităților administrative-teritoriale, însă terenurile se află în domeniul public, de aici rezultând imposibilitatea aducerii lor ca aport la capitalul social al companiei de proiect și implicit un impediment major în realizarea parteneriatului public privat. În condițiile în care acestea au o valoare destul de mare (35.6 mil. Euro), Consiliul Județean va fi foarte dezavantajat de imposibilitatea participării cu valoarea lor la Compania de Proiect.
- Consiliul Județean ar urma să încaseze venituri în urma participării la Compania de Proiect în cel mai bun caz abia începând cu anul 2024.

7.4 Concluzii și recomandări ca urmare a analizării oportunității obținerii unei finanțări nerambursabile

Finanțarea nerambursabilă potențial a fi obținută în cadrul POS Transport pentru proiectul „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” poate să fie doar complementară uneia dintre celelalte modalități de asigurare a finanțării, pe considerentele exprimate anterior.

Considerăm că perioada de timp până la momentul începerii lucrărilor la obiectivul de investiție reprezintă un factor important în selectarea unei opțiuni de finanțare a investiției, iar solicitarea de finanțare nerambursabilă în cadrul POS Transport este de natură să întârzie acest moment.

Ca urmare, opțiunea solicitării de finanțare nerambursabilă în cadrul POS Transport nu pare a fi oportună având în vedere circumstanțele de la momentul prezentei analize.

7.5 Analize SWOT comparative și scenariu propus de consultant, de eşalonare a investiției

În cadrul primei etape a contractului de consultanță încheiat între Consiliul Județean Iași și asocieria formată din firmele de consultanță S.C Relians Corp SRL, S.C. Reliance Travel & Consulting S.R.L și IPTANA SA., care are ca obiect acordarea de servicii de consultanță privind elaborarea „Studiului de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași””, au fost analizate, conform cerințelor din documentația de atribuire a contractului de achiziții publice, opțiunile potențiale de finanțare a proiectului de dezvoltare și modernizare a Aeroportului Iași, așa cum au fost identificate de Autoritatea Contractantă și prezentate în caietul de sarcini al documentației de atribuire:

JUDEȚUL IAȘI		
CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI		
Anexă la Hotărârea		
Nr. 142		
Anul 2011	Luna 05	Ziua 17

1. Concesiune de lucrări și servicii exploatare:

Studiul de fundamentare a deciziei de concesiune, conform Cap. 1.4 din - Ghidul pentru implementarea proiectelor de concesiune de lucrari publice si servicii in Romania, aprobat prin Ordinul nr. 1517/2009.

2. Parteneriat Public - Privat:

Studiul de fundamentare a deciziei de realizare a Parteneriatului Public Privat, conform conținutului cadru solicitat de legislația în vigoare.

3. Contractarea unui credit sau finanțarea investiției prin credit - furnizor:

Studiul de fundamentare a deciziei pentru contractarea unui credit, cu respectarea capacității de îndatorare a Autorității Contractante; Studiul de fundamentare a deciziei pentru realizarea obiectivului de investiții prin credit - furnizor.

4. Fonduri europene - Programul Operațional Sectorial „Transport”:

Studiu privind oportunitatea solicitării de finanțare pentru obiectivul de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” în cadrul Axei Prioritare 2 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T în scopul creării unui sistem național de transport durabil, Domeniul Major de Intervenție 2.4 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian.

Conform cerințelor autorității contractante, în scopul recomandării celei mai bune propuneri în favoarea Consiliului Județean Iași de realizare a investiției, concluziile Studiului de oportunitate pentru determinarea și implementarea procedurii optime în vederea realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași”, vor fi prezentate în cadrul unei analize SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats), în care vor fi identificate punctele tari și punctele slabe ale fiecărui mod de implementare/finanțare a realizării dezvoltării și modernizării Aeroportului, oportunitățile și amenințările aferente fiecăreia.

În cadrul Studiului de Fezabilitate și a Proiectului Tehnic de „Dezvoltare și Modernizare a Aeroportului Iași”, realizat de Search Corporation, a fost planificată realizarea următoarelor investiții:

Modulul I: Pista deolare - aterizare cu sistem rutier suplă soluția A - valoarea totală a investiției este de 136 330 093 EURO, din care:

Pista deolare aterizare, platforme, cai rulare, drum perimetral, drum handling	66 855 076
Instalații balizaj	9 155 688
Instalații protecție navigație aeriană și telecomunicații	1 785 000
Împrejurimi, porți acces, puncte de control și sisteme supraveghere exterioare	2 282 420
Depozit carburanți de aviație și auto	730 021
Serviciu de luptă pentru salvare și stingerea incendiilor, handling de platformă și întreținere a infrastructurii aeroportuare	1 508 289

JUDEȚUL IAȘI CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI Anexă la Hotărârea Nr. 142 Anul 2011 Luna 05 Ziua 14

<u>Modulul II</u> - Terminalul de pasageri:	53.102.834 EURO
<u>Modulul III</u> - Terminal Cargo	5.382.348 EURO
<u>Modulul IV</u> - Hangarul pentru parcare și întreținere avioane	4.574.865 EURO

Valoarea totală a investiției conform obiectivelor de investiții cuprinse în Studiul de Fezabilitate și în Proiectul Tehnic realizat de Search Corporation este de 199.390.140 Euro (costul total include TVA), în varianta realizării Modulului I - Pista decolare-aterizare cu sistem rutier suplă - soluția A.

