



Institutul pentru  
Dezvoltare și  
Inițiativă Sociale  
"Viitorul"

# ARE MOLDOVA NEVOIE DE COMPANII AERIENE LOW-COST?

*Leonid Litra*

Buletinul de Politică Externă al Moldovei reprezintă o serie de analize scurte, scrise de experți locali și străini, dedicate celor mai importante subiecte de politică externă, dezvoltărilor majore din Marea Neagră, cooperarea cu organizațiile internaționale și a activităților de menținere a păcii din regiune. Buletinul are scopul să creeze o platformă comună pentru discuții între experți, comentatori, oficiali și diplomați care sunt interesați de perspectivele de integrare europeană a Moldovei. Buletinul mai tinde să ofere diplomaților și analiștilor moldoveni o tribună veritabilă pentru dezbateră celor mai controversate puncte de vedere care ar putea ajuta Moldova să-și găsească mai ușor calea spre UE.

**CITIȚI ÎN  
URMĂTOARELE  
EDIȚII DESPRE:**

**Demilitarizarea  
Transnistriei  
în contextul  
schimbărilor  
strategico-militare  
din Europa**

**V**echiul-nou guvern a fost investit și a anunțat continuarea demersului său pro-european. Programul de guvernare<sup>1</sup> declară integrarea europeană ca prioritate principală și insistă pe continuarea reformelor în special în domeniile începute anterior. Ca și în precedentul program, guvernarea dorește să liberalizeze piața aviatică și să adere la spațiul european aviatic comun.

Moldova este una dintre cele mai scumpe destinații de zbor din Europa. Moldova și Belarus sunt unicele țări unde zborurile low-cost nu sunt operate, deoarece piața nu este liberalizată. Transportul aerian liberalizat este foarte popular pentru public. Aproape 800.000 de cetățeni moldoveni lucrează în străinătate, iar atît ei, cît și familiile lor sprijină acest demers.

Multe guverne au declarat dorința de a liberaliza transportul aerian. Guvernul Greceanîi a adoptat o decizie în 2008, când a declarat că piața ar trebui să fie liberalizată pînă în 2011. AIE-1 și -2 au zis că liberalizarea transportului

<sup>1</sup> Vezi programul de activitate a Guvernului pe 2011-2014, Jurnal.md, 13/01/2011, <http://www.jurnal.md/ro/news/-doc-vezi-programul-de-activitate-al-guvernului-pentru-2011-2014-199268/>

aerian este o prioritate. Însă, programul de guvernare și dorința publică s-au ciocnit cu un spectru specific de interese care dorește să păstreze barierele protecționiste în favoarea companiei aeriene naționale. Această problemă a fost observată în cazul neînțelegerilor cu Lufthansa în privința deschiderii rutei München-Chișinău sau Moldova Airlines și Aerosvit. Până acum, sectorul transportului aerian a întârziat și a blocat cu succes eforturile guvernării de a liberaliza acest domeniu. Acum întrebarea este dacă guvernul Filat 2 este capabil să producă liberalizarea?

## Contextul

Regula principală a spațiului european aviatic comun (SEAC) este regula economiei de piață, care se bazează pe cerere și ofertă. În contextul Moldovei, decizia de liberalizare a pieții aviatice a fost concepută din 2008, însă rezultatul este așteptat până astăzi. În țările unde SEAC-ul funcționează, oamenii plătesc de două ori mai puțin decât plătesc pasagerii moldoveni pentru aceleași servicii. Aproape un milion de pasageri care călătoresc cu avionul în fiecare an din/în Moldova cheltuiește o sumă uriașă de bani pentru biletele de avion. Ca de exemplu, o călătorie tur-retur de la Chișinău spre Paris ar costa în jur de 426 de euro și un tur-retur din București spre Paris ar costa în jur de 89 de euro cu o companie low-cost. Diferența de 337 de euro este prețul pentru neliberalizare, menținerea și dezvoltarea Companiei Aviatice Naționale – Air Moldova, însă, cu părere de rău, această povară financiară este pusă pe umerii consumatorilor simpli. Un alt exemplu este zborul tur-retur din Londra spre New York care costă în jur de 388 EUR și care este mai scump decât Chișinău-Paris sau Chișinău-Londra. În cadrul pieții aviatice liberalizate rolul statului este limitat doar asupra siguranței și securității călătorilor.

**Cele mai ieftine prețuri pentru biletele tur-retur din Chișinău, București și Kiev** (căutarea a fost făcută pe 23 ianuarie 2011, pentru zborurile cuprinse în perioada 02 martie – 10 martie 2011).

Nr.	Destinația	Cele mai ieftine prețuri de la Chișinău	Cele mai ieftine prețuri de la București	Cele mai ieftine prețuri de la Kiev
1	Berlin	324 euro	184 euro	175 euro
2	Londra	408 euro	80 euro	132 euro
3	Paris	426 euro	89 euro	190 euro
4	Frankfurt	357 euro	179 euro	196 euro
5	Roma	241 euro	44 euro	225 euro
6	Lisabona	419 euro	326 euro	377 euro
7	Viena	316 euro	70 euro	258 euro
8	Budapesta	190 euro	251 euro	253 euro
9	Nisa	423 euro	90 euro	162 euro

**Cele mai ieftine prețuri pentru biletele tur-retur din Londra** (căutarea a fost făcută pe 30 ianuarie 2011, pentru zborurile cuprinse în perioada 9 martie – 15 martie 2011).

