



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2022

Chișinău

**privind aprobarea Concepției pentru dezvoltarea Aeroportului Internațional Mărculești
pentru anii 2022-2025**

În temeiul art.5 lit. a) din Legea nr.136 din 7 iulie 2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.252, art.412) cu modificările ulterioare, precum și în scopul dezvoltării ramurii aviației civile, și diversificării serviciilor aeriene pe teritoriul național, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă:
 - 1) Concepția pentru dezvoltarea Aeroportului Internațional Mărculești pentru anii 2022-2025, conform anexei nr. 1;
 - 2) Planul de acțiuni privind implementarea Concepției pentru dezvoltarea Aeroportului Internațional Mărculești, conform anexei nr.2;
2. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va crea Grupul de lucru pentru supravegherea realizării Planului de acțiuni privind implementarea Concepției pentru dezvoltarea Aeroportului Internațional Mărculești și va aproba Regulamentul de activitate a acestuia.
3. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

PRIM-MINISTRU

Natalia GAVRILIȚA

Contrasemnează:
Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Andrei SPÎNU

Ministrul finanțelor

Dumitru BUDIANACHI

CONCEPȚIA **pentru dezvoltarea Aeroportului Internațional Mărculești pentru anii 2022-2025**

I. INTRODUCERE

Semnarea de către Republica Moldova în anul 2012 a Acordului privind spațiul aerian comun între Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre (*în continuare ASAC*) a creat în premieră condiții ca operatorii aerieni naționali și cei din Uniunea Europeană să aibă acces liberalizat la piața serviciilor aeriene între UE și Republica Moldova, fiind posibilă efectuarea de zboruri în regim liberalizat cu statele UE.

Pe lângă ASAC, la moment, Republica Moldova beneficiază de servicii liberalizate cu un număr mare de țări, ceea ce constituie un avantaj major pentru dezvoltarea întregii ramuri a aviației civile. Începând cu 2013 s-a constatat o creștere constantă a fluxului de călători care utilizează transportul aerian, în mare parte acest lucru datorându-se concurenței și apariției pe piață a operatorilor aerieni low – cost, care provin din state membre UE. Ținând cont de cererea crescândă a serviciilor de transport aerian, se impune necesitatea creării tuturor condițiilor necesare pentru a asigura accesarea pe piață a mai multor operatori aerieni low cost.

Din aceste considerente, a fost realizat prezentul studiu, potrivit căruia Aeroportul Internațional Mărculești (*în continuare „AIM”*) ar fi cea mai potrivită soluție pentru realizarea obiectivului de diversificare a opțiunilor pentru operatori aerieni, în partea ce ține de posibilitatea de a efectua zboruri de pe mai multe aeroporturi. Unul din avantajele majore ale AIM este amplasarea acestuia la doar 24 km de orașul Bălți și puțin peste 100 km de municipiul Chișinău, având în imediata apropiere conexiuni cu alte tipuri de transport (gara feroviară/stația de tren).

Costul aproximativ de realizare a lucrărilor de modernizare și transformare a aeroportului AIM în unul low-cost este de aproximativ 4 mln. Euro, iar timpul de realizare fiind de aproximativ 12 luni.

Detaliile privind echipamentele, infrastructura, resursele umane și investițiile care sunt necesare pentru realizarea proiectului sunt prezentate în capitolele ce urmează.

II. ANALIZA SITUAȚIEI ACTUALE A SECTORULUI AEROPORTUAR ȘI DEFINIREA PROBLEMEI

În anul 2002, prin Hotărârea Guvernului nr. 444 din 11.04.2002 privind reorganizarea aerodromului militar Mărculești în aeroport de dispunere comună a aviației militare și civile, aerodromul militar Mărculești a fost reorganizat, astfel fiind posibilă și desfășurarea operațiunilor aeriene civile, implicit trafic internațional de pasageri și mărfuri, fiindu-i atribuit statut de aeroport internațional.

În perioada de după atribuirea statutului de aeroport internațional pe Aeroportul Internațional Mărculești au avut loc zboruri de clasa business, cargo și zboruri în scopul efectuării mentenanței aeronavelor. Totodată, operațiuni aeriene de transportul aerian comercial de pasageri nu au avut loc, motivul de bază fiind lipsa infrastructurii necesare cum ar fi - terminal pentru pasageri, echipamente corespunzătoare de securitate, sisteme de navigație, dar și lipsa unui interes

din partea statului de a investi într-un alt aeroport, având în vedere traficul de pasageri înregistrat în Republica Moldova până în anul 2013.

Odată cu semnarea ASAC, având în vedere liberalizarea serviciilor de transport aerian cu piața UE, ceea ce a rezultat în apariția unei concurențe între operatorii aerieni naționali și străini, prețul biletelor avia s-a redus considerabil, sporind creșterea traficului de pasageri, astfel încât în anul 2019 (până la pandemia COVID-19) traficul prin Aeroportul Internațional Chișinău a ajuns la aproximativ 3 mln. pasageri, iar estimările preconizau o creștere constantă a fluxului de pasageri, totodată apăreau noi rute și destinații, numărul de pasageri fiind într-o constantă ascensiune. Cu toate că se aplicau taxe aeroportuare ridicate comparativ cu aeroporturile din regiune, interesul sporit din partea operatorilor aerieni persista.

Din păcate, criza pandemică, complementată cu conflictul actual din Ucraina a făcut ca operatorii aerieni să atragă o atenție deosebit asupra cheltuielilor aplicabile personalului, altor cheltuieli și inclusiv taxelor aeroportuare. Astfel, la moment, din cauza tarifelor/taxelor aeroportuare mari aplicate pe Aeroportul Internațional Chișinău, atragerea operatorilor aerieni low-cost este imposibilă, majoritatea operatorilor aerieni low – cost indicând un nivel de plăți aeroportuare mai joase decât cele aplicabile la moment.

Totodată, micșorarea taxelor aeroportuare în prezent este imposibilă din cauza faptului că cuantumurile minime a taxelor/tarifelor aeroportuare percepute de operatorul Aeroportului Internațional Chișinău fac obiectul prevederilor Contractului de concesiune semnat cu S.R.L. Avia Invest.

Astfel, având în vedere infrastructura aeroportuară de care dispune în prezent Aeroportul Internațional Mărculești, cu suportul statului și a unor investiții minime în sumă de 4 mln. EUR, pe parcursul unei perioade de circa 1 an, este posibilă lansarea operațiunilor comerciale de transport de pasageri de pe/pe AIM. Deschiderea unui nou aeroport în regiunea de nord a Republicii Moldova va impulsiona și dezvoltarea întregii zone, creând locuri noi de muncă (pentru comparare, în cadrul Aeroportului Internațional Chișinău activează peste 500 de angajați), dar și va contribui la apariția concurenței în domeniul aeroportuar din țară, inclusiv apariția companiilor low-cost cu oferte atractive de prețuri.

În contextul în care, în zona nordică a Republicii Moldova este o congestiune substanțială a populației, există agenți economici privați cu capital străin, zonă economică liberă – apariția unui aeroport internațional funcțional favorizează dezvoltarea de noi ramuri ale economiei, creând un climat investițional favorabil.

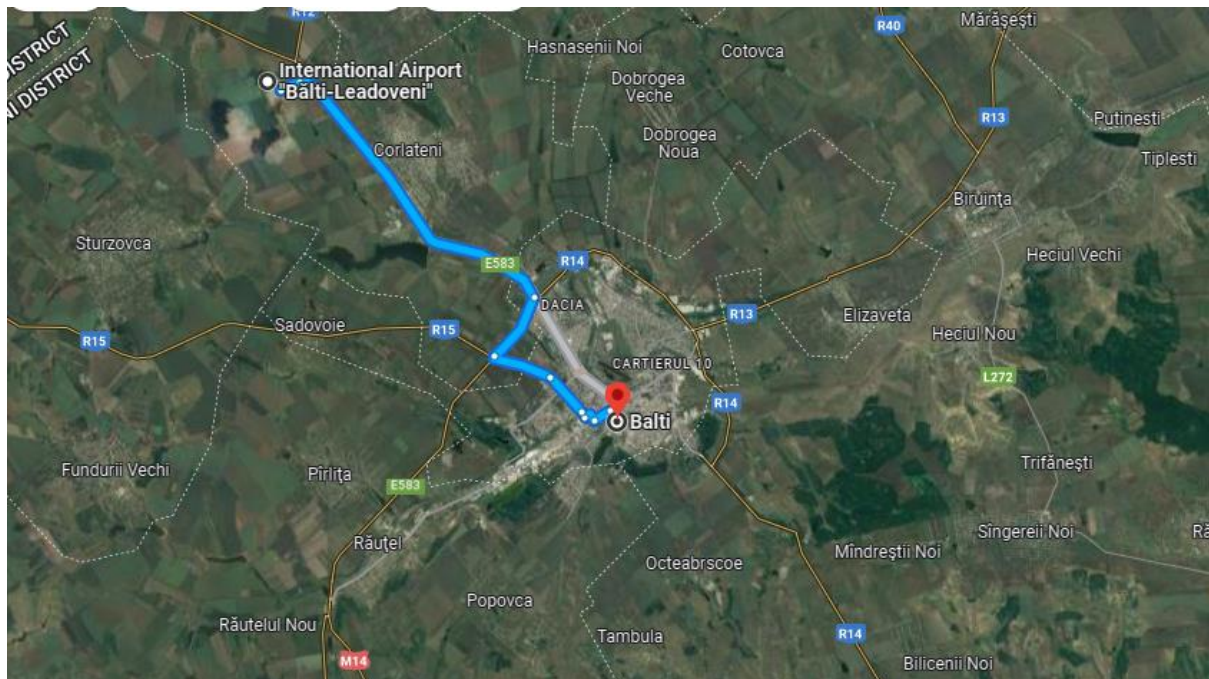
În cadrul prezentului studiu au fost analizate mai multe opțiuni de diversificare a pieței serviciilor aeroportuare, fiind analizate următoarele alternative:

- Reabilitarea aerodromului Bălți-Leadoveni;
- Reabilitarea aerodromului Cahul;
- Reabilitarea aerodromului Mărculești.

