



ПРИВАТИЗАЦИЯ И КОНЦЕСИОНИРАНЕ НА ЛЕТИЩАТА И ОБСЛУЖВАЩИ ДЕЙНОСТИ ВЪВ ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО: РЕЗУЛТАТИ, ПРОБЛЕМИ, ПЕРСПЕКТИВИ

Тонко ПЕТКОВ
ivt.petkov@tea.bg

*Тонко Петков, ст.н.с. II ст. д-р инж. Институт по въздушен транспорт, София
БЪЛГАРИЯ*

Резюме: В доклада се анализира националния опит в концесионирането на летища. Поставят се проблеми и се предлагат решения, свързани с ефективното прилагане на концесионния подход. Разглеждат се перспективи за приватизация на летища и обслужващи дейности във въздухоплаването.

Ключови думи: концесия, приватизация, летище

Встъпление

През последното десетилетие на миналия век поради отпаднала необходимост в страната останаха неизползваеми граждански и военни аеродруми с писти, позволяващи обслужването на тежки въздухоплавателни средства. По отношение на гражданските летища започна прилагане на политика на концесиониране. Започна приватизация на обслужващите дейности в гражданските летища, вкл. либерализиране на достъпа до пазара на наземното обслужване. Създават се условия за монополизирани дейности по аеронавигационното обслужване на полетите в летищата.

Концесиониране на летищата

Държавната политика у нас практически е ориентирана към концесиониране на гражданските международни летища-публична държавна собственост. Към 2008 г е извършена една успешна процедура за концесиониране на летища за обществено ползване публична държавна собственост-летищата Варна и Бургас. Втората открита процедура, свързана с концесионирането на летище Русе не е приключила поради отсъствие на кандидати. От останалите международни летища-публична държавна собственост се очаква

обявяване на процедура за концесиониране на летище Горна Оряховица и вероятно за летище Пловдив. Анализът на решенията на МС, свързани с откриване на процедури за предоставяне на концесия на граждански летища за обществено ползване [1,2] свидетелства, че тази политика не почива на явно дефинирани цели, т.е. не се обявяват с траен акт мотивите защо държавата предприема тази стъпка и какво цели. Практиката и декларираните в медиите намерения позволяват да бъдат извлечени следните типове мотиви по отношение реализирането на тази политика.

1) Възстановяване на дейността на летище, публична държавна собственост, включително при трансформирането на бивши военни в граждански летища

Тази категория летища не функционират. В повечето случаи терените на летищата са собственост на военното ведомство. Според действащата практика концесионирането на такива летища може да стане след като МС прехвърли собствеността на Министерство на транспорта. По този механизъм преминава процедурата за концесиониране на летище Русе и вероятно ще преминат процедурите за летищата Стара Загора, Търговище и др.(напр. Кондъофрей, Добрич).

Какво би могла да бъде целта на държавата прилагайки този механизъм.

Изискването по т.5.2. от решението за концесиониране на летище Русе [2] концесионерът да изпълни изискванията за получаване на удостоверение за експлоатационна годност на летището и да осигурява експлоатационната му годност за срока на концесията съдържа неясния мотив, че държавата желае да се възстанови дейността на летището, прекратената поради отпаднала необходимост.

SWOT анализ на възможностите на този тип концесии е даден в табл.1

Достатъчно ефективно функциониране на летището би било възможно при адекватното му оборудване с аеронавигационни средства за кацане и съответно аеронавигационно обслужване. Понастоящем това е функция на ДП "Ръководство на въздушното движение" и на практика означава потенциално влягане на инвестиции от това държавно предприятие. В същото време отсъствието на настоящ трафик и невъзможността да се гарантира достатъчно значим трафик, който да изплати вложените в аеронавигационно оборудване инвестиции прави икономически неприемливо за държавата инвестиционното вложение да се прави от ДП"РВД". Икономически издържано е да се осигури държавно (чрез ДП"РВД") инвестиране в аеронавигационно оборудване при условие, че размерът на съответните аеронавигационни такси за съответното летище е разходоориентиран, т.е. осигурява възвращаемост на инвестициите и експлоатационните разходи за аеронавигационно обслужване. Това означава, че размерът на тази такса би трябвало да бъде значително по-голям от същия за едно международно летище със стабилен трафик (София, Варна, Бургас) защото са такива изискванията на международните организации. Това пък е фактор за отклоняване на потенциални клиенти за използване на летището. Следователно, може да се предвиди, че концесионерът ще трябва да осигури за своя сметка нужните инвестиции и съответното обслужване.

