

ANALIZA ȘI DEZVOLTAREA SECTORULUI AVIATIC LA NIVEL MONDIAL

**OLEINIUC Maria, dr., conf.univ., USARB
MEREUȚA Iurii, licențiat UAIC**

The aviation industry itself is a generator directly, major, employment and economic activity - in airline operations and airports, aircraft maintenance, air traffic management, head offices and activities serving directly to air passengers, such as check-in, baggage handling, retail spot, cargo and catering facilities. Direct effects also include the activities of producers the civil aerospace sales of aircraft and components to airlines and related activities.

Producția de avioane la nivel global s-a caracterizat, în ultimele decenii, printr-o tendință de concentrare a producătorilor, prin fuziuni și achiziții, motivată de nevoia de a dezvolta soluții noi - inovative din ce în ce mai complexe din punct de vedere tehnic, dar și a unui model de business bazat pe investiții foarte mari pe termen lung în faza de dezvoltare a produsului.

Cererea de avioane pentru pasageri și cargo:

1. Creșterea puternică a traficului de pasageri, chiar și în perioada de criză economică;
2. Cererea de avioane noi este estimată la peste 28.000 aeronave, până în 2031 - 27.300 de avioane de pasageri și aproape 900 de aeronave cargo;
3. Înlocuirea flotei vechi – în următorii 20 ani cerere pentru mai mult de 10.000 de avioane de pasageri pentru înlocuire, în mare măsură, în segmentul de un singur culoar;
4. Cererea creată de mega-orașele aeriene - mai mult de 90% din totalul de pasageri pe distanțe lungi vor zbura la, de la sau prin aceste orașe [4; citat 27.05.2016].

Aviația este o parte vitală din ce în ce mai intense la nivel de economie mondială globalizată, ce duce la facilitarea, creșterea comerțului internațional, a turismului și a investițiilor internaționale, precum și conectarea oamenilor de pe toate continentele.

1. Industria aviatică în sine este un generator direct, major, de muncă și a activității economice - în operațiuni aeriene și aeroporturi, de întreținere a aeronavelor, de gestionare a traficului aerian, sedii centrale și activități care deservesc în mod direct pasagerii aerieni, cum ar fi check-in, manipularea bagajelor, vânzare cu amănuntul la fața locului, marfă și facilități de catering. Efectele directe includ, de asemenea, activitățile producătorilor aerospațiale civile de vânzare a aeronavelor și a componentelor companiilor aeriene și activitățile conexe. Companiile aeriene din lume transportă peste trei miliarde de pasageri pe an și 50 de milioane de tone de mărfuri. Furnizarea acestor servicii generează 8,7 milioane de locuri de muncă directe în industria de transport aerian și contribuie cu 606 miliarde \$ la nivel mondial. Comparativ cu contribuția în PIB a altor sectoare, industria

CONFERINȚA ȘTIINȚIFICĂ INTERNAȚIONALĂ
**ASIGURAREA VIABILITĂȚII ECONOMICO-MANAGERIALE PENTRU DEZVOLTAREA DURABILĂ A ECONOMIEI
 REGIONALE ÎN CONDIȚIILE INTEGRĂRII ÎN UE**

de transport aerian la nivel mondial este mai mare decât produsele farmaceutice (451 miliarde dolari), textilele (223 miliarde dolari) sau industria auto (555 miliarde dolari), iar aproximativ jumătate la fel de mare ca produsele chimice la nivel mondial (1.282 miliarde dolari) și produsele alimentare și băuturile (984 miliarde \$). De fapt, în cazul în care transportul aerian ar fi fost o țară, PIB-ul său ar ocupa locul 21 în lume, aproximativ egală cu cea a Elveției și mai mult de două ori mai mare ca Chile sau Singapore. Industria de transport aerian la nivel mondial a generat în mod direct un procent estimat de 8,7 milioane de locuri de muncă în 2014;

2. 2,3 milioane din care oameni (26% din total) au ocupat locuri de muncă pentru companiile aeriene sau agențiile de manipulare (de exemplu, echipajul de zbor, check-in personal, de întreținere a echipajului, rezerve și personalul de sediul central);

3. 470,000 de persoane (5% din total) au lucrat ca operatorii de aeroporturi (de exemplu, în managementul aeroportului, de întreținere și operațiuni);

4. 4,6 milioane de locuri de muncă (53%) au fost la fața locului, în aeroporturi, la puncte de vânzare cu amănuntul, restaurante, hoteluri, agenții guvernamentale etc.;

