

## ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ КАТО СТРАТЕГИЧЕСКИ ИНФРАСТРУКТУРЕН ОБЕКТ

Проф. д-р Христина Николова<sup>1</sup>, ас. Вероника Гъркова<sup>2</sup>,  
Катедра „Икономика на транспорта и енергетиката“

Университет за национално и световно стопанство

*Резюме:* Развитие на летище София е от важно значение, за да може страната да отговаря на търсенето и предлагането на въздушни превози. Разширяването и модернизацията на летищната инфраструктура са изключително важни за решаването на проблема с изчерпването на неговия капацитет. В тази връзка, основната цел на настоящия доклад е да бъде направен анализ на развитието на летище София през последните 10 години и на базата на този анализ да се разработят примерни сценарий за неговото бъдещо развитие. В резултат от анализа е дефиниран по-ефективния вариант за управление и стопанисване на летището и са обобщени изводи относно неговите възможности да отговори на очаквания ръст в пътнически трафик.

*Ключови думи:* въздушен транспорт, концесия, летище София

### ВЪВЕДЕНИЕ

Транспортна инфраструктура е подсистема на транспортната система, в която се включват пътищата и техническите съоръжения, средства и инсталации, необходими за правилното функциониране и осъществяване на транспортната дейност в различните видове транспорт [1]. Инфраструктурните обекти са съвкупност от специфични съоръжения, които създават необходимите предпоставки за осъществяване на превозите. Съответно, летищната инфраструктура включва всички технически съоръжения, чрез които се предоставят летищни услуги на авиокомпаниите и на наземните оператори, включително пистите, терминалите, стоянките, пътеките за рулиране, централизираната инфраструктура за наземно обслужване и всякакви други съоръжения, използвани пряко за летищни услуги, с изключение на инфраструктурата и оборудването, необходими главно за извършването на невъздухоплавателни дейности като паркинги за леки коли, магазини и ресторанти [2].

Основна предпоставка за ефективното функциониране на икономическите системи е правилно изградената и функционираща транспортна инфраструктура. Следователно, за нормалното функциониране на въздушния транспортен пазар и за гарантирането на необходимите условия за осъществяването на търсенето и предлагането на превозните услуги е изключително важно летищната инфраструктура да бъде добре развита и поддържана.

Понастоящем Летище София се управлява от еднолично търговско дружество със 100% държавна собственост на капитала, в което правата на едноличен собственик на капитала се упражняват от министъра на транспорта информационните технологии и съобщенията. Ефективното използване на летищната инфраструктура се гарантира чрез

<sup>1</sup> Христина Николова, професор, доктор, катедра „Икономика на транспорта и енергетиката“, УНСС, e-mail: hnikolova@unwe.bg

<sup>2</sup> Вероника Гъркова, докторант в катедра „Икономика на транспорта и енергетиката“, УНСС, e-mail: veronikagarkova@gmail.com

събирането на инфраструктурни (летищни) такси от страна на държавното дружество [3]. Поради нарастването на разходите на държавата за издържане на дружествата, създадени от нея, финансовите средства, които се отделят за поддържането на летищната инфраструктура през последните години са крайно недостатъчни. За решаването на този проблем съществуват различни възможности, една от които е привличането на частни оператори, които да участват във финансирането на инфраструктурните проекти. Причина за навлизането на частните оператори в експлоатацията и управлението на летищата в Европа и по света е свързана с възможностите за по-успешно управление и концентриране на инвестиционни средства в сравнение с държавата. В тази връзка, в случай на публично – частно партньорство при стопанисването и управлението на летищни обекти държавата запазва регулаторните си функции, а на частните оператори им се предоставя възможност да прилагат своя опит и финансови средства в модернизацията на летищата, което е в полза както на пътниците, така и на държавната икономика като цяло. Предимството за държавата от навлизането на частните оператори е намаляването на риска и задълженията за осигуряване на инвестиции, които се разпределят върху тях. Това от една страна води до повишаване на качеството на услугите и от друга, до намаляване на допълнителни финансови средства, които държавата трябва да влага в управлението на летищата.

Необходимостта от инвестиции, ограничените финансови средства на държавата за модернизация и разширяване на летищен комплекс София поради изчерпвания капацитет, постепенно доведоха до идеята за откриване на процедура за отдаване на летището на концесия. Очакванията са, че ще има положителни резултати чрез осигуряване на по-високо качество на предлаганите услугите вследствие на привличането на частни оператори.

## 1. ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА КОНЦЕСИОНИРАНЕ НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ И СЪСТОЯНИЕ НА КОНЦЕСИОННАТА ПРОЦЕДУРА

Летище София е най-голямото летище, разположено на територията на Република България, което от 2012 г. има статут на международно летище за обслужване на пътници категория „В“ - между 5-10 млн. пътника годишно. Разполага с два терминала за обслужване на пътници, през които за 2018 г. са обслужени почти 7 милиона пътници. Налице е ръст с около 7,3% спрямо предходната година [4].

