



НЯКОИ ПРОБЛЕМИ НА ИНВАЗИЯТА НА НИСКОРАЗХОДНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ НА БЪЛГАРСКИЯ ПАЗАР

Тонко Петков¹, Йовко Йоцев²
ivt.petkov@tea.bg, iiozvez@air.bg

¹*Институт по въздушен транспорт, София;*
²*Асоциация на българските авиокомпани*
БЪЛГАРИЯ

***Ключови думи:** Нискотарифни превозвачи, извън пазарни подходи, летищни такси, качество на обслужване*

***Резюме:** Low cost авиационните превозвачи заемат вече значителен дял от българския авиационен пазар на пътническите превози. Реалностите са, че благодарение на появата на нискоразходните превозвачи, значително се повишава броят на превозените пътници през летищата. Това, естествено се дължи на предлаганите от тези превозвачи ниски цени на превоза. Постигането на такива цени е свързано с осигурени мерки за намаляване на експлоатационните разходи и успешната политика на управление на тарифите, постигнати от превозвачите. Същевременно се прилагат някои извън пазарни методи за de facto субсидиране на дейността на превозвачите. Създадени са или има обявени намерения за създаване на фондове за развитие на дадено летище, които пренасочват публични средства в помощ на превозвача. Държавата одобрява летищни такси, които са по-ниски от реалните разходи за покриване на дейностите по тези такси с оглед привличането на евтините оператори. Въвеждат се отстъпки в таксите, които предполагат, че авиокомпаниите, които не ползват тези отстъпки, фактически поемат несправедливо разпределени между всички превозвачи разходи, свързани с летищните такси. В доклада се прави анализ на политиката, свързана с дейността на нискоразходните авиационни превозвачи на българския пазар, включително с посочване на примери на дъмпинг, неудобства за пътниците, свързани със стъпката между седалките (качество на обслужване, което извинено с ниските цени, никоя организация или институция не защитава). Дадени са насоки и предложения за решаване на повдигнатите проблеми.*

ВСТЪПЛЕНИЕ

Членството на Република България в Европейския съюз ни задължава да прилагаме правото на Съюза. В областта на въздухоплаването това означава на първо място либерализация на достъпа до пазара на въздушните превози. Един от резултатите е навлизането на нискотарифни авиокомпани (НТАК) и постепенно нарастване на делът им при превоза на пътници по редовни международни линии (РМЛ). В таблица 1 са дадени данни за динамика (по години) на превозените пътници и броя на движенията излитане-качане по РМЛ на самолетите на НТАК. Посочени са също съответните

дялове на НТАК от общия пътничопоток и общия брой на движенията по РМЛ за летище София.

Табл. 1. Данни за дейността на нискотарифните авиокомпани (НТАК) на летище София

Показател	2007	2008	2009	2010	2011
Общо пътници по РМЛ, хил.бр	2482.2	2880.2	2782.6	2959.8	3141.3
Превозени от НТАК, хил.бр.	106.8	н.д.	695	651.2	942.4
Дял превозени пътници от НТАК, %	4.3	н.д.	25	22	30
Общо движения по РМЛ, бр.	30796	34870	33353	34321	34826
Движения на НТАК, бр	2905	н.д.	4670	5491	7662
Дял от движения, %	9.4	н.д.	14	16	22

Таблица 1. (продължение)

Показател	2012	2013	2014	2015	2016
Общо пътници по РМЛ, хил.бр	3139.5	3198.6	3526.7	3797.8	4720.4
Превозени от НТАК, хил.бр.	784.9	863.6	1128.5	1291.2	2105
Дял превозени пътници от НТАК, %	25	27	32	34	44.6
Общо движения по РМЛ, бр.	31289	29493	32015	33994	41046
Движения на НТАК, бр	5006	7963	7363	7818	13572
Дял от движения, %	16	15	23	23	33

За десетгодишния период 2007-2016 г. общият брой на пътниците по РМЛ нараства от 2482.2 хил. до 4720.4 хил. или нараства 1.9 пъти. За същия период превозените от НТАК пътници по РМЛ се движат от 106.8 хил. до 2105 хил. или нараства 19.7 пъти. Същевременно дялът на превозените от НТАК пътници по РМЛ нараства от 4.3% до 44.6%, т.е. повече от 10 пъти.

