



КРИТИЧЕН АНАЛИЗ НА ИНТЕГРИРАНАТА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 Г., ЧАСТ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

Валентина Станева¹, Тонко Петков², Йовко Йоцев³, Христо Станев⁴
valiastaneva@abv.bg, ivt.petkov@tea.bg, iovko7003@gmail.com, icostanev@abv.bg

¹ВТУ „Тодор Каблешков”,
²Институт по въздушен транспорт, ³АВА, ⁴УНСС
София, БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: въздушен транспорт, стратегия, Европейски съюз

Резюме: Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. (Стратегията), внесена от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет. Стратегията не открива проблема с подготовката и осигуряването на транспортни кадри – пилоти и квалифицирана работна ръка в авиоремонтните предприятия. В нея са представени различни анализи (превозвачи, летища, брой самолети), включително с използване на показатели, от които не произтичат стратегически изводи. Не са установени проблемите, свързани с недостига на капацитет за обслужване на пътници на летище София.

В доклада се прави критичен анализ на Стратегията и са посочени алтернативи за преодоляване на слабостите. Основен недостатък на Стратегията е, че по никакъв начин не е отчетена „Стратегията за въздухоплаването в Европа“, публикувана на 07.12.2015 г. В анализа на частта с въздушния транспорт се предлага да се разгледа ролята на държавата при създаване на рамката за развитие на инфраструктурата, осигуряваща качеството на обслужване на пътуващите с въздушен транспорт. Редно е собственикът, т.е. държавата, да осигури разработването/актуализирането на Генерален план за развитие на летище София по подобие с разработването на генерални планове за пристанищата Варна и Бургас. В частта „Интелигентни транспортни системи във въздушния транспорт” се борави и се излагат планове и виждания с отдавна изтекъл срок за реализация.

Уводна бележка

У нас не съществува легално определение за термина „стратегия“, а и стандартното речниково значение не намира подходящо приложение към разглежданата тема. По подобен начин стои и въпроса за определяне на съдържанието на термина „транспортна стратегия“. Ето защо тук интуитивно ще асоциираме стратегията като своего рода план на висше ниво, с който се цели да бъдат постигнати една или повече цели при определени условия на несигурност. Така стратегията би

трябвало да включва полагане на цели, определяне на действия за постигане на целите и мобилизиране на ресурсите, за осъществяване на тези цели.

Периодично, а понякога твърде често, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) обявява различни стратегии, например: Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г./юни 2006 г. [5], Стратегия за развитие на транспортната система на република България до 2020 г./март 2010 г. [3], Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията, 2013 г. [4], Стратегия за развитие на гражданското въздухоплаване в Република България до 2015 година/септември 2014 г. [6], Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г./май 2017 г. [1]. Част от тези документи са одобрени под някаква форма от Министерския съвет ([1] и [3]), а за други не се откриват такива доказателства. Тук разглеждаме последния във времето документ [1] и то само от гледна точка на въздушния транспорт.

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. и съответни стратегии на ЕС

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. (Стратегията) обявява, че се базира на редица Европейски стратегически документи и в частност на „Бяла книга. Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите/Брюксел, 28.3.2011 г. [8]. Съвсем прилежно от този документ са цитирани цели, имащи отношение към въздушния транспорт, в т.ч.: Внедряване на модернизираната инфраструктура за управление на въздушния трафик (SESAR) в Европа до 2020 г. и завършване на Единното европейско авиационно пространство; Пускане в действие на Европейската глобална навигационна спътникова система (Галилео); Устойчивите горива с ниско съдържание на въглерод в авиацията да достигнат 40 % до 2050 г. Особеното е това, че се имат предвид общоевропейски цели, а в националната транспортна стратегия не е дефинирано как българското гражданско въздухоплаване ще допринесе за изпълнението им. Междувременно Сметната палата на ЕС е разгледала основните компоненти на инициативата „Единно европейско небе“ (ЕЕН)[12] и е достигнала до извода, че управлението на европейското въздушно пространство остава разпокъсано и концепцията за единно европейско небе все още не е осъществена. Таксите за аеронавигационно обслужване не са намалени съществено, а закъсненията, свързани с УВД, отново са започнали да се увеличават. Технологичният стълб на ЕЕН — проектът SESAR, насърчава координацията и постепенно разгръща технологични подобрения, но е изостанал от първоначалния си график и е значително по-скъп от очакваното. Следователно, част от поставените цели няма да бъдат постигнати по планирания график и с предвиждания резултат/обем. Това не е било забелязано от авторите на „Стратегията” [1], които отразяват минали виждания, цели, постигнати резултати.