На основание чл. 71, ал. 1 и чл. 72 от Закона за концесиите и чл. 43б, ал. 1 и ал. 3 от Закона за гражданското въздухоплаване, с Решение № РК-1/02.07.2018 г. Министерът на транспорта, информационните технологии и съобщенията е открил процедура за определяне на концесионер и възлагане на концесия за строителство на обект "Гражданско летище за обществено ползване София" - публична държавна собственост. С посоченото решение на Министъра е одобрено обявлението за откриване на процедурата, както и документацията за концесията.

Получени са пет оферти, които са разгледани и класирани както следва:

Таблица 1 Класиране на офертите на кандидати за концесионери на летище София

Консорциум:	събрани точки	годишно възнаграждение		инвестиция
		млн. евро	% от приходи	
"Соф кънект"	86.12	24,542	32%	608 млн. евро
"Еърпортс де Пари"	80.31	32,824	42.8%	903 млн. евро
"Фрапорт България"	80.19	21	27.39%	615 млн. евро
"Витоша"	78.42	19,94	26.01%	1.003 млрд. евро
"ССБ София Еърпорт"	66.15	26,05	33.97%	695 млн. евро

Източник: МТИТС

След преглед и оценка на предложените оферти, на първо място с най-висок брой точки е класиран консорциум „Соф кънект“ с акционери - фонд Meridiam<sup>3</sup> и австрийската строителна компания „Strabag“, а техен партньор при управлението и експлоатацията на летището ще бъде оператора на летище Мюнхен (Flughafen München GmbH) без да участва пряко в инвестицията, с което се покрива изискването на държавата в консорциума да бъде включен и летищен оператор [5].

Разработената стратегия на „Соф Кънект“ е представена в четири фази за развитие на летище София, като в нея са представени очакванията за ръст в броя на обслужените пътници в 35 годишният период на концесията.

През първата фаза (до 2022 г.) е предвидено увеличаване на пътничкопотока до 8,8 млн. До този момент летище София разполага с два пътнически терминала. Терминал 1 е с 8 изхода за извеждане на пътници чрез автобуси, като няма изградени пътнически ръкави. Терминал 2 разполага с 6 изхода за извеждане на пътниците с автобуси и 7 пътнически ръкава. В плана на първата фаза е заложен ремонт на двата терминала, който да съдейства за увеличаване на капацитета на местостоянките, изграждане на допълнителен паркинг за автомобили и на коридор на терминал 2 за разделяне на пристигащите и заминаващи пътници.

Очакваният брой на пътниците, които ще бъдат обслужвани ежегодно през втората фаза на проекта (за периода до 2030 г.) е до 12,3 млн. През този период е предвидено да бъде направена най-голямата инвестиция по концесионен договор, а именно - изграждането на нов, трети терминал. Постепенно обслужването на пътници ще се измести към новия терминал и по този начин ще замени старият терминал 1. По план третият терминал ще бъде разположен на площ от 55 000 кв.м. в близост до станцията на метрото, планирано е изграждането и на нов паркинг за 1459 автомобили и 11 стоянки за самолети. Разстоянието от изходите към самолетите ще се изминава пеша от пътниците, а не по-ръкав или с автобуси, заради предпочитанията на нискобюджетните авиокомпании.

През третата фаза (до 2035 г.) на развитие е планирано броят на пътниците да нарасне до 14,5 млн. В програмата на избрания концесионер е предвидено новият терминал да бъде разширен с още 10 стоянки, а най-старият терминал 1 да се превърне в карго летище. Предлага се изграждането на втори покрит паркинг с над 1400 места и 43 000 кв.м. площ за допълнителни работилници и складове за резервни части, както и за офиси за обслужване на нуждите на летището.

През последната четвърта фаза концесионерът предвижда да продължи разширяването на третия терминал, а броят на обслужените пътниците да се увеличи до 18 млн. през 2040 г.

Съгласно представения бизнес- план, на класирания на първо място кандидат, целта на консорциума е да доразвие потенциала и капацитета на летище София, използвайки опита на летище Мюнхен. Намеренията са аеропортът да се популяризира като портал към България, като в същото време обслужва все по-ефективно потребностите на София от въздушни транспортни връзки и активно съдейства за привличането на нови туристи. За привличането на нов трафик, консорциумът предвижда предлагането на допълнителен акцент върху рекламата на туризма в региона, както и продължаване на схемите за насърчаване на трафика на нискотарифните превозвачи, особено "Ryanair" и "Wizz Air",

<sup>3</sup> Фонд "Меридиам Ийстърн Юрп инвестмънтс САС" – Париж – инвеститор, специализиран в разработването, финансирането и управлението на дългосрочни проекти за обществена инфраструктура. Основан през 2005 г., Meridiam инвестира в публична инфраструктура в Европа, Северна Америка и Африка. Банка Crédit Agricole Group – Франция