Без никакво съмнение, дялът на превозените от НТАК пътници по РМЛ и неговото нарастване се дължи основно на предлаганите ниски тарифи, развитието на мрежата от маршрути, предлагани от НТАК, привличането на пътници, които до този момент не са ползвали въздушен транспорт, както и на недостатъчно активната реакция от страна на традиционните превозвачи.

На фона на това нарастване на превозите, а с това нарастване на положителните показатели за туризма, сме свидетели на някои проблеми, съпътстващи инвазията на НТАК на българския пазар. Имат се предвид действия, които поставят под съмнение коректното прилагане на правилата и нормите на ИКАО [1], свързани с определяне на размера на летищните такси. По правило, стандартите на ИКАО в тази област са препотвърдени от нормативната уредба на ЕС [2].

ПО ОТНОШЕНИЕ РЕКЛАМИРАНИТЕ МИНИМАЛНИ ЦЕНИ НА ВЪЗДУШНИЯ ПРЕВОЗ

В средствата за масова информация, вкл. сайтовете на НТАК и летищата, периодично се появяват обяви за полети от София на нискобюджетни авиационни превозвачи с цена на самолетния билет от 9 € или дори по-ниски. Трябва да имаме предвид, че сумата от обявените летищна такса за заминаващ пътник и таксата за сигурност е 11 €. Дори да попадаме в хипотеза на отстъпки от летищните такси пак ще има условия за съмнение за дъмпинг, още повече отчитайки, че превозвачът трябва да заплати и такса за кацане, както и аеронавигационни такси. Отделно превозвачът има и някакви присъщи разходи за персонал, гориво, издръжка на самолета, наземно обслужване. Дори формално да не се прилага политика на дъмпинг, то все някой трябва да покрие споменатите разходи и това вероятно ще бъдат останалите пътници.

ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЛЕТИЩНАТА ТАКСА ЗА КАЦАНЕ

Размер на базовата летищна такса

С цел привличане на превозвачи, с очакване на увеличаване на броя на движенията, респективно увеличаване на постъпленията от такса кацане вследствие по-голям брой кацания, у нас за летище Пловдив през 2010 г размерът на таксата за кацане бе намален наполовина, и от 2014 г се въведе нова структура на тарифата [3]. Размерът на таксата за кацане на летище Пловдив (без отстъпки/намаления) е по-нисък от размера на таксата за съответната категория самолет, платима на другите международни летища. Така например, за самолет, с максимална излетна маса от 78 t (A320) размерът на таксата за кацане на летище Пловдив е 390 €. В същото време за летище София размерът на таксата е 842.4 €, а за летищата Бургас и Варна – 630 €. Факт е, че броят на кацанията на самолети за търговски въздушен превоз на летище Пловдив съставлява 2-3% от този на летище София (съответно 6-7% на летище Бургас и 8-10% от този на летище Варна). Ясно е, че размерът на таксата не е разходоориентиран и, конкретно за летище Пловдив, е нормално да се очаква недостиг на средства за покриване на разходите, свързани с тази такса. Несъответствието на таксата за кацане с критерия за разходоориентираност е съществено нарушение на нормативната уредба и препоръчителните стандарти и водеща международна практика на ИКАО.

