

De ce moldovenii aleg să zboare

Elena Zavat este una din tinerele care a plecat acum o lună de zile în America prin programul «Summer Work & Travel». Studentă în anul doi, fără experiență de călătorie, ea a ales totuși să se

deplaseze mai întâi cu autocarul la Kiev, de unde să ia avionul Kiev - Paris - Houston pentru a ajunge la destinație. Același traseu l-au ales și alți 19 studenți care au plecat împreună cu ea în America.

Noi, însă, trebuie să protejăm operatorii naționali”, a adăugat el.

Aceste declarații sunt, însă, tratate cu suspiciune de analiștii de la Chișinău.

Analistul economic de la Centrul “Expert-Grup”, Alex Oprunenco, spune că argumentele economice trebuie să preocupe compania ucraineană, care ar urma să achite costurile pe care le comportă aceste zboruri, iar aeroportul din Chișinău ar avea numai de câștigat. “După cum ar fi avut de câștigat și pasagerii, nu în ultimul rând grație securității și confortului sporite și prețurilor mai accesibile propuse de operatorul țării vecine”.

Și Anatol Poiată, directorul agenției de turism „Amadeus Travel” califică refuzul ASAC, sub pretextul că se protejează piața și companiile locale, drept „aplicarea unor reguli mai puțin civilizate”.

“AirMoldova” face apel la patriotism

La rândul său, administrația «AirMoldova» susține că «Aerosvit» a avut și deține în continuare permisiune de zbor, dar că nu face uz de ea. „Tot ce s-a făcut au fost niște speculații, fără să se intenționeze real exploatarea cursei respective”, ne-a spus Marian Cuzmici, directorul comercial al companiei „Air Moldova”.

Cât privește varianta cursei de tranzit, atunci reprezentanții „AirMoldova” spun că ucrainenii vroiau să exploateze cursa în așa fel încât avantajul lor era dublu față de realitatea companiilor autohtone. “Mass-media în loc să dea dovadă de patriotism și să apere interesul național a ținut partea unei companii străine”.

Mass-media, constatăm noi, a apărat interesul cetățenilor care dincolo de declarații emfatiche au nevoie de un singur lucru: să zboare sigur, ieftin și confortabil. Lucru pe care, se pare, nu-l găsim pe piața internă, ci pe aeroporturile vecinilor.

Deși ar fi fost cu mult mai simplu să zboare de la Chișinău, unde ar fi avut și suportul părinților, studenții au preferat să zboare anume de pe aeroportul ucrainean.

Asemenea autocare care să transporte studenți moldoveni la Kiev care ulterior să ia avionul spre America au circulat cu regularitate toată primăvara. Potrivit Galinei Stoiciu, manager ticketing la organizația «Acord», circa 70% din persoanele care au plecat anul acesta să lucreze în SUA au zburat din Ucraina. «Iar anul acesta la program a aplicat un număr record de studenți, peste 5000 în comparație cu 1400 anul trecut», spune Galina Stoiciu.

De ce, totuși, studenții au preferat disconfortul unui drum de o zi cu autocarul și apoi a unei nopți de așteptare în aeroportul ucrainean în loc să beneficieze de toate avantajele zborului «de-acasă»?

Elena Zavat spune că a avut un motiv serios să ia această decizie și anume prețul biletului de avion care în Ucraina este cu mult mai mic. Or, zburând de la Kiev ea a făcut economie de peste 200 de dolari la călătoria sa. Din Chișinău zborul urma să o coste peste 700 de euro, pe când din Kiev a costat-o 730 de dolari.

Galina Stoiciu, manager ticketing «Acord» explică de ce zborul din Chișinău este mai scump de cât cel din Kiev. În primul rând în Ucraina sistemul de tarifare la transportul aerian este în dolari, pe când R.Moldova a trecut la euro încă acum patru ani, ceea ce crează din start o diferență de preț de peste 30%. În rândul doi, este vorba de conjunctura pieței aeriene. În Ucraina operează mai multe companii străine - europene și americane - pe când în R.Moldova companiile majoritare pe piață sunt cele naționale - „AirMoldova” și “Moldova Airlines”, iar operatorii străini operează foarte puține zboruri.

