

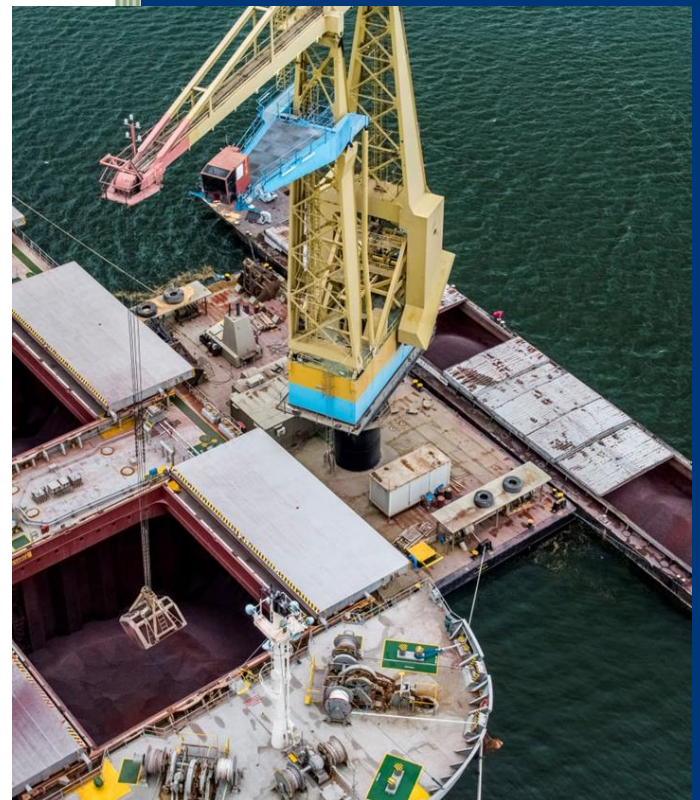
TTS –2026

**BVC si CapEx  
2026**

**TTS (Transport Trade Services) S.A.**

**BVB: TTS**

**30.03.2026**



# Cuprins

<b>IPOTEZE BUGET .....</b>	<b>3</b>
I. CONTEXT GENERAL ȘI FACTORI DETERMINANȚI AI ACTIVITĂȚII ÎN ANUL 2025. ....	3
<i>Principalii factori care au influențat performanța</i> .....	3
II: PERSPECTIVE PENTRU ANUL 2025. ....	4
<i>Evoluția pe Segmente de Activitate</i> .....	4
1. <i>Produce Agricole</i> .....	4
2. <i>Produce Minerale</i> .....	5
3. <i>Produce Chimice</i> .....	5
III. IPOTEZELE ÎN BAZA CĂRORA S-A CONSTRUIT BUGETUL PENTRU ANUL FISCAL 2025. ....	5
<i>Volume estimate:</i> .....	6
<i>Tarife estimate:</i> .....	6
<i>Cheltuieli:</i> .....	6
IV. FACTORI DE RISC .....	7
<i>Factori Generali:</i> .....	7
<i>Factori Specifici:</i> .....	7
V. PREZENTAREA BVC ȘI CAPEX .....	9
A. <i>BVC Individual – TTS (transport Trade Services) S.A.</i> .....	9
B. <i>BVC Consolidat – TTS Grup 2026</i> .....	10
C. <i>CapEx Individual – TTS (transport Trade Services) S.A.</i> .....	11
D. <i>CapEx Consolidat – TTS Grup 2026</i> .....	11

## Ipoteze Buget

### I. Context general și factori determinanți ai activității în anul 2025

Anul 2025 a continuat tendința începută în trimestrul doi al anului 2024, odată cu ieșirea de pe piața a cerealelor ucrainiene, fiind marcat de aceiași factori excepționali, care au influențat negativ atât performanța operațională, cât și cea financiară a Transport Trade Services (TTS). Schimbările în dinamica pieței au generat presiuni suplimentare asupra profitabilității și au determinat necesitatea unui răspuns strategic adaptiv.