Въвеждане на отстъпки за „стимулиране развитието на трафика”

За стимулиране на развитието на трафика на летище София и летище Пловдив са предвидени няколко вида отстъпки върху таксата за кацане, платима от авиационния превозвач. *Летище София*. [4]. При въвеждане на нов редовен целогодишен маршрут в рамките на Европа съответния превозвач заплаща намалена такса за кацане, като за първата, втората, третата и за четвъртата година от въвеждането на маршрута намалението е съответно 80%, 50%, 30 % и 20%. За нов сезонен международен пътнически маршрут за първия сезон на полетното разписание се предвижда намаление от 40%. При целогодишно увеличаване на капацитета на действащ пътнически маршрут при смяна на типа на ВС с такова ВС с по-голяма излетна маса и повече пътнически седалки от експлоатирания по маршрута се предвижда намаление за една година от първия полет по маршрута от 50% за разликата в MTOW. Въвежда се също така отстъпка от таксата за кацане в зависимост от броя изпълнени движения по международни маршрути, направени един и същи превозвач: ако са реализирани над 3 хил. движения намалението е 3%, при 5 хил. движения намалението е 5%, при повече от 6,5 хил. движения намалението е 10% и т.н. Въведени са и еднократни стимулиращи отстъпки (при първи полет по нов пътнически маршрут – 99%; при първи полет на нов превозвач – 99% и при „полет, свързан със събитие, представляващо въздушния транспорт в положителна светлина“ – 50%).

Прилагането на тази политика, включително кумулативното и прилагане, води до значително намаляване на таксата за кацане, платима от съответната НТАК. Факт е, че традиционните превозвачи на практика не разполагат с финансови възможности за въвеждане в експлоатация на повече самолети. Характерно за НТАК е разполагането с ресурси да пуснат в експлоатация по-голямо количество самолети. Така НТАК могат да предложат по-ниски цени на превоза. В същото време, значителната редукция на таксата за кацане, на практика относима само към НТАК, не може да докаже формиране на постъпления, които да покриват разходите, свързани с тази такса, т.е. останалите, традиционните превозвачи, чрез заплащане на базовия размер на таксата, покриват недостига.

За летище Пловдив [3] с цел стимулиране обема на трафика, в зависимост от месечния брой кацания на един оператор с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса над 5,7 тона, също се прилагат отстъпки. При месечен брой кацания от 4 до 15 таксата за кацане за същия самолет ще бъде вече 351€, при месечен брой кацания от 16 до 22 размерът на таксата става 312 €, при месечен брой кацания от 23 до 26 размерът на таксата става 273 €. Ако има ежедневни кацания (т.е. при месечен брой кацания от 27 до 31) размерът на таксата става 235 €.

ПО ОТНОШЕНИЕ ТАКСАТА ЗА ПЪТНИК

За летище Пловдив за заминаващ пътник (над 2 годишна възраст) базовата такса е 6 €. Предвидени са стимули, т.е. намаления. Така, при месечен брой заминаващи пътници от 600 до 2500, таксата се намалява до 4.50 €. Това е равносилно на пет полета месечно с по 120 пътници на борда, т.е. на около един полет седмично. Следователно имаме гарантирано плащане на по-ниския размер на таксата за пътник, или с 25% по-ниско от номинално обявеното.

За летище София и базов размер на таксата за заминаващ пътник от 5.50 € се въвеждат отстъпки във връзка с превозения брой пътници от един и същи превозвач за 12 последователни месеца. Така, при превозени от 100 хил. до 200 хил. пътници намалението е 0,5 € на пътник, при превозени от 200 хил. до 300 хил. пътници намалението е 0.75 €, при превозени от 300 хил. до 400 хил. пътници намалението е 1€ и т.н.