Основният риск за държавата, имаща намесение или предприела процедура за концесиониране на такова летище е да не намери кандидат концесионер. Важна пречка пред кандидатите, освен фактът, че летището не функционира и свързаните с това трудности за създаването и разработването на пазара на летищните услуги, е невъзможността летището да бъде използвано като обезпечение на

инвестиционните кредити, необходими за възстановяване и поддържане експлоатационната годност на аеродрома.

2) Прекратяване на политиката на бюджетно финансиране на дейността на летищни оператори, търговци с едноличен собственик държавата

Летищните оператори на някои от действащите летища за обществено ползване, публична държавна собственост (това са търговци с едноличен собственик държавата) осигуряват експлоатационната годност и инвестициите за развитие на експлоатираното летище благодарение на ежегодно бюджетно финансиране (чрез бюджета на ГД "Гражданска въздухоплавателна администрация"). Причината за това е ограничеността на пазара на услугите, предоставяни от съответните летища и съответно недостатъчния размер на постъпленията от продажби на летищните услуги. В тази категория попадат международните летища Горна Оряховица и Пловдив.

Отдаването на концесия на този тип функциониращи летища може да има един разумен мотив: освобождаване на държавата от финансирането на дейността и влягането на инвестиции за осигуряване експлоатационната годност и развитието на тези летища. Процедурата за отдаване на концесия също преминава през етапа на прехвърляне на собствеността на терените от МО на МТ.

В този случай, макар и в по-малка степен, е в сила бележката по отношение осигуряването на аеронавигационно обслужване, направена по-горе.

SWOT анализ на възможностите на този тип концесии е даден в таблица 2.

3) Предаване на концесионер на управлението и експлоатацията на летище, публична държавна собственост със значително развит пазар на летищните услуги

Международни летища, публична държавна собственост със стабилен значително развит пазар се предават на концесия на частен летищен оператор (случаят с летищата Варна и Бургас). В необнародваните мотиви към решението на МС за концесиониране на летищата Варна и Бургас е записано, че целта на концесионирането е:

- да се постигне подобряване на летищната инфраструктура
- да се постигне подобряване на качеството на обслужване,

- трансфер на управленско ноу-хау,
- увеличаване на трафика и търговските дейности в района на летищата.

Таблица 1. SWOT анализ на концесия с възстановяване дейността на летище, публична държавна собственост

<p>Силни страни</p> <ul style="list-style-type: none"> • Създава се възможност за използване на налична материална база, включително развитието и • Концесионерът възстановява и поддържа експлоатационната годност на летището без разходи за държавата • Създават се нови работни места • Концесионерът развива пазара за свой риск • Концедентът остава собственик на материалната база и всички приращения • Концедентът получава концесионно възнаграждение и данъци от концесионера 	<p>Слаби страни</p> <p>Концесионерът трябва да разполага със значителен собствен капитал (концесионерът не може да използва материалната база, собственост на концедента за обезпечение на необходимите инвестиционни кредити)-това ограничава кандидатите</p>
<p>Възможности</p> <p>Ефективно управление от концесионера може да доведе до значително разработване на пазара</p>	<p>Рискове</p> <ul style="list-style-type: none"> • Може да няма кандидати поради необосновано големи икономически изисквания на концедента по отношение размер на концесионни вноски, гаранции и др. • Може да няма кандидати с достатъчно голямо собствено обезпечение • Докато летището не е отдадено на концесия държавата трябва да осигури средства за съхранението му

Таблица 2. SWOT анализ на концесия във връзка с прекратяване на държавно финансиране