No.	Din Londra spre...	Prețul
1	Chișinău (cu Air Moldova)	409 EUR
2	Chișinău (cu Lufthansa și Austrian)	290 EUR
3	New York	388 EUR
4	Beijing	514 EUR
5	Dubai	398 EUR
6	Bangkok	524 EUR
7	Tibilisi	351 EUR
8	Moscova	177 EUR

## Unde este Moldova acum?

Anul trecut, prim-ministrul Vlad Filat a trimis o scrisoare către președintele Comisiei Europene, anunțându-l de dorința de a adera la SEAC<sup>2</sup>. Până acum nu s-a schimbat nimic, ceea ce se datorează și viziunilor puțin diferite în cadrul Alianței pentru Integrare Europeană asupra dezvoltării sectorului aviatic<sup>3</sup>. De când Alianța a preluat conducerea, relația cu UE s-a schimbat semnificativ, din ambele părți s-au aprofundat unele procese și s-au deschis alte capitole. Dialogul privind liberalizarea vizelor, negocierile asupra acordului de asociere, consultările asupra Acordului de Comerț Liber Aprofundat și Comprehensiv sunt doar câteva exemple. În același timp, Moldova și-a îmbunătățit scorul democratic și este văzută ca lider printre țările Parteneriatului Estic<sup>4</sup>. Însă, rolul de lider nu este complet fără de SEAC. Sunt țări în jurul Moldovei, dar și printre alți vecini europeni care sunt cu un pas înaintea Moldovei în procesul de liberalizare a pieții aeriene. Astfel de acorduri au fost încheiate cu Balcanii de Vest, Georgia și Maroc, în timp ce acordul cu Iordania este în așteptare. De asemenea, SEAC-ul este negociat între UE și Ucraina, Israel și Liban. La fel, Comisia a primit mandatul de a negocia acorduri similare cu Tunisia și Algeria<sup>5</sup>.

Pe lângă problemele relatate anterior de a găsi companii low-cost care să intre pe piața Moldovei, sunt și unele cauze interne. Ambele, și guvernarea și sectorul transportului aerian sunt împărțite. În guvernare – partidele de guvernare sunt pentru liberalizarea transportului aerian. Programul guvernării afirmă că transportul aerian va fi liberalizat. Însă, Ministerul Transporturilor este mai ostil acestei idei. Mai mult ca atât, chiar în interiorul industriei, actorii principali au păreri împărțite. Air Moldova și ASAC (Agenția de Stat a Aviației Civile) sunt împotriva, iar aeroportul internațional Chișinău, serviciile handling și catering ale Moldavian Airlines (un operator privat din Moldova) sunt în favoarea liberalizării transportului aerian. Așadar, problema liberalizării nu este una doar dintre guvernare și industrie.

## Dacă dorești să crești – învață!

Exemplele altor state care au aderat la SEAC sunt foarte relevante pentru Republica Moldova, care are posibilități limitate în dezvoltarea infrastructurii aeriene. Populația Letoniei este de aproximativ 2,2 milioane de oameni, populația Moldovei este de 3,6 milioane de oameni. Numărul pasagerilor transportați avia a înregistrat în Letonia în 2009 cifra de 4,1 milioane<sup>6</sup>, însă în Moldova de 806 mii. Diferența este vizibilă. O altă diferență este dezvoltarea aeroporturilor de tip HUB în România sau Slovacia sau alte țări din UE. Moldova ar trebui să învețe de la aceste țări, deoarece liberalizarea nu constă doar în prețuri mici prin aducerea companiilor low-cost, ci și prin extinderea procesului de apropiere cu UE, ceea ce include compatibilitatea cu legislația UE, implementarea regulilor UE în domenii precum ar fi siguranța, securitatea, ambianța, protecția consumatorului, managementul traficului aerian, politici economice, probleme de competiție, dar și creșterea turismului, optimizarea cheltuielilor structurilor de stat și dezvoltarea infrastructurii (inclusiv aeroporturi regionale). Desigur că la început ar trebui de negociat treptat integrarea Moldovei în SEAC și unele concesiuni ar putea fi negociate, îndeosebi acelea ce se referă la exploatarea aeronavelor.

Unii susțin că lipsa regimului liberalizat de vize limitează circulația și companiile care ar putea veni pe piață din cauza că nu vor avea fluxuri mari de pasageri. Aceasta este adevărat, Moldova nu are un regim liberalizat de vize, însă aeroporturile mai mici din țările fără un regim liber de vize cu UE ca Lviv și Odessa din Ucraina - de asemenea vând bilete mai ieftine decât Chișinăul.