Нека направим опит за моделиране на прилагането на политиката за стимулиране, свързана с броя на превозените пътници за летище София. Данните за 2016 г. свидетелстват, че НТАК „X” е превозила 1471.9 хил. пътници по редовни международни линии. Друга НТАК „Y” пък е превозила съответно 491.2 хил. пътници. Влизайки в схемата за стимулиране, предвидена за 2017 г. получаваме, че НТАК „X” отговаря на условията за превозвач с брой заминали пътници в рамките на 12 месеца повече от 500 хил. За НТАК „X” е предвидено намаление с 1.35 € таксата за заминаващ пътник, т.е. тя ще бъде 4.15 € на пътник, по-възрастен от 2 години. Съответно за НТАК „Y” има повече от 200 хил. заминаващи пътници, намалението на таксата е със 0.75€ и приложимата такса ще бъде 4.75 €. Обратно, за превозените заминаващи пътници НТАК „X” ще заплати общо 3054.4 хил. €, а НТАК „Y” ще заплати съответно 1166.6 хил. €. Сумата за предприятието ще бъде 4221 хил. €. В случай, че превозвачите заплащаха стандартната такса без намаление (5.5 €), то събраната обща сума би била 5398.5 хил. €, т.е. реално събраната сума е със 1177.5 хил. € по-малка. Доколкото размерът на летищните такси трябва да е разходоориентиран, то може да се твърди в първо приближение, че недостигът от тези 1177.5 хил. € ще трябва да бъде покрит от останалите авиокомпании, които не ползват отстъпка за стимулиране развитието на трафика.

НЕПАЗАРНИ ФОРМИ НА ПОМОЩ С ПУБЛИЧНИ СРЕДСТВА

Нискотарифната авиокомпания получава местно дотиране като компенсация за евтините полети. Наричат това дотиране „маркетингова подкрепа”. То се предоставя на дъщерно дружество на НТАК, което в замяна рекламира региона пред потенциалните пътници. През 2010 година общините от региона на Пловдив учредиха изисквания като условие от НТАК фонд за реклама на Пловдив, на региона и на България - "Фонд за развитие на летище Пловдив – Южната врата на България" [5] (От бюджетите си те заделят най-напред по 0.5 лева на човек от населението, а от 2015 година вноската в летищния фонд е вече 1 лев на човек от населението. През 2015 г. се изгражда втори фонд - сдружението с нестопанска цел "Фонд за развитие на Южен централен район -

Феникс фонд" (рег. с Решение 22 от 22.01.2015г по фирмено дело 162/2014 на Пловдивски окръжен съд). [6]. Средствата във фонда се събират от членски внос и дарения, на фирми и физически лица. Задачата е да се набират по 50 хил. лева годишно от членовете на фонда.

Няма доказателства, че осигуреното съфинансиране на дейността на НТАК ще доведе до увеличаване на постъпленията в района от превозените чуждестранни туристи. От друга страна, със сигурност събираните средства не се изразходват за предметни нужди на живеещите в общините, участници във фонда. В крайна сметка, ползите от дотирането на превозвача, потенциално се ползват от превозените на по-ниски цени пътници.

Друга форма на помощ с публични средства се предлага от "Фрапорт туин стар еърпорт мениджмънт" АД, концесионер на летищата в Бургас и Варна. Дружеството е предложило да бъде учреден регионален фонд за развитие на въздушните връзки от и до летище Варна. Финансирането за фонда може да става за сметка на част от туристическия данък. Сметките са, че една нова целогодишна въздушна линия до Варна ще доведе около 60 хил. пътници годишно. Финансовата подкрепа, необходима за 4 полета седмично в продължение на една година, ще е в рамките на 150 – 200 хил. евро. Ако трите морски общини – Варна, Балчик и Каварна, отделят по 20% приходите от туристическия данък, акумулираните средства за една година ще са около 500 хил. евро, достатъчни за "дотирането" на 3-4 нови въздушни линии. Подобни намерения са изразени и по отношение на летище Бургас.

Горната мотивировка свидетелства, че на база чл. 61т. на Закона за местните данъци и такси [7] се предлага форма за заобикаляне или несвойствено прилагане на чл. 11, т.2 от Закона за туризма [8].

