



NOTĂ ANALITICĂ IPRE nr. 1/2023

Turbulențele din aviația civilă

Autor: Stanislav GHILEȚCHI
Chișinău, 27 martie 2023

La 27 februarie 2023, compania aeriană Wizz Air a anunțat că suspendă toate zborurile către și dinspre Chișinău, începând cu 14 martie. Suspendarea a venit la jumătate de an după redeschiderea bazei de la Chișinău începând cu luna septembrie 2022 (pauza în activitatea din anul 2022 a fost cauzată de războiul din Ucraina). Baza de la Chișinău era formată din 3 aeronave și erau operate 16 rute. Compania aeriană Air Moldova a anulat mai multe zboruri de la începutul lunii martie. Conform informațiilor oferite publicului, perturbările operaționale au fost cauzate de lipsa aeronavelor disponibile. Iar la 19 martie, FlyOne a anunțat despre amânarea unor curse din cauza unei defecțiuni tehnice la una dintre aeronavele din flotă.

Din anul 2011, autoritățile Republicii Moldova au depus eforturi semnificative pentru creșterea competiției între companiile aeriene și reducerea costurilor pentru bilete. În perioada 2014 - 2019, implementarea prevederilor Acordului privind spațiul aerian comun a avut un impact major pentru stimularea turismului și dezvoltarea economică a țării. Dar, ultimele evoluții, transmit un semnal îngrijorător cu privire la dezvoltarea acestui domeniu, cel puțin pe termen mediu. Retragerea companiei Wizz Air, cuplată cu problemele tot mai accentuate ale companiei Air Moldova pot să anuleze progresele înregistrate în ultimii ani. Aceste două companii au reprezentat aproximativ 50% din numărul total de locuri disponibile de la aeroportul internațional Chișinău în ultimii ani. Reducerea numărului de curse și diminuarea numărului companiilor care operează la aeroportul internațional Chișinău inevitabil va duce la creșterea prețurilor pentru consumatori, care deja erau pe un trend ascendent din cauza presiunilor inflaționiste.

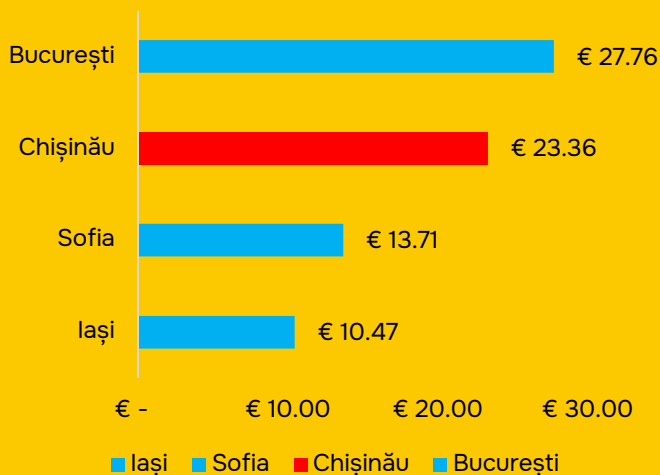
În acest context apar mai multe întrebări: Cât de tare vor fi afectați consumatorii? Care sunt perspectivele de dezvoltare a aeroportului internațional Chișinău? Care ar trebui să fie politicile implementate de către autorități pentru atragerea jucătorilor noi?

Taxele aeroportuare

În tabelul de mai jos sunt prezentate taxele aeroportuare pentru Chișinău, Iași, București și Sofia. Taxele aeroportuare includ diverse plăți, precum taxa pentru serviciile de aterizare, taxa pentru asigurarea securității aeronautice, taxa de servicii pentru pasageri, taxa pentru dezvoltare etc. Taxele aeroportuare sunt percepute în baza a două unități de măsură, per pasager și per tonă din greutatea aeronavei.

Reieșind din nivelul taxelor aeroportuare pentru cele 4 orașe, aeroportul din București este cel mai scump atât la taxele aplicate per greutatea aeronavei, cât și la cele aplicate per pasageri îmbarcați la decolare. Aeroportul internațional Chișinău este al doilea cel mai scump aeroport la ambele tipuri de taxe (per pasager și per tonă).