2 Moldova says to EC about the intention to join European Common Aviation Area, Moldova.org, 31/08/2010, <http://politicom.moldova.org/news/moldova-says-to-ec-about-intention-to-join-european-common-aviation-area-211998-eng.html>

3 Chisinau still pondering liberalization of airline market, Imedia, 19/03/2010, <http://www.imedia.md/libview.php?l=en&idc=242&id=1176>

4 Parmentier, Florent (2010): Moldova, a major European success of the Eastern Partnership?, European Issue No 186, 22/11/2010, policy paper, Robert Schuman Foundation

5 EU signs air transport agreement with Georgia for integration into the European common aviation market, European Commission, 03/12/2010, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/10/1658&format=HTML&aged=0&language=en>

6 Latvia the only EU member state to register increase in air passengers number in 2009, 23/07/2010, <http://www.baltic-course.com/eng/analytics/?doc=29526>

## Da, noi suntem în stare

Moldova are marea oportunitate de a-și schimba status quo-ul pieții aeriene. O cercetare<sup>7</sup> arată că prețul pentru biletele de avion va scădea cu 50% în cazul în care Moldova va face parte din SEAC. Mai mult ca atât, numărul pasagerilor care folosesc transportul aerian va crește până la 1,5 milioane până în 2012 conform celor mai pesimiste scenarii, sau până la 2,2 milioane conform celor mai optimiste calcule. Sunt deja companii low-cost care și-au arătat interesul de a intra pe piața moldovenească, cum ar fi Blue Air. Liberalizarea transportului aerian este de asemenea susținută și de generația tânără, care promovează insistent această idee, chiar și pe rețelele sociale. În cele din urmă, observăm cum moldovenii merg în România sau Ucraina pentru a zbura mai ieftin de acolo.

Negocierile asupra Acordului de Asociere și implementarea criteriilor pentru liberalizarea vizelor reprezintă un cadru favorabil pentru negocierile simultane ale SEAC. Până când Moldova primește liberalizarea regimului de vize, liberalizarea pieții aviatice ar fi o sincronizare genială și oportună pentru moldoveni, mai ales în contextul când obținerea regimului liberalizat de vize ar putea avea loc odată cu intrarea pe piață a companiilor low-cost.

Moldova a găzduit în septembrie 2010 o misiune a experților UE care evaluau pregătirea Moldovei de a începe negocierile de intrare în SEAC. Conform declarației Ministrului Transporturilor, Anatol Șalaru, Moldova ar putea semna acordul în iunie 2011<sup>8</sup>, însă, în acest moment, semnarea SEAC în luna iunie 2011, pare să fie o ficțiune.

## Concluzii și recomandări

Aderarea la spațiul european aviatic comun ar trebui să fie o prioritate alături de dialogul privind liberalizarea regimului de vize și a Acordului de Comerț Liber Aprofundat și Comprehensiv, precum și în vederea lărgirii procesului de negocieri a Acordului de Asociere. „Statutul” acordat Moldovei ca lider în cadrul Parteneriatului estic nu este complet fără apartenența la SEAC. Mai mult ca atât, cele mai mari beneficiari ai SEAC vor fi pasagerii care vor călători spre sau din Spațiul European Aviatic Comun, însă de asemenea Moldova datorită acestora va avea posibilități de a-și dezvolta infrastructura și de a-și îmbunătăți securitatea, siguranța și serviciile.

Moldova ar trebui să folosească oportunitatea președinției favorabile a UE (Ungaria și Polonia), să conchidă SEAC-ul și procesul intern de stabilizare politică după alegeri. În același timp, în cadrul negocierilor cu SEAC ar trebui să fie acordată o atenție specială la două aspecte: negocierea termenului limită de exploatare a aeronavelor sovietice și includerea treptată în cadrul SEAC cu scopul de a evita criza financiară a Air Moldova și de a asigura un proces normal de privatizare.

De asemenea, din partea societății civile și a populației ar trebui să se exercite presiune publică asupra guvernării și asupra structurilor de stat specializate de a-și îndeplini obligațiunile care au fost stabilite anterior, deoarece tergiversările îndelungate a marilor politicieni le scade din popularitate, cresc prețurile pentru consumatori, vor fi mai mulți pasageri care vor zbura din București și Kiev iar dezvoltarea infrastructurii transportului aerian și a turismului nu va avea loc.

7 Bezniuc, Radu (2010): The perspectives of the reformation of the sector of the aviation transport services from the Republic of Moldova, Soros Foundation Moldova, Chisinau 2010.

8 Prim-ministrul Vlad FILAT a prezidat astăzi ședința Comisiei Guvernamentale pentru Integrare Europeană, 29/07/2010, State chancellery, <http://www.ncu.moldova.md/ro/news/show/8>



Această publicație a fost elaborată de IDIS „Viitorul” cu sprijinul financiar al Fundației Soros – Moldova și al the National Endowment for Democracy. Opiniile exprimate în această publicație reflectă poziția autorilor/autorului și nu reprezintă în mod neapărat punctul de vedere al instituțiilor finanțatoare.