Principalii factori care au influențat performanța Grupului în 2025

1. **Perturbările cauzate de războiul din Ucraina asupra lanțurilor logistice și fluxurilor de mărfuri**
  - a. Volume reduse de cereale transportate și operate în prima jumătate a anului, și menținerea nivelului redus până la sfârșitul anului, în ciuda unei recolte bune de cereale paioase. Această scădere a fost accentuată de prețuri în continuare sub nivelul celor anterioare, din perioada pre-război.
  - b. Excesul de capacitate de transport și operare, care a generat o presiune competitivă intensă, determinând o concurență dură pe prețuri. Acest fenomen a afectat în special transportul fluvial dar și operarea în portul Constanța.
  - c. Efectele sancțiunilor asupra entităților economice din Rusia, care au determinat o diminuare a cantităților de marfă tranzitata prin portul Constanța.
  - d. Efectele asupra transportului feroviar în Ungaria, unde TTS a fost afectată de modificarea fluxurilor logistice și de scăderea volumelor disponibile pentru tranzit.
2. **Politicile UE privind decarbonizarea și volatilitatea prețurilor la energie:**
  - a. Reducerea producției industriale în Europa a influențat negativ volumele transportate din industriile energo-intensive, în special metalurgia și aluminiul.
  - b. Închiderea sau reducerea activității în puncte cheie pentru TTS:
    - Combinatul siderurgic din Galați – activitate sporadică, urmată de închidere.
    - Combinatul metalurgic din Serbia – a continuat activitatea, la un nivel aproximativ egal cu anul 2024, semnificativ sub capacitatea de producție.
    - Combinatul de alumina din Tulcea – inactiv pe tot parcursul anului.
  - c. Fragmentarea fluxurilor logistice, dispariția fluxurilor stabile de marfă și a contractelor pe volume mari semnalizată la începutul anului 2025 s-a permanentizat, determinând creșterea costurilor operaționale prin cheltuieli suplimentare pentru re poziționarea flotei și operarea mărfurilor în loturi mici, mai puțin eficiente economic.
3. **Declinul pieței mondiale a cerealelor, amplificat de seceta din bazinul Dunării:**
  - a. Piața globală a cerealelor a fost caracterizată de supraofertă, însoțită de prețuri la minime istorice.
  - b. Condițiile climatice nefavorabile din bazinul Dunării au redus semnificativ recoltele de toamnă, limitând fluxurile de export din România și alte țări dunărene. Insamantarea cu porumb și floarea soarelui în anul 2025 s-a făcut pe suprafețe mai mici decât în anul 2024, ducând la recolte substanțial mai mici decât în anii anteriori. Acest fenomen s-a permanentizat, fiind regăsit și în anul agricol 2026.
  - c. Impactul a fost dublu:

- Scăderea volumelor transportate și operate de TTS în porturile dunărene și la Constanța.
- Tarife influentate de concurența puternică, în special la transportul fluvial.

## II: Perspective pentru anul 2026

TTS estimează că activitatea din 2026 se va desfășura, în scenariul de bază, într-un mediu general similar cu cel din anul 2025, caracterizat, în linii mari, prin incertitudine macroeconomică și o piață extrem de concurențială.

În acest cadru, Grupul TTS urmărește:

- valorificarea mai eficientă a infrastructurii existente;
- consolidarea poziției în operarea portuară;
- adaptarea mixului de marfă la noile realități ale pieței;
- disciplină comercială și de cost;
- menținerea flexibilității operaționale într-un context volatil.