Стратегията [1] не отчита целите, приоритетите и предизвикателствата, определени в Стратегия за въздухоплаването в Европа [2], публикувана в края на 2015 г. Целта на [2] е да засили „конкурентоспособността и устойчивостта на цялата верига за създаване на стойност във въздушния транспорт на ЕС“. За постигане на така определената цел в [2] са изведени три основни приоритета:

- използване на потенциала на развиващите се пазари чрез подобряване на услугите, достъпа до пазара и възможностите за инвестиции в трети държави при условията на създадени условия за равнопоставеност;

- преодоляване на ограниченията за растежа във въздухоплаването (на земята и във въздуха) чрез намаляване на ограниченията от капацитета на наличната инфраструктура и подобряване на ефективността и свързаността;
- поддържане на високи стандарти за безопасност и сигурност във въздухоплаването чрез управление на риска за постигане на определени резултати.

Като предизвикателства пред развитието на въздухоплаването са формулирани следните области за работа:

- нови конкуренти и пазари;
- преодоляване на ограниченията за растеж (както във въздуха, така и на земята);
- поддържане на високи стандарти за безопасност и сигурност в ЕС;
- укрепване на социалната програма и разкриване на висококвалифицирани работни места;
- защита правата на пътниците
- навлизане в нова среда за технологично развитие - чрез иновации и цифрови технологии;
- принос за изграждане на устойчив енергиен съюз и прилагане на ориентирана към бъдещето политика по въпросите на изменението на климата.

Следвайки тези предизвикателства, лесно може да се открият проблемите, които не са обхванати от анализираната стратегия [1] за периода до 2030 г. Започвайки от първото предизвикателство - нови пазари и конкуренти, в Интегрираната стратегия няма и дума за конкуренцията от изток, която може да окаже съществено влияние върху развитието на въздухоплаването в България. Това влияние може да бъде положително, ако се използват възможностите за стъпване на нови пазари, или негативно, ако се търпят последствията от експанзията на авиокомпаниите от изток. По отношение на нови конкуренти и пазари следва да се отчита неравномерното икономическо развитие, което се наблюдава по региони, с акцент на отчетения растеж в Азия. Не може да не се отчита, че въздухоплаването е определено като стратегически елемент от политиките им за икономическо развитие. С очакван ръст на годишна база от около 6 %, определено пътническият трафик в азиатско-тихоокеанския регион се определя като по-бързо развиващ се от другите региони в света, като до 2034 г. същия се определя да бъде около 40 % от световния въздушен трафик.

По отношение на второто предизвикателство – ограниченията за растеж, може да се каже, че са напипани само проблемите, породени от неразвита инфраструктура. В приложение 3 към Интегрираната стратегия са открити само четири съществени проблема в областта на въздушния транспорт, като три от тях са обединени около проблемите с инфраструктурната поддръжка и финансиране. Нищо не се споменава за ограничения, породени от недостигащ квалифициран персонал, или ограничения по отношение на инвестиции и достъп до пазара. Следва да се отчита, че за въздухоплавателният сектор в България трябва да се създадат всички необходими предпоставки, за да може да се използват възможностите за стъпване на нови разрастващи се пазари за разглеждания период до 2030 г. Чрез договаряните всеобхватни споразумения в областта на въздухоплаването, ЕС допринася за подобряване на достъпа до тези пазари и на възможностите за инвестиции в европейското въздухоплаване, като по този начин се увеличава международната свързаност на Европа при осигурени справедливи и прозрачни пазарни условия за авиокомпаниите.

