

Curtea de Conturi a României, audit al performantei activitatii aeroportuare: Zero investitii în infrastructura la CNAB

Instabilitatea de la nivelul managementului Companiei Nationale Aeroporturi Bucuresti (CNAB), dar si lipsa de implicare si asumare a factorilor decizionali din cadrul CNAB, au dus la zero investitii în infrastructura aeroportuara, în perioada 2014 - 2019, desi prin bugetele de venituri si cheltuieli ale companiei au fost alocate sume importante pentru modernizarea acesteia, arata datele Curtii de Conturi a României, date miercuri publicitatii.

Potrivit raportului de audit "Performanta activitatii aeroportuare în perioada 2014 - 2019", aferenta misiunii realizate în intervalul martie 2020 - octombrie 2021, în perioada 2014 - 2019 nu s-a realizat nicio investitie în infrastructura aeroportuara la Compania Nationala Aeroporturi Bucuresti (CNAB). Conform auditorilor, majoritatea investitiilor planificate prin strategiile, programele si proiectele nationale nu au fost realizate nici la aeroporturile regionale.

Lipsa investitiilor în infrastructura aeroportuara din România în perioada auditata, în conditiile cresterii semnificative a traficului aerian, a impus restrictii de operare, afectând performanta aeroportuara si scazând gradul de satisfactie a pasagerilor. În cazul CNAB, amânarea programelor investitionale s-a suprapus cresterii nejustificate a numarului de angajati si dublarii cheltuielilor de personal în 2019 fata de 2014.

Cresterea exponentiala a traficului de pasageri, dar si constrângerile de arhitectura ale Aeroportului International Henri Coanda Bucuresti (AIHCB) - Otopeni, au dus la aglomerari în zonele de terminal ale aeroportului pe anumite intervale de vârf de trafic, precum si la cresterea timpilor de asteptare pentru efectuarea formalitatilor de control, reflectând astfel discrepanta între capacitatea aeroportuara de procesare a pasagerilor si cererea de trafic.

Cu toate acestea, activitatea financiara a CNAB a înregistrat rezultate pozitive, ca urmare a cresterii semnificative a traficului aerian pe AIHCB si a cresterii veniturilor din tarifele practicate de aeroport pentru serviciile prestate. Astfel, numarul de pasageri care au tranzitat acest aeroport în 2019 a fost cu aproape 77% mai mare decât în anul 2014, spune Curtea de Conturi.

Totodata, veniturile operationale - însemnând venituri aeronautice (tarife de îmbarcare, de securitate, de aterizare/decolare, balizaj, stationare etc.) si venituri non-aeronautice (handling, chirii, parcare, protocol, publicitate etc.) - au crescut cu peste 60% în anul 2019 fata de anul 2014. Acestea au reprezentat peste 95% din veniturile totale ale CNAB, fiind principala sursa de venit a companiei. Dupa valoarea în structura a veniturilor aeronautice, pasagerii sunt principalii clienti ai CNAB, prin tarifele de îmbarcare care au generat venituri cu 46% mai mari în 2019 fata de 2014.

Pe de alta parte, lipsa de implicare si numeroasele schimbari în structura manageriala a CNAB au dus la dezvoltarea insuficienta a transportului aerian cargo la AIHCB, cu consecinte negative asupra performantei financiare a acestuia.

În acelasi timp, activitatea CNAB a fost influentata de rezultatele negative înregistrate de Aeroportul International Bucuresti Baneasa - Aurel Vlaicu (AIBBAV), generate de subutilizarea infrastructurii aeroportuare. Astfel, veniturile totale din activitatea desfasurata la AIBBAV nu au acoperit nivelul cheltuielilor, în perioada 2014 - 2019 aeroportul înregistrând doar rezultate negative. Decalajul semnificativ dintre venituri si cheltuieli a fost generat atât de limitarea traficului de pasageri pe aeroport, cât si de cresterea cheltuielilor operationale, în principal a cheltuielilor cu personalul.

Auditorii publici externi au transmis CNAB o serie de recomandari pentru îmbunatatirea performantei. Astfel, Curtea de Conturi îndeamna managementul companiei, printre altele, sa analizeze cauzele care au dus la neimplementarea în cadrul Aeroportului Otopeni a obiectivelor strategice de modernizare si dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, pentru eliminarea blocajelor (constrângerilor) de capacitate si cresterea calitatii serviciilor pentru pasageri.