### Evoluția pe Segmente de Activitate

#### 1. Produse Agricole

- **Ucraina:** nu anticipăm reluarea fluxului de cereale ucrainene prin Constanța, din cauza contextului geopolitic și militar.
- **Bazinul Dunării:** exporturile de cereale din bazinul Dunării se vor menține la niveluri reduse cantitativ în prima jumătate a anului, situație cauzată de incertitudinile de pe piața mondială și de nivelul stocurilor disponibile pentru export, în ciuda preturilor în creștere după izbucnirea războiului din Golf. La aceasta se adaugă războiul din Golf care afectează comerțul cu cereale atât din perspectiva perturbării unei piețe de desfacere importante cât și prin afectarea rutelor de transport.
- **Perspective:**
  - Recoltele de grâu, orz și rapiță se anunță promițătoare: cerealele de vară (grâu, orz și rapiță) sunt în stadii de vegetație foarte bune, ajutate de precipitațiile abundente din iarna 2025/2026 și de ieșirea multor suprafețe din seceta pedologică existentă în 2024 și 2025.
  - Suprafețele însămânțate cu cereale de vară sunt substanțial mai mari decât în 2025, în special la rapiță. Cu toate acestea, în prezent se estimează o recoltă de grâu sub nivelul record al anului 2025, cu un randament la hectar la nivelul mediei multianuale. Atât la rapiță cât și la orz se estimează, în acest moment, recolte la nivelul mediei multianuale.
  - Volumul exporturilor este așteptat să crească în semestrul II, condiționat de o cerere globală robustă.
  - Estimăm că este posibilă apariția de fluxuri noi de produse agroalimentare prin portul Constanța și pe Dunăre datorită acordului Mercosur.

## 2. Produse Minerale

- **Destinații extracomunitare:** în aprecierea TTS, cererea de servicii de transport fluvial și operare portuară pentru materii prime minerale pentru combinatele siderurgice și centralele termice din bazinul Dunării ar putea înregistra o creștere și în anul 2026 față de anul 2025. În același timp, lucrăm la atragerea unor fluxuri de marfă noi, ca export via Constanța, cu potențial de creștere în următorii ani.
- **Destinații intracomunitare:** lipsa în continuare a unei politici industriale și lipsa de consistență între politicile de mediu extrem de restrictive și obiectivele actuale anunțate de Comisia Europeană privind politica de reînarmare având ca țintă anul 2030 nu indică o modificare substanțială a cererii de materii prime minerale pentru industria europeană. Estimăm, totuși, posibile importuri UE de materii prime pentru industria cimentului, rezultate din restricțiile impuse de CE privind conținutul de CO<sup>2</sup> în produsul final.
- **Contracte & proiecții:** acoperă volume mai mari decât în 2025, atât la transportul fluvial cât și la operarea portuară, dar executarea lor integrală poate fi influențată de o serie de factori externi, administrativi, economici, politici sau militari.

## 3. Produse Chimice

- **Piață în creștere:** semnalele din piață (reflexate inclusiv în contractele existente) indică o creștere a fluxurilor de produse chimice – îngrășăminte și în special, materii prime pentru îngrășăminte. Cu toate acestea, impactul războiului din Golf poate fi important având în vedere că materiile prime au originea în țările arabe și, de asemenea, îngrășămintele chimice sunt produse în principal din gaze naturale.
- **Strategie:** abordare mai agresivă a pieței spot, care asigură o mare parte din produsele chimice finite/îngrășăminte.
- **Factori determinanți:** capacitatea financiară a fermierilor de a investi pentru recolta viitoare este în diminuare după doi ani agricoli complicați și sub presiunea costurilor în creștere, în special la combustibili și îngrășăminte.

## III. Ipotezele în baza cărora s-a construit bugetul pentru anul fiscal 2026

Bugetele pentru TTS individual și TTS consolidat (inclusiv bugetele individuale ale subsidiarelor) pentru anul fiscal 2026 au fost construite în baza contractelor existente, a proiecțiilor principalilor clienți ai TTS și subsidiarelor, a estimărilor privind evoluția unor fluxuri de marfă în piață, în baza experienței istorice a TTS și a informațiilor publice pertinente, disponibile la data elaborării, ținând cont de factorii macroeconomici, geopolitici și de piața menționați mai sus și, de asemenea, de factorii de risc enumerați mai jos.