<p>Силни страни</p> <ul style="list-style-type: none"> • Държавата не прави разходи за инвестиции и за финансиране на дейността на летищния оператор • Концесионерът поддържа експлоатационната годност на летището без разходи за държавата • Концесионерът развива пазара за свой риск • Концедентът остава собственик на материалната база и всички приращения (новоизградени терминал, перони и пр.) • Концедентът получава концесионно възнаграждение 	<p>Слаби страни</p> <ul style="list-style-type: none"> • Концесионерът трябва да разполага със значителен собствен капитал (концесионерът не може да използва материалната база, собственост на концедента, за обезпечение на необходимите инвестиционни кредити)-това ограничава броя на кандидатите • Трябва да се търси решение по отношение на бившия летищен оператор, търговец с едноличен собственик държавата
<p>Възможности</p> <p>Ефективно управление от концесионера може да доведе до значително развитие на пазара</p>	<p>Рискове</p> <ul style="list-style-type: none"> • Може да няма кандидати поради необосновано големи икономически изисквания на концедента по отношение размер на концесионни вноски, гаранции и др. • Може да няма кандидати с достатъчно голямо собствено обезпечение • Концесионерът може да прекрати осигуряване на летищните услуги (поради фалит, оттегляне и др.под.)

Към датата на пристъпване към концесионирани фактите са:

- параметрите на аеродрума отговарят на международните стандарти, като в дългосрочен план се налагат инвестиции основно за рехабилитация на настилките и в по-малка степен за разширяване на обслужващи мощности (предимно перони)
- значително нараснал трафик на пътници,
- ниско качество на обслужване на пътниците поради недостиг на площи в пътническите терминали;
- държавата събира значителен обем такси за пътници, но не ги акумулира и не реинвестира в развитие на терминалите.
- Държавата може да реши проблемите сама-чрез своите администрация и летищен оператор, но за това е нужна политическа воля

Така, предавайки на концесионера задълженията и рисковете, свързани с инвестиционния процес, държавата не носи задължението да осигури необходимите инвестиции за бързо решаване на проблема с качеството на обслужване на пътниците, т.е. за бързо изграждане на нови терминали. Аналогично държавата няма грижата да осигури финансиране на рехабилитационните работи по аеродрума (писта, пътеки за рулиране, перон).

Естествено, тогава когато държавата вече е осигурила инвестициите и разширила летището с държавна гаранция на заемите (напр. летище София) е безпредметно отдаването на летището на концесия защото такова отдаване няма да почива на някаква обективна икономическа потребност и няма да донесе ползи за държавата. SWOT анализ на концесия на летища с развит пазар на услугите е даден в табл. 3.

Някои проблеми във връзка с концесионирането

1) Проблеми, свързани с концесионните анализи

В процеса на концесиониране на летища за обществено ползване, публична държавна собственост се прилагат изискванията на ЗК [3] и Правилника за прилагане на закона за концесиите (ППЗК) [4]. Едно от съществените изисквания е разработване на концесионни анализи. При разработване на финансово-

икономическия анализ трябва да се покрие пълния обхват и съдържание, определени от ППЗК, независимо от това дали всички елементи на съдържанието имат практическа приложимост. На практика летищата за обществено ползване, предмет на концесионирани, винаги попадат в категорията, при която размерът на прогнозираната инвестиция е над 10 млн. евро. От това в частност следва изискване за извършване на финансов и икономически анализ, както и на анализ на публичните разходи с препоръчани методики [5, 6]. Изпълнението на тези анализи с посочените методики може да има практически смисъл само по отношение на летищата с устойчив и значителен трафик на обслужвани самолети и пътничкооборот. За летища, които функционират с помощта на държавно финансиране на летищния оператор или изобщо не функционират изпълнението на всички изисквани точки от минималното съдържание на анализа, дадени в ППЗК се прави формално (защото се изисква), но не носи на практика допълнителна информация с оглед вземане на решение за концесиониране. На практика за летище без близка история, което не се използва от години (напр. Русе, Търговище, Стара Загора, Видин), или за летище, което никога не е било използвано за обществено ползване (бивши изцяло военни летища), изготвяните прогнози, необходими за анализите, представляват по същество програми или цели за постигане за ново инвестиционно предложение. С отчитане на размера на необходимите инвестиции, постигането на положителни резултати за нетната сегашна стойност и вътрешната норма на възвращаемост до голяма степен става на база на твърде оптимистични прогнози за постъпленията, т.е. на база залагане на относително големи размери на потребността от летищни услуги (обслужване на пътници, въздухоплавателни средства или товари). По правило държавата не предвижда прилагане на компенсация по ЗК, т.е. да заплаща на концесионера на част от разходите за изграждане, управление и поддържане на обекта на концесията или за управление на услугата от обществен интерес. В същото време обективните условия налагат влагането на относително големи инвестиции за възстановяване на летището и поддържане на експлоатационната му годност на равнището на изискуемите стандарти. Концесионерът не може да използва летището като обезпечение за получаване на кредити за инвестиционни нужди или за