5. Un număr suplimentar de 1,2 milioane de locuri de muncă (14%) au fost angajate în fabricarea de aeronave civile (inclusiv, motoare, corpuri de aeronave, sisteme și componente);

6. Furnizorii de servicii de navigație aeriană angajază încă 195.000 de persoane (2%);

Tabelul 1. Dinamica privind ocuparea forței de muncă la nivel mondial, 2015

Țara	Ocuparea locurilor de muncă (000s)				
	Direct	Indirect	Induse	Turism	Total
America Latină și Caraibe					
Argentina	51,9	40,2	30,5	166,1	288,7
Brazilia	206,9	638,7	406,6	289,5	1541,7
Mexica	155,6	102,8	75,5	423,8	757,7
Peru	23,0	10,5	8,4	171,4	213,4
Orientul Mijlociu					
Israel	30,4	17,2	15,4	100,3	163,4
Arabia Saudită	55,6	24,7	27,3	104,7	212,4
America de Nord					
Canada	261,4	108,3	81,8	159,2	610,7
SUA	2227,2	1309,8	985,2	1209,1	5731,3
Africa					
Egipt	46,1	76,9	36,4	1230,8	1390,1
Africa de Sud	42,4	119,9	56,0	206,6	424,9
Asia-Pacific					
Australia	118,1	84,3	56,8	253,9	513,1
China	900,8	2624,1	1335,4	993,5	5853,8
Japonia	289,8	140,0	106,9	237,8	774,5

Sursa: elaborat de autor în baza [3, citat 30.05.2016]

7. Transportul aerian, de asemenea, are efecte importante „multiplicatoare”, ceea ce înseamnă că contribuția sa globală la ocuparea forței de muncă la nivel mondial și a PIB-ului este mult mai mare decât singurul impactul direct al acestuia;

8. Turismul aduce o contribuție majoră la economia mondială. Aceasta a contribuit în mod direct cu 2 trilioane \$ la PIB-ul mondial în 2012 și a oferit peste 101 milioane de locuri de muncă la nivel mondial - 3,4%. Până în 2024, călătorii și Consiliul Mondial al Turismului se așteaptă ca ocuparea forței de muncă directe în industria turismului să fie mai mare de 126 de milioane de oameni. Dacă de privit cifra locurilor de muncă, a PIB-ului, efectele indirecte și induse ale turismului, cifrele au căpătat o mărire, la 261 de milioane de locuri de muncă (8,7% din ocuparea forței de muncă) și a 6,6 trilioane \$ sau 9,3% la nivel mondial. Până în 2024, turismul ar putea

CONFERINȚA ȘTIINȚIFICĂ INTERNAȚIONALĂ
**ASIGURAREA VIABILITĂȚII ECONOMICO-MANAGERIALE PENTRU DEZVOLTAREA DURABILĂ A ECONOMIEI
 REGIONALE ÎN CONDIȚIILE INTEGRĂRII ÎN UE**

asigura 347 milioane de locuri de muncă și 11 trilioane \$. Aviația joacă un rol central în susținerea turismului. Peste 52% din turiști internaționali acum călătoresc pe cale aeriană. Turismul este deosebit de important în multe țări în curs de dezvoltare, în cazul în care acesta este o parte esențială a strategiilor de dezvoltare economică. În Africa, de exemplu, locurile de muncă (2,5 milioane de persoane angajate) ocupate în turism reprezintă 30% din totalul locurilor de muncă din turism în Africa;

9. În unele state insulare, turismul poate avea o influență excepțională asupra economiei naționale. St Kitts și Nevis, de exemplu, se bazează pe industria turismului - 25,9% din economie și un sfert din locurile de muncă. În unele țări din Caraibe, turismul oferă unul dintre puținele mijloace de creștere economică.

Contribuția transportului aerian la ocuparea forței de muncă și a PIB-ului:

1. Directă: 14,6 milioane de locuri de muncă directe în turism sunt estimate la nivel global, care urmează să fie susținute de cheltuielile vizitatorilor străini care sosesc pe calea aerului. Aceasta include locuri de muncă în industrii, cum ar fi hoteluri, restaurante, atracții pentru turiști, locale de transport și de închiriere de mașini, dar exclude transportul aerian de locuri de muncă din industrie;

2. Indirectă: alte 13,4 milioane de locuri de muncă indirecte în industriile care aprovizionează industria turismului sunt susținute de vizitatori care sosesc pe calea aerului;

3. Induse: aceste locuri de muncă directe și indirecte în turism susținute de transportul aerian generează alte 6,9 milioane de locuri de muncă în alte părți ale economiei, prin intermediul angajaților care cheltuie veniturile lor pe alte bunuri și servicii.