ПО ОТНОШЕНИЕ КАЧЕСТВОТО НА ОБСЛУЖВАНЕ

С приемането на ниските цени на превоза, предлагани от НТАК, фактически на пътника не се дава възможност да възразява срещу неосигуряване от страна на превозвача на удобства, например от рода на ергономична стъпка между седалките. По-удобното разстояние между седалките изисква допълнително заплащане. Пътникът няма независима защита за осигуряване на научно обосновано равнище на удобствата при пътуване по въздуха, вкл. срещу системно въвежданите от страна на превозвачите допълнителни условия и ограничения, оправдавани с ниската цена на превоза.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Да се актуализира „Методика за определяне на летищните такси, които се събират от летищния оператор на летище с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или от летищния оператор с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България (летище - София)” (Приложение 1, към чл. 1, ал. 3 от [1] с оглед обосноваване на постигане на разходоориентираността на летищните такси при прилагане на отстъпки и намаления.
2. Да се разработи и публикува Методика за определяне на размера на летищните такси за останалите извън летище София летища с отчитане на разходоориентираността на летищните такси при прилагане на отстъпки и намаления.
3. Би трябвало да се ограничи възможността за прилагане на непазарни подходи за насочване на публични средства за фактическо дотиране на въздушни превозвачи.
4. Необходимо е да се приемат стандарти (необвързани с лобитата на производители и превозвачи), които да осигуряват без допълнително заплащане задължителен комплекс на удобства и услуги, който трябва да се постига от всички превозвачи, независимо от това дали са традиционни или нискотарифни.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Doc 9082 ИКАО, Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, изд. 8, ИКАО, 2009 г., - 31 с.
- [2] Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на съвета от 11 март 2009 година относно летищните такси/Официален вестник на Европейския съюз, L 70/14.03.2009, с.11-16.
- [3] Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аэронавигационно обслужване в Република България (Обн. ДВ. бр.2 от 1999г., посл. изм. ДВ. бр.21 от 2017г.)
- [4] Решение за определяне на размера на летищните такси на летище София № 553/28.10.16 г., обявено на <https://www.sofia-airport/бизнес/за-авиокомпаниите/такси-отстъпки>
- [5] "Фонд за развитие на летище Пловдив – Южната врата на България"175901508
- [6] ФЕНИКС ФОНД – България. Фонд за развитие на южен-централен район /<http://www.phoenixfund-bg.com/bg/2015-01-19-18-57-01/membership-bg>
- [7] Закон за местните данъци и такси (Обн. ДВ. бр.117 от 1997г., посл. изм. и доп. ДВ. бр.97 от 2016г.)
- [8] Закон за туризма (Обн. ДВ. бр.30 от 2013г., посл. изм. и доп. ДВ. бр.75 от 2016г.).
- [9] „Летище София“ ЕАД. Годишен финансов отчет 2015/2014/2013/2012 г., обявени в Търговския регистър (<https://public.brra.bg>).
- [10] Закон за гражданското въздухоплаване

SOME ISSUES REGARDING LOW COST CARRIER PENETRATION ON BULGARIAN AVIATION MARKET

Tonko Petkov¹, Iovko Iotzev²
ivt.petkov@tea.bg, iotzev@air.bg

¹*Institute of Air Transport, Sofia,*
²*Bulgarian Airlines Association*
BULGARIA

Key words: *Low cost carriers, non-market approaches, airport fees, quality of service*

Abstract: *Low cost carriers already claim a significant share of the Bulgarian aviation passenger market. Facts show that owing to the advent of the low cost carriers the number of the passengers via the airports has increased significantly. This could be explained by the low transportation prices offered by these carriers. The measures to reduce the operating costs and the successful tariff management policy result in such prices. At the same time some non-market approaches are applied for a de facto subsidizing of air carriers' operations. Development funds have been set up or intentions to set up such funds have been announced in order to redirect some public funds as carrier aid. To attract low cost carriers the Bulgarian government allows airport fees that are lower than the actual costs to cover the provision of such services. Fee discounts are introduced meaning that airlines which are not eligible for these discounts have to bear unjustified additional financial burden. The study examines the policy related to the low cost airlines operation on the Bulgarian market. Included are examples of dumping, passenger discomfort as regards the passenger rows pitch (service quality which being justified by the low prices is not monitored by any institution). Some guidelines are provided so as to resolve the issues raised.*