оборотен капитал. Налага се да се търси концесионер, който разполага със значителни средства за обезпечение, готов да финансира собствен капитал с твърде голям срок на откупуване, при твърде ниска или липса на възвращаемост.

Възможно решение на проблема би било ако за разглежданата категория летища се прила-

гат по-опростени изисквания към финансово-икономическия анализ (например каквито са изискванията към инвестиции с размер до 10 млн. евро). Ако бъде приета политика за компенсации по реда на ЗК, то тогава неминуемо би следвало да се провеждат позадълбочените анализи.

Таблица 3. SWOT анализ на концесия на летища с развит пазар на услугите

<p>Силни страни</p> <ul style="list-style-type: none"> • Държавата не прави инвестиционни разходи за разширяване на мощностите за обслужване на клиенти (пътници, авиационни оператори) • Концедентът остава собственик на материалната база и всички приращения • Концедентът получава концесионно възнаграждение и първоначална вноска • Стабилният и относително силно развит пазар привличат много кандидати, между които може да се направи оптимален избор в течение на процедурата • Концесионерът може смело да реструктурира управлението и да оптимизира броя на персонала • Създават се условия за независимо (без конфликт на интереси) и по-ефективно прилагане на държавните контролни функции по отношение безопасността и сигурността на летищата 	<p>Слаби страни</p> <ul style="list-style-type: none"> • Концесионерът трябва да разполага със значителен собствен капитал (концесионерът не може да използва материалната база, собственост на концедента за обезпечение на необходимите инвестиционни кредити) • Трябва да се търси решение по отношение на бившия летищен оператор, търговец с едноличен собственик държавата • Когато не се налага влагането на що-годе значителни инвестиции (т.е. и капацитетът и експлоатационната годност на аеродрума или терминала са стабилни, устойчиви за значителен период от време) държавата ще се лиши от значителни постъпления, които остават при концесионера
<p>Възможности Може да бъде постигнато икономически и технологически по-ефективно управление</p>	<p>Рискове</p> <ul style="list-style-type: none"> • Концесионерът може да прекрати изпълнението на договора за концесията и така да създаде значителни трудности и дори да блокира обслужването с въздушни превози (докато държавата осигури работещо управление на летището) • Концесионерът може да не вложи очакваните инвестиции (т.е. да забави изграждането или да не изгради очакваните нови мощности за обслужване на клиенти) • Концесионерът може да отложи неоправдано дълго рехабилитационните работи по аеродрума • Концесионерът може да прекрати функциите си на оператор по наземно обслужване преди да е осигурен съответен заместващ оператор • Недостатъчно обосновано съкращаване на персонала може да доведе до неоправдана загуба на работни места

2) Проблем , свързан с изискванията към концесионера

Друг проблем са прекалено високите изисквания към концесионера в случаите когато става дума за летище с исторически твърде ограничен пазар или за възстановяване на дейността на летище. Такива изисквания отблъскват потенциални концесионери. Така, не е уместно държавата да залага на значими постъпления от концесионни вноски, включително първоначално плащане. Не е уместно също така да се залага много на режима на санкции при отклонение в сроковете за реализация на плана за инвестициите. Мотивите за това са следните:

- инвестициите за осигуряване експлоатационната годност на аеродрумите, предвид състоянието им за повечето летища от разглежданата категория, са преобладаващата част от всички необходими инвестиции;
- концесионерът не може да използва за обезпечение предоставения на концесия обект (летище) поради това, че не е собственик
- тогава когато закъснение в изпълнението на определени инвестиции в планиран срок не създава опасност за експлоатационната годност на аеродрума (т.е. за отнемане на Удостоверението за експлоатационна годност и съответно спиране на дейността на летището) то е безпредметно и отблъскващо предвиждането на големи парични санкции за неизпълнение на договора.

В случаите когато се разглеждат летища със стабилен и голям (за националните мащаби) трафик е оправдано да бъдат по-строги изискванията за санкции, предвид голямата обществена значимост на летището и гарантиране недопускане прекратяването на дейността, намаляване на капацитета или недостигане на договорени равнища на качеството на обслужване.

3) Проблем, свързан с предварително и ясно формулиране на изискванията за минимални инвестиции

Досегашната практика на концесиониране на летищата у нас се базира на положението, че кандидат концесионера ще предложи оферта за инвестиции и след получаване на концесията в последствие ще разработи Генерален план. Така държавата не формулира още на

етапа конкурс за концесионер какво точно желае да получи в инвестиционен план, т.е. не формулира изискване за минимален обхват на инвестициите (това подкрепя тезата, че политиката на концесиониране не се подкрепя от явно дефинирани цели).

Решение на проблемът е държавата да осигури разработването и приемането на Генерален план за летището, което смята да отдаде на концесия и на база прогнозите и инвестиционните мероприятия по приетия план да определя задълженията концесионера, които ще се включат в концесионния договор.

Приватизация на летищата

Алтернативен на концесионирането изход за създаване на условия за възникване, възстановяване или разширение на летищни дейности на летища държавна собственост за обслужване на гражданското въздухоплаване без участие на държавата е приватизацията.

Действащият до средата на 2008 г Закон за гражданското въздухоплаване [7] по същество не разрешаваше други летища, освен летищата, публична държавна собственост, да имат характер на летище за обществено ползване, т.е. да обслужват полети на пътници и товари без ограничение в максималната излетна маса или пътниковместимостта на ВС. Последвалите изменения на закона допускат съществуването на общински и частни летища за обществено ползване. Това обстоятелство позволява приватизацията на летищата държавна или общинска собственост да се разглежда вече като алтернатива на концесионирането им. Можем да разгледаме следните случаи.

1) Приватизация на летища, които не са в експлоатационна годност

Към тази категория летища отнасяме всички бивши граждански или военни летища, които не функционират поради една или друга причина (отпаднала необходимост, икономическа нецелесъобразност и др.). Процедурно приватизацията на тази категория летища би трябвало да стане по реда на Закона за държавната собственост чрез продажба като в случаите когато е необходимо, обектите публична държавна собственост ще трябва предварително да се преобразуват в обекти частна държавна собственост. Целта на потенциалния собственик би могла да бъде използване на летището с авиационно предназначение (за обществено ползване, за частно ползване) или дори за използването му с неавиационно предназна-

чение. Целта на държавата би могла да бъде прехвърляне на собствеността под условие използване на летището с авиационно предназначение или изобщо прехвърляне на собствеността без условия. Ясно е, че използването на летището с авиационно предназначение е свързано с постигане от собственика на определени технически, технологични и организационни стандарти и получаване на съответни разрешения, удостоверения, сертификати и лицензи от страна на държавата.

От друга страна използването на летището с авиационно предназначение е свързано с наличието или възможността за създаване на пазар на летищните услуги, което в дългосрочен план ще влияе върху решенията на собственика по отношение целесъобразността от такова използване на придобития обект.

SWOT анализ на приватизация на летища които не са в експлоатация е даден в табл. 4.