Tabelul 2. Dinamica PIB la nivel mondial, 2015

Țara	Dinamica PIB (milioane dolari SUA)				
	Direct	Indirect	Induse	Turism	Total
America Latină și Caraibe					
Argentina	2,208	1,083	823	4,712	8,824
Brazilia	16,645	14,373	9,148	7,179	47,345
Mexica	4,062	2,489	1,829	9,626	18,005
Peru	251	141	112	2,755	3,259
Orientul Mijlociu					
Israel	2,616	1,323	1,182	7,255	12,375
Arabia Saudită	5,078	1,947	2,146	8,455	17,627
America de Nord					
Canada	19,998	11,270	8,511	13,666	53,445
SUA	181,933	149,353	112,331	118,098	561,716
Africa					
Egipt	1,332	847	401	14,805	17,385
Africa de Sud	3,258	3,396	1,585	5,455	13,694
Asia-Pacific					
Australia	13,909	11,384	7,669	28,261	61,222
China	26,286	28,236	14,369	11,994	80,885
Japonia	19,464	13,265	10,126	21,780	64,634

Sursa: elaborat de autor în baza [3, citat 30.05.2016]

Inclusiv efectele directe, indirecte și induse, transportul aerian sprijină 35 de milioane de locuri de muncă din cadrul turismului, contribuind cu aproximativ 807 miliarde \$ pe an pentru PIB-ul mondial. În calitate de facilitator important al comerțului internațional, sectorul aviației promovează creșterea economică globală și dezvoltarea acestuia. Previzuniile sugerează că economiile lumii vor deveni și mai dependente de comerțul internațional, în următorul deceniu. Comerțul mondial se așteaptă să fie dublat, astfel dublând rata de creștere a PIB-ului la nivel mondial, adică în frunte cu China, India și alte piețe lideri. În comparație cu alte moduri de transport, transport aerian este rapid și de încredere pe distanțe mari. Cu toate acestea, aceste beneficii sunt aduse la un cost

corespunzător. În consecință, transport aerian este utilizat în principal pentru a livra bunuri care sunt ușoare, compacte, perisabile și au o valoare unitară ridicată.

Astăzi, transportul aerian este o componentă esențială a lanțurilor de aprovizionare la nivel mondial în mai multe industrii, utilizate în principal pentru transferul de bunuri fragile. Livrarea rapidă este deosebit de importantă pentru întreprinderile ale căror clienți au nevoie de livrarea urgentă de piese de schimb pentru mașini și echipamente. Un factor cheie în creșterea traficului de pasageri a fost scăderea constantă a costului real al călătoriilor aeriene. Din 1970, costul real al transportului aerian a fost redus cu peste 60%, prin liberalizarea pieței aviatice în anii 1980, dezvoltarea mai multor tehnologii aerospațiale care au impus un consum redus de combustibil, precum și introducerea de transportatori low cost, este acum mai accesibil pentru populație să se deplaseze pe calea aeriană.

În Statele Unite, de exemplu, costul unui zbor dus-întors din Boston în Los Angeles, a scăzut cu 89%, între 1941 și 2012, pe când ce timpul de zbor este de nouă ore (și 11 stații).

Oamenii și întreprinderile folosesc transportul aerian din mai multe motive. Indivizii se bazează pe serviciile transportului aerian, utilizându-le pentru vacanțe și vizitarea prietenilor și familiilor, în timp ce întreprinderile folosesc transportul aerian pentru a întâlni clienți și pentru livrarea rapidă și fiabilă a corespondenței și a bunurilor, de multe ori, pe distanțe mari. Unul dintre cele mai importante beneficii economice generate de transportul aerian reprezintă valoarea intrinsecă generată pentru consumatori, pasageri și expeditori. Nu există nici o alternativă mai bună de cât transportul aerian, pentru mulți dintre clienții săi, cu venituri mari.

Acest lucru înseamnă că mulți sunt susceptibili de valoarea serviciilor aeriene, ceea ce reprezintă ceva mai mult decât pur și simplu prețul pe care sunt dispuși să-l plătească pentru bilet. Ori, această valoare adăugată va varia de la zbor la zbor și de la consumator la consumator, ceea ce este dificil de măsurat. O estimare conservatoare de la Oxford Economics arată că acest beneficiu suplimentar reprezintă aproximativ o treime din biletul de avion tipic al unui pasager. Beneficiile suplimentare reprezintă o valoare excepțională pentru transportatori, reflectând lipsa alternativelor la viteza și fiabilitatea transportului aerian.