Taxele aeroportuare



NOTĂ: Un calcul comparativ exact al taxelor aeroportuare, raportat per pasager, este prezentat la pagina 3.





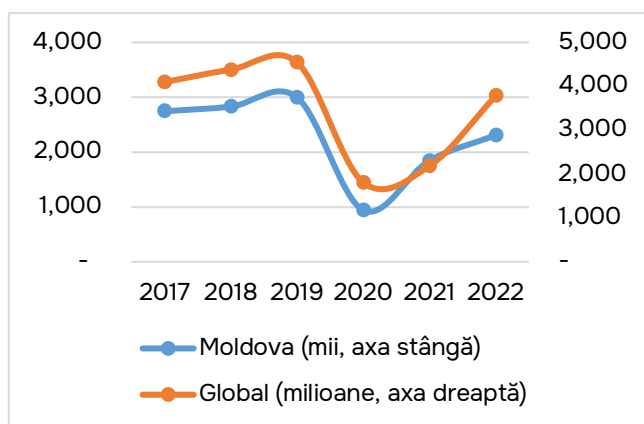
TENDINȚELE DIN INDUSTRIA AVIATICĂ

Pandemia COVID-19 a avut un impact puternic asupra întregii lumi, iar industria aeronautică nu a fost o excepție. Măsurile de restricționare și distanțare socială impuse de guvernele din întreaga lume pentru a controla răspândirea virusului au dus la o scădere dramatică a cererii de zboruri comerciale și private, ceea ce a afectat negativ industria aeronautică

Industria aeronautică este una dintre cele mai importante și cu cea mai rapidă dezvoltare în economia mondială, cu un impact semnificativ asupra creșterii economice a locurilor de muncă în sectorul aviației și în alte sectoare economice. Cu toate acestea, pandemia COVID-19 a provocat o scădere a cererii de zboruri, ceea ce a dus la pierderi financiare semnificative pentru companiile aeriene și furnizorii din industrie.

Conform estimărilor, de la începutul pandemiei (primul trimestru al 2020) și până la finele 2022 (datele pentru 2022 nu sunt finale), companiile comerciale aeriene au acumulat [pierderi cumulative de peste USD 200 miliarde](#)¹. Singura regiune în care industria a reușit să obțină un profit pe parcursul anului 2022, este zona Nord-Americană.

Figura 1. Pasageri transportați



Industria aeronautică din Moldova a fost afectată în proporție și mai mare decât media globală. Dacă numărul total de pasageri transportați pe plan global s-a prăbușit cu peste 60% în 2020 față de 2019, **în Moldova căderea a fost și mai semnificativă - 69% (Figura 1)**. Totodată, deși recuperarea din 2021 și 2022 a fost considerabilă, la doi ani după începutul pandemiei, numărul de pasageri transportați încă nu s-a reabilitat pe deplin. În 2022 pe plan global au fost transportați circa 83% din pasagerii transportați în 2019, iar în Moldova - doar 77%.

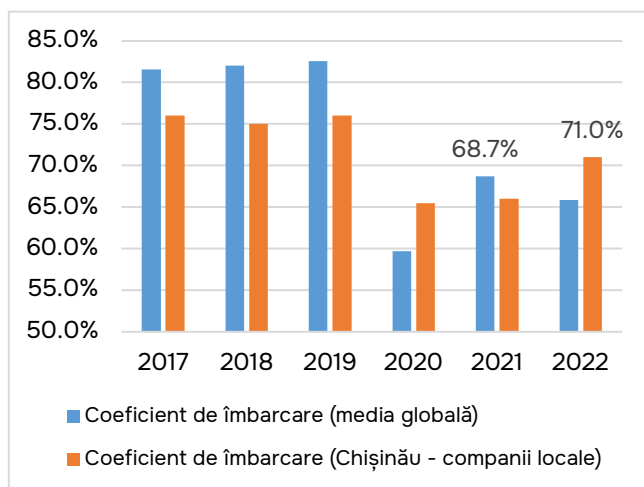
Un indicator important care este monitorizat în industria aeronautică este coeficientul de îmbarcare. Coeficientul de îmbarcare sau procentul de locuri ocupate într-un zbor, este important deoarece afectează în mod direct profitabilitatea companiilor. Companiile aeriene încearcă să își maximizeze coeficientul de îmbarcare pentru a-și acoperi costurile fixe și pentru a genera profituri. Un coeficient înalt indică faptul că o companie aeriană a vândut majoritatea locurilor disponibile iar resursele precum combustibilul și echipajul sunt utilizate eficient. În plus, coeficientul de îmbarcare este un indicator cheie utilizat de investitori pentru a evalua performanța financiară a companiilor aeriene.