### Volume estimate:

- **Agricole:** +20-25% volume totale transportate și + 25-30% operate vs. 2025 (creșterea din transport este prognozată la nivelul recoltei estimate astăzi și în condițiile în care strategia pe care TTS intenționează să o aplice în trimestrul III-lea se va concretiza cu succes, sub rezerva condițiilor de navigație din acea perioadă). Creșterea volumelor pe segmentul de operare portuară provenind în special din punerea în funcțiune a noii capacități la Canopus Star Constanta și din reluarea activității în terminalul din portul Giurgiu;
- **Minerale:** +10-15% vs. 2025, creșteri aproximativ egale la transport și operare;
- **Chimice:** +10-15% vs. 2025 (creștere mai pronunțată pe segmentul de operare, în baza contractelor existente iar pe segmentul transport fluvial avem în vedere abordarea mai agresivă pe piața spot).

### Tarife estimate:

- **Agricole:** tarifele sunt deja puternic influențate de pretul motorinei după începerea războiului din Golf. Pentru sezonul 2026 estimăm o ușoară creștere a tarifelor de baza, neinfluențate de prețul motorinei, sub rezerva unei recolte la nivelul estimat și a unei piețe robuste.
- **Minerale:** tarife contractuale stabilite pentru tot anul; pentru operațiunile spot, cu volume mari de marfă pe piață, tarifele se negociază pentru fiecare lot, în sistem concurențial. Aceste tarife spot pot fi influențate semnificativ de pretul combustibilului.
- **Chimice:** pentru contractele tradiționale, ce au clienți tradiționali, atât TTS cât și subsidiarele sale, au tarife valabile pentru întregul an calendaristic

### Cheltuieli:

- **Consumabile:** calcule la prețurile curente ale furnizorilor tradiționali, cu mențiunea că CNFR Navrom SA (cel mai mare consumator de motorină) continuă sistemul de auto-buncherare, în regim de antrepozit fiscal la Galați, Cernavoda și Drobeta Turnu Severin. Situația creată de războiul din Golf aduce nu numai prețuri imprevizibile ce pot influența eficiența activității dar și riscul unor perturbări în aprovizionare cu influență negativă în continuitatea activităților operationale. Bugetele de venituri și cheltuieli au fost fundamentate la pretul motorinei fără accize de 750 Euro/tonă, influențele creșterilor de pret din costuri fiind compensate prin aplicarea regulilor BAF sau ajustări cu prețurile actuale ale motorinei în cazul tarifelor spot.
- **Salarii:** Reducere față de 2025, prin reducerea numărului de personal, prin creșterea eficienței utilizării forței de muncă (prin modernizarea proceselor, inclusiv prin utilizarea mai activă a sistemelor IT), prin externalizarea unor activități și utilizarea forței de muncă terțe pe baza de contracte de prestări servicii.
- **Amortizare:** creștere cu cca. 8% prin intrarea în funcțiune a unor active rezultate din investițiile efectuate.
- **Subcontractori:** cheltuieli variabile, în funcție de serviciile prestate, volumele de marfă și tarifele contractuale.
- **Impozite:** impozit de 0.5% pe cifra de afaceri pentru CNFR Navrom Galați.

## IV. Factori de risc

### Factori generali:

- **Prețuri ridicate ale combustibililor și energiei:** vor continua să aibă o influență atât negativă cât și imprevizibilă asupra costurilor operaționale, precum și asupra costurilor cu reparațiile, mentenanța, modernizarea și dezvoltarea bazei de active.
- **Nivel scăzut al apelor Dunării:** riscul ca nivelul apelor Dunării să afecteze activitatea grupului TTS, atât ca volum de marfă transportată și operată în porturi, cât și ca eficiență economică este în creștere. Condițiile meteorologice pot afecta activitatea și în ce privește volumele de produse agricole operate și transportate, dacă se vor înregistra episoade de secetă acută în perioade critice pentru recolte, așa cum s-a întâmplat în anul 2024-2025.
- **Politici UE privind industria grea și îngrășămintele,** în special în ce privește tarifele vamale: pot conduce fie la creșterea, fie la scăderea volumelor, dar în acest moment nu sunt semne că anul 2026 va aduce schimbări de substanță din parte Comisiei.
- **Instabilitate geopolitică (Ucraina, relații SUA-Rusia):** poate influența performanțele economiilor regionale și nivelul cererii de servicii pentru fluxurile de marfă în piețele în care Grupul TTS este activ. Este neclar în acest moment ce efecte concrete vor fi în ceea ce privește condițiile economice din regiune, chiar și în scenariul pozitiv al încetării războaielor.