Безопасността и сигурността са задължителни елементи на провежданите политики във въздухоплавателния сектор. Очакваният ръст на въздушния трафик в

Европа през 2035 г. спрямо 2012 г. е 50 %, което изисква запазване на настоящите високи стандарти по безопасност във въздухоплаването. Ще продължат да се поддържат високи стандарти за сигурност, като задължително условие за нормално функциониране и създаване на условия за конкурентоспособност. Но ефективност в сигурността може да се постигне, като се съчетаят такива методи и технологии, които да улесняват пътничкопотоците на летищата и да намаляват неудобствата за пътниците и закъсненията. Една от най-честите причини за реализиране на закъсненията са прилаганите мерки за сигурност.

Когато се отбелязват предизвикателствата по отношение на безопасността и сигурността във въздухоплаването, следва да се прави разлика между двете понятия. В смисъла, използван от авторите на стратегията [1] се остава с впечатлението, че под безопасност и сигурност се има в предвид само организацията и създадената инфраструктура в помощ на мерките за сигурност, изпълнявани в съответствие с действащите регламенти на ЕС. А безопасността във въздухоплаването не е свързана само с летищната инфраструктура, както е описана в т. 4.6.5. на стратегията [1].

Чрез инициативата за Единно европейско небе, ЕС планира да постигне набелязаната цел чрез увеличаване на капацитета, подобряване на безопасността и намаляване на разходите, при същевременно свеждане до минимум на екологичното въздействие върху климата от въздухоплаването. Летищните структури и доставчиците на аеронавигационно обслужване са ключовите елементи от инфраструктурата на гражданското въздухоплаване, като конкурентоспособността се определя от качеството, ефективността и цената на тези услуги. В същото време следва да се отчита влиянието от новите ползватели на въздушното пространство в лицето на собствениците на дроне. Влиянието е трудно за оценяване до момента, в който бъде създадена регулаторна рамка за тяхната дейност, но тяхното интегриране в общото въздушно движение е предизвикателство, което може да изпревари очакванията на експертите, това да се случи в по-далечно време от хоризонт 2030.

Нов аспект в безопасността и сигурността на въздухоплаването е необходимостта от набелязване на мерки за минимизиране на рисковете, породени от уязвост към кибератаки на използваната във въздухоплаването дигитална инфраструктура, както и от целенасочени въздействия с безпилотни летателни апарати. Има спешна необходимост от създаване на национална и европейска регулаторна рамка за интегриране на безпилотните летателни системи в системата за управление на въздушното движение, както и за приемане на законодателни и организационни мерки за противодействие на киберзаплахите в областта на въздухоплаването.

По анализа на дейността на въздушния транспорт

Авторите на „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“ [1] са предложили за използване основни показатели за определяне на въздушните пътнически превози, които теоретично са допустими, но практически неприложими, без да дават релевантна информация, свързана с характеристиките за развитие на въздушния транспорт. Примери за такива показатели, от които на практика не могат да се изведат стратегически изводи, а от там и да бъдат в помощ на управленския процес, са следните показатели:

- *Средно превозно разстояние на 1 пътник, км.* – такъв показател няма практическа стойност, тъй като въздушният транспорт се използва да обслужва превозни потребности на ползващите го клиенти (пътници, товародатели), а тези потребности не зависят от средното превозно разстояние.