Таблица 4. SWOT анализ на приватизация на летища които не са в експлоатация

<p>Силни страни</p> <ul style="list-style-type: none"> • Държавата получава еднократно цена за приватизирания обект • Държавата няма грижата да стопанисва нефункциониращото летище • Собственикът за своя сметка и изцяло на свой риск възстановява и поддържа експлоатационната годност на летището без разходи за държавата • Собственикът развива пазара за свой риск • Собственикът създава нови работни места и заплаща данъци на държавата и общината • Не са необходими процедури за концесиониране 	<p>Слаби страни</p> <p>Държавата може да загуби възможността в неопределено бъдеще и при невъзможно за дефиниране в момента обстоятелства да използва приватизирания обект (когато собственикът смени предназначението му в неавиационно)</p>
<p>Възможности</p> <p>Собственикът би могъл да създаде условия за значително развитие на пазара на летищните услуги</p>	<p>Рискове</p> <ul style="list-style-type: none"> • Приватизационната оценка на обекта би могла да недостатъчно коректна • Може да няма кандидати поради необосновано големи размери на цената

2) Приватизация на летища публична държавна собственост

С оглед закона за Закона за приватизация и приватизационен контрол (ЗППК) [8] такива летища би могло да бъдат приватизирани само ако са включени в имуществото на търговец, собственост на държавата, който търговец не е включен в списъка по Приложение 1 към чл. 3, ал. 1 от ЗППК. Реализацията на тази хипотеза е възможна при условие, че летището е включено в капитала на съответния търговец, т.е. ако летището престане да има характер на публична държавна собственост. Естествено, ако е необходимо, със съответно изменение в ЗППК] съответния търговец трябва да бъде изключен от забранителния списък.

SWOT анализ на приватизация на летища публична държавна собственост е даден в таблица 5.

Услуги или други стопански дейности, свързани с експлоатацията на летището

Услугите, свързани с експлоатацията на летището се изпълняват от летищния оператор, операторите по наземно обслужване, доставчика на аеронавигационно обслужване и търговци, свързани с неавиационни дейности на летището

Услугите, изпълнявани от оператора на летището са както следва

1) Осигуряване работоспособността на летището (аеродрума) за провеждане на полети. Срещу тази услуга летищният опера-

тор събира таксата за кацане на въздухоплавателните средства от операторите на въздухоп-

лавателните средства, ползващи летището за излитане и кацане.

Таблица 5. SWOT анализ на приватизация на летища публична държавна собственост

<p>Силни страни</p> <ul style="list-style-type: none"> • Държавата получава еднократно цена за приватизирания обект • Държавата няма инвестиционни задължения по осигуряване на експлоатационната годност и развитието на летището • Собственикът за своя сметка и изцяло на свой риск поддържа експлоатационната годност и развива летището • Собственикът развива пазара за свой риск • Създават се условия за независимо (без конфликт на интереси) и по-ефективно прилагане на държавните контролни функции по отношение безопасността и сигурността на летищата 	<p>Слаби страни</p> <ul style="list-style-type: none"> • Необходима е процедура за преминаване на обекта летище от категорията публична държавна собственост в категория частна държавна собственост и включването му в капитала на търговеца с държавна собственост на капитала, както и съответна промяна на забранителния списък към ЗППК, след което може да се приложи процедурата за приватизация по ЗППК • Държавата може да загуби възможността в неопределено бъдеще и при невъзможно за дефиниране в момента обстоятелства да използва приватизирания обект (когато собственикът смени предназначението му в неавиационно) • Обектът може да попадне под контрола на кредиторите ако собственикът го е използвал за обезпечение и независимо от предварително приети задължения от собственика за използването на обекта с авиационно предназначение последното да бъде променено от кредиторите • Държавата може да загуби значителен източник на бюджетни приходи (освен в случаите при които понастоящем летището се поддържа с помощта на финансиране от бюджета)
<p>Възможности</p> <p>Собственикът би могъл да създаде условия за значително развитие на пазара на летищните услуги</p>	<p>Рискове</p> <ul style="list-style-type: none"> • При тържната процедура може да бъде избран неподходящ собственик само на база високата предложена цена • В определен момент собственикът може да прекрати дейността, лишавайки икономиката и гражданите от съответните летищни услуги (вкл. в случаите когато обектът попадне под контрола на кредиторите ако собственикът го е използвал за обезпечение) • Собственикът би могъл да организира дейността така, че да осигури предимство на конкурентни летища извън страната