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

Având în vedere că realizarea celor patru module de investiții implică alocarea de resurse financiare mari și ținând cont de faptul că prioritățile imediate pentru dezvoltarea aeroportului Iași sunt cele de dezvoltare și modernizare a infrastructurii primare (respectiv pista de decolare - aterizare și terminalul de pasageri), precum și de rezultatele prognozei de trafic aerian de pasageri și mișcări de aeronave, în realizarea celor patru studii a fost luată în calcul suma aferentă investiției pentru realizarea construcțiilor cuprinse în cadrul Modulului I și Modulului 2, acestea însumând 189.432.927 Euro.

Din această sumă, până în prezent a fost cheltuită suma de 2.087.181 EURO reprezentând cheltuieli efectuate pentru exproprieri de terenuri și demolări efectuate pentru a asigura suprafața necesară realizării proiectului de investiții.

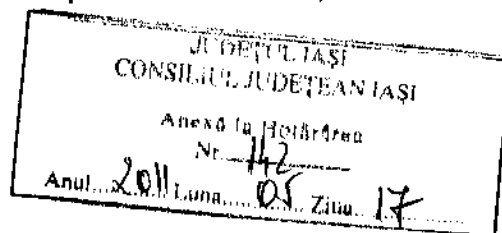
1. Concesiune de servicii lucrări și servicii de exploatare

Conform OUG 34/2006 privind încheierea contractelor de concesiune de lucrări publice și servicii și a Ghidului pentru implementarea proiectelor de concesiune de lucrări publice și servicii în România, studiul de fundamentare a deciziei de concesiune este documentul suport de luarea deciziei de realizare a unui proiect în regim de concesiune.

În cazul studiului de fundamentare a deciziei de concesiune a Proiectului de Dezvoltare și Modernizare a Aeroportului Iași, valoarea totală a investiției luată în calcul este de 187.345.726 Eur și este aferentă executării construcțiilor cuprinse în Modulul I (suprafețe de mișcare și pista de decolare-aterizare) și Modulul 2 (Terminalul de pasageri).

În cadrul capitolului de analiză a fezabilității economice a proiectului, din cadrul studiului de fundamentare, a fost realizată estimarea veniturilor și costurilor de operare, a costurilor de realizare a investiției reprezentată de proiectul de modernizare a aeroportului, identificarea și cuantificarea financiară a riscurilor implicate de proiect și analiza economico-financiară a concesiunii comparativ cu opțiunea realizării proiectului în regim de achiziție publică.

Pentru evaluarea rezultatelor celor două scenarii (achiziție publică și concesiune) și fundamentarea deciziei de alegere a concesiunii, ca fiind cea mai bună variantă pentru realizarea proiectului de investiții de către Aeroportul Iași, elaboratorul studiului de fundamentare a utilizat metoda de calcul a valorii actualizate nete (NPV - Net Present Value) pentru fluxurile de numerar și profitul brut. Conform practicilor internaționale, aceasta



reprezintă una din cele mai des utilizate tehnici în analiza comparativă a propunerilor de investiții.

Rezultatele centralizate calculate pentru perioada de prognoza (2011 - 2060) pentru valoarea actualizata nete (NPV) a fluxurilor de numerar si profitului brut si pentru rata interna de rentabilitate a proiectului (IRR), indicatori calculati pentru ambele scenarii de realizare a investitiei, concesiune si achizitie publica, sunt prezentate in tabelul de mai jos:

Tabelul 120 - Evoluția indicatorilor calculați pentru Concesiune

NPV Profit brut (EUR)

	NPV 25	NPV 30	NPV 35	NPV 40	NPV 45	NPV 49
Construire	-48.476.756	-42.642.260	-38.393.757	-33.629.055	-28.578.470	-25.520.756
Concedent*	6.716.158	7.756.728	8.587.276	9.248.786	9.775.764	10.119.772
Concesionar	-45.760.986	-39.434.964	-34.722.423	-29.523.443	-24.070.798	-20.715.898

NPV Cash Flow (EUR)

	NPV 25	NPV 30	NPV 35	NPV 40	NPV 45	NPV 49
Construire	-104.970.487	-92.982.338	-83.860.610	-77.271.133	-72.615.256	-69.781.495
Concedent*	5.641.573	6.515.652	7.213.312	7.768.981	8.211.642	8.500.609
Concesionar	-102.474.206	-90.073.175	-80.561.655	-73.607.384	-68.613.776	-65.530.376

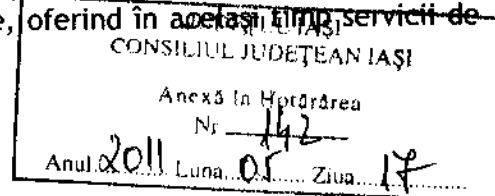
IRR

	25 ani	30 ani	35 ani	40 ani	NPV 45	NPV 49
Construire	-6,7%	-2,5%	-0,5%	0,6%	1,3%	1,7%
Concedent*	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Concesionar	-6,4%	-2,2%	-0,2%	0,9%	1,6%	1,9%

* - in ipoteza in care Concedentul nu participa la compania de proiect

Puncte tari

- Avand in vedere complexitatea proiectului de investitii si resursele financiare mari implicate pentru realizarea lui, obligațiile privind realizarea investițiilor de peste 187 milioane Euro, precum și cele privind întreținerea, reparația și modernizarea bunurilor aferente cad în sarcina concesionarului, autoritatea contractantă încasând redevența anuală care va fi stabilită prin contractul de concesiune;
- Autoritatea publica evită accesarea unor credite cu o valoare mare și eventuala garantare a acestora cu bunuri existente, în condițiile unei piețe financiare dificile, concesiunea contractului de lucrari publice oferind autoritatii contractante posibilitatea realizării investiției pe care o presupune proiectul de modernizare și dezvoltare a aeroportului, din fonduri private;
- Analiza economico-financiară indică un avantaj din punct de vedere al valorii fluxurilor de numerar actualizate în cazul implementării proiectului prin concesionare;
- Reprezintă forma legală prin care aeroportul, fără a derula investiții în nume propriu, va beneficia de venituri suplimentare, oferind în același timp servicii de



calitate atât pasagerilor cât și transportatorilor aerieni prezenți sau care intenționează să opereze pe acest aeroport.