Analiza comparativă a avantajelor și dezavantajelor pentru opțiunile alternative la fel determină soluția reabilitării AIM ca fiind soluția cea mai viabilă, atât din perspectiva costurilor cât și posibilităților de dezvoltare în termeni cât mai restrânși.

Reabilitarea aerodromului Bălți - Leadoveni

Aerodromul Bălți – Leadoveni se află la o distanță de 21 km față de centrul orașului Bălți:



Infrastructura existentă pe acest aerodrom este în stare extrem de degradată. Conform documentației tehnice ale aerodromului, indicele PCN (*Pavment clasifcation number*) este în jurul cifrei 16, ceea ce reprezintă un indicator cu mult sub limita necesității operatorilor aerieni care activează în prezent în Republica Moldova.

Pe lângă faptul că indicele PCN al pistei este unul inacceptabil pentru operarea curselor aeriene comerciale, starea fizică a acesteia este la fel una foarte gravă.



Clădirea terminalului și spațiile adiacente acesteia sunt avariate, reabilitarea acestora fiind nerentabilă.



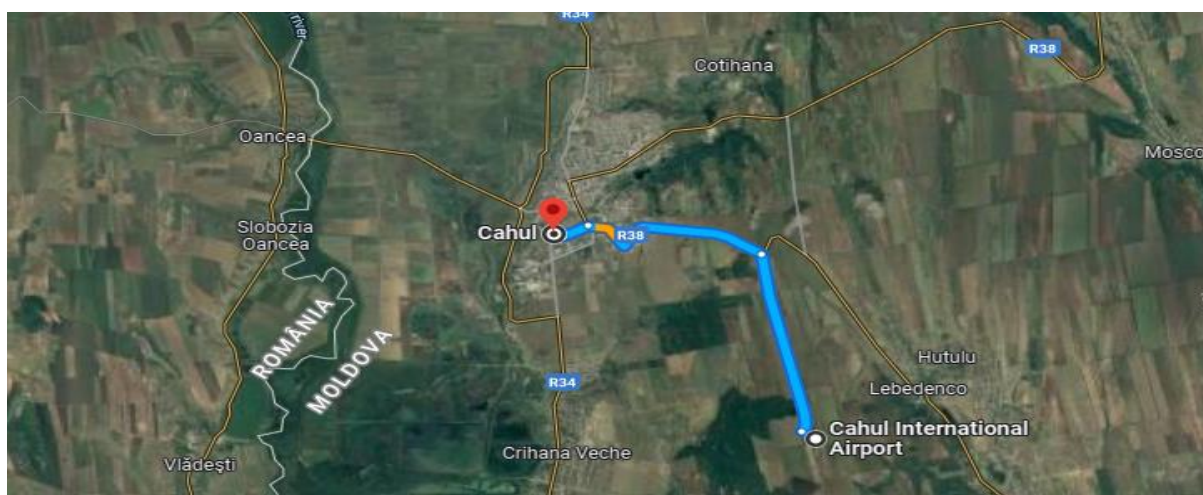
Echipamentul de securitate care există în dotarea aerodromului, pe lângă faptul că este unul defect, nu corespunde standardelor internaționale în domeniul securității aeronautice.



Respectiv, în cadrul studiului realizat nu au fost identificate avantaje care ar favoriza analizarea opțiunii reabilitării aerodromului Bălți-Leadoveni ca una fiind viabilă din punct de vedere economic și funcțional.

Reabilitarea aerodromului Cahul

Aerodromul Cahul se află la o distanță de 11 km față de centrul orașului Cahul.



Infrastructura existentă pe aerodromul Cahul, fără efectuarea unor investiții financiare majore, nu este posibil de adaptat cerințelor necesare pentru efectuarea curselor aeriene comerciale.

Indicele PCN al pistei este unul mai mic, comparativ și cu aerodromul Bălți-Leadoveni, ceea ce nu poate satisface cerințele internaționale pentru aerodromurile destinate transporturilor de pasageri sau mărfuri.

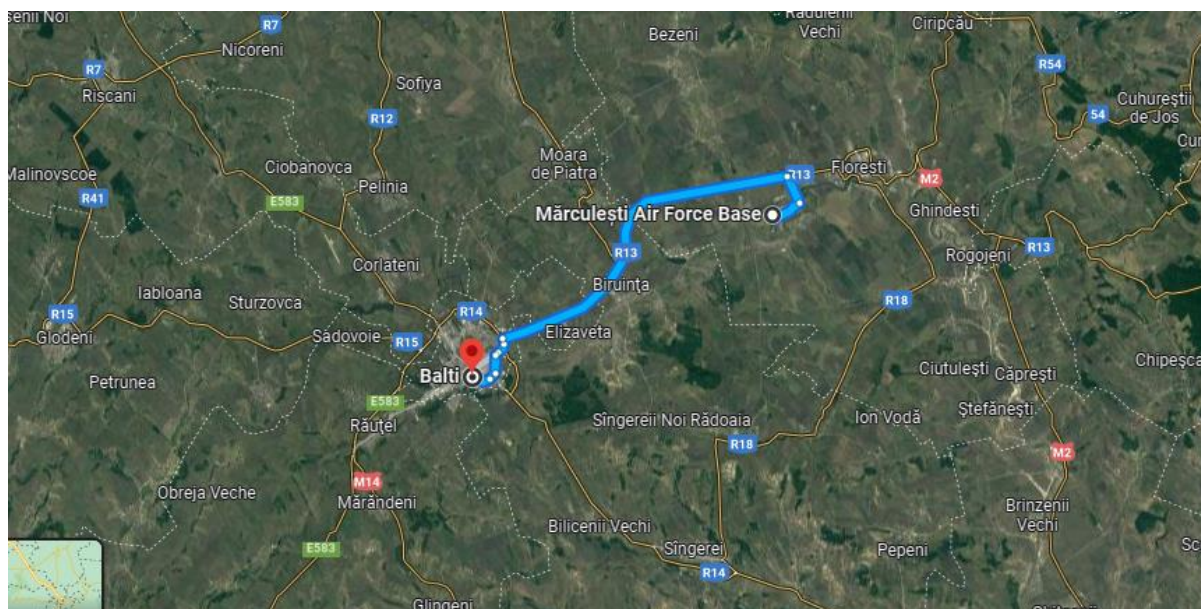
Infrastructura existentă, pentru a putea fi utilizată în operațiuni aeriene comerciale necesită reabilitare capitală:





Reabilitarea aerodromului Mărculești

Aerodromul Internațional Mărculești se află la o distanță de 35 km față de centrul orașului Bălți:



Infrastructura existentă pe AIM este posibil de adaptat pentru operațiuni aeriene comerciale fără efectuarea unor investiții financiare majore.

Indicele PCN al pistei este cel mai mare din toate aerodromurile existente în Republica Moldova (aproximativ 80), comparativ cu Aeroportul Internațional Chișinău fiind practic dublu, ceea ce satisface cerințele internaționale pentru aerodromurile destinate transporturilor de pasageri sau mărfuri, inclusiv pentru aeronave de mare capacitate.

Infrastructura existentă, urmare a investițiilor ce urmează a fi efectuate, astfel cum este reflectat în prezentul studiu, ar putea fi utilizată în operațiuni aeriene comerciale prin curse regulate și neregulate:







Echipamentul de securitate care există în dotarea aerodromului, destinat controlului de securitate pentru pasageri și bagaj de mână, corespunde standardelor internaționale.

Un alt avantaj al AIM este amplasarea din punct de vedere fizico-geografic într-o zonă în care pe parcursul anului practic nu se formează ceață sau alte fenomene meteorologice, care ar putea afecta posibilitatea de decolare-aterizare din cauza vizibilității reduse. Acest avantaj, este unul care are impact economic puternic, astfel încât în cazul în care este imposibilă efectuarea zborurilor pe/de pe Aeroportul Internațional Chișinău, fiind necesară utilizarea unui aeroport de rezervă, care este fie Aeroportul Internațional Iași, fie Aeroportul Internațional Odessa, utilizarea acestora generează costuri mari pentru operatorii aerieni. Posibilitatea de a efectua zboruri pe/de pe AIM, în cazul în care pe Aeroportul Internațional Chișinău vizibilitatea este precară, reprezintă un aspect important și pentru securitatea statului, fiind posibil de efectuat aterizări/decolări pe teritoriul țării pe/de pe un alt aeroport național.

Statutul curent al AIM

În prezent infrastructura AIM se află în gestiunea Î.S. Aeroportul Internațional Mărculești, astfel statul fiind unicul proprietar și acționar al acesteia.

Activitatea economică a Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești” cuprinde următoarele activități aferente:

- Prestare serviciilor de operator de aerodrom prin încasarea taxelor aeroportuare;
- Servicii de locațiune/chirie a activelor întreprinderii (teren, hangare, spații oficii).

Pentru anul 2021 repartiția surselor de venituri din activitățile aferente au constituit:

- 9% din servicii de operator de aerodrom;
- 84 % din servicii de locațiune și
- 7 % alte venituri.

Respectiv, principala sursă de venituri a întreprinderii este darea în locațiune și nu activitatea operațională certificată - operator de aerodrom.

Rezultatele financiare ale întreprinderii sunt mai mult decât modeste, înregistrând în ultimii 4 ani (2018-2021) pierderi în valoare totală de 72,6 mln. lei. Conform bilanțului contabil al

întreprinderii, pierderile companiei la zi se cifrează la 151,7 mln. lei, ceea ce se răsfrânge asupra capitalului propriu al întreprinderii (diminuându-se cu valoarea pierderilor de 151,7 mln. lei) care constituie la zi 229,8 mln. lei.