«De ce tarifele din Kiev sunt mai mici? Fiindcă pe întreg segmentul de zbor operează aceeași companie», mai spune Galina Stoiciu. De

I. În America - de la Kiev



Mihai Petraș (stânga) și Ion Stegărescu (dreapta) au ales să zboare în SUA de la Chișinău. Biletul tur-retur i-a costat 800 de euro.

exemplu, pentru a zbura în SUA, conexiunea se face prin Europa: Kiev-Paris-Atlanta. Pe tot traseul zborul este operat de aceeași companie, AirFrance, care își crează un tarif special pentru clienții săi. În consecință, chiar dacă destinația se află la mare distanță, prețul este accesibil. În Moldova, însă, sunt implicate mai multe companii pe același traseu. De exemplu, pentru a zbura în SUA, apelezi la «AirMoldova» pentru ruta Chișinău-Frankfurt, după care o altă companie îți asigură ruta Frankfurt - America. Iar când sunt implicate mai multe companii tariful este mai mare», explică managerul ticketing de la «Acord».

Schemă posibilă și pentru Moldova?

Schema cu o singură companie aeriană pe același traseu ar fi posibilă și în R.Moldova. Asta cu condiția ca ea să fie re-

glementată la nivel înalt. Adică să fie create condiții pentru intrarea pe piață a companiilor străine și, respectiv, pasagerul să aibă posibilitatea de a alege din mai multe oferte de zbor.

De fapt, spun specialiștii, exact despre această situație a fost vorba acum jumătate de an când compania ucraineană «Aerosvit» și-a anunțat intenția de a efectua mai multe curse pe ruta Kiev-Chișinău.

Potrivit lui Anatol Poiată, directorul agenției de turism „Amadeus Travel”, indicatorul normal de umplere a navei aeriene pentru o cursă constituie circa 70%, ceea ce înseamnă că tarifele de zbor sunt stabilite în conformitate cu aceste calcule. Dacă operatorul aerian reușește să depășească acest nivel și să zboare la capacitate maximă, are un venit mai mare și, respectiv, poate oferi prețuri mai mici.

Conform acestui principiu urma să opereze pe piața Moldovei compania „Aerosvit”.

Avionul ucrainean intenționa să zboare seara la Chișinău și să se întoarcă la Kiev a doua zi dimineața, pentru ca ulterior să creeze conexiunea cu alte curse spre Europa sau America. În felul acesta se crea concurență companiilor moldovenești. Or, pasagerii care tradițional zburau, de exemplu, pe ruta Chișinău-Budapesta-NewYork sau Chișinău-Frankfurt-NewYork, acum aveau posibilitatea să ia cursa Chișinău-Kiev-NewYork la prețuri mult mai mici. Fiindcă aceasta din urmă trebuia să fie o cursă de tranzit, unde pasagerii moldoveni completeau locurile rămase libere în avionul ucrainean, pe când Budapesta sau Frankfurt erau curse directe la prețuri mult mai mari.

Cei care ar fi câștigat de pe urma acestei curse, ar fi fost, desigur, călătorii.

Totuși, argumentul nu a sunat la fel de convingător și pentru Administrația Aviației Civile de Stat care, făcând referire la Acordul bilateral semnat între cele două țări, a refuzat oferta părții ucrainene de a executa de șapte ori pe săptămână curse tur - retur Kiev-Chișinău.

“Da, noi lucrăm pentru interesul călătorilor, dar concurența este bună numai atunci când este loială”, ne-a spus Eugen Dvornic, vicedirectorul ASAC.

“Nu cred că prețurile aplicate ar fi fost justificate din punct de vedere comercial, ci ar fi fost prețuri de dumping anume pentru a exclude compania națională de pe piață.