- Este opțiunea care minimizează riscurile aeroportului, concesiunea oferind posibilitatea de transfer integral către concesionar a riscurilor proiectului de investiție.
- La sfârșitul perioadei de Concesiune, bunurile rezultate în urma investiției vor fi transferate autorității contractante de drept cu titlu gratuit și libere de orice sarcini.
- Obținerea unor venituri din redevențe și eliminarea subvențiilor acordate în prezent.

Puncte slabe

- Succesul proiectului de concesiune ar putea fi condiționat de un eventual suport financiar din partea autorității contractante.
- Studiul de Fezabilitate și Proiectul Tehnic aprobate implică o investiție cu o valoare foarte mare, care generează pierderi din operare pe o perioadă îndelungată, astfel încât, din punct de vedere al performanței economice proiectul, în forma sa actuală, prezintă o atractivitate redusă pentru potențialii investitori privați.
- Pregătirea concesiunii și îndeplinirea formalităților și procedurilor legale prealabile pentru a face proiectul atractiv necesită o perioadă de timp mai lungă decât achiziția de lucrări publice (credit furnizor/surse proprii) sau asocierea în participatiune.

Oportunități

- Realizarea proiectului de dezvoltare și modernizarea a Aeroportului Iași va reprezenta un factor important pentru dezvoltarea economico - socială și turistică a regiunii și pentru creșterea investițiilor în zona.
- Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Iași este un proiect de amploare, care va asigura crearea de noi locuri de muncă atât în perioada realizării proiectului de investiții cât și ulterior acesteia.
- Existența unui interes ridicat din partea unor companii aeriene de a începe operațiuni de transport aerian pe Aeroportul Iași, care nu a putut fi valorificat până în prezent din cauza stării avansate de degradare a suprafețelor de mișcare aeroportuare.

Amenințări

- Imposibilitatea ca Aeroportul Iași să realizeze creșterea traficului pe măsura potențialului și cererii existente, din cauza infrastructurii actuale a Aeroportului Iași, respectiv a incapacității pistei de a permite operarea de aeronave mediu-curier și a capacității de prelucrare asigurată în prezent de terminalul de pasageri.

2. Parteneriat Public - Privat

În cadrul studiului de fundamentare privind realizarea obiectivelor de investiții pentru dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Iași a fost luată în calcul o perioadă de 49 de ani (2011 - 2060), perioada asumată ca durată a parteneriatului public - privat, în scopul generării unei estimări fezabile a indicatorilor de trafic și a evaluării rezultatelor generate de activitatea de operare a aeroportului.

Conform devizului general, pentru modulele I și II va fi nevoie de suma de 187.345.746 Euro, la care s-a considerat că 30% din valoare va fi finanțată din capital propriu și 70% prin accesarea unui credit bancar.

Valoarea actualizată netă a fluxurilor de numerar pentru scenariile de parteneriat public - privat și achiziție publică, este prezentată centralizat în tabelul de mai jos:

Tabelul 121 - Valoarea actualizată netă a fluxurilor de numerar pentru scenariile de parteneriat public - privat și achiziție publică

NPV cash flow (EUR)	25 ani	30 ani	35 ani	40 ani	45 ani	49 ani
PPP	-1.645.130	-1.531.620	-1.452.294	-1.326.411	-1.169.492	-1.074.605
Construire	-104.970.487	-92.982.338	-83.860.610	-77.271.133	-72.615.256	-69.781.495
Companie Proiect	-93.864.373	-80.383.066	-70.012.325	-62.375.798	-56.840.344	-53.404.327

Valoarea actualizată netă a profitului brut pentru scenariile de PPP și achiziție publică, este prezentată centralizat în tabelul de mai jos:

Tabelul 122 - Valoarea actualizată netă a profitului brut pentru scenariile de parteneriat public - privat și achiziție publică

NPV profit (EUR)	25 ani	30 ani	35 ani	40 ani	45 ani	49 ani
PPP	-1.603.018	-1.467.888	-1.373.452	-1.223.591	-1.036.783	-923.822
Construire	-48.476.756	-42.642.260	-38.393.757	-33.629.055	-28.578.470	-25.520.756
Companie Proiect	-36.338.790	-28.726.726	-22.991.301	-16.980.112	-10.882.413	-7.107.731

Analizând valorile actualizate nete calculate pentru profitul brut, rezultă că la sfârșitul perioadei de prognoză se înregistrează o diferență de 24.596.933 Euro în favoarea scenariului PPP pentru Aeroport/Consiliul Județean Iași, valorile fiind negative în ambele cazuri, însă Compania de Proiect înregistrează valori negative foarte mari ale acestui indicator.

În tabelul de mai jos sunt prezentați centralizat indicatorii profit brut și valoarea actualizată netă a fluxului de numerar și profit brut, comparativ pentru aeroport (în cazul scenariului de parteneriat public - privat și achiziție publică) și compania de proiect, conform secțiunii de rezultate din cadrul modelului financiar, la sfârșitul perioadei de prognoză (anul 2060).