Indicatorii de performanță a întreprinderii pe baza Bilanțului la data de 31.03.2022 (intermediar) se prezintă astfel:

Indicator	Valoarea optimă	Valoarea calculată
Suficiența de mijloace financiare		
Rata de autofinanțare a capitalului permanent/solvabilității patrimoniale (capital propriu/capital propriu+ datorii curente)	Min 60%	$\frac{229,8}{229,8+68,3} \times 100\% = 77\%$
Ratele de lichiditate		
Lichiditate curentă (active circulante/datorii curente)	Interval optim 2 – 2,5	$\frac{25,3}{68,3} = 0,4$
Lichiditate absolută (numerar/datorii curente)	Min 20%	$\frac{0,12}{68,3} \times 100\% = 17,5\%$

Infrastructura aeroportuară

Conform caracteristicilor sale tehnice, AIM se atribuie la aerodromuri cu pista de decolare – aterizare cu apropiere de ne precizie, având numărul de cod ICAO "3C". AIM dispune de punct de coordonare a zborurilor (TWR), pentru asigurarea conducerii traficului aerian în zona AIM. Mijloacele de navigație vizuale ale AIM au scopul principal de a asigura operarea în siguranță a aeronavelor în condiții VFR (reguli de zbor la vedere).

Suprafața pistei de decolare - aterizare este constituită din dale de beton de tip - ПІАГ-14. Numărul de clasificare al pavajului (PCN - număr care exprimă capacitatea portantă a unui pavaj, pentru o exploatare fără restricții) – 80.

Peroanele, locurile de parcare pe termen lung ale aeronavelor și platforma pentru încărcături sunt combinate, astfel:

- Peronul central permite o parcare simultană a: 2 aeronave de tip Airbus 319/321; Boeing 737) și 7 aeronave de tip An 24 (An 26/30/32; ATR 42/72).
- Peronul de est permite o parcare simultană a: 2 aeronave de tip A319; B 373 și 5 aeronave de tip An 24 (An 26/30/32; ATR 42/72).
- Peronul de vest – rezervă.

Suprafața peroanelor și locurile de parcare ale aeronavelor sunt constituite din dale de beton de tip - ПІАГ-14. Numărul de clasificare a pavajului (PCN) – 40.

Aeroportul Internațional Mărculești este amplasat pe un teren cu o suprafață totală de 266 ha, din care Suprafața funcțională a aerodromului Mărculești este divizată după cum urmează:

- Pista de decolare-aterizare – 2 512 m x 40 m;
- Căile de rulare:
- Calea de rulare E – 2454 m x 14 m
- Calea de rulare A – 216 m x 18 m;

- Calea de rulare B – 200 m x 12 m;
- Calea de rulare C – 200 m x 12 m;
- Calea de rulare D – 180 m x 14 m.
- Peroane de parcare ale aeronavelor:
- Peron de parcare (Vest) a aeronavelor – 6 300 m²;
- Peron de parcare (Centru) a aeronavelor – 26 880 m²;
- Peron de parcare (Est) a aeronavelor – 10 584 m².

Imagine din satelit a aeroportului



Peronul pentru parcare aeronavelor și zona unde urmează a fi construit terminalul



Accesul către aeroport

AIM se află la 24 km nord-est de orașul Bălți pe drumul raional R13, la 10 km distanță de orașul Florești și la o distanță de aproximativ 128 km pe drumul raional R13 și drumul național M2 de Chișinău. În imediata apropiere a aeroportului este situată gara feroviară/stația de tren.

Distanțele dintre centrele raionale de nord și Aeroportul Internațional Mărculești, precum și numărul populației în regiunea de nord a Republicii Moldova, sunt următoarele:

Distanța dintre AIM și:	Distanță dreaptă, km	Distanță cu mașina, km	Numărul de locuitori
Bălți	24	32	~ 103 mii
Briceni	101	127	~ 73 mii
Călărași	69	117	~ 78 mii
Chișinău	103	128	~ 1 mln
Dondușeni	62	76	~ 43 mii
Drochia	41	64	~ 88 mii
Edineț	53	66	~ 81 mii
Fălești	50	65	~ 92 mii
Florești	7	10	~ 88 mii
Glodeni	53	66	~ 60 mii
Orhei	70	88	~ 102 mii
Râșcani	50	69	~ 68 mii
Rezina	57	74	~ 51 mii
Sângerei	44	69	~ 92 mii
Soroca	34	45	~ 100 mii
Șoldănești	43	56	~ 42 mii
Telenești	36	70	~ 73 mii

Populația Regiunii de Dezvoltare Nord este de 763.526 persoane (*estimat BNS la 10.12.2018) (27,03 % din populația țării și include municipiul Bălți și 11 raioane: Briceni, Edineț, Dondușeni, Drochia, Fălești, Florești, Glodeni, Ocnîța, Rîșcani, Sângerei și Soroca, cu o suprafață de circa 10,014 km², ceea ce reprezintă aproximativ 32,9% din suprafața totală a Republicii Moldova.

Este de menționat faptul că, în scopul facilitării transportului pasagerilor către și dinspre AIM poate fi utilizat transportul cu pasageri pe cale ferată, gara feroviară aflându-se la o distanță de 1 km, iar până în municipiul Bălți timpul de deplasare constituie 50 – 60 min.

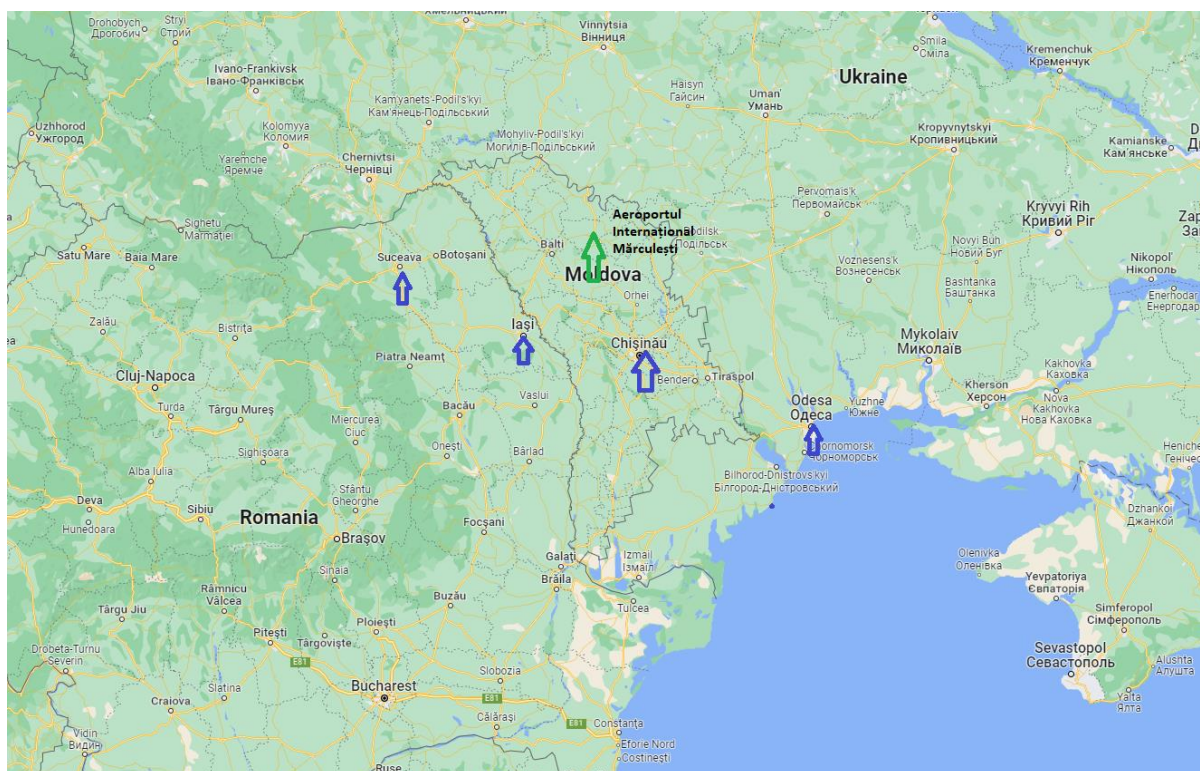
De asemenea, un potențial major din punct de vedere a persoanelor care ar putea utiliza serviciile aeriene regulate de pasageri prestate de pe AIM, ar fi și regiunile Ucrainene care sunt la hotar cu Republica Moldova, cum ar fi Vinnytsia (populația 1,5 mln. persoane), o parte a regiunii Odessa (populația 2,3 mln. persoane), Hmelnytskyi (populația 1,2 mln. persoane).

Analiza aeroportului în context regional

Din perspectiva amplasării și accesibilității, Aeroportul Internațional Mărculești ar satisface în special zona de centru – nord a Republicii Moldova cu o populație de aproximativ 900 mii cetățeni pentru care distanța față de aeroport este de aproximativ 100 km.

În contextul globalizării și internaționalizării, concurența între aeroporturi are loc nu doar la nivel local, dar și regional. Astfel, AIM concurează nu doar cu Aeroportul Internațional Chișinău, dar și cu Aeroporturile din vecinătate, aflate inclusiv în România – Aeroportul Internațional Iași și Aeroportul Internațional Suceava. Respectiv, în cazul modernizării AIM și lansării curselor aeriene comerciale, va exista potențial de atragere a pasagerilor de pe aceste aeroporturi regionale aflate în statul vecin.