Pe plan global, media coeficientului de îmbarcare pentru ultimii 20 de ani este sub 80% - ceea ce ar însemna că aproximativ 20% din locurile disponibile rămân goale. După pandemia care a început în 2020, în medie coeficientul de îmbarcare a scăzut la aproximativ 65% - fapt care explică cel puțin parțial motivul pentru care companiile aeriene continuă să se confrunte cu dificultăți.

¹<https://www.statista.com/statistics/275603/profit-loss-of-commercial-airlines-worldwide/>



Figura 2. Coeficientul de îmbarcare



În Moldova (indicatorul este disponibil doar pentru companiile locale) - coeficientul de îmbarcare în ultimii 20 de ani a fost în jur de 70%, acesta îmbunătățindu-se considerabil după 2013, anul în care a fost eliminat regimul de vize cu Uniunea Europeană. E curios de observat că după pandemie, coeficientul de îmbarcare în Moldova a fost pe alocuri mai bun decât media globală (anul 2021, Figura 2).

TAXELE AEROPORTUARE

Taxele aeroportuare sunt taxe plătite de companiile aeriene către autoritățile aeroportuare pentru a utiliza facilitățile aeroportuare, cum ar fi pista și căile de rulare, terminalele de pasageri, parcările etc. Acestea joacă un rol important deoarece influențează costurile de operare ale companiilor aeriene și sunt transpuse în prețurile билетelor. De asemenea, taxele aeroportuare mai sunt utilizate de autoritățile aeroportuare pentru a finanța dezvoltarea și modernizarea infrastructurii aeroportuare.

Taxele aeroportuare includ diverse plăți, precum taxa pentru serviciile de aterizare, taxa pentru asigurarea securității aeronautice, taxa de servicii pentru pasageri, taxa pentru dezvoltare etc.

Pentru a înțelege cum se poziționează aeroportul internațional Chișinău am efectuat o analiză comparativă cu alte 3 aeroporturi din regiune (Tabel 1). Taxele aeroportuare au două componente: (i) care se aplică per pasager și (ii) care se aplică per tonă din greutatea aeronavei. Pentru a putea compara nivelul taxelor în cele 4 aeroporturi, am calculat taxele totale aplicate în următorul scenariu: un zbor internațional, efectuat cu aeronavă de tip Airbus 320, care cântărește 77 tone și are 160 locuri; în cadrul acestui exercițiu presupunem că nava staționează în aeroport 12 ore, iar la decolare sunt ocupate 130 din cele 160 de locuri. Taxa totală aplicată pentru greutatea aeronavei a fost împărțită la numărul de pasageri îmbarcați pentru a putea raporta toate taxele aeroportuare per pasager îmbarcat.

Reieșind din nivelul taxelor aeroportuare pentru cele 4 orașe, aeroportul din București este cel mai scump, aeroportul internațional Chișinău fiind al doilea.

Tabel 1. Taxa per pasager în 4 orașe din regiune

Taxa	Iași	Sofia	Chișinău	București
Per pasager	10.30 €	8.83 €	18.20 €	20.00 €
<i>Pentru aeronavă</i>	<i>383.4 €</i>	<i>633.6 €</i>	<i>670.7 €</i>	<i>1,008.7 €</i>
Pentru aeronavă raportată la pasageri	2.95 €	4.87 €	5.16 €	7.76 €
Total per pasager	13.25 €	13.71 €	23.36 €	27.76 €



POLITICILE DE REDUCERE A TAXELOR AEROPORTUARE

Toate aeroporturile analizate în cadrul acestei analize, au și o politică de reducere a plafoanelor taxelor aplicate pentru companiile aeriene. Scopul reducerilor este atragerea noilor companii. Aeroportul din Iași aplică reduceri de până la 50% din tariful de aterizare și 30% din tariful de îmbarcare, dacă numărul de zboruri și respectiv pasageri îmbarcați pe an, depășește un anumit număr. Aeroportul din Sofia oferă reduceri de până la 80% din taxa de aterizare pentru rutele europene noi, în primele 12 luni de la data efectuării primului zbor.