- *Осигуреност на територията на страната с вътрешни въздушни линии/км/1000 кв.км.* - напълно безмислен показател, който е неприложим в условията на пазарна икономика. В днешните икономически условия, всяко гражданско летище е търговско дружество, което съществува като икономически субект само в пазарни условия, поради което не разчита на финансиране от бюджета. За да покрива своите разходи (оперативните и инвестиционни), предприятието следва да има осигурен финансов ресурс от таксите за обслужване на пътниците при изпълнението на конкретни нормативни изисквания и стандарти за обслужване. Освен пътници, бизнес модела е поставен в зависимост от дейността на авиационните превозвачи, които да предлагат съответни превозни услуги на търсещи ги клиенти, готови да платят съответната цена за търсената услуга. Така се постига осигуряване на въздушни линии в пазарни условия, което е следствие на реалното търсене и предлагане. Това обяснява и причините, поради които няма вътрешни полети, изпълнявани от международните летища Пловдив и Горна Оряховица. Не е сериозно държавата да се ангажира с някакъв целеви показател, свързан с *осигуреността на територията на страната с вътрешни въздушни линии/км/1000 кв.км.*

- *осигуреност на населението с въздушни линии/км/1000 жители*, респективно *осигуреност на населението с международни въздушни линии/км/1000 жители*, както и *осигуреност на населението с вътрешни въздушни линии/ км/1000 жители* – определено представени по този начин, тези показатели биха пасвали идеално за условията на планова икономика.

В интегрираната стратегия се ползват и други показатели, които са практически неприложими и предлагат неправилни изводи. Например, твърди се, че: „Относителният дял на въздушния транспорт в общия обем на пътническите превози, измерен в пътничкилометри е ключов показател за анализ на развитието на този сектор и неговата ефективност“ [1, стр. 135]. Несъстоятелно е да се прави такова невярно твърдение. От една страна в съвременните пазарни условия относителният дял на въздушния транспорт спрямо общия обем пътнически превози, по никакъв начин не може да има отношение към интегрираната транспортна стратегия в частта за развитие на въздушния транспорт. От друга страна, държавата не разполага с механизми за управление на такъв показател, а и не е необходимо в условията на пазарна икономика.

На същата стр. 135 е записано още, че „относителният дял на въздушния транспорт в общия брой на превозените пътници на националния транспортен пазар остава нисък (около 0,3 % средногодишно), поради ограниченият капацитет на летищата и факта, че този вид транспорт е приложим основно в сегментите на туристическите и бизнес пътувания, които не се характеризират с висока честота в сравнение с автомобилните, автобусните и градските превози“. Това е едно невярно твърдение, доколкото националният транспортен пазар включва също и превозите до и от българските международни летища, където освен български оперират и чужди превозвачи. Та в този пазар относителният брой на превозените пътници е 100 % и това няма никакво отношение с капацитета на летищата.

Като цяло, използваният инструментариум за анализ на транспортната система в частта за въздушен транспорт е по-скоро статистически ориентиран подход за представяне на данни, на чиято основа не могат да се формулират управленски цели и задачи. Сравняване на несравними показатели, още повече когато няма възможност за тяхно практическо използване, не води до създаването на обществени ползи, на чиято база да се обосновават управленски решения.

По т.4.6.2. „Пазарна структура”

Тук се анализира дейността на българските авиокомпании, някои от които към онзи момент са фактически във фалит. Би могло да се формулира евентуална стратегическа цел за създаване на условия за развитието на дейността на повече авиокомпани в насока извършване на редовни превози. Значителна част от анализиранията пазарна структура, т.е. работата на българските авиационни превозвачи, не е представена с оглед посочването на евентуални стратегически цели. Такива цели бяха посочени по-горе при представянето на Европейската стратегия за въздухоплаването [2]. В частност бихме могли да посочим констатиран извод, който няма нищо общо с действителността, а именно, че сливането на сливането на авиокомпаниите „България Ер“ и „Хемус Ер“ било проява на консолидация на националния въздушен транспорт [1, с. 147-148].

