
Летим до Европа за по-малко от €100

Интервю на заместник-министър Камен Кичев за вестник "Стандарт", 18.03.2010 г., със зам.-министъра разговаря Таня Киркова

- Г-н Кичев, как се справят работещите в транспорта с кризата?

- Крайно време е да спрем да се оправдаваме с кризата и все тя да ни е виновна. Авиацията първа започва да излиза от това състояние. Повечето самолети са пълни. Добър сигнал, който показва, че българите пътуват за Европа, а бизнесмените от Европа - за България. Това е ясен факт, че има раздвижване. Авиацията е най-скъпият транспорт и ако хората, ползващи авиотранспорта, започват отново да пътуват и са тук, на пазара в България, това означава, че нещо започва да се случва отново. Наистина някои авиокомпаниии със съжаление отчитат, че пътничкопотокът е голям, но цените не са същите и приходите не са същите.

- Какви са цените?

- Цените може би никога няма да бъдат същите като преди две години. Защото авиопазарът е либерализиран, не е монопол. Всеки би ползвал една услуга, ако тя отговаря на възможностите му. Цените са доста по-ниски от това, което бяха. Преди време никой не говореше и за крайни цени. В момента има такива от порядъка на 70-80 евро до всяка европейска дестинация. 2008 г. същите тези цени бяха в най-добрия случай 170-180 евро.

- Има ли вече някакво приближаване на двата вида авиокомпаниии?

- Нискобюджетните се опитват да бъдат т. нар. трансферни превозвачи, които осигуряват пътувания не само от една до друга точка, а правят връзки за няколко поредни дестинации. От своя страна т.нар. традиционни превозвачи - големите авиокомпаниии, промениха ценообразуването така, че да могат да предлагат цените, които оферират нискобюджетните компаниии. Към момента както за нискобюджетните, така и за традиционните авиокомпаниии може да се намерят билети до Европа под 100 евро. Преди 3-4 години това беше немислимо. В редки случаи, ако си купил билета 3-4 месеца предварително, можеш да намериш цена около специалните предложения на нискобюджетните, които навлизаха на пазара. За съжаление заради тежката икономическа ситуация някои нискотарифни авиокомпаниии отпаднаха, а някои традиционни авиокомпаниии намалиха честотата на полетите си. "Скай Юрп", която беше много добра нискобюджетна авиокомпания, фалира. Тя извършваше полети между София и Виена. От друга страна "Ал Италия" - голяма традиционна авиокомпания, която летеше два пъти на ден до Рим и Милано, в момента прави един полет до Милано и един до Рим. През 2008 г. "Австрийски авиолинии" оперираха между Бургас и Виена. Сега такъв полет няма. Няма достатъчно търсене. Но погледнато общо, за мен авиацията е първият бранш, в който нивата на пътниците достигнаха състоянието отпреди кризата. Може би броят на пътниците трябва да се увеличи с 20-30%, за да се достигнат резултатите на авиокомпаниите от 2008 г.

- Какво ще ни даде съвместното управление на небето с румънците?

- С реализирането на проекта между България и Румъния ще се постигне уеднаквяване на правилата и процедурите за аеронавигационно, информационно и метеорологично обслужване на полетите във въздушното пространство на двете страни. Ще бъде създадена съвместна организация на въздушното пространство без оглед на националните

граница, което ще доведе до избирането на най-преките трасета за самолетите при прелитането над двете държави - самолетите няма да бъдат отклонявани от най-изгодата им траектория. С осъществяването на проекта между България и Румъния прелитащите самолети през двете държави ще се съобразяват с общите правила и процедури, които ще бъдат създадени. Това ще скъси дължината на трасетата за прелитане, ще увеличи пропускателната способност на въздушното пространство на двете държави, ще намали допълнителните разходи за авиокомпаниите и ще доведе до намаляването на вредните емисии. Същевременно ще се повишат ефективността и безопасността на полетите.

- Цените ще паднат ли?

- Като цяло - би трябвало. Аеронавигационните такси са един доста сериозен разход и тяхното намаляване е една от целите на общоевропейското небе. От друга страна, разходите за гориво ще намалее, както и закъсненията, защото въздушният маршрут ще се съкрати, като се избира най-изгодната траектория на движение на самолетите. Авиацията е първият транспорт, който влиза в търговията с емисии на парникови газове. Всяка авиокомпания ще измерва собствените си количества изгорели газове, които изхвърля във въздуха. Според самолетите, които има, изминатите часове и полетите, които е прелетяла, авиокомпанията ще получава право на квота изгорели газове. Ако изгори по-малко газове благодарение на по-добри коридори, на по-ефективни самолети, на нов парк, на ползване на биогорива - ще има право на повече полети и няма да плаща допълнително, дори може да продава излишни квоти. Но ако лети със стари самолети, трябва да плаща определени суми, за да получи правото горе в небето да разпръсква изгорели газове. Ще се изготви национален план за разпределение на квотите.