### Factori specifici:

- **Situația din Golf, Canalul Suez și Marea Neagră:** influențează tranzitul navelor maritime care transporta materii prime către Constanța și cereale dinspre Constanța; de asemenea afectează fluxurile de marfă din/spre țările arabe.
- **Finalizarea războiului din Ucraina:** poate influența dramatic modelul și prețurile exporturilor de cereale din Rusia și, pe cale de consecință, din Ucraina, cu impact major asupra prețurilor cerealelor din bazinul Dunării, deci a volumelor de marfă în mișcare; încheierea războiului poate avea impact semnificativ și asupra fluxurilor de minerale (materii prime și produse finite precum și echipamente) dar și a celor de îngrășăminte.
- **Războiul SUA–Iran:** impact asupra economiei UE și României, atât din perspectiva prețului și aprovizionării cu petrol și gaze și alte produse, cât și din perspectiva blocării unei piețe de export a UE, inclusiv a României.
- **Politica UE pentru CO<sup>2</sup>:** Încă nu sunt clare efectele taxelor pe carbon impuse de UE pentru produsele extracomunitare, care pot crește și scădea în aceeași măsură fluxurile de marfuri de import UE.
- **Evoluția atitudinii UE față de îngrășămintele chimice provenind din Rusia**
- **Capacitatea flotelor de transport:** dimensiunea, sănătatea financiară și starea tehnică a flotelor fluviale achiziționate după începerea războiului dar și a flotelor de camioane din România, la începutul sezonului de cereale, care pot determina o evoluție substanțial pozitivă, substanțial negativă sau stagnanță a volumelor de marfă dar și a prețurilor estimate de TTS, cu efecte directe în performanța financiară;
- **Restartul combinatului Liberty Galați:** reînceperea producției la combinatul siderurgic Liberty din Galați, la data comunicată în presa și la nivelul de producție comunicat în presa.

## V. Concluzie

Bugetul pentru anul fiscal 2026 reflectă cea mai bună estimare a Grupului TTS în raport cu informațiile disponibile la data elaborării sale și are la bază un scenariu prudent, construit pe contracte existente, proiecții comerciale realiste și ipoteze operaționale compatibile cu mediul actual de piață. Într-un context marcat în continuare de volatilitate geopolitică, macroeconomică și concurențială, obiectivul Grupului pentru 2026 este de a-și consolida poziția competitivă, de a valorifica mai bine infrastructura și capacitățile existente și de a menține o disciplină riguroasă în alocarea resurselor și în gestionarea costurilor. Evoluțiile ulterioare ale piețelor relevante, ale fluxurilor comerciale internaționale și ale altor factori externi cu impact asupra activității Grupului pot determina revizuirea anumitor ipoteze și, implicit, ajustarea proiecțiilor bugetare.