JUDEȚUL IAȘI CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI	
Anexă la Hotărârea	
Nr. <u>142</u>	
Anul <u>2011</u>	Luna <u>05</u> Ziua <u>17</u>

Tabelul 123 - Profit brut și valoarea actualizată netă a fluxului de numerar și profit brut, comparativ pentru aeroport (în cazul scenariului de parteneriat public - privat și achiziție publică) și compania de proiect, la sfârșitul perioadei de prognoză (anul 2060).

		EUR		
		Profit Brut	NPV Profit Brut	NPV Cash Flow
Consiliu Județean	PPP	236.364	-923.822	-1.074.605
Aeroport	Achiziție Publica	7.609.608	-25.520.756	-69.781.495
Companie Proiect	PPP	9.467.714	-7.107.731	-53.404.327

Puncte tari

- Divizarea riscurilor între Consiliul Județean Iași/Aeroportul Iași și partenerul privat.
- Investiția pe care o presupune proiectul de modernizare și dezvoltare a aeroportului se realizează exclusiv din fonduri private, fiind interzisă conform legii finanțarea publică.
- La finalizarea contractului de parteneriat public privat, bunurile rezultate în urma investiției vor fi transferate Consiliului Județean Iași/ Aeroportului Iași de drept cu titlu gratuit și liber de orice sarcini.
- Permite partenerului public să se implice în luarea deciziilor în cadrul companiei de proiect.

Puncte slabe

- Legislația în domeniu este adoptată recent, conține dispoziții interpretabile și nu există practică în aplicarea ei în România.
- Unitatea Centrală pentru Coordonarea Parteneriatului Public-Privat din cadrul Secretariatului General al Guvernului nu a fost încă înființată.
- Comisia Europeană a solicitat Guvernului României în decembrie 2010 revizuirea cadrului legal de reglementare a parteneriatului public-privat pentru a se asigura conformitatea acestuia cu reglementările Uniunii Europene. Gradul de incertitudine asupra cadrului legal poate conduce la reducerea atractivității proiectului pentru potențialii parteneri privați.
- Studiile de fezabilitate și Proiectul Tehnic aprobate implică o investiție cu o valoare ridicată ce poate genera o atractivitate redusă pentru potențialii parteneri privați.
- Pregătirea parteneriatului și îndeplinirea formalităților și procedurilor legale prealabile pentru a face proiectul atractiv necesită o perioadă de timp mai lungă decât achiziția de lucrări publice (credit furnizor/surse proprii) sau concesionarea.
- Conform dispozițiilor din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 178/2010, partenerul public aduce ca aport la capitalul social al companiei de proiect, în condițiile legii, bunuri aflate în proprietatea privată a statului sau a unităților administrative-teritoriale. Prin urmare, pentru a aplica varianta parteneriatului public-privat ar trebui ca bunurile aduse ca aport de Județul Iași să se afle în domeniul privat, însă terenurile și construcțiile se află în proprietate publică, de aici rezultând imposibilitatea aducerii lor ca aport la capitalul social al companiei de proiect și implicit impediment major în realizarea parteneriatului public privat.

Consiliul Județean / Aeroportul Iași nu pot participa la constituirea companiei de proiect cu bunuri aflate în proprietatea publică a statului.

Oportunități

- Creșterea economică a regiunii, în principal prin crearea de noi locuri de muncă pe perioada modernizării Aeroportului și după aceea.
- Aeroportul Iași va deveni o conexiune importantă cu Europa de Vest, astfel influențând direct dezvoltarea regiunii.
- Realizarea proiectului de dezvoltare va conduce la o mai bună valorificare a potențialului turistic al zonei. Acest lucru va contribui și el la dezvoltarea economică și socială a regiunii.
- Existența unui interes ridicat din partea unor companii aeriene de a începe operațiuni pe Aeroportul Iași care nu a putut fi valorificat până în prezent din cauza lipsei de capacitate a pistei.

Amenințări

- Imposibilitatea creșterii traficului pe măsura potențialului din cauza incapacității pistei de a permite operarea de aeronave mediu-curier. Terminalul are de asemenea o capacitate insuficientă.

3. Achiziție de lucrări prin contractarea unui credit bancar sau credit furnizor

Achiziția de lucrări publice este reglementată prin:

- Ordonanța de Urgență nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii;
- Hotărârea nr. 925/2006 pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de achiziție publică din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii;
- Hotărâre nr. 1660 din 22 noiembrie 2006 pentru aprobarea Normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de achiziție publică prin mijloace electronice din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 modificată și completată prin H.G. nr. 198/2007;
- Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziție publice de lucrări, de produse și de servicii.

Sursele de finanțare ale lucrărilor care vor fi achiziționate în cadrul proiectului de dezvoltare și modernizare a Aeroportului Iași ar putea proveni, la nivel ipotetic, din: (a) surse proprii ale autorității contractante, sau (b) credite bancare, sau (c) credit furnizor.

În cazul creditului furnizor, operatorul economic desemnat câștigător, în calitate de furnizor, va presta serviciile necesare modernizării și operării Aeroportului Iași, cu plata amânată, pe baza împrumutului în bani pe care autoritatea contractantă îl primește de la o bancă, pe o perioadă determinată cu plata dobânzii convenite. Procedura și autoritatea

CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI	
Anexă la Hotărârea	
Nr. 142	
Anul 2011	Luna 05 Ziua 17

contractantă, în calitate de cumpărător, va rambursa ratele și scadențele convenite cu furnizorul, direct băncii care l-a împrumutat pe furnizor.