Notă: L-am contactat pe Axionov Anton, directorul Agenției „Eco Tur Nova”, reprezentantul companiei „Aerosvit” în R.Moldova. El ne-a spus că nu poate vorbi în numele companiei ucrainene și că reprezentanții „Aerosvit” vor veni într-o vizită de lucru la Chișinău, timp în care vom stabili un interviu. Peste o săptămână, însă, atunci când era preconizat interviul, am aflat că vizita s-a amânat. Ulterior nu a fost posibil să discutăm cu nimeni la acest subiect.

cu avioanele ucrainene?

Afară este plin sezon turistic. Oamenii vor să plece la mare și fiindcă oferta de zbor din Chișinău spre Turcia este prea scumpă, agențiile de turism oferă alternativa deplasării din Odesa. Potrivit operatorilor de profil, până la 30% din turiștii moldoveni aleg să zboare anul acesta de pe Aeroportul din Odesa pe motiv că prețul unui bilet este în medie cu 100 de euro mai mic de cât cel din Chișinău.

Afluxul turiștilor moldoveni în Turcia este determinat anul acesta și de procedura mai anevoioasă de obținere a vizei de tranzit pentru Bulgaria. Deși sezonul turistic abia începe, agențiile prognozează deja un raport al celor care vor pleca la odihnă în Turcia și Bulgaria de 60% la 40%, situație exact inversă anul trecut.

Veaceslav Costev, manager turism emitent la agenția "Canonic Tur", spune, totuși, că Turcia este o

drept să efectueze curse charter spre Antalya și el stabilește prețurile".

„Air Moldova”, însă, explică această diferență de preț prin faptul că în Ucraina există capacități mult mai mari de zbor, ceea ce permite operatorilor aerieni să ofere moldovenilor „fotolii” de zbor la prețuri mai mici. Și că, în plus, din Odesa, „se zboară cu nave de calitate mult mai joasă”.

Autoritatea aeronautică națională spune la rândul său că nu cunoaște

Astfel, cursa Chișinău-Antalya a devenit una regulată cu frecvența de șapte ori pe săptămână, dintre care patru zboruri sunt operate de „AirMoldova”, iar trei de către „Turkish Airlines”. Prețul unui bilet este stabil și constituie 235 de euro, iar copiii până la doi ani achită doar taxele de aeroport (31 euro).

Zborurile sunt operate cu avioane de tip Boeing și Airbus cu capacitatea de 165 de persoane. „Anul acesta toate avioanele sunt turcești,

ta neatractivă a transportului aerian din Republica Moldova afectează nu doar turismul emitent (cetățenii moldoveni zboară din alte părți), cât și turismul remitent (turiștii nu vin în Moldova).

„Din cauza prețurilor înalte, fluxul de turiști în R.Moldova este foarte jos, or ponderea prețului la transportul aerian variază între 55% și 70% din costul total al produsului turistic. Având posibilitatea să viziteze alte țări la prețuri mult mai joase, este clar că nimeni nu va veni în Republica Moldova”, spune Nicolae Platon.

Și Malin Wikstrom Fagerberg, voluntară suedeză în R.Moldova, spune că foarte mulți prieteni de-ai săi ar dori să vină în Moldova, însă din cauza prețului mare la transportul aerian nu o pot face. „Săptămâna viitoare în vizită vor veni părinții mei, dar o vor face prin intermediul Aeroportului din Odesa, nu



Avioanele din Moldova... zboară, dar scump

II. În Antalya – de la Odesa

destinație turistică scumpă, de aceea, pentru a nu pierde din clienți unele agenții sunt nevoite să găsească metode de a diminua prețul pachetelor turistice. Întrucât transportul este principalul element pe seama căruia se pot opera diminuări de tarife, soluția a fost găsită la companiile ucrainene care zboară în Antalya de pe Aeroportul din Odesa.

«Din Odesa biletul costă 180-250 USD, pe când din Chișinău – 235 de euro și când familia este alcătuită din trei-patru persoane, diferența, desigur, este sesizabilă », spune Costev.

Pentru a le fi mai comod, agențiile organizează chiar și rute speciale de autobuz, care pornesc din Chișinău în jurul orei 4.00 dimineața și transportă până la 100 de moldoveni.