O creștere măsurabilă a numărului de călătorii cu scopul de a vizita prietenii și rudele reflectă criterii demografice moderne (cu familiile răspândite peste tot în lume), precum și o forță de muncă din ce în ce mai globalizată. Acest fapt indică legătură puternică atât pentru transfrontaliere la nivel individual, cât și de țară. Acest lucru este vizibil mai ales în cadrul Uniunii Europene, în cazul în care libera circulație a mărfurilor și a persoanelor între statele sale membre au dezvoltat rețele sociale și economice, care au efecte pe termen lung. De asemenea, aduce beneficii atât pentru țările de origine sub formă de o mai bună integrare socială și economică gazdă și libera circulație a mărfurilor și a persoanelor a contribuit, de asemenea, la coeziunea și link-urile necesare pentru a dezvolta o identitate regională și pentru a asigura dezvoltarea continuă a Uniunii Europene.

Mobilitatea forței de muncă este un element cheie care contribuie la performanța economică pe termen lung, este îmbunătățită prin transportul aerian, deoarece permite migranților să se întoarcă acasă mai des și permite prietenilor și familiei sale să-i viziteze în noua lor casă. De asemenea, odată ce migranții se întorc acasă, ei și-au stabilit noi rețele sociale (sau familiale), în țara lor de ședere, care va fi mult mai ușor de întreținut prin intermediul transportului aerian. Călătoriile aeriene reprezintă o sursă importantă pentru comerț, capital, tehnologie și cunoștințe pentru țările de origine și de destinație. Potrivit Organizației Națiunilor Unite, mai mult de 230 de milioane de oameni trăiesc în afara țării lor de naștere. O modalitate specifică în care transportul aerian beneficiază economiile este consolidarea contactului dintre migranți și țara lor de origine. Mobilitatea forței de muncă este de natură să încurajeze migranții să trimită bani acasă și chiar de a folosi excursii acasă ca o oportunitate de a lua bani de peste granițe. Pentru unele țări, în special în curs de dezvoltare, aceste așa-numitele „remitențe” reprezintă o sursă importantă de venituri. Cu toate că remitențele sunt uneori interpretate ca un semn al emigrării mari dintr-o țară, cu posibile efecte negative, cum ar fi un „exod al creierelor”, studiile care încearcă să estimeze efectele generale ale remitențelor, constată că, acestea beneficiază în mod semnificativ economiile.

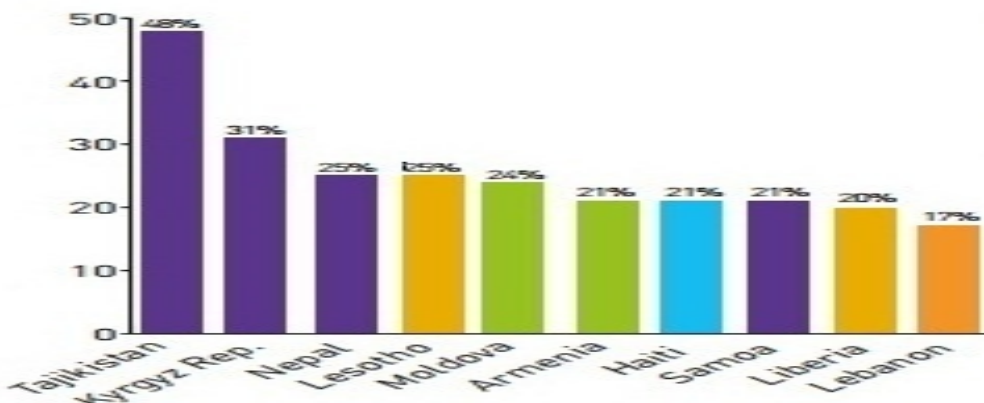


Figura 1. Top 10 țări de remitențe în PIB

Sursa: elaborat de autor în baza[3, citat 30.05.2016]

Transferurile internaționale (reminențele) reduc nivelul și profunzimea sărăciei. Potrivit cercetării Băncii Mondiale, o creștere de 10% a remitențelor internaționale de la fiecare migrant în parte va duce la o scădere de 3,5% a ponderei persoanelor care trăiesc în sărăcie.

Potrivit datelor Băncii Mondiale, în 2015 remitențele oficiale au fost de până la trei ori mai mari decât nivelul asistenței oficiale pentru dezvoltare a fluxurilor către țările în curs de dezvoltare, ajungând la o valoare estimată de 401 miliarde \$.