Valoarea actualizată netă a fluxurilor de numerar și a profitului brut estimate în cadrul modelului financiar elaborat în cadrul studiului de fundamentare a deciziei pentru contractarea unui credit de către Consiliul Județean Iași în calitate de autoritate contractantă, pentru realizarea investițiilor, este prezentată centralizat în tabelul de mai jos:

Tabelul 124 - Valoarea actualizată netă a fluxurilor de numerar și a profitului brut pentru scenariile de contractare a unui credit sau a unui credit furnizor

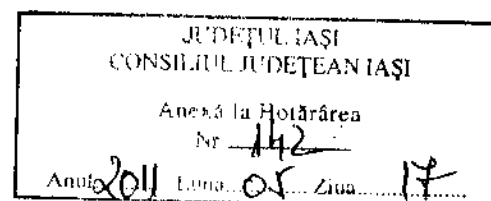
Indicator (EUR)	25 ani	30 ani	35 ani	40 ani	45 ani	49 ani
NPV Cash Flow	-104.970.487	-92.982.338	-83.860.610	-77.271.133	-72.615.256	-69.781.495
NPV Profit Brut	-48.476.756	-42.642.260	-38.393.757	-33.629.055	-28.578.470	-25.520.756

Puncte tari

- Autoritatea Contractantă va detine controlul asupra investiției în toate momentele acesteia.
- Din punct de vedere al duratei de timp pentru lansarea procedurilor legale pentru achiziționarea lucrărilor publice pe care le presupune realizarea proiectului, prezintă avantajul celei mai scurte durate de timp.
- Autoritatea contractantă va exercita toate drepturile și prerogativele asupra rezultatelor investiției (incluzând dar fără a se limita la folosința, exploatarea, dispoziția etc.).
- Autoritatea contractantă va beneficia integral de rezultatele investiției.

Puncte slabe

- Lipsa fondurilor proprii necesare investiției și necesitatea contractării unui credit de către Autoritatea Contractantă;
- Lipsa de bancabilitate a proiectului;
- Riscurile aferente unui proiect de investiție de o asemenea anvergură rămân în totalitate în sarcina Aeroportului Iași și Consiliului Județean Iași.
- Valoarea actualizată netă calculată pentru fluxurile de numerar înregistrează valori negative pentru întreaga perioadă de prognoza, la finalul celor 50 de ani atingând valoarea de - 69.781.495 Euro. Aceasta demonstrează faptul că investiția de dezvoltare și modernizare a aeroportului Iași, cu parametrii care au fost luați în calcul în realizarea studiului de fezabilitate economică și a proiectului tehnic pentru realizarea Modulului I (pista de decolare aterizare și suprafața de mișcare) și Modulul II (terminalul de pasageri) nu este fezabilă din punct de vedere economic.
- Durata necesară găsirii unui furnizor dispus să finanțeze pe termen lung un asemenea proiect de investiție.



Oportunități

- Realizarea proiectului de dezvoltare și modernizarea a Aeroportului Iași va reprezenta un factor important pentru dezvoltarea economico - socială și turistică a regiunii și pentru creșterea investițiilor în zona.
- Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Iași este un proiect de amploare, care va asigura crearea de noi locuri de muncă atât în perioada realizării proiectului de investiții cât și ulterior acesteia.
- Existența unui interes ridicat din partea unor companii aeriene de a începe operațiuni de transport aerian pe Aeroportul Iași, care nu a putut fi valorificat până în prezent din cauza stării avansate de degradare a suprafețelor de mișcare aeroportuare.

Amenințări

- Costurile ridicate pentru susținerea creditului afectează rezultatele modelul financiar, făcând investiția nefezabilă.
- Proiectul trebuie realizat într-o perioadă relativ scurtă de timp, fiind necesară dezvoltarea și modernizarea infrastructurii primare actuale a Aeroportului Iași, astfel încât să permită dezvoltarea activității de transport aerian prin operarea de aeronave de capacitate medie (peste 100 de locuri) și exploatarea cererii de trafic din regiune. Nivelul de îndatorare existent al Consiliului Județean.
- Lipsa garanțiilor ce pot fi oferite de Aeroportul Iași/ Consiliul Județean în vederea contractării unui împrumut.
- Imposibilitatea creșterii traficului pe măsura potențialului din cauza incapacității pistei de a permite operarea de aeronave mediu-curier. Terminalul are de asemenea o capacitate insuficientă.

4. Achiziție de lucrări folosind fonduri europene - Programul Operațional Sectorial - Transport

Puncte tari

- Intensitatea ajutorului de stat de 100% în cadrul acestei scheme de ajutor de stat.

Puncte slabe

- Cuantumul relativ redus al finanțării nerambursabile comparativ cu valoarea estimată a investiției;
- Durata mare de timp până la începerea lucrărilor;
- Valoarea maximă a finanțării nerambursabile de 20.000.000 euro, care acoperă numai o parte din necesarul de fonduri.

Oportunități

- Potențialul ridicat al aeroportului Iași ca aeroport regional în Regiunea de Dezvoltare Nord-est.

Prezentarea scenariului propus de consultant, de eșalonare a investiției și calculul indicatorilor de performanță financiară ai acestuia

Din rezultatele analizei financiare elaborate în cadrul celor patru scenarii de fundamentare în care au fost analizate opțiunile potențiale de finanțare a proiectului de investiții conform Studiului de fezabilitate economică și al Proiectului Tehnic de dezvoltare și Modernizare a Aeroportului Iași, rezulta că proiectul de investiții, în această variantă, nu generează suficiente fluxuri de numerar pentru a acoperi investiția inițială, a cărei valoare este foarte ridicată.