Aeroporturile regionale (Iași, Suceava), în funcție de numărul pasagerilor înregistrați -cumulați în perioada 2015-2021, se prezintă astfel:



Aeroport	Nr. pasageri
Aeroportul Internațional Iași (în subordinea Consiliului Județean Iași)	6 088 918
Aeroportul Internațional „Ștefan cel Mare”, Suceava (în subordinea Consiliului Județean Suceava)	1 641 039
Aeroportul Internațional Chișinău	15 785 400

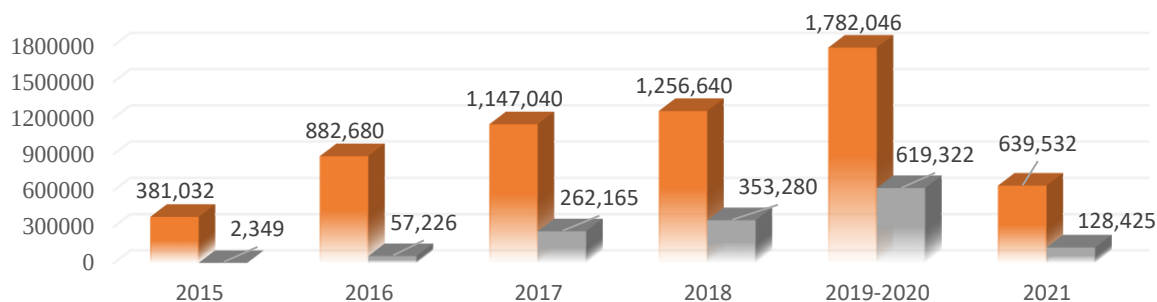
Situația detaliată se prezintă astfel:

Aeroport	Numărul de pasageri în perioada 2015-2021							TOTAL cumulat
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Iași*	381032	882680	1147040	1256640	1492444	289602	639532	6 088 918
Suceava**	2349	57226	262165	353280	430123	189199	346697	1 641 039
Chișinău	2226400	2206300	2744500	2828600	2995500	939600	1844500	15785400

*Populația județului Iași este de 1 mln. cetățeni

**Populația județului Suceava este de 640 mii cetățeni

TRAFIC PASAGERI 2015 -2021 AEROPORTURILE IAȘI (IAS) ȘI SUCEAVA (SCV)



Tarife aeroportuare aplicate în aeroporturile din regiune:

Denumirea aeroportului	Tarife							Dezvoltarea aeroportului
	Aterizare (MTOW)	Pasageri (PAS)		Securitate (per/pas)	Securitate cargo (per/tonă, MTOW)	Securitate fără încărcare comercială	Staționare (oră/tonă/MTOW)	Iluminare /tonă (MTOW)
	zboruri internaționale / interne	zboruri internaționale	zboruri interne	zboruri internaționale / interne	zboruri internaționale / interne	zboruri internaționale		
CHIȘINĂU	7,0 Euro	6,2 Euro		2,5 /pas/plec	5,0 /Euro/tonă	0,3/Euro /MTOW	1,71 Euro	
IAȘI	3,0 Euro*	6,3 Euro** la plecare	5,74 Euro la plecare				0,04 Euro	1,5 Euro /MTOW
SUCEAVA	3 Euro***	2 Euro		1,0 /pas			0,1 Euro	1,5 Euro /MTOW

NOTĂ

Tarifele aeroportuare percepute de către Aeroportul Iași

*Tariful de aterizare aplicat pe Aeroportul Iași poate fi redus în dependență de numărul de aterizări pe lună de la 5% (10-20 aterizări la lunar) până la 50% (peste 151 aterizări pe lună).

**Tarifului de pasageri I se aplică reduceri în dependență de numărul de pasageri îmbarcați pe an de la 5% (100-125 mii pasageri/an) până la 35% (peste 250 mii pasageri/an).

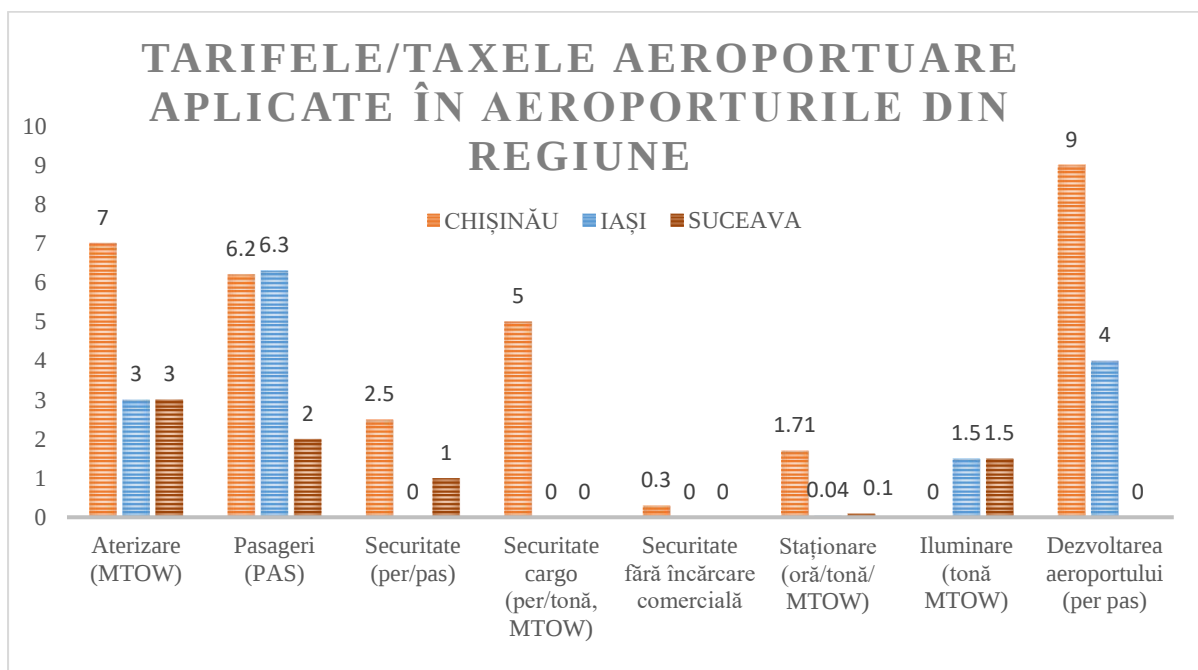
Pentru operarea rutelor noi se aplică reduceri la tarifelor aeroportuare:

- Tarife de aterizare 50%;

- Servicii pasageri 30%;
- Tariful de dezvoltare 50%.
- Pentru următorii 2 ani reducerea se micșorează cu 10 puncte.

Tarifele aeroportuare percepute de către Aeroportul SUCEAVA

*** Tarifului de aterizarea i se aplică reduceri în dependență de numărul de aterizări pe lună de la 35% (8-19 aterizări pe lună) la 50% (mai mult de 40 aterizări pe lună).



Echipamente/Dotări

Din punct de vedere al operațiunilor de salvare și stingere a incendiilor aerodromul corespunde categoriei 4 ICAO. În acest sens aeroportul dispune de 2 autospeciale pentru stingerea incendiilor.

Pentru a putea iniția desfășurarea operațiunilor aeriene comerciale, următoarele echipamente tehnice speciale necesită lucrări de reabilitare și reparații:

- Autospecială de stingere a incendiilor** - pentru realizarea intervenției imediate la locul unui accident sau incident de aviație în limita de responsabilitate;
- Utilaj special de măsurare a coeficientului de aderență** - pentru a determina condițiile de frânare ale roților pneumatice pe suprafețele artificiale ale aerodromului (pista de decolare aterizare, căile de rulare, zone de parcare a aeronavelor), prin determinarea valorii coeficientului de aderență (μ) - arendă, necesar o dată la 2-3 ani;
- Autospecială pentru spălarea suprafețelor de pe aerodrom** - pentru menținerea în stare de funcționare a pavajului din beton al aerodromului (pistei de decolare-aterizare, căilor de rulare, peroanelor de parcare ale aeronavelor);
- Autospecială pentru curățirea zăpezii** - pentru a îndepărta zăpada de pe suprafețele artificiale ale aerodromului (pista de decolare aterizare, căile de rulare, zone de parcare a aeronavelor) și pentru îndepărtarea malurilor de zăpadă (grămezi sau troiene de zăpadă) formate de alte utilaje de curățare și evacuare a zăpezii în imediata apropiere a pistei de decolare aterizare, căile de rulare sau zonele de parcare a aeronavelor;

- e. **Autospecială pentru alimentarea aeronavelor cu carburanți** - pentru alimentarea/realimentarea aeronavelor cu combustibil filtrat (kerosen de aviație);
- f. **Rampă pentru îmbarcare și debarcarea pasagerilor/echipajului (trap).**

În domeniul securității aeronautice, situația este următoarea:

1. În prezent AIM dispune de sistem de monitorizare CCTV pe tot segmentul de îngrădire fizică a perimetrului aerodromului, punctelor de control de securitate a pasagerilor și staff-ului aerodromului, zonei de desfășurare a operațiunilor aeriene și părțile critice, care necesită a fi modernizat.
2. Din echipamente de securitate în prezent AIM dispune de 2 porți de detectare a metalelor și 1 scanner x-ray pentru efectuare controlului de securitate al bagajelor de mână care sunt validate de către AAC. De asemenea AIM dispune de un sistem video de control al perimetrului AIM care necesită a fi îmbunătățit. Aceste echipamente sunt suficiente inclusiv pentru controlul pasagerilor.