Totuși, agențiile care organizează aceste rute au refuzat să ne ofere detalii la acest subiect motivând că nu vor să intre în conflict cu alți operatori de pe piață. „Nu vrem să stărnim reacții negative operatorilor care organizează zborul din Chișinău”, a fost răspunsul exact al unei asemenea agenții.

Totodată, la întrebarea de ce biletul din Odesa spre Antalya este mai ieftin de cât cel din Chișinău, răspunsul a fost următorul: „Din considerentul că operatorul național „Air Moldova” este unicul care are

deocamdată care este situația zborurilor din Odesa și că probabil „capacitatea aeronavelor este cu mult mai mare, dacă își permit să ofere prețuri mai mici”. Ea confirmă, totodată, că prețurile locale sunt stabilite de către companiile aeriene în colaborare cu agențiile de turism.

Oferta moldovenească

Dar să vedem care sunt posibilitățile de zbor din Chișinău?

Din discuțiile cu operatorii de profil am aflat că zborurile dintre Chișinău și Antalya sunt operate actualmente de către compania „AirMoldova” și operatorul turcesc „Turkish Airlines”. Inițial, această cursă a fost introdusă la 21 aprilie ca o cursă charter fiind operată exclusiv de „Air Moldova”. Compania a făcut referință la un regulament care stipulează că poate să opereze zboruri doar transportatorului țării din care se generează traficul. Turcia, însă, nu a acceptat aceste condiții și a cerut permisiunea de a opera zboruri și operatorul turcesc. În caz contrar, amenința că va interzice avioanelor moldovenești să aterizeze pe aeroporturile turcești. Ca urmare, în zilele de 17-18 mai au avut loc negocieri între părțile aeronautice ale ambelor țări unde s-a decis majorarea numărului de frecvențe pe ruta respectivă.

dat fiind că «AirMoldova» nu are avioane disponibile pentru această cursă și le ia în chirie de la companii din Turcia», spune Anatol Poiată, directorul agenției « Amadeus Travel ».

Cu toate acestea operatorii turistici nu sunt mulțumiți de calitatea acestor zboruri. Veaceslav Costev de la agenția „Canonic Tur” spune că se confruntă de multe ori cu probleme cum ar fi schimbarea frecvenței a aeronavelor, schimbarea orei de decolare, stabilirea zborurilor la ore neconvenabile, seara sau noaptea. «Anul trecut din acest punct de vedere era mult mai organizat, însă anul acesta chiar dacă există mai multe avioane este o situație neclară, ceea ce arată că împrejurările nu sunt atât de bune cum pretind a fi», spune el.

Operatorul național a ezitat deocamdată să comenteze aceste declarații, menționând doar că «reținerile anterioare ale altor zboruri (spre Moscova și Frankfurt) au fost cauzate de țările terțe care nu au permis întoarcerea la timp a aeronavelor».

Turismul remitent afectat și el

Între timp, Nicolae Platon, directorul Asociației Naționale a Agențiilor de Turism susține că ofer-

a celui din Chișinău. Prin Odesa este aproape dublu mai ieftin», menționează ea.

Din același considerent agențiile de turism încearcă să negocieze pe cont propriu cu omologii lor de peste hotare condiții speciale de atracție a turiștilor în Republica Moldova. „Sugerăm operatorilor din Europa să nu depindă de prețurile noastre la cursele aeriene, ci să organizeze programe charter individuale prin care să aducă aici turiști”, ne-a mai spus Nicolae Platon.

Operatorii turistici, așadar, cât și majoritatea călătorilor acestei țări sunt pe cont propriu. Ei găsesc propriile soluții de „a vedea lumea” atunci când principalul operator aerian își elaborează strategiile de viitor sau cum îi place să afirme „tace și face”.

NOTĂ : Am contactat reprezentanții companiei „Turkish Airlines” pentru a afla care este opinia lor față de situația creată în sistemul aerian național, dar nu am primit nici un răspuns. Directorul reprezentanței locale, Demir Nurullah a spus că are nevoie de aprobarea administrației centrale din Turcia pentru a discuta, însă, aprobarea nu a venit.