Considerăm, din punct de vedere teoretic, varianta concesiunii rămâne soluția optimă pentru realizarea proiectului de dezvoltare și modernizare a Aeroportului Iași. Pentru ca această variantă să devină fezabilă financiar și în același timp atractivă pentru potențialii investitori recomandăm Aeroportului Iași și Consiliului Județean următoarele:

- Optimizarea scenariului, soluțiilor și etapizării investițiilor conform propunerii de mai jos.
- Acordarea de flexibilitate concesionarului pentru actualizarea proiectului și pentru prioritizarea modulelor, având în vedere și scenariul propus de consultant, prezentat mai jos.
- Acordarea de către Concedent (Consiliul Județean Iași), Concesionarului dreptului de a desfășura activități conexe în strânsă legătură cu activitățile aeroportuare care să genereze venituri suplimentare.
- Acordarea Concesionarului libertatea de a-și stabili propria politică de tarife în conformitate cu legislația în vigoare.

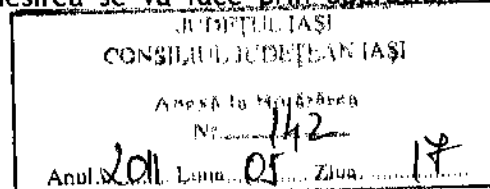
Având în vedere faptul că în prezent cererea de trafic generată de zona în care este amplasat Aeroportul Iași nu poate fi satisfăcută din cauza restricțiilor impuse de infrastructura actuală a aeroportului (în principal pista de decolare - aterizare și terminalul de pasageri) și pentru a crește atractivitatea proiectului, fără a fi afectată funcțional investiția, echipa de consultanți propune realizarea obiectivelor de investiții cuprinse în Modulele 1 și 2 în varianta redusă, cu modificările prezentate mai jos.

Propunerea de modificare a investițiilor inițiale pentru modulele I și II se bazează pe rezultatele prognozei de trafic aerian de pasageri și mișcări de aeronave elaborate în cadrul întocmirii studiului de oportunitate, având ca scop crearea unui proiect fezabil, sustenabil și din punct de vedere al rezultatelor economic-financiare pe care le generează.

Modulul 1 modificat:

Suprafețele de mișcare aeroportuare:

- Pista de aterizare-decolare în lungime de 3000m, cu lățime de 45m, și acostamente de 7,5 m lățime fiecare. La capetele pistei se vor realiza buzunare pentru întoarcere (obligatorii în cazul pistelor litera de cod D conform RACR - AD - PETA) și suprafețe anti-suflu având dimensiunile de 60 m x 60 m;
- Calea de rulare care va uni zona centrală a pistei cu o platformă pentru staționare aeronave; lățimea căii de rulare va fi 26 m și va avea acostamente de 7,5 m fiecare;
- Platforma de parcare-staționare aeronave va permite deservirea a două aeronave cod C (un B727-200 și B737-900W), precum și 2 aeronave cod D (B 767-400). Intrarea în poziții va fi independentă, iar ieșirea se va face prin operațiuni de



push-back. Platforma va avea acostamente cu latimea de 12 m si, respective de 37 m. Acestea vor permite realizarea unei circulatii auto pentru deservirea aeronavelor;

- Drumul de handling si drumul perimetral;
- Instalatii de balizaj conform Cat II OACI pe ambele directii;

Rețele exterioare:

- Serviciul de lupta pentru salvare si stingerea incendiilor, handling de platforma si intretinere a infrastructurii aeroportuare;
- Instalatii si echipamente aferente.

Modulul II modificat:

- Terminalul de pasageri cu o suprafata de 11.000 mp care sa asigure o capacitate de prelucrare de 400 de pasageri la ora de varf;
- Cladire utilitati;
- Aductiune de gaze naturale;
- Parcaj auto pentru 8 autocare si 260 autoturisme;
- Rețele, instalatii si echipamente aferente

Pentru modulele I si II cu structura de mai sus a fost estimata valoarea investitiilor pentru schema redusa si valorile de investitie evaluate prin proiect si actualizate:

Modul 1:

1. Suprafete de miscare aeroportuare (Pista decolare aterizare, platforme, cai rulare, drum perimetral, drum handling): valoare estimata pentru schema propusa = 28 mil euro inclusiv TVA;
2. Instalatii de balizaj: valoare estimata pentru schema propusa = 7.5 mil euro inclusiv TVA;
3. Imprejmuire, porti acces, puncte de control: valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 1.4 mil euro inclusiv TVA;
4. Serviciu de lupta pentru salvare si stingerea incendiilor, handling de platforma si intretinere a infrastructurii aeroportuare: valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 1.6 mil euro inclusiv TVA;
5. Montaj Utilaje tehnologice: valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 31 mii euro inclusiv TVA;
6. Utilaje, echipamente tehnologice si functionale cu montaj = valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 306 mii euro inclusiv TVA;
7. Utilaje fara montaj si echipamente de transport = valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 3,93 milioane euro inclusiv TVA;
8. Dotari = valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 43.5 mii euro inclusiv TVA;
9. Rețele exterioare: valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 11.9 milioane euro inclusiv TVA;
10. Demolari: valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 535 mii euro inclusiv TVA;
11. Amenajari protectia mediului: valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 263 mii euro inclusiv TVA.