În anul 2019, gestionarul aeroportului internațional Chișinău a aprobat o politică de stimulare a introducerii noilor destinații. Astfel, dacă o companie aeriană deschidea o rută comercială cu un oraș în care nu au fost efectuate curse regulate în ultimele 12 luni, atunci aeroportul oferea o reducere de 25% pentru taxa de aterizare și 100% reducere pentru taxa de modernizare pentru o durată de până la 12 luni.

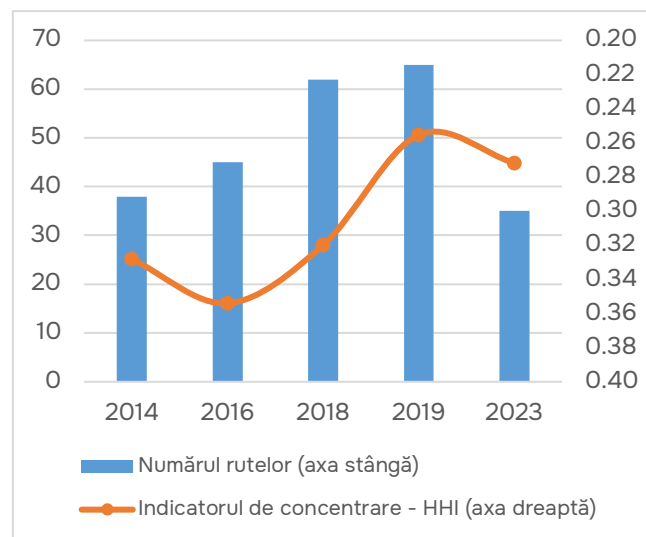
DIMINUAREA COMPETIȚIEI – O PROBLEMĂ ÎN DEVENIRE

Cheia succesului unui aeroport este păstrarea unui nivel înalt de competiție între companiile care operează pe acest aeroport, fapt care rezultă de regulă în prețuri mai avantajoase și destinații diverse pentru consumatori.

Pentru a evalua nivelul competiției la aeroportul internațional Chișinău, am recurs la indicele Herfindahl-Hirschmann (HHI). HHI se utilizează frecvent în determinarea dacă pe o anumită piață există competiție, și se calculează prin suma pătratelor ponderii cotelor de piață a fiecărui jucător. Prin urmare HHI poate avea valoare între 0 și 1: cu cât indicatorul este mai aproape de 0 cu atât concurența este mai mare, și invers. Convențional, dacă HHI depășește nivelul de 0.25 - piața se consideră a fi foarte concentrată

(lipsește competiția) În mod ideal, HHI ar trebui să fie calculat utilizând capacitatea de transportare a pasagerilor pentru fiecare companie aeriană. Din cauza lipsei datelor disponibile în cazul aeroportului internațional Chișinău, HHI a fost măsurat în baza numărului de rute pe care le operează fiecare companie aeriană.

Figura 3. Numărul rutelor și indicatorul de concentrare



Indicele a înregistrat o dinamică pozitivă între 2016 și 2019 (Figura 3), atingând apogeul în anul 2019, ceea ce a corespuns și cu punctul maxim în materie de număr de rute. Cu toate acestea, spre 2023, s-a observat o regresie a indicatorului HHI, ceea ce indică o creștere a concentrării și reducerii ofertelor pentru consumatorii din Republica Moldova.

În condițiile în care autoritățile centrale urmează să preia managementul integral al aeroportului internațional Chișinău și având în vedere, totuși, quantumul relativ înalt al taxelor aeroportuare, implementarea unei politici publice de oferire a anumitor beneficii în scopul diversificării rutelor, dar și atragerii unor jucători noi pe piață, trebuie să fie un element cheie.