## VI. Prezentarea BVC și CapEx

## A. BVC Individual – TTS (transport Trade Services) S.A. 2026

-lei-	Realizat 2025, auditat	Bugetat 2026
<b>Venituri</b>	<b>410,748,967</b>	<b>452,495,552</b>
<i>Agri</i>	108,748,217	135,330,730
<i>Minerale</i>	229,369,610	239,022,776
<i>Chimice</i>	66,224,691	72,478,964
<i>Alte servicii</i>	3,168,445	3,200,129
<i>Alte venituri</i>	<b>3,238,004</b>	<b>2,462,953</b>
<b>Alte venituri din exploatare</b>	<b>1,581,314</b>	<b>2,055,708</b>
<b>Costul bunurilor vandute</b>	-	-
<b>Cheltuieli cu consumabilele</b>	<b>(176,370)</b>	<b>(186,952)</b>
<b>Amortizare si depreciere</b>	<b>(7,765,081)</b>	<b>(8,109,634)</b>
<b>Cheltuieli cu subcontractorii</b>	<b>(348,734,748)</b>	<b>(385,634,712)</b>
<i>Servicii de transport</i>	(231,125,353)	(248,882,000)
<i>Servicii de operare</i>	(110,849,317)	(126,605,205)
<i>Alte servicii operationale</i>	(3,201,187)	(3,311,409)
<i>Alte servicii generale</i>	(3,558,891)	(6,836,098)
<b>Cheltuieli cu remuneratiile personalului</b>	<b>(13,193,792)</b>	<b>(14,000,000)</b>
<b>Alte cheltuieli</b>	<b>(5,411,730)</b>	<b>(5,507,952)</b>
<i>Cheltuieli cu chiriile</i>	(60,542)	(61,200)
<i>Cheltuieli cu intretinerea si reparatiile</i>	(1,912,667)	(1,893,829)
<i>Cheltuieli cu primele de asigurare</i>	(1,199,473)	(1,246,188)
<i>Cheltuieli cu comisioanele si onorariile</i>	(307,078)	(315,840)
<i>Cheltuieli de reclama si publicitate</i>	(620,833)	(640,976)
<i>Cheltuieli cu energia si apa</i>	(409,113)	(434,520)
<i>Cheltuieli cu serviciile de telefonie</i>	(88,225)	(91,800)
<i>Cheltuieli de deplasare</i>	(191,842)	(214,200)
<i>Cheltuieli cu taxele locale</i>	(257,126)	(250,155)
<b>Alte cheltuieli</b>	<b>(364,831)</b>	<b>(359,244)</b>
<b>Alte castiguri / (Alte pierderi)</b>	<b>(2,913,544)</b>	<b>(582,709)</b>
<b>Rezultat operational</b>	<b>34,135,016</b>	<b>40,529,301</b>
Venituri din investitii	306,894	0
Venituri/(Costuri financiare)	-1,395,148	-1,081,365
<b>Rezultat inainte de impozitare</b>	<b>33,046,762</b>	<b>39,447,936</b>
<b>Cheltuiala cu impozitul pe profit</b>	<b>-4,191,600</b>	<b>-6,311,670</b>
<b>Profitul/(pierderea) anului</b>	<b>28,855,162</b>	<b>33,136,266</b>
<b>EBITDA</b>	<b>41,900,097</b>	<b>48,638,935</b>