По т. 4.6.3 „Летищна инфраструктура”

В частта „Летищна инфраструктура“ се прави описание на българските международни летища с включване на излагане на някои инвестиции в миналото, текущи или непосредствено предстоящи. Разделът за летище София съдържа заявление че „тенденциите на развитие на пътническия и товарния трафик наложиха модернизацията и реконструкцията на летищния комплекс“, което е ориентирано към минало състояние и по никакъв начин не е ориентирано към бъдещето. Няма дори опит за обосновка за някакви обективни потребности, свързани с развитието на инфраструктурата, които да налагат търсене на решение по пътя на концесиониране на летище София. Има и едно изречение, че Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията било предоставило за одобрение в ЕК процедура за предоставяне на концесия на летище София, което свидетелства за непознаване на действащата национална нормативна уредба, която не предвижда такова васално поведение. От направения анализ на движенията, пътникопотока и товаропотока не следват абсолютно никакви изводи и цели, свързани със задачи по развитието на инфраструктурата.

Не са установени проблемите, свързани с недостига на капацитет за обслужване на пътници на летище София. „Анализирайки” въздушния транспорт изобщо не се разглежда ролята на държавата при създаване на рамката за развитие на инфраструктурата, осигуряваща качеството на обслужване на пътуващите български граждани и чуждите пътници. Редно е собственикът, т.е. държавата да осигури разработването/актуализирането на Генерален план за развитие на летище София по подобие с разработването на генерални планове за пристанищата Варна и Бургас. (Такова държавно финансиране е предвидено в [7]). Собственикът трябва да зададе параметрите за развитие, а как ще се осъществява финансирането и изграждането на нов пътнически терминал е друга работа (т.е. дали ще се следва практиката при развитието на летище София от началото на века, или ще се следва практиката, реализирана от концесионера на летищата Варна и Бургас по същото време).

По отношение на летище Бургас в Стратегията [1] има един пасаж, в който се казва, че „на базата на анализиранияте тенденции може да се направи извода, че е налице значително развитие на трафика до и от летище Бургас и нарастване на неговото регионално значение“. На тази база се прави едно безотговорно заявление, че „В тази връзка се очертава необходимост от влагането на допълнителни инвестицииза осигуряване на по-висока безопасност при движение на самолетите“. Такова заявление е безпочвено: няма обективни свидетелства от проверки и одити, които да доказват, че осигуряваната безопасност при движение на самолетите е недостатъчна и в тази връзка се налага влагането на инвестиции за разширяване на летището.

Във връзка с летище Пловдив е записано, че „за да се създадат необходимите условия за развитието на летище Пловдив като транспортен възел с модерна инфраструктура, отговаряща на международните стандарти в гражданската авиация, са необходими значителни инвестиции в летищната инфраструктура – изграждане на нов модерен карго терминал, повишаване на носимоспособността на пистата за излитане и кацане, пътеки за рулиране и перони, модернизирание на пътническия терминал”. Този запис не почива на някакво изследване, а на публично обявени намерения във връзка с концесионирането на летището. При положение, че капацитетът на пътническия терминал не е достигнат и на 25%, не е ясно кое налага модернизиранието му. Доколкото е известно на летище Пловдив няма изграден карго терминал, тъй че едва ли ако се изгради такъв то той ще бъде нов. Повишаването на носимоспособността на настилките ще бъде необходимо ако летището стане потребно за полети на по-тежки самолети. Всички такива инвестиционни намерения трябва да се възложат на намеренията на концесионера на летището. В частта за летище Пловдив е записано също, че е налице увеличение на броя на обслужените пътници по вътрешни полети, което с оглед икономическата значимост на този показател е абсолютно невярно.

По т. 4.6.4. Въздухоплавателни средства

Направеният анализ, свързан с броя използвани въздухоплавателни средства не създава никакви стратегически цели с хоризонт 2030 г. и затова едва ли е нужен.

По т. 4.6.5. Безопасност и сигурност

Направеното описание на мероприятия, свързани с постигане на безопасността и сигурността понастоящем не са обвързани със стратегически цели с хоризонт 2030 г., т.е. необходимо е обвързване.