PRIORITĂȚILE DE POLITICI ALE AUTORITĂȚILOR

Strategia Națională de Dezvoltare Moldova Europeană 2030 (aprobată prin Legea nr.315/2022) stabilește următoarele priorități la dezvoltarea transportului aerian:

- Sporirea accesului oamenilor la serviciile de transport aerian prin deschiderea unui aeroport regional.
- Continuarea politicilor Open Sky de diversificare a destinațiilor în funcție de interesele socioeconomice.
- Dezvoltarea unui terminal cargo aerian ce ar presta servicii la nivelul standardelor internaționale.

Planul Național de Dezvoltare (aprobat de Guvern la 28 februarie 2023) include următoarele intervenții:

- Implementarea prevederilor Acordului privind spațiului aerian comun pentru stimularea turismului și dezvoltării economice a țării.
- Dezvoltarea transportului aerian, atât de pasageri, cât și cargo, inclusiv prin modernizarea aeroportului internațional Mărculești.

Ideea deschiderii unui nou aeroport, a tot reapărut pe agenda factorilor de decizie din diferite partide și diverse guvernări. Începând cu 2013, autoritățile au analizat situația aeroportului de la Bălți, de la Cahul și de la Mărculești. Conform rezultatelor, aeroportul Mărculești ar fi cel mai bine poziționat pentru eventualele investiții. Cu toate acestea, pentru operaționalizarea acestuia este nevoie de reabilitat pista de aterizare, de construit un terminal de pasager, parcare, drumuri de acces, iluminat și de echipamente de siguranță pentru aterizarea și decolarea aeronavelor. La această etapă, autoritățile estimează costul total al investițiilor la

aproximativ EUR 5 milioane. Dar, în baza experienței altor proiecte mari de infrastructură, în realitate suma ar putea fi mult mai mare. De exemplu, doar parcare de la aeroportul internațional Chișinău (deschisă în anul 2016) a costat EUR 7 milioane. Construcția Areei Chișinău a costat EUR 50 milioane. Construcția unui terminal nou la aeroportul din Iași se estimează la EUR 66 milioane (dintre care 85% reprezintă fonduri europene).

Mai mult, analizând proiectele mari investiționale implementate de către autoritățile publice (din diferite țări) în ultimii 70 de ani, cercetătorii au stabilit că 9 din 10 proiecte au înregistrat costuri mai mari decât cele estimate la etapa de lansare a proiectelor, fiind depășite inclusiv termenii inițiali de finisare a proiectelor. Aeroportul din Berlin a fost inaugurat cu o întârziere de 8 ani, pe parcurs fiind stabilite 7 ținte diferite de finalizare a proiectului. Iar Opera din Sydney a depășit bugetul inițial cu 1400%. În acest context, costurile inițiale pentru reabilitarea aeroportului Mărculești nu par să fie corelate cu realitățile economice din jur.

O altă promisiune a autorităților este reducerea de trei ori a taxelor aeroportuare la eventualul aeroport din Mărculești în comparație cu taxele actuale la aeroportul din Chișinău. Astfel, în loc de EUR 24 per pasager, acestea ar putea fi doar EUR 8 per pasager. Dacă analizăm cuantumul acestor taxe la aeroporturile din regiune, vom constata că și aici calculele autorităților ar putea fi mai optimiste decât ar permite realitatea economică.

În [nota analitică nr. 1/2021²](#) am examinat irezistibilitatea proiectelor grandioase de infrastructură. Politicienii din totdeauna au preferat investițiile în proiecte mărețe în defavoarea proiectelor mai mici sau mentenanței infrastructurii deja existente. Proiectele mari pot aduce mai multă vizibilitate și o posibilitate de a

² <https://ipre.md/2021/02/19/nota-analitica-nr-1-2021-investitiile-publice-cum-evitam-esecurile/>



obține un avantaj în fața altor concurenți politici. Cu toate acestea, proiectele ratate în Moldova, dar și în alte țări, arată că investițiile în infrastructură nu asigură automat creștere și valoare pentru cetățeni. Iar ideea unui al doilea aeroport regional pare să fie din această categorie.