JUDEȚUL IAȘI	
CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI	
Anexă la Hotărârea	
Nr. <u>142</u>	
Anul <u>2011</u>	Luna <u>05</u> Ziua <u>17</u>

Modul 2:

1. Terminal pasageri 11,000mp - 400pax/pick hour: valoare estimata pentru schema propusa = 14.6 mil euro inclusiv TVA;
2. Cladire utilitati = valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 3.35 milioane euro inclusiv TVA;
3. Alimentare cu gaze naturale: valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 675 mii euro inclusiv TVA;
4. Parcare auto = valoare estimata pentru schema propusa = 1.74 mil euro inclusiv TVA;
5. Montaj Utilaje tehnologice: valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 1.26 mil euro inclusiv TVA;
6. Utilaje, echipamente tehnologice si functionale cu montaj = valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 28 mii euro inclusiv TVA;
7. Utilaje fara montaj si echipamente de transport = valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 6.21 milioane euro inclusiv TVA;
8. Dotari = valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 56 mii euro inclusiv TVA.
9. Amenajari protectia mediului: valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 45 mii euro inclusiv TVA.
10. Retele exterioare: valoare estimata prin proiectul aprobat si actualizata = 2.2 milioane euro inclusiv TVA.

Valoarea totala a investitiei reduse, conform structurii de mai sus, este de 99.055.319 EUR (TVA inclus), din care:

- Modulul I: 53.421.319 EUR;
- Modulul II: 30.164.000 EUR
- Extindere ulterioara a terminalului de pasageri: 15.470.000 EUR

În tabelul următor este prezentată o situație comparativă între valorile din proiectul tehnic inițial și valoarea investiției reduse propuse:

Situație rezultată din Proiectul tehnic existent	Situație propusă în urma studiului de oportunitate
Modulul I	Modulul I
Valoare: 136 330 093 EURO	Valoare: 53.421.319 EUR
Modulul II	Modulul II
Valoare: 53.102.834 EURO	Valoare: 30.164.000 EUR

* Extindere ulterioara a terminalului de pasageri: 15.470.000 EUR

În vederea creșterii atractivității proiectului, în cadrul Modulului II, terminalul de pasageri, nu a fost luată în calcul investiția pentru realizarea drumului de acces la terminal, respectiv rețelele rutiere cu o valoare estimată prin proiectul aprobat și actualizată de 6.59 milioane euro inclusiv TVA, asumându-se faptul că acesta va fi realizat de Consiliul Județean Iași, printr-un proiect separat.

Realizarea proiectului de investiții a fost esalonată pe o perioadă de 4 ani. Pentru Modulul I s-a asumat că va fi realizat în perioada 2012 - 2013, sumele investite fiind egale pentru fiecare an, respectiv 26.710.660 EURO. Realizarea construcțiilor aferente Modulului II, terminalul de pasageri, vor începe în anul 2013 și vor fi finalizate în anul 2015, sumele

investite fiind de 7.541.000 Euro în primul an (2013), 15.082.000 Euro în anul 2014 și 7.541.000 Euro în anul 2015.

Perioada analizată fiind de 35 de ani, nu au fost luate în considerare cheltuielile generate de reparațiile capitale.

Pentru varianta restransă de realizare a proiectului de investiții, conform structurii prezentate mai sus, a fost elaborat un model financiar în scopul determinării valorilor indicatorilor economici aferenți realizării obiectivului de investiții. A fost analizată posibilitatea realizării obiectivului de investiții în cadrul a două scenarii, respectiv:

Scenariul 1: Realizarea obiectivului de investiții prin metoda achiziției publice clasice: Consiliul Județean Iași (CJI) va finanța construirea noilor obiective din surse proprii și împrumuturi bancare iar Aeroportul Internațional Iași (IAI) va asigura operarea și administrarea acestora. Acest scenariu a fost denumit Construire.

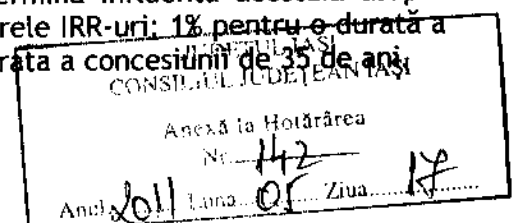
Scenariul 2: Realizarea obiectivului de investiții prin Concesiune de lucrări publice. Este scenariul în care Consiliul Județean Iași concesiunează terenurile și activele aeroportului către o terță firmă care va realiza lucrările de proiectare, execuție, administrare, gestionare și asigurarea garanției totale prin activități de construcție, management, operare, servicii și mentenanță a aeroportului. La sfârșitul duratei de concesiune, construcția și toate bunurile se vor transfera CJI, în bună stare și exploatabile, libere de orice sarcini sau obligații. Acest scenariu a fost denumit Concesiune.

În cadrul modelului financiar, scenariile au fost analizate din punct de vedere al veniturilor, cheltuielilor și rezultatului economic pe care îl generează, pe perioada de prognoză analizată (2011-2046). În acest model capacitatea terminalului nu a mai fost limitată la 2 milioane de pasageri, fiind luate în considerare cheltuieli de extindere a capacității terminalului, la fiecare creștere de trafic cu 1,6 mil. pasageri.

Bancabilitatea proiectului a fost analizată pentru a determina dacă varianta concesiunii poate fi atractivă din punct de vedere investițional și pentru potențialii parteneri privați, dar și finanțabilă de către bănci. În acest sens, a fost modificat Modelul Financiar, pentru a se ține cont de perspectiva concesionarului și a fost calculată valoarea ratei rentabilității (IRR - Internal Rate of Return = indicator important al rentabilității unei investiții). De asemenea, a fost analizată evoluția fluxului de numerar din fiecare an de concesiune, precum și a fluxului cumulat de numerar, care trebuie să fie pozitiv pe toată durata de rambursare a împrumutului.