По т. 4.6.6. Интелигентни транспортни системи във въздушния транспорт

В Стратегията [1] се описват задачи и проекти, чийто срок за постигане е в миналото или едва достига 2010 г., но не са набелязани стратегически цели за достигане до 2030 г. Няма място в разглежданата Стратегия, ориентирана към хоризонт 2030 г. да се поставят задачи, свързани с Регламент 73/2010 г., който вече е внедрен. Трябва да се конкретизират задачи за постигане предвид хоризонта 2030 г.

По прогнозите за превоз на пътници с въздушен транспорт

Точка 5.4 от Стратегията [1, с.200-201] разглежда прогнози за превозените товари и пътници с въздушен транспорт. Фактът е, че не се прави прогноза за превозените товари. Приложената в анализирания документ формална методика за прогнозиране е коректна, но очевидно неприложима за дългосрочно прогнозиране. Доказателство за това са реализираните в практиката пътничкопотоци през българските международни летища, посочени в таблица 1. Видно е, че прогнозираният в Стратегията общ пътничкопоток за 2034 г. (11800 хил. пътници) на практика е постигнат още през 2017 г. (11478.8 хил. пътници). За летище София прогнозираният пътничкопоток за 2034 г. (6240 хил. пътници) на практика е надхвърлен още през 2017 г. (6487 хил. пътници). За летище Бургас прогнозираният пътничкопоток за 2020 г. (2797 хил. пътници) е надхвърлен още през 2016 г. (2858 хил. пътници) и 2017 г. (2952 хил. пътници) като последната цифра се доближава до прогнозата за 2027 г. (3286 хил. пътници). За летище Варна прогнозираният пътничкопоток за 2020 г. (1380 хил. пътници) е надхвърлен още през 2016 г. (1382 хил. пътници), реализираният през 2016 г. пътничкопоток превишава прогнозираният за 2027 г. (1518 хил. пътници), а реализираният през 2017 г.

пътникопоток (1671 хил пътници) превишава прогнозираният за 2034 г. (1663 хил. пътници).

Таблица 1. Данни за основните натурални показатели за българските летища

	Показател/година	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Общо	Пътникопоток, хил. пътници	7125.6	7362.8	7795.4	7887.6	9579.3	11478.8
	Движения, общо	77650	74146	75914	77889	89924	97533
София	Пътникопоток, хил. пътници	3466.5	3504.2	3814.9	4064.7	4973.0	6486.9
	Движения, общо	43862	40526	42120	44416	51759	57673
Бургас	Пътникопоток, хил. пътници	2358.2	2462.6	2504.1	2336.7	2857.7	2952.4
	Движения, общо	18856	18447	19088	18271	20873	21466
Варна	Пътникопоток, хил. пътници	1212.2	1303.9	1373.1	1382.9	1671.5	1949.4
	Движения, общо	10739	11516	12063	11959	14818	15950
Пловдив	Пътникопоток, хил. пътници	88.7	92.1	103.3	103.3	77.1	90.1
	Движения, общо	4193	3657	2643	3243	2474	2444

Стратегията [1] заявява, че „за решаване на идентифицираните проблеми в транспортния сектор са определени конкретни цели за постигане на всяка стратегическа цел и на всеки стратегически приоритет (това е част 7.3). Действително, формулирани са няколко конкретни цели, в които наред с други видове транспорт се споменава и има предвид и въздушния транспорт. Когато се прехвърлим към част 7.4. „Мерки за постигане на конкретните цели” виждаме, че на практика няма мерки, свързани с въздушния транспорт. Тази небалансираност на Стратегията е в несъответствие с декларираната нейна интегрираност.

Така, декларираното във Въведението на Стратегията, че „интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта“ е неистина, поне що се отнася до въздушния транспорт. Не отговаря на истината (поне що се отнася до въздушния транспорт) и твърдението, че е извършен „детайлен анализ на нуждите на транспортния сектор, включващ автомобилен, железопътен, вътрешноводен, морски, **въздушен** и интермодален транспорт“. Не е създадена работеща и коректна база данни, необходима за целите на анализите на транспортния сектор, за прогнозиране на развитието на транспортната система и за разработване на национален транспортен модел.