## B. BVC Consolidat – TTS Grup 2026

-lei-	Realizat 2025, auditat	Bugetat 2026					
		Total	Intersegmente	Intermediere	Fluviu	Operare	Alte
<b>Venituri</b>	<b>651,293,069</b>	<b>746,254,786</b>	(352,891,617)	484,203,283	344,088,000	176,200,158	94,654,962
<b>Alte venituri operationale</b>	<b>3,842,350</b>	<b>2,544,408</b>	<b>(1,166,000)</b>	<b>2,244,408</b>	<b>1,466,000</b>	-	-
Costul bunurilor vandute	(34,826,448)	(48,150,000)	-	-	(150,000)	-	(48,000,000)
Cheltuieli cu consumabilele	(72,084,476)	(92,232,797)	61,817	(255,770)	(74,613,570)	(12,021,952)	(5,403,322)
Amortizare si depreciere	(86,339,638)	(93,366,434)	-	(5,000,972)	(55,706,603)	(28,279,898)	(4,378,961)
Ambalaje consumate	(4,043)	-	-	-	-	-	-
Cheltuieli cu subcontractorii	(233,682,294)	(226,028,918)	340,150,120	(416,332,637)	(105,711,000)	(33,383,529)	(10,751,872)
Cheltuieli cu remuneratiile personalului	(172,140,561)	(179,875,364)	-	(18,200,138)	(86,151,000)	(58,286,530)	(17,237,696)
Cheltuieli cu electricitatea	(7,485,656)	(11,108,499)	77,121	(165,750)	(2,162,303)	(7,421,336)	(1,436,231)
Cheltuieli cu reparatiile	(9,900,312)	(7,685,449)	9,153,430	(1,804,573)	(9,918,430)	(4,643,634)	(472,242)
Alte cheltuieli administrative	(21,700,569)	(20,768,963)	3,449,129	(3,342,037)	(11,377,081)	(6,658,329)	(2,840,645)
Alte castiguri	6,375,845	3,966,568	-	-	2,134,000	1,832,568	-
Alte pierderi	(16,327,778)	(9,048,824)	1,166,000	(1,129,277)	(8,657,704)	-	(427,843)
<b>Pofit operational</b>	<b>7,019,489</b>	<b>64,500,514</b>	-	<b>40,216,537</b>	<b>(6,759,691)</b>	<b>27,337,518</b>	<b>3,706,150</b>
Venituri din investitii	(157,956)	-	-	-	-	-	-
Venituri financiare	2.275.428	5,870,454	-	-	-	-	-
Cheltuieli financiare	(11.368.235)	(12,354,869)	-	-	-	-	-
<b>Rezultat înainte de impozitare</b>	<b>(2,231,274)</b>	<b>58,016,099</b>	-	-	-	-	-
Cheltuiala cu impozitul pe profit	(8,286,469)	(12,726,176)	-	-	-	-	-
<b>(Pierdere)/Profitul anului</b>	<b>(10,517,743)</b>	<b>45,289,923</b>	-	-	-	-	-
<b>Ebitda</b>	<b>93,359,127</b>	<b>157,866,948</b>	-	-	-	-	-

## C. CapEx Individual – TTS (transport Trade Services) S.A.

(Lei)	Extindere	Mentenanța	Total	Detalii
Operare portuara	9,690,000	377,120	10,067,120	Investiții în porturi
Epeditii	140,100	1,377,000	1,517,100	
<b>Total</b>	<b>9,830,100</b>	<b>1,754,120</b>	<b>11,584,220</b>	

## D. CapEx Consolidat – TTS Grup 2026

(Lei)				
<i>Segmentul</i>	<i>Extindere</i>	<i>Mentenanța</i>	<i>Total</i>	
<b>Transport fluvial</b>	<b>1,631,666</b>	<b>31,729,500</b>	<b>33,361,166</b>	
CNFR NAVROM SA		30,829,500	30,829,500	
Navrom BAC SRL		900,000	900,000	
Plimsoll Zrt	1,631,666		1,631,666	
<b>Operare portuara</b>	<b>38,658,547</b>	<b>4,858,276</b>	<b>43,516,823</b>	
Canopus Star SRL	26,279,483		26,279,483	
TTS (Transport Trade Services) SA	9,690,000	377,120	10,067,120	
TTS Operator SRL		382,500	382,500	
TTS Porturi Fluviale SRL	1,343,300	1,139,010	2,482,310	
Decirom SA	1,345,765	2,959,646	4,305,411	
<b>Expeditii</b>	<b>140,100</b>	<b>1,377,000</b>	<b>1,517,100</b>	
TTS (Transport Trade Services) SA	140,100	1,377,000	1,517,100	
<b>Altele</b>	<b>1,230,000</b>	<b>2,261,300</b>	<b>3,491,300</b>	
Agrimol Trade SA		15,300	15,300	
Superquattro Grup SRL		102,000	102,000	
Navrom Shipyard SRL	1,230,000	2,144,000	3,374,000	
<b>Total</b>	<b>41,660,314</b>	<b>40,226,076</b>	<b>81,886,390</b>	

Aceste investiții sunt aliniate obiectivelor strategice pe termen lung ale organizației și vizează consolidarea capacității operaționale, creșterea competitivității și asigurarea sustenabilității financiare.

Pentru asigurarea executării investițiilor fără a afecta lichiditatea operațională, sub rezerva aprobării ulterioare a finanțării, Grupul TTS are în plan suplimentar celor prezentate și investiții din surse nerambursabile de peste 5,000,000 Euro.