2) Обслужване на пътници в терминала (осигуряване за използване от пътниците на пътническите и общите чакални и другите помещения за обслужване на пътниците,

осигурени с необходимите съоръжения; охрана на и в района на летището; осигуряване на специални съоръжения за безопасност; квалифициран персонал по

въпросите на безопасността; предоставяне на възможност за ползване срещу съответното заплащане на поща, телеграф, магазини, заведения, банки и др.; осигуряване на средства и персонал за обща информация за движението на полетите). Срещу тази услуга летищният оператор събира такса за пътници, започващи пътуването от летището от операторите на ВС.

3) Осигуряване на площи за паркиране на ВС на перона. Летищният оператор предоставя услугата «паркинг», която включва дейността му, свързана с: осигуряването на съоръжения за престоя на площадка и на местостоянка на въздухоплавателното средство; използването на площадка на отдалечена или на контактна стоянка за престой на въздухоплавателното средство; общата охрана. Срещу тази услуга летищният оператор събира такса за паркиране от операторите на въздухоплавателните средства. Общо взето летищен оператор, според определението на ЗГВ е търговец, който ползва гражданско летище. Получаването на лиценз за летищен оператор става по процедура, дадена в [2, 12]. Националната нормативна уредба не ограничава собствеността върху търговеца-летищен оператор. В досегашната практика този търговец е търговско дружество с едноличен собственик държавата (операторите на летищата София, Пловдив, Горна Оряховица, Русе) или частен търговец (операторът на летищата Варна и Бургас, отдадени на концесия). Очевидно в бъдеще се очаква все повече летищни оператори да бъдат частни търговски дружества. Размерът на таксите, събирани от летищния оператор и доставчика на аеронавигационно обслужване се определя с наредба [12].

Услуги, предоставяни от доставчика на аеронавигационно обслужване в зоната на летището

Тази услуга в момента се осигурява изцяло от ДП „Ръководство на въздушното движение. Нормативната уредба позволява обаче услугата да се изпълнява и от други доставчици, получили съответно Свидетелство. Според определението на ЗГВ "аеронавигационно обслужване" е обслужване на въздушното движение, което включва комуникационно, навигационно и обзорно обслужване, метеорологично и информационно обслужване. За услугата се заплаща такса, която понастоящем се събира от ДП „РВД”. С оглед развитие на процеса на предоставяне на летища на конче-

сия или приватизирането им (в широк смисъл) се предполага, че ще възникнат други доставчици на аеронавигационно обслужване-за обслужване на съответните летища. Действително, това е възможно да стане ако кандидатът за получаване на свидетелство за доставчик на аеронавигационно обслужване отговори на изискванията на нормативната уредба [9, 10]. Проблемът тук ще бъде това, че влагането на необходимите инвестиционни разходи от доставчика на аеронавигационно обслужване за съответното летище, които (заедно с оперативните разходи) трябва да се върнат по пътя на постъпленията от такси за съответното обслужване, ще имат значителен срок за откупуване в случаите когато на летището няма установен и достатъчно голям трафик, т.е. когато пазарът на летищните услуги не е разработен или е критично малък.

Услуги, изпълнявани от операторите по наземно обслужване.