III. DOTĂRILE NECESARE PENTRU ÎNȚIEREA TRANSPORTULUI AERIAN DE PASAGERI DE PE / PE AIM

Infrastructură

a) Construcția terminalului de pasageri cu o suprafață de aproximativ 2000 -2500 m²

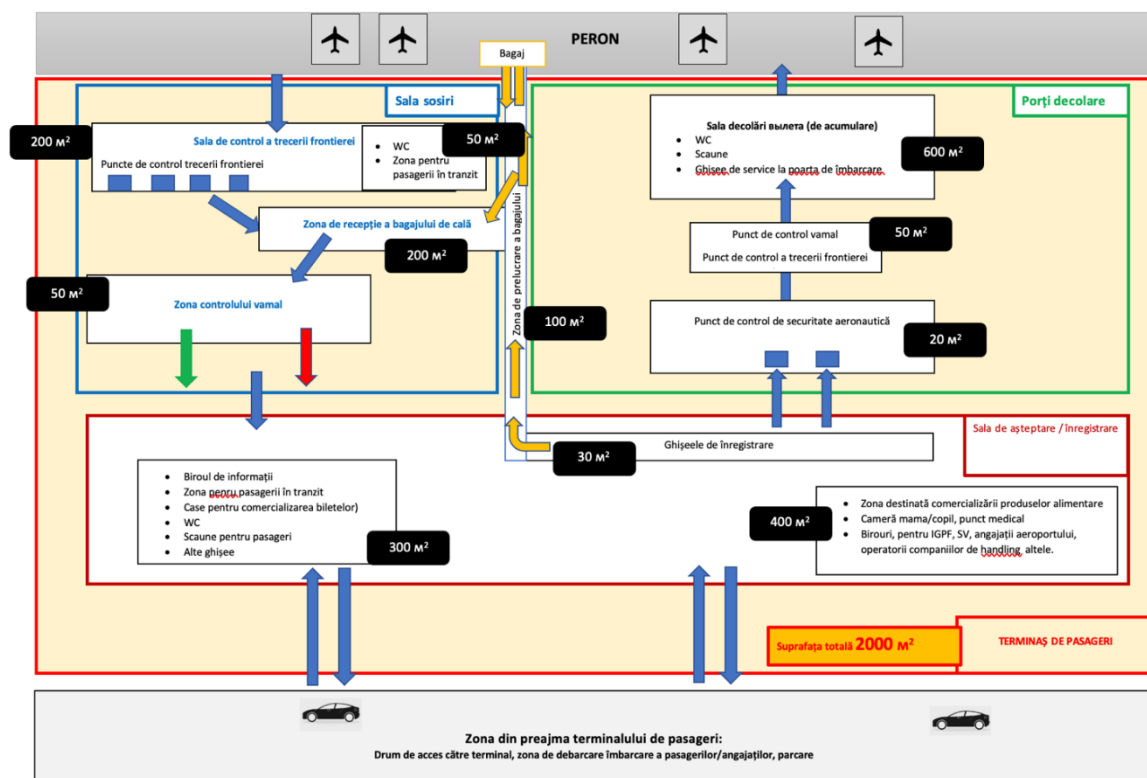
Terminalul de pasageri urmează a fi proiectat modular astfel încât să asigure procesarea pasagerilor și a aeronavelor la un nivel de trafic la 1 etapa de cca 200 pasageri/oră în orele de vârf (a 2 etapa 400 pasageri/oră), atât la plecare cât și la sosire, cu un număr de pasageri aflați simultan în aerogară de aproximativ 500 de persoane.

Terminalul trebuie să conțină de asemenea spații pentru birourile necesare administrației aeroportului, spații pentru autoritățile publice (IGPF, Serviciul Vamal, ANSA, ANSP) și spații tehnice pentru asigurarea funcționalității instalațiilor interioare de încălzire, alimentare cu apă, canalizare menajeră, canalizare pluvială, instalații electrice, instalații de curenți slabi, ventilare și climatizare etc.

Terminalul urmează a fi dotat cu următoarele facilități:

- spații publice pentru zona de plecări;
- ghișee de check-in:
 - 1 etapă: 4 ghișee cu 2 perechi de benzi-cântar pentru bagaje și bandă colectoare care merge în zona de efectuare a controlului de securitate și procesare a bagajului de cală;
 - 2 etapă: 8 ghișee cu 4 perechi de benzi-cântar pentru bagaje
- spații publice pentru zona de sosiri;
- spații pentru procesarea bagajelor de cala pentru toate tipurile de dimensiuni acceptate de companiile aeriene;
- spații pentru procesarea bagajelor de mână;
- spații pentru controlul pasagerilor;
- spații pentru controlul personalului aeroportuar precum și al companiilor care își desfășoară activitatea în perimetrul aeroportuar;

- spații pentru preluarea bagajelor de cală de către pasageri la sosire;
- cabinet medical;
- grupuri sanitare;
- salon oficial;
- spații cu destinația ”Mama și copilul”;
- spații destinate controlului de securitate al pasagerilor;
- spații destinate controlului la trecerea frontierei de stat (IGPF);
- spații destinate Serviciului Vamal atât în zona de plecări cât și în cea de sosiri;
- spații destinate Poliției în zonele publice;
- depozit și birou pentru bagajele pierdute și regăsite (“lost and found”);
- spații destinate birourilor angajaților aeroportului;
- spații destinate birourilor companiilor care vor opera pe aeroport (minimum 10 spații cu această destinație);
- cel puțin câte un bar și un restaurant în zona publică de plecări și sosiri;
- spații cu destinația chirii automobile;
- spații pentru schimb valutar, suveniruri etc;
- spații cu destinații tehnice: electrice, termice, apă, supraveghere etc.



*Schema tehnică a terminalului

- Construcția parcării pentru 100 de automobile cu o suprafață de aproximativ 2000 m² (12,5 m²/automobil).
- Construcția parcării pentru transportul public care va aduce pasagerii către și de la aeroport cu o suprafață de aproximativ 700 m² (10 autocare/60 m²/autocar).
- Drum de acces către terminal.
- Iluminarea zonei din preajma terminalului și a parcărilor.

f) Rețele ingineresti de aprovizionare a terminalului cu apă, energie electrică, canalizare, etc.

g) Instalații de balizaj și iluminare a pistei.

Costul variază în funcție de tipurile de lumini și categoria acestora, fiind posibilă utilizarea diferitor tipuri pentru fiecare direcție de aterizare – prețul pornește de la 350 mii euro.

h) Iluminarea perimetrului a peronului și a parcărilor pentru aeronave.

Echipamente și sisteme

Deși aeroportul dispune de echipamente și sisteme necesare pentru desfășurarea activității, acestea în mare parte sunt depășite de timp și necesită a fi înlocuite cât de curând posibil.

În acest sens este necesar de:

- Echipament CNS (comunicare, navigare și supraveghere) și asigurarea procedurilor de zbor;
- Echipament la sol (PSI – protecția și stingerea incendiilor, dezăpezire, întreținere pistă, etc);
- Mijloace auto (patrularea perimetrului pentru asigurarea securității aeronautice);
- Echipament suplimentare pentru asigurarea controlului de securitate al pasagerilor, bagajului, poștei și mărfurilor.

Resurse umane

În prezent în cadrul Î.S. AIM activează 62 de persoane, în vederea optimizării costurilor este necesar revizuirea necesităților de personal astfel încât aceasta să fie raportat la tipurile și complexitatea operațiunilor de pe AIM.

Serviciile ce urmează a fi asigurate pe AIM

Pentru asigurarea funcționalității unui aeroport este necesar disponibilitatea mai mult servicii de deservire la sol pe teritoriul aeroportului, după cum urmează:

- Alimentarea cu combustibil;
- Cleaning;
- Degivrare;
- Alimentare cu curent electric;
- Catering;
- Reprezentare și acomodare;
- Control încărcătură și comunicații;
- Control dispozitive-bloc pentru încărcătură (unit load device (ULD) control);
- Deservirea pasagerilor și bagajelor;
- Prelucrarea mărfurilor și a poștei;
- Transport la sol.

*Serviciile menționate supra pot fi externalizate.

Costurile totale pentru operaționalizarea AIM

Conform estimărilor preliminare costul total al acțiunilor necesare pentru inițierea operațiunilor de transport aerian de pasageri de pe / pe AIM este de aproximativ 4,2 mln. EUR, fiind divizate după cum urmează:

Nr d/o	Destinația costurilor	mii Euro
1	Construcția terminalului de pasageri	De la 1500
2	Construcția parcării auto pentru 100 automobile	80
3	Construcția parcării pentru transportul public	30
4	Construcția gardului de protecție, inclusiv sistem de detectare IR,	300
5	Drum de acces către terminalul nou	300
6	Serviciul aerodrom și spații verzi (întreținerea PDA)	200
7	Serviciul de pompieri	95
8	Serviciul securitate aeronautică	450
9	Echipament meteorologic și de navigație aeriană	De la 50
10	Instalații de balizaj și iluminare a pistei	De la 400
11	Sistem de aterizare instrumentală (Instrumental Landing System – ILS)	De la 650
12	Alte cheltuieli necesare pentru mentenanța infrastructurii	100
	Total	4155

Cheltuieli anuale aferente activității AIM

Operaționalizarea aeroportului în vederea asigurării deservirii unui flux de pasageri aferent transporturilor în regim regulat/neregulat a pasagerilor, este necesar suplinirea personalului AIM în:

- Serviciul securitate;
- Serviciul iluminare;
- Serviciul aerodrom;
- Serviciul transport;
- Serviciul salvare;
- Serviciul operațional.

Suplinirea este necesară a fi efectuată cu circa 100 persoane (față de cei 57 angajați în prezent), cu remunerarea a câte 8 000 lei lunar (în prezent salariul mediu în entitate e 4 900 lei lunar), fiind necesar 12,5 mln. lei/an. Cheltuielile materiale curente, de întreținere (energie electrică, termică, apă și canalizare, etc.) în condițiile creșterii esențiale a prețurilor la hidrocarburi - circa 2,0 mln. lei.

Rezultatele financiare ale anului 2021 a AIM prezintă un nivel al cheltuielilor anuale de circa 28 mln. lei, respectiv este rezonabil de a prognoza, în baza alineatului de mai sus o majorare a cheltuielilor anuale cu circa 14,5 mln. lei, sumându-se la circa 42,5 mln. lei/an.

Activitatea operațională, de regulă, reprezintă în primii ani pierderi din activitate, respectiv urmează a fi determinate mecanisme sau surse de compensare a decalajului între veniturile și cheltuielile de la prestarea serviciilor.