Rezultatele modelului financiar pentru scenariul “Concesiune” indică obținerea unei valori a indicatorului IRR de 6,3% pentru o perioadă de concesiune de 35 ani și necesitatea unui capital propriu inițial al concesionarului de minim 25.075.596 Euro și de aporturi ulterioare de capital de 23.736.826 Euro pentru a susține un flux pozitiv de numerar în toți anii concesiunii.

Durata de concesiune trebuie să țină cont atât de interesele Consiliului Județean Iași în calitate de concedent, dar și de cele ale concesionarului, care este îndreptățit să obțină un profit rezonabil din această investiție. În cadrul modelului financiar a fost modificat succesiv parametrul “număr de ani de concesiune”, pentru a determina influența acestuia asupra valorilor indicatorului IRR, astfel încât s-au obținut următoarele IRR-uri: 1% pentru o durată a concesiunii de 25 ani, 4,5% pentru 30 ani și 6,3% pentru o durată a concesiunii de 35 de ani.



Valoarea indicatorului IRR pentru o durata a concesiunii de 35 de ani, de 6,3%, poate fi considerata acceptabila de catre un investitor privat, concluzia fiind că durata concesiunii trebuie sa fie de minim 35 de ani, pentru ca investitorul privat să poată obține o rată a rentabilității comparabilă cu o rată de rentabilitate normală ce poate fi atinsă prin implicarea în alte proiecte de aceeași anvergură.

Valorile actualizate nete (NPV) ale fluxurilor de numerar și profitului brut și valorile ratei interne de rentabilitate estimate a fi obținute pentru cele 2 scenarii analizate, pentru perioada de 35 de ani, sunt prezentate centralizat în tabelele de mai jos:

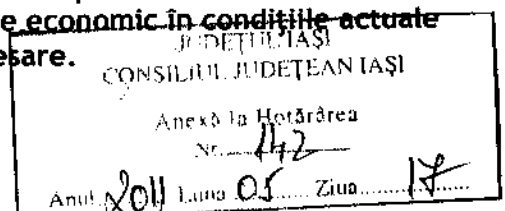
Tabelul 125 - Valorile actualizate nete (NPV) ale fluxurilor de numerar și profitului brut și valorile ratei interne de rentabilitate, pentru scenariul propus de consultant

EUR	Rata actualizare 5%		
NPV Profit brut			
	NPV 25	NPV 30	NPV 35
Construire	4.170.833	17.939.391	32.626.459
Concedent	112.752	122.980	130.994
Concesionar	11.929.030	27.308.030	43.509.871
NPV Cash Flow			
	NPV 25	NPV 30	NPV 35
Construire	-26.658.926	-11.793.634	3.553.318
Concedent	94.711	103.303	110.035
Concesionar	-19.714.131	-3.496.067	13.123.295
IRR			
	25 ani	30 ani	35 ani
Construire	-0,6%	3,4%	5,4%
Concedent	N/A	N/A	N/A
Concesionar	1,0%	4,5%	6,3%

Situația curentă a infrastructurii Aeroportului Iași necesită luarea de măsuri imediate pentru implementarea unui plan de dezvoltare și modernizare, în vederea asigurării dezvoltării activității de transport aerian, dar acesta trebuie să fie fezabil din punct de vedere financiar, indiferent de forma de finanțare prin care se va realiza: achiziție publică clasică, concesiune, parteneriat public privat sau fonduri europene.

Din analiza SWOT comparativă a studiilor de fundamentare întocmite în vederea analizării opțiunii optime de realizare a obiectivului de investiții pentru proiectul de modernizare și dezvoltare a Aeroportului Iași, rezulta faptul că alternativa prin care proiectul este realizat în regim de concesiune este cea mai avantajoasă pentru Consiliul Județean Iași în calitate de autoritate contractantă.

Realizarea proiectului de investiții în ansamblul lui și la parametri tehnici la care a fost estimat în cadrul studiului de fezabilitate economică și a proiectului tehnic realizat de Search Corporation nu este fezabilă din punct de vedere economic în condițiile actuale de piață, indiferent de forma de asigurare a finanțării necesare.



Pentru a asigura fezabilitatea economica a investiției, în concordanță cu veniturile și fluxurile de numerar pe care aeroportul le poate genera prin serviciile prestate în sfera activităților de aviație și non-aviație conform prognozei de trafic aerian de pasageri și mișcări aeronave pe termen scurt și mediu, asocierea firmelor de consultanță constituită pentru realizarea studiului de oportunitate recomandă Consiliului Județean Iași realizarea investiției în varianta redusă și etapizată.

JUDEȚUL IAȘI
CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI
Anexă la Hotărârea
Nr. 142
Anul 2011 Luna 05 Ziua 17

Tabelul 126 - Tabel comparativ între variantele studiate, privind modul de asigurare a finanțării proiectului, la care se adaugă scenariul propus

	Evaluarea riscurilor (EUR)	NPV Cash flow (EUR)	IRR	Flux de numerar cumulat (EUR)
Concesiune				
Concesionar	37,092,916	- 65,530,376	1,9%	28.918.702
Consiliul Județean	4,617,893	8,500,609		
Parteneriat public privat				
Consiliul Județean	4,869,934	-1.074.605	1,7%	1.917.731
Compania de proiect	37,665,736	-53.404.327		203.254.299
Credit și credit furnizor				
Constructor	25,498,549	-69.781.495	1,7%	149.307.300
Consiliul Județean	20,712,492			
Scenariul propus-concesiune				
Concesionar		13.123.295	6,3%	
Consiliul Județean		110.035	N/A	

*pentru variantele studiate conform contractului indicatorii sunt calculați pe un orizont de analiză de 49 de ani

**pentru scenariul propus indicatorii sunt calculați pe un orizont de analiză de 35 de ani.

