

---

## **Създаване на модел за привличане на частни инвестиции и управленско ноу-хау в летищната инфраструктура**

---

Публикуван на: 02.06.2003

В резултат на развитието и инвестициите в туристическия сектор се наблюдава двуцифрен ръст на трафика в Летище Варна и Летище Бургас за всяка от последните три години. През Летище Варна за 2000 г са преминали 691 689 пътници, 2001 г. - 932 549, 2002 г. 1 090 709, а през Летище Бургас съответно 2000 г. - 398 015, 2001 г. - 595 811, 2002 г. - 767 473 пътници.

През последните 10 години поради бюджетните ограничения са били извършвани само минимални капиталови инвестиции за поддръжка и развитие на летищната инфраструктура от страна на държавата. За периода 2000 - 2002 г. направените инвестиции са под 4 млн лева общо за летище Варна и Летище Бургас.

В резултат към настоящия момент състоянието на летищата не може да отговори на потребностите на важни сфери на икономиката - туризъм, търговия и др.

Стандартите в нивото на обслужване на пътниците, измерени в зависимост от площта, която се полага на 1 пътник в зоните на терминала на летището са под минималните съгласно класификацията на IATA.

Министерството на транспорта и съобщенията разработи стратегия за разрешаване на съществуващите проблеми.

Целите на стратегията са подобряване на летищната инфраструктура, качеството и ефективността на предоставяните летищни услуги съгласно международните стандарти, стимулиране развитието на търговски дейности, привличане на значителни инвестиции в летищната инфраструктура, без държавно финансиране или гаранции, прехвърляне от държавата на частния сектор търговските рискове, свързани с инвестициите и стопанисването на летищата, максимизирани на общите бюджетни приходи (такси, данъци и др.) след изпълнение на програмата за капиталови инвестиции.

Международният опит показва, че тези цели могат да бъдат постигнати чрез привличане на частния сектор за инвестиране, управление и експлоатация на гражданските летища. Съществуват различни форми за привличане, като:

- » продажба на летищната инфраструктура (Великобритания, Дания, Германия, Австрия) или

- » предоставянето ѝ за управление, експлоатация и инвестиране на частни оператори с договор или по закон, като в този случай държавата запазва собствеността си върху летищната инфраструктура (Белгия, Швейцария, Словения, Италия, Гърция, Турция, Малта, Кипър, Германия, Франция, Белгия, Албания, Армения, страни от Южна Америка)

След анализ на международният опит, състоянието на нашите летища и целите, които си постави МТС, най-удачна форма се оказва модела на концесията, при който летищната инфраструктура остава публична държавна собственост, привличат се значителни външни инвестиции в инфраструктурата, използва се ноу-хау на частния оператор в летищните и търговски дейности, и се запазва контрола и регулацията на сектора от страна на

държавата.

Принципите на концесията могат да се обобщят в следното: държавата и концесионерът остават партньори за целия срок на концесията и рисковете се разпределят между тях. Държавата продължава да изпълнява задълженията си по международни договори и споразумения в сектора, а също така може да поеме управлението и експлоатацията на летищата при извънредни обстоятелства. Държавата получава концесионно възнаграждение от концесионера, а същевременно си запазва лостове за контрол и регулация на летищата.

Концесионерът ще инвестира, управлява и експлоатира гражданските летища, като ще събира летищни такси, приходите от наземно обслужване и от търговски дейности.

Стратегията за концесията на Летище Варна и Летище Бургас предвижда предоставяне на дългосрочна концесия до 35 години, реализиране на инвестиционна програма от концесионера след одобрение от държавата, задължение за повишаване на качеството на услугите, летищните такси се определят от държавата, концесионното възнаграждение се плаща на държавата, на база на общите приходи на летището (от авиационна и търговска дейност).

Предвижданите финансови ефекти са: капиталови инвестиции в размер на 130 млн. Евро за двете летища още в първите десет години на концесията, концесионно възнаграждение около 5,5 млн. Евро средно годишно през целия период на концесията, стабилни и редовни приходи за бюджета, верижен ефект върху развитието на бизнеса в региона. Очаква се подобряване на сигурността и безопасността на летищата, ръст на трафика и търговските дейности

- » Заетостта нараства като цяло, в резултат на инвестиционната програма и нови търговски дейности;

- » Оптимизация на структурата на персонала на летищата;

- » Подобряване оперативната ефективност на летищата;

- » Засилване на мерките за опазване на околната среда.

Процедурата за избор на концесионер ще бъде извършена съобразно Закона за концесиите (ЗК), Правилника за прилагане на ЗК и Закона за гражданското въздухоплаване. Предвижда се открита състезателна процедура.

Към настоящият момент е изявен сериозен предварителен интерес към концесионирането на българските летища от над 20 първокласни летищни оператори от Белгия, Великобритания, Ирландия, Дания, Испания, Италия, Аржентина, Германия, Кувейт, Холандия, Канада, Франция, Турция и др.