Полезност от такъв документ, какъвто е Стратегията [1] би имало ако се отстранят посочените тук недостатъци.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г./май 2017 г. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, стр. 245/ Одобрена от МС с РМС № 336/23.06.2017 г.

[2] Стратегия за въздухоплаването в Европа/Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите /Брюксел, 7.12.2015 г., COM(2015) 598 final.

- [3] Стратегия за развитие на транспортната система на република България до 2020 г./ март 2010 г. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, одобрена на заседание на МС на 7.04.2010 г. /Протокол № 13.
- [4] Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията, 2013 г., 62 стр.
- [5] Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г./юни 2006 г., Министерство на транспорта, 89 стр. /Министерски съвет, Портал за обществени консултации.
- [6] Стратегия за развитие на гражданското въздухоплаване в Република България до 2015 година/септември 2014 г./Министерство на транспорта и съобщенията/https://www.mtitc.government.bg/upload/docs/Strategyair_final_Var_last_II.pdf, посл. посетен май 2018 г.
- [7] Проектобюджет за 2018 г. и актуализирана бюджетна прогноза за 2019 и 2020 г. в програмен формат/Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, септември 2017 г.
- [8] Бяла книга. Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите/Брюксел, 28.3.2011/ СОМ(2011) 144 окончателен.
- [9] Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България за периода 2006 – 2015 г./Министерски съвет, май 2006 г.
- [10] Регламент (ЕС) № 73/2010 на Комисията от 26 януари 2010 година за определяне на изисквания относно качеството на аеронавигационните данни и аеронавигационната информация за Единното европейско небе (ОВ L 023, 27.1.2010, р.6).
- [11] Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията от 3 май 2013 година за определянето на съвместни проекти, изграждането на структури за управление и определянето на стимули в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение (ОВ L 123, 4.5.2013г.).
- [12] „Единно европейско небе“ – променена култура, но не и единно небе“ /Европейска сметна палата, 2017 г., 81 стр.

A CRITICAL ANALYSIS OF THE INTEGRATED TRANSPORT STRATEGY UP TO 2030, AIR TRANSPORT PART

Valentina Staneva¹, Tonko Petkov², Iovko Iotzev³, Hristo Stanev⁴
valiastaneva@abv.bg, ivt.petkov@tea.bg, iovko7003@gmail.com, icostanev@abv.bg

¹ “Todor Kableshkov” University of transport,
² Institute of Air Transport, ³ABA, ⁴UNWE
Sofia, BULGARIA

Key words: air transport, strategy, European Union

Abstract: The Integrated Transport Strategy up to 2030 (the Strategy), submitted by the Ministry of Transport, Information Technologies and Communications, has been approved by Decision No 336/23.06.2017 of the Council of ministers. The Strategy does not elaborate on the problem related to the training and recruitment of transport staff – pilots and qualified transport specialists for the aviation maintenance businesses. It focuses on a

number of analyses (air carriers, airports, number of aircraft), also by using indicators that are not conducive to strategic conclusions. Seemingly the issues pertaining to the lack of passenger service capacity at Sofia Airport have not found place in the Strategy.

The report offers a critical analysis of the Strategy and several alternatives for overcoming its downsides are being proposed. The main problem of the Strategy is that it does not take into account in any way the Air Transport Strategy for Europe, published on 7.12.2015. The analysis of the air transport part suggests that the role of the state in creating the infrastructure development framework should be reviewed in the light of the fact that it ensures the service quality for air passengers. The owner, i.e. the state ought to ensure the drafting/update of a General plan for the development of Sofia Airport similar to the general plans prepared for Varna and Bourgas ports. The Air Transport Intelligent Systems part deals with plans and intentions whose implementation is long overdue.