În condițiile în care, autoritățile urmează să preia managementul integral al aeroportului internațional Chișinău, ar fi mult mai justificat de continuat investițiile în acest aeroport, având în vedere că există deja o bază solidă de infrastructură. Iar sursele financiare care vor fi utilizate pentru modernizarea unui alt aeroport, ar putea fi redirecționate pentru dezvoltarea și implementarea unei politici atractive de creștere a numărului de companii care ar fi interesate să opereze zboruri de la acest aeroport.

La momentul actual, aeroportul internațional Chișinău nu are nici o constrângere operațională care ar limita dezvoltarea acestuia. O parte din aeroporturile regionale din Europa au fost construite anume din cauza faptului că unele aeroporturi deja operau la capacitate maximă, iar costurile de obținere a *slot-urilor* de aterizare sau decolare au devenit extrem de scumpe. Acest lucru nu este înregistrat astăzi la Chișinău. Dimpotrivă, conform analizei, astăzi diversitatea rutelor din Chișinău a revenit la valorile înregistrate în anul 2014.

Mai mult, investițiile autorităților pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere vor continua să îmbunătățească accesul tuturor cetățenilor la aeroportul internațional Chișinău. Pentru acest an se estimează investiții de EUR 600 milioane pentru reabilitarea drumurilor naționale. Amplasarea în centrul țării a aeroportului de la Chișinău este net superioară față de zona în care ar putea fi operaționalizat cel de-al doilea aeroport.

IPRE RECOMANDĂ URMĂTOARELE:

1. **Concentrarea pe dezvoltarea aeroportului internațional Chișinău.** Indicatorii sugerează că Moldova reprezintă un potențial pentru companiile din industria aeronautică. Prin urmare eforturile autorităților de a atrage operatori noi anume pe aeroportul internațional Chișinău trebuie continuate, iar eforturile de a dezvolta alte aeroporturi din țară - oprite.
2. **Evaluarea politicii de taxe aeroportuare și oferirea noilor instrumente pentru atragerea companiilor aeriene.** Nu există claritate dacă politica de stimulare introdusă în 2019 este în vigoare. Reieșind din nivelul înalt de concentrare pe aeroportul internațional Chișinău, este crucial ca politica de stimulare să fie evaluată și ajustată după necesitate pentru a atrage noi operatori.
3. **Asigurarea unei comunicări coerente în materie ce ține situația din industrie.** Discuțiile în jurul companiilor Wizz Air și Air Moldova denotă o discrepanță între viziunea și percepția autorităților și a pieței. De asemenea declarațiile contradictorii cu referire la Air Moldova sugerează că relația dintre companie și autorități este una tensionată. Întrucât călătoriile cu avionul au devenit practic un bun public, este important ca orice comunicare publică privind situația din industrie să fie obiectivă și bine calculată. În caz contrar, anumite declarații ar putea prăbuși și mai mult încrederea pe care o au consumatorii în companii, forțând de altfel intrarea acestora în dificultăți financiare.



Institutul pentru Politici și Reforme Europene (IPRE) a fost înființat în martie 2015 în calitate de centru de analiză și cercetare (eng.: think-tank) independent, non-profit și apolitic. Misiunea IPRE este de a accelera integrarea europeană a Republicii Moldova prin promovarea reformelor sistemice, sporirea democrației participative și consolidarea rolului cetățenilor în procesele decizionale la nivel național și local.

IPRE este membru al Platformei Naționale a Forumului Societății Civile a Parteneriatului Estic (www.eap-csf.eu), co-inițiator al Forumului Think-Tank al Parteneriatului Estic lansat în 2017 la Chișinău, membru al Rețelei de Think Tanks privind Parteneriatul Estic lansat în 2020 (EaP Think Tank Network), membru al Rețelei OSCE de Think Tanks și Instituții Academice (<https://osce-network.net/>) și membru asociat al SELDI - www.seldi.net).

Adresa: Str. București 90, of. 20
Chișinău, MD-2001, Republica Moldova
Tel.: + 373 22 788 989
E-mail: info@ipre.md
Web: www.ipre.md