Evoluția decalajului P&L (EUR)					
	2023	2024	2025	2026	2027
Venituri taxe aeroportuare zboruri regulate/charter	1 244 000	1 430 625	1 785 420	2 227 960	2 784 950
Venituri din activități de până la 2022*	100 000	110 000	121 000	133 000	146 000
Cheltuieli operaționale anuale**	2 100 000	2 200 000	2 315 000	2 430 000	2 550 000
Decalaj	- 756 000	- 659 375	- 408 580	- 69 040	+380 950

* - asumat o majorare anuală de 10%

** - asumat o majorare anuală de 5%

Proгноza traficului de pasageri pe AIM

Transportul aerian de pasageri prin intermediul AIM se propune a fi inițiată cu cursele charter spre destinațiile de odihnă Turcia și Egipt. În prezent de pe Aeroportul Internațional Chișinău se execută 43 de curse săptămânale către diverse destinații de vacanță din Turcia. Un calcul preliminar arată că prin cursele charter se asigura un flux de pasageri de aproximativ 15 mii pasageri, iar pentru întreaga perioadă estivală traficul ar fi de aproximativ 180 mii pasageri.

Astfel prin redirecționarea a unei părți din cursele charter către AIM ar putea fi asigurat un flux de pasageri pentru perioada estivală de aproximativ 50-60 mii persoane în primul an de activitate, în cazul în care se vor executa două curse charter per zi.

Odată cu finalizarea construcției terminalului de pasageri, traficul prognozat pentru primul an de activitate variază între 100 – 150 mii de pasageri cu o creștere în următorul an ce poate varia între 25-50%.

Proгноză trafic aerian și evoluția acestuia					
	2023	2024 (+25%)	2025 (+25%)	2026 (+25%)	2027 (+25%)
Pasageri (sosire și plecare)	150000	187500	234000	292000	365000
Aterizări / Decolări	882	1102	1376	1718	2174
Curse	441	551	688	859	1073
Media zboruri /zi	1,2	1,5	1,88	2,35	2,94

În prezent s-au arătat disponibilitatea de a opera de pe AIM doi operatori aerieni naționali, de asemenea în adresa autorităților publice din Republica Moldova au fost adresate demersuri

de către operatorul aerian Ryanair, cunoscut ca cel mai mare operator aerian low-cost din Europa, prin care și-a arătat disponibilitatea intrării pe piața din Republica Moldova cu condiția aplicării unor taxe aeroportuare mai mici decât cele ce sunt în prezent pe AIC (aprox. 21 eur/pax/plecare).

Astfel, în condiția stabilirii unor taxe aeroportuare atractive, pe termen mediu și lung AIM ar putea asigura cetățenii Republicii Moldova cu o alternativă mai ieftină pentru călătoria pe cale aeriană, dar și ar contribui esențial la dezvoltarea regiunii de nord a țării.

Taxe/Tarife aeroportuare

La faza inițială, în scopul atragerii operatorilor aerieni tarifele aeroportuare trebuie să fie atractive, iar după consolidarea traficului de pasageri acestea urmează a fi majorate treptat.

Schema tarifelor propuse este prezentată în tabelul de mai jos:

	Aterizare (MTOW)	Pasageri (PAX)	Securitate (PAX)	Staționare (MTOW)	Iluminare (MTOW)	Dezvoltare (PAX)
Mărculești	3,0	2,5	1,0	0,1	1,5	1
Chișinău	7,0	6,2	2,5	1,71	0	9
Suceava	3,0	2,0	1,0	0,1	1,5	0
Iași	3,0	6,3	1,0	0,04	1,5	4

Tarifele aeroportuare propuse aplicate per pasager în cazul transportului aerian cu o aeronavă de tip Airbus A320 ar fi de aproximativ 5,63 EUR, pentru a fi atractive în raport cu aeroporturile regionale.

	Mărculești	Chișinău	Suceava	Iași
Total EUR per PAX	5,63	20,34	4,13	12,43

Venituri din traficul de pasageri și serviciile auxiliare

Proгноză trafic aerian și evoluția acestuia					
	2023	2024 (+25%)	2025 (+25%)	2026 (+25%)	2027 (+25%)
Pasageri (sosire și plecare)	150000	187500	234000	292000	365000
Venituri din tarifele aeroportuare (EUR)	844 500	1 055 625	1 317 420	1 643 960	2 054 950
Venituri auxiliare 2 EUR/PAX (EUR)	300 000	375 000	468 000	584 000	730 000
TOTAL (EUR)	1 244 500	1 430 625	1 785 420	2 227 960	2 784 950

Pentru finanțarea proiectului de dezvoltare a AIM au fost identificate 4 soluții după cum urmează:

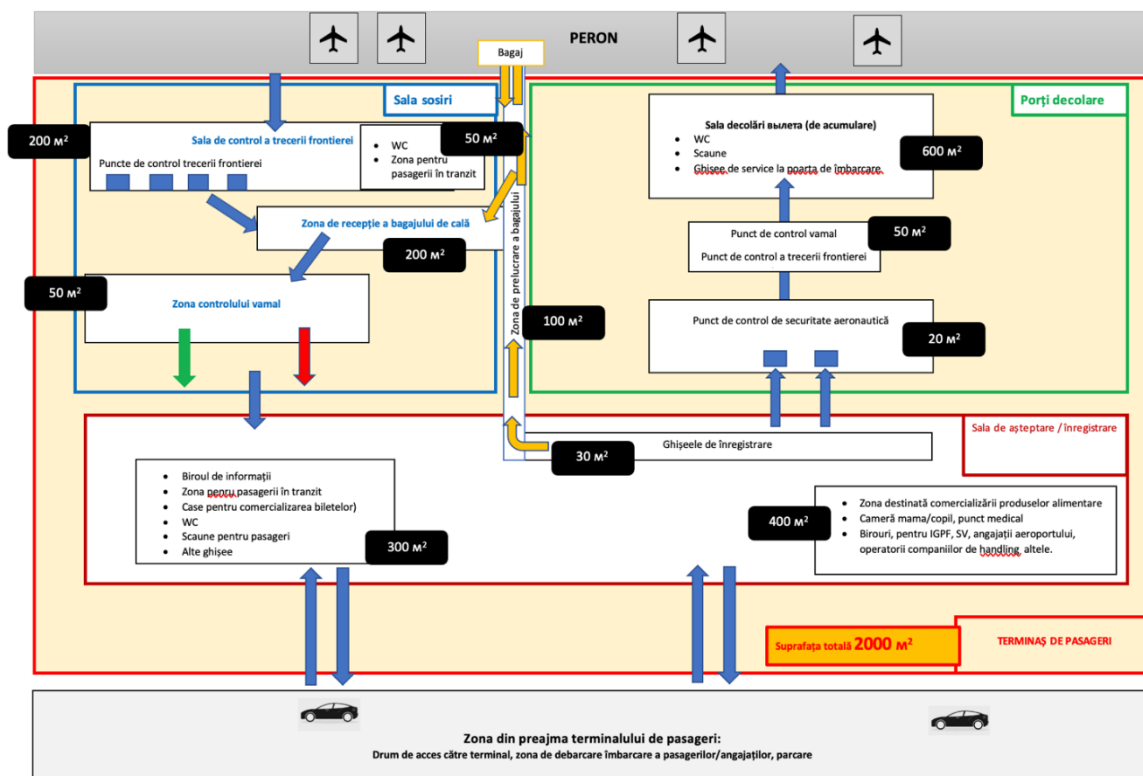
- S1.** Alocarea mijloacelor financiare deținute de Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău (aprox. 50 mln. lei);
- S2.** Alocarea unui ajutor de stat către Î.S. AIM (77 mln. lei);
- S3.** Parteneriat Public Privat (Concesionare);
- S4.** Acord de împrumut de la partenerii de dezvoltare.

Reieșind din situația curentă, în scopul realizării în termeni restrânși a proiectului și a inițierii activităților operaționale pe AIM până în sezonul de vară IATA (aprilie 2023), perioadă a anului în care numărul de curse aeriene este cel mai mare, se propune de a merge la prima etapă pe **S1** cu discuții pe **S2** și **S4** pentru etapa 2.

Pentru realizarea **S1** este necesar de acțiuni prompte din partea autorităților publice în scopul transferului infrastructurii aeroportuare a AIM de la balanța Î.S. AIM la balanța Î.S. AIC. Un plan detaliat al acțiunilor necesare se regăsește la următorul Capitol.

Cu toate acestea, situația financiară a întreprinderii în prezent este una precară.

Schema de principii a fluxului de pasageri și bagaj pentru noul terminal al AIM



**Necesarul minim de mijloace materiale și tehnice pentru Aeroportul Internațional
Mărculești pentru I-a etapă de activitate**

№	Servicii/elemente infrastructură / mijloace materiale și tehnice/alte resurse	Necesarul
Serviciul aerodrom și spații verzi		
1	Înlocuirea dalelor de beton (pista decolare - aterizare) care prezintă urme de uzură sporită.	consumabile
2	Reparația dalelor de beton (pista decolare - aterizare)	
	a. amestec special;	5 tone
	b. mastic;	55 tone
	c. șnur;	68 km
	d. cazan pentru topit mastic;	1 unit.
	e. consumabile	
3	Reagent pentru gheață (pista decolare – aterizare): - granulat; - lichid.	10 tone 5 000 l.
4	Lucrări de menținere a suprafeței nepavate a aerodromului:	
	a. a extremităților suprafeței de siguranță la capăt de pistă. b. acostamentelor pistei, căilor de rulare, peroanelor. c. sistemul de drenaj a apei de pe suprafața pistei. d. drumul de patrulare - perimetru aerodrom.	- greider pentru lucrări de terasament; - tractor MTZ 82 cu cositoare, cosirea ierbii pe suprafața nepavată; - erbicid; - consumabile.
5	Mentenanța tehnică și reparația mijloacelor tehnice speciale de aerodrom.	pe an
6	Stații radio.	5 unit
Serviciul de evacuare-salvare și pompieri		
1	Mentenanța tehnică și reparația mijloacelor tehnice speciale.	pe an
2	Agenți complementari de stingere a incendiilor – pulberi chimice uscate.	100 kg
3	Controlul anual al materialelor de stingere.	spumogen și stingătoare
4	Acumulatoare.	5 buc.
5	Utilaj special de salvare.	
	a. scară 3 secții 9M-12; b. scară de asalt; c. lanternă ΦOC 3-5/6; d. topor special pompieri; e. consumabile.	
6	Stații radio	5 unit