De asemenea, Curtea recomanda analiza cauzelor care au determinat obtinerea rezultatelor negative din activitate, precum si pierderile înregistrate din contractele de asociere în participatiune pentru spatiile comerciale din AIHCB.

Având în vedere ca, începând cu anul 2012, Aeroportul Baneasa a fost exploatat la cel mai scazut nivel istoric - dupa ce acesta a fost repus în functiune exclusiv pentru traficul de aviatie generala si de business, iar cursele de linie (traficul comercial) au fost operate doar de pe Aeroportul Otopeni - auditorii recomanda CNAB sa adopte o planificare strategica pentru dezvoltarea AIBBAV, care sa permita utilizarea eficienta a capacitatii infrastructurii aeroportuare si desfasurarea tuturor categoriilor de operatiuni aeriene.

La nivel national, Aeroportul Otopeni a detinut o cota de piata de aproximativ 80% din totalul traficului aerian de marfuri procesate în România în perioada 2014 - 2019. În ceea ce priveste desfasurarea operatiunilor de procesare cargo-posta, în perioada auditata acestea s-au realizat exclusiv prin intermediul terminalelor cargo aflate în cadrul AIHCB.

Auditul arata ca, înca din anul 2013, unul dintre obiectivele generale ale CNAB a fost dezvoltarea transportului aerian cargo prin implicarea în parteneriate strategice cu companii specializate în domeniu (integrator cargo), care sa puna la dispozitia transportatorilor aeriени întreaga gama de servicii necesare dezvoltarii acestei activitati. Cu toate acestea, pâna la data auditului, conducerea CNAB nu s-a implicat suficient în atragerea unor astfel de companii în vederea stimulării traficului aerian si a cresterii veniturilor operationale, activitatea cargo pe Aeroportul Otopeni desfasurându-se prin intermediul companiilor care furnizeaza servicii de handling la sol.

"Exploatarea excesiva în cadrul AIHCB a unor sisteme de control de securitate a bagajelor de cala depasite moral si fizic a avut consecinte negative asupra activitatii aeroportuare, transpuse în indisponibilizarea sistemelor pe perioade mari de timp, afectarea traficului de bagaje, precum si întâzieri în cursele operate de companiile aeriene", se spune în raport.

În privinta companiei TAROM, auditul arata ca aceasta genera, în 2019, 17% din totalul veniturilor aeronautice pentru CNAB, desi situatia financiara a companiei s-a deteriorat constant în perioada auditata, mai ales ca urmare a ritmului ridicat de crestere a cheltuielilor în raport cu veniturile.

În perioada analizata, în cazul a opt dintre cele 11 aeroporturi regionale auditate, infrastructura disponibila la nivelul terminalelor de pasageri a fost utilizata sub capacitate. Exceptie au facut aeroporturile din Craiova, Iasi si Cluj Napoca. La Craiova, au existat situatii în care capacitatea de procesare a pasagerilor a fost depasita, infrastructura devenind subdimensionata, în principal la orele de vârf. La Iasi, infrastructura aeroportuara a fost utilizata la capacitate maxima, iar la Cluj infrastructura aeroportuara a fost subdimensionata, raportat la evolutia traficului aerian înregistrat pe aeroport.

În cazul a cinci dintre cele 11 aeroporturi regionale (Oradea, Sibiu, Suceava, Iasi, Cluj) patrimoniul a fost administrat si exploatat în mod performant, beneficiile implementarii investitiilor creând premisele cresterii eficientei utilizarii aeroporturilor si a atractivitatii acestora pentru beneficiari.

Din punct de vedere financiar, în perioada 2014 - 2019, cele mai multe dintre aeroporturile regionale nu au putut sa-si sustina activitatea din venituri proprii, fiind dependente de alocarile financiare de la bugetele locale/de stat.

Doar aeroporturile din Iasi si Cluj au înregistrat profit. De asemenea, începând cu anul 2019, aeroportul din Suceava a înregistrat profit, devenind independent din punct de vedere financiar.

În ceea ce priveste activitatea cargo, majoritatea aeroporturilor regionale nu dispun de terminale si de facilitati de procesare cargo, nefiind înregistrate miscari de aeronave care sa deserveasca activitatea de transport marfa si posta. Desi Aeroportul Kogalniceanu dispune de un terminal cargo, managementul acestuia nu a reusit atragerea de operatori aerieni care sa desfasoare activitati în domeniul transportului aerian de marfa, indicatorii fizici aferenti cantitatii de marfa transportate fiind aproape inexistenti.