Наземното обслужване в летищата включва 11 дейности: наземно администриране и надзор; обслужване на пътници; обработка на багажи; обработка на товари и поща; перонно обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства с горива и масла; техническо обслужване на въздухоплавателни средства; полетни операции и администриране на екипажите; наземен транспорт; обслужване на бордния бюфет. Тези услуги се изпълняват от оператори по наземно обслужване, получили лиценз по реда на ЗГВ на специална Наредба [11]. В националната практика търговецът, получил лиценз за летищен оператор обикновено получава и лицензи за всички или някои от дейностите по наземното обслужване. В практиката на концесиониране на летищата за обществено ползване-публична държавна собственост с изискването концесионерът да отговори на условията и получи лиценз за определен задължителен кръг дейности по наземното обслужване по същество имаме предоставяне на концесия за услуга, която представлява съответната дейност. При приватизацията на летища се очаква да бъдат изпълнявани само някои от функциите на оператори по наземно обслужване (само за някои от дейностите), при това само с оглед на пазарната необходимост. С прилагане на изискванията на нормативната уредба [7, 11] по отношение достъпа до пазара на наземното обслужване и

с концесионирането и приватизацията (в широк смисъл) на летищата се очаква оператори по наземно обслужване с държавна собственост на капитала да останат само на летище София.

ЛИТЕРАТУРА

- [1.] Решение № 647 от 10 август 2004 г. за предоставяне на концесия за гражданско летище за обществено ползване Бургас и гражданско летище за обществено ползване Варна - публична държавна собственост (Обн. ДВ. бр.74 от 24 Август 2004г., изм. ДВ. бр.31 от 8 Април 2005г., изм. ДВ. бр.24 от 21 Март 2006г.)
- [2.] Решение № 728 от 12 ноември 2007 г. за откриване на процедура за предоставяне на концесия върху гражданско летище за обществено ползване Русе (Обн. ДВ. бр.95 от 20 Ноември 2007г.)
- [3.] Закон за концесиите (Обн. ДВ. бр.36 /2006г., посл. изм. ДВ. бр.67 /2008г.)
- [4.] Правилник за прилагане на закона за концесиите (Обн. ДВ. бр.54 /2006г., посл.изм., ДВ. бр.84 / 2007 г.)
- [5.] Методически указания за публично-частно партньорство. Министерство на финансите, 2006 г
- [6.] "Ръководство за извършване на анализ на разходите и ползите от инвестиционен проект" на Министерството на финансите
- [7.] Закон за гражданското въздухоплаване (Обн. ДВ. бр.94 от 1972г, посл. изм. и доп. ДВ. бр.67 от 2008г.)
- [8.] Закон за приватизация и следприватизационен контрол (Обн. ДВ. бр.28 /2002г., посл., изм. ДВ. бр.65 / 2008г.)

[9.] Наредба № 2096 от 5 декември 2006 г. за условията и реда за издаване и отнемане на свидетелство за извършване на аеронавигационно обслужване в обслужваното гражданско въздушно пространство на Република България (Обн. ДВ. бр.102 / 2006г.)

[10.] Регламент (ЕО) № 2096/2005 на комисията от 20 декември 2005 година за определяне на общи изисквания при доставянето на аеронавигационни услуги (ОJ L335, 21.12.2005)

[11.] Наредба № 20 от 24 ноември 2006 г. За удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, летателни площадки, системи и съоръжения за наземно обслужване, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване в летищата (Обн. ДВ. Бр.101 / 2006г., изм. ДВ. бр.49 / 2007г.).

[12.] Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България (Обн. ДВ. бр.2 / 1999г., посл. изм. ДВ. бр.34 /2008г.)

[13.] Концесионни анализи на летище Горна Оряховица- публична държавна собственост: технологичен, правен, финансово-икономически и екологичен/ Институт по въздушен транспорт, задача 02-08, р-л. Т.Петков

[14.] Финансово-икономически анализ на концесията на летище Русе//Институт по въздушен транспорт, задача 06-10, р-л. Т.Петков

PRIVATIZATION AND CONCESSION OF AIRPORTS AND AIRPORT SERVICES: RESULTS, PROBLEMS AND EXPECTATIONS

Tonko PETKOV

Assoc. prof. enj.Tonko Petkov, Ph.D, Institute of Air Transport, Sofia

BULGARIA

Abstract: *The report analysis the national attempt in airport concessions. Some problems are perceived and decisions are suggested in the view of effective application of the concession method. The expectations of airport and airport services are described as well.*

Key worlds: *concession, privatization, airport*