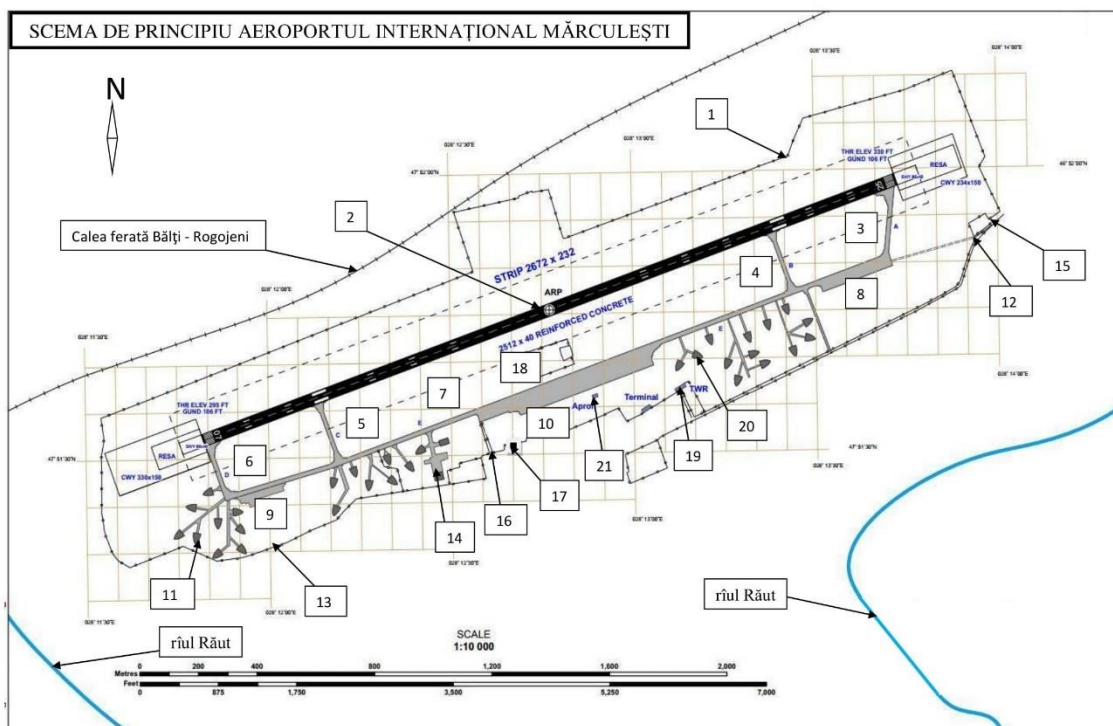
Serviciul Securitate Aeronautică		
1		
	a. instructor;	1 persoană
	b. inspectori control calitate;	1 persoană
	c. personal de securitate (puncte de control, supraveghere video, patrulare, personalul mentenanță a echipamentelor de control).	personalul SSA
2	Punct de acces și control (zona de securitate cu acces restricționat)	
	a. puncte de acces;	1 (este necesară modernizarea)
	b. porți de acces;	1 (este necesară modernizarea)
	c. patrule mobile (vehicule);	2 unit.
	d. stații radio;	10 unit.
3	Iluminarea perimetrului aeroportului (sunt recomandate iluminarea ambelor părți ale porților și gardurilor) - (în etapa inițială).	7,8 km
4	Sistem video de supraveghere.	este necesară modernizarea
5	Sistem de control acces (inclusiv evidența și controlul permiselor).	este necesară modernizarea
6	Puncte de control de securitate persoane, altele decât pasagerii (inclusiv pasagerii, pentru zborurile charter) și bagaje de cală combinat (în etapa inițială).	
	a. Construcția terminalului pentru deservirea pasagerilor	(este necesară modernizarea – continuarea construcției PC 3)
	b. X-ray + TIP sau EDS (cel puțin standard 2)	1 unit.
	c. WTMD (standard 2)	1 unit.
	d. HHMD	3 unit.
	e. turnichet	1 unit.
	f. X-ray + TIP sau EDS pentru controlul bagajelor de cală	1unit.
7	Punctul de control de securitate vehicule	
	a. amenajarea punctului	1 unit.
	b. barieră (barieră mobilă)	1 unit.
	c. oglinzi cu lanterna și mânere telescopice	2 unit. (suplimentar)
Sistemul energetic		
1	Repararea fiderului nr.14	
	Contor trifazat MT831	
	Transformator de curent	
	Cablu AASB 3\70	
	Manson terminal	
	Manson intermediar	

	Măsurări de laborator și depistare a defectelor Montarea manșoanelor Lucrări de terasament Servicii de laborator Lucrări transformator 250 kva	
2	Necesarul de mijloace materiale pentru mentenanța și reparația mijloacelor tehnice a sistemului energetic	
	Generator rezervă asigurarea zborurilor Fir VVG-3*1.5 / 3*2.5 / 3*4 Bec LB 18w / 36w Siguranțe 100A / 160A / 400A Mufa de conexiune 25-50 mm / 50-75 mm Papuc de cablu 25-50 mm / 50-75 mm Mufa terminal 25-50 mm / 50-75 mm Ulei p\u transformator Siguranță 10 Kw Proiectoare 100 w LED Consumabile.	
Mijloace de asigurare meteorologică și navigație a zborurilor		
1	Senzori meteorologici	
	a. Aparat de măsurare a înălțimii bazei norilor CL31	4 unit.
	b. Aparat de măsurare a vizibilității FS11P	
	d. Aparat de măsurare a vitezei și direcției vântului WAA252	2 unit.
	d. Aparat de măsurare a temperaturii și umidității aerului HMP155.	2 unit.
	e. Aparat pentru măsurare a presiunii atmosferice PTB 330	1 unit.
2	Iluminarea pistei – Lumini de balizaj	1

Necesarul minim de mijloace materiale și tehnice pentru Aeroportul Internațional Mărculești pentru a II-a etapă de activitate

№	Servicii/elemente infrastructură / mijloace materiale și tehnice/alte resurse	Necesarul
Serviciul aerodrom și spații verzi		
1	Utilaj de măsurare a coeficientului de aderență μ (Decelerometers ДЭП-5А);	1 unit.
2	Mentținerea marcajelor în stare de lucru.	
	a. Vopsea de aerodrom (inclusiv diluant).	7 tone
	b. compresor;	
	c. stație electrică mobilă;	
	d. combustibile;	
	e. alte produse necesare.	

3	Utilaj pentru curățirea pistei - mătură pentru aerodrom.	2 unit
Serviciul de evacuare-salvare și pompieri		
1	Achiziționarea mașinii speciale de pompieri.	1 unit.
Serviciul Securitate Aeronautică		
1	Împrejmuirea aeroportului (zonei de securitate cu acces restricționat) - bariere fizice și electronice:	
	a. gard (greu de urcat sau tăiat);	7,8 km
	b. sensori electronici și infraroșu;	7,8 km
	c. drumul de patrulare pe perimetrul aerodromului.	7,8 km
2	Puncte de control de securitate persoane, altele decât pasagerii (inclusiv pasagerii, pentru zborurile charter) și bagaje de cală combinat (în etapa inițială):	
	a. ETD și consumabile;	1 unit.
	b. SMD sau SED.	1 unit.
3	Securitatea cibernetică:	
	a. Software; b. Hardware; c. Instituirea, dezvoltarea, actualizarea, modificarea, mentenanța sistemelor informaționale.	
Mijloace de asigurare meteorologică și navigație a zborurilor		
1	Sistem de aterizare instrumentală (<i>instrument landing system – ILS</i>)	



Descriere schemă (legendă):

- 1) gard zonă de securitate cu acces limitat;
- 2) pista de decolare aterizare;
- 3) cale de rulare A;
- 4) cale de rulare B;
- 5) cale de rulare C;
- 6) cale de rulare D;
- 7) cale de rulare magistrală E;
- 8) peronul de est;
- 9) peronul central;
- 10) peronul de vest;
- 11) hangare;
- 12) poarta de rezervă Nr. 1;
- 13) poarta de rezervă Nr. 2;
- 14) ICS "AIM Helicopter Plant" SRL;
- 15) punctul de control și trecere Nr.1;
- 16) punctul de control vamal;
- 17) edificiul cu încăperi pentru personalul postului vamal Aeroportul Internațional Mărculești și Poliției de Frontieră;
- 18) obiectul serviciul aerodrom și spații verzi;
- 19) oficiul ÎS "Aeroportul Internațional Mărculești";
- 20) obiect serviciul de evacuare-salvare și pompieri;
- 21) obiect serviciul securitate aeronautică.

IV. OBIECTIVELE CONCEPȚIEI

Obiectivul principal al acestei concepții este de a defini direcția pentru viitoarea dezvoltare și creare a condițiilor optime de dezvoltare a transportului aerian în Republica Moldova, prin diversificarea infrastructurii aeroportuare și creșterea concurenței între aeroporturi la nivel național.

Guvernul intenționează să identifice și să propună modificările necesare la un nivel care să asigure realizarea obiectivului strategic-cheie de bază, și anume și creșterea concurenței între aeroporturi la nivel național.

Prezentul document va permite implementarea și monitorizarea concepției de dezvoltare, prin monitorizarea implementării obiectivelor strategice-cheie.

Obiectivele strategice-cheie pentru procesul de modernizare a AIM și opțiunile strategice-cheie legate de procesul decizional sânt prezentate mai jos.