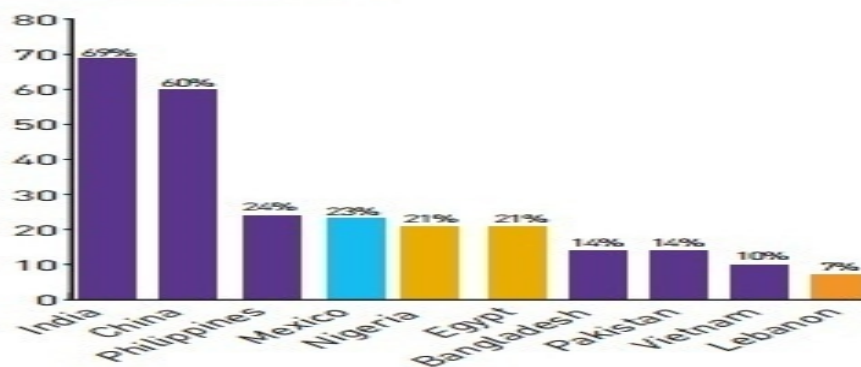


Figura 2. de remitențe

Top 10 țări

Sursa: elaborat de autor în baza[3, citat 30.05.2016]

Există dovezi că remitențele cresc în timpul crizelor, dezastrelor naturale și conflictelor, contribuind astfel la stabilitatea economiei acasă. De exemplu, remitențele în Indonezia au crescut în 2015 datorită crizei financiare din Asia. Fiecare dolar din remitențe generează 3 \$ sau o activitate economică cu mai multe activități suplimentare în aluzie cum banii sunt investiți în construcția locuințelor, pentru bunurile produse la nivel local sau investiții în echipamente și întreprinderi mici.

Odată cu creșterea preconizată a traficului aerian și cu scopul de a înlocui profesioniștii din industrie care ies la pensie în următoarele decenii, va fi nevoie să se recruteze și să se formeze personal nou pentru locurile de muncă în acest sector. În timp ce unele ocupații on-aeroport nu sunt locuri de muncă specializate în domeniul aviației (cum ar fi cele de vânzare cu amănuntul), există o serie de posturi din cadrul sectorului care necesită seturi de competențe specifice aviației. Consiliul Internațional al Aeroporturilor (ACI) colaborează cu Asociația Internațională de Transport Aerian (IATA) și Organizația Internațională a Aviației Civile (OACI), precum și cu o serie de universități pentru a construi competențe profesionale în industrie. Foarte important, prin Fondul ACI și Programul

CONFERINȚA ȘTIINȚIFICĂ INTERNAȚIONALĂ
ASIGURAREA VIABILITĂȚII ECONOMICO-MANAGERIALE PENTRU DEZVOLTAREA DURABILĂ A ECONOMIEI
REGIONALE ÎN CONDIȚIILE INTEGRĂRII ÎN UE

de Dezvoltare Aeroporturile de Asistență a Națiunilor, acestea, de asemenea, lucrează asupra dezvoltării abilităților în economiile emergente, de formare a peste 1.500 de membri ai personalului.

Tabelul 3. Salariile piloților și ale tehnicienilor

Region	Pilots (\$/an)	Technicians (\$/an)
Africa	16,500	15,900
Asia-Pacific	192,300	215,300
Europe	99,700	108,200
Latin America	48,600	47,600
Middle East	40,000	53,100
North America	85,700	97,900
CIS81	15,200	18,000
World	498,000	556,000

Sursa: elaborat de autor în baza[3, citat 30.05.2016]

Companiile aeriene care necesită o nevoie de mai mult personal, în special de o înaltă calificare, cum ar fi piloți și tehnicieni de întreținere. Companiile aerospațiale civile dezvoltă știința, tehnologiile, ingineria și abilitățile matematice în sistemul de învățământ, deoarece acestea prevăd o necesitate pentru viitorii ingineri și designeri de aeronave.

REFERINȚE BIBLIOGRAFICE

1. Arend, Mark; Adams, Bruns; J., McCurry. The 2004 Global Infrastructure Report, 2004.
2. Savu, Cosmina. Impactul proceselor de integrare europeană și globalizare asupra turismului. Teză de doctor în științe economice. Chișinău, 2015.
3. http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG_AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf [citat 30.05.2016]
4. http://www.minind.ro/presa_2013/septembrie/Sinteza_consultari_Industria_aeronautica_10092013.pdf, [citat 27.05.2016]