Obiective strategice-cheie	Întrebări strategice-cheie pentru procesul decizional
Rentabilitate	▪ Este serviciul sau produsul rentabil pentru activitate?
Dezvoltarea condițiilor concurențiale	▪ Sânt orientate către clienți/pasageri (clienți interni – între aeroporturi naționale – clienți externi – între aeroporturi regionale)?
Dezvoltarea personalului-cheie	▪ Ce fel de abilități și tip de personal sânt necesare la momentul actual și pe viitor? ▪ Cum putem sprijini personalul în a deveni mai eficient în atingerea obiectivelor comerciale?
Reabilitarea infrastructurii	▪ Ce fel de infrastructură este necesară pentru a ne atinge scopurile?
Creșterea fiabilității echipamentelor	▪ De ce avem nevoie pentru a ne servi clienții/pasagerii în mod eficient și la un anumit nivel de calitate?

Întrebările strategice-cheie de mai sus reprezintă o orientare pentru orice proces decizional.

V. INSTRUMENTELE ȘI CĂILE DE SOLUȚIONARE A PROBLEMEI

Direcțiile de dezvoltare ale sectorului aeroportuar și analiza opțiunilor

În funcție de situația actuală a sectorului aeroportuar, există doua scenarii pentru viitor:

Scenariul 1. Menținerea situației și condițiilor actuale;

Scenariul 2. Decizia de a investi și dezvolta Aeroportul Internațional Mărculești.

Scenariul 1 Menținerea statu-quo-ului (scenariul “a nu face nimic”)

În acest scenariu, decizia politică este de a nu face literalmente nimic. Fără finanțare suplimentară din partea Guvernului, AIC va continua să existe ca un aeroport pe care se desfășoară operațiuni aeriene ocazional, fiind înregistrate venituri modeste. În contextul în care unul din obiectivele-strategiei cheie ale Concepției în cauză este creșterea concurenței între aeroporturi la nivel național, Aeroportul Internațional Chișinău ar rămâne aeroportul ce va continua să funcționeze în condiții de monopol, nefiind posibilă diminuarea tarifelor aeroportuare, iar astfel, atragerea de noi transportatori aerieni de pasageri, inclusiv transportatori low-cost.

Având în vedere că la momentul actual, o sursă importantă de venit pentru AIM este staționarea pe aerodrom a mai multor elicoptere înmatriculate în Registrul aerian al Republicii Moldova, în contextul angajamentelor asumate de Republica Moldova în fața Uniunii Europene prin semnarea Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre de a elimina toate aeronavele fără certificat de tip UE până la 31.12.2022, situația economico-financiară poate deveni și mai complicată.

Scenariul 2

Decizia de a investi și dezvolta Aeroportul Internațional Mărculești

Luând în considerare că Republica Moldova a semnat Acordul privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova precum și Acordul de Asociere cu UE, se recomandă aplicarea scenariului 2 ca fiind cel preferat.

În contextul în care, numărul transportatorilor aerieni a crescut considerabil în ultimii 10 ani, dezvoltarea unui nou aeroport în regiunea de nord a Republicii Moldova va contribui la apariția concurenței în domeniul aeroportuar din țară, inclusiv apariția companiilor low-cost cu oferte atractive de prețuri pentru pasageri.

Având în vedere faptul că AIM dispune de o pistă de decolare-aterizare cu un indicator PCN înalt – 80, există personal operațional instruit și o mare parte din echipamentele necesare sunt disponibile desfășurării operațiunilor aeriene comerciale. Decizia de a reabilita Aeroportul Internațional Mărculești reprezintă o soluție eficientă de diversificare a aeroporturilor naționale, precum și de dezvoltare a regiunii de nord a țării.

PLAN DE ACȚIUNI
privind implementarea Concepției pentru dezvoltarea Aeroportului
 Internațional Mărculești pentru anii 2022-2025

Nr. crt.	Acțiuni	Termen de realizare	Responsabili	Surse de finanțare	Costuri de implementare (lei)	Indicator de rezultat
1.	Transferul de la balanța AIM la balanța AIC a infrastructurii aeroportuare, terenului și a bunurilor mobile destinate utilizării pentru buna funcționare a aerodromului.	Anul 2022 Trimestrul III	MIDR APP	-	Acțiunea nu presupune cheltuieli	Teren și bunuri mobile transmise către AIC
2.	Identificarea și numirea unui administrator al Î.S. AIC și/sau contractarea unui expert care să coordoneze proiectul.	Anul 2022 Trimestrul III	MIDR APP	-	Acțiunea nu presupune cheltuieli	Administrator/coordonator al proiectului numit
3.	Identificarea mijloacelor legale pentru ca datoria Î.S. AIC față de AAC în valoare de cca 37 mln. lei să fie redirecționată pentru dezvoltarea proiectului Mărculești.	Anul 2022 Trimestrul III	Cancelaria de Stat MIDR APP AAC	-	Acțiunea nu presupune cheltuieli	Mijloace financiare redirecționate
4.	Identificarea unei companii (expert) specializate în proiectarea aerodromurilor.	Anul 2022 Trimestrul III	AAC Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău (AIC)	Surse AIC	Acțiunea nu presupune cheltuieli	Companie de proiectare identificată
5.	Elaborarea Planului de dezvoltare a AIM (Master Plan), inclusiv proiectului tehnic	Anul 2022 Trimestrul III	AAC Î.S. AIC	Surse AIC	100000 lei	Master Plan realizat

	al Terminalului de pasageri și caietul de sarcini, proiectului tehnic al aerodromului, inclusiv amplasarea obiectelor noi de infrastructură (parcare, drumuri de acces, terminal, etc.)					
6.	Elaborarea Listei definitive a echipamentelor necesare pentru buna funcționare a aeroportului și deservirea pasagerilor.	Anul 2022 Trimestrul III	AAC Î.S. AIC	Surse AIC	20000 lei	Listă a echipamentelor elaborată
7.	Identificarea partenerilor de dezvoltare care ar putea să ne acorde suport prin dotarea cu echipament	Anul 2022 Trimestrul IV	MIDR AAC Î.S. AIC	Surse AIC	Acțiunea nu presupune cheltuieli	Parteneri de dezvoltare identificați
8.	Stabilirea în cadrul entității a unui cadru pentru achiziții transparente și organizarea procedurilor de achiziție, desemnarea câștigătorilor și semnarea contractelor:				Acțiunea nu presupune cheltuieli	Cadrul juridic transparent stabilit
8.1	Construcția terminalului de pasageri	Anul 2023 Trimestrul I	Î.S. AIC	Surse AIC	De la 30000000 lei	Terminal de pasageri construit
8.2	Construcția gardului de protecție	Anul 2023 Trimestrul I	Î.S. AIC	Surse AIC	6000000 lei	Gard de protecție construit
8.3	Construcția parcărilor	Anul 2023 Trimestrul I	Î.S. AIC	Surse AIC	2400000 lei	Parcări construite
8.4	Construcția drumului de acces	Anul 2023 Trimestrul I	Î.S. AIC	Surse AIC	6000000 lei	Drum de acces construit
8.5	Efectuarea lucrărilor de mentenanță la PDA (pistă pentru aterizare/decolare)	Anul 2023 Trimestrul II	Î.S. AIC	Surse AIC	3200000 lei	Lucrări de mentenanță PDA realizate
8.6	Instalarea luminilor de balizaj	Anul 2023 Trimestrul II	Î.S. AIC	Surse AIC	De la 7000000 lei	Lumini de balizaj instalate
9.	Elaborarea unei campanii de promovare a aeroportului în rândul operatorilor aerieni naționali/străini și punerea în aplicare	Permanent	Î.S. AIC	Surse AIC	20000 lei	Campanie de promovare a aeroportului realizată

10.	Elaborarea unui plan de interconectare rutieră și feroviară a AIM cu principalele orașe din țară (Bălți, Chișinău, Cahul, etc).	Anul 2023 Trimestrul II	MIDR AAC ANTA AF Î.S. AIC	Bugetul de stat Fondul Național pentru Dezvoltare Regională și Locală (FNDRL)		Plan de interconectare realizat
11.	Actualizarea documentației tehnice necesare pentru asigurarea corespunderii AIM condițiilor de certificare	Anul 2023 Trimestrul II	AAC Î.S. AIC	Surse AIC	Acțiunea nu presupune cheltuieli	Documentație tehnică realizată
12.	Recrutarea și instruirea personalului operațional al operatorului de aeroport și în cadrul Î.S. MoldATSA	Anul 2023 Trimestrul II	Î.S. AIC Î.S. „MOLDATSA”	Surse Î.S. MoldATSA	100000 lei	Personal operațional instruit
13.	Identificarea companiilor ce vor oferi servicii de deservire la sol a aeronavelor și încheierea contractelor cu aceștia	Anul 2023 Trimestrul II	Î.S. AIC	-	Acțiunea nu presupune cheltuieli	Companii de deservire la sol identificate
14.	Identificare unui operator aerian care va avea baza de operare pe AIM	Anul 2023 Trimestrul II	MIDR AAC Î.S. AIC	-	Acțiunea nu presupune cheltuieli	Operator aerian identificat
15.	Instalarea sistemelor necesare pentru efectuarea aterizărilor prin sisteme instrumentale (ILS, MET)	Anul 2023 Trimestrul II	AIC Î.S. „MOLDATSA”	Surse AIC	De la 13000000 lei	Sisteme ILS, MET instalate
16.	Instalarea și validarea echipamentului de securitate	Anul 2023 Trimestrul II	AAC Î.S. AIC	Surse AIC	De la 9000000 lei	Sisteme de securitate instalate
17.	Inițierea activităților de transport aerian regulat de pasageri	Anul 2023 Trimestrul IV	MIDR AAC Î.S. AIC	-	Acțiunea nu presupune cheltuieli	Operațiuni aeriene inițiate
Total (aproximativ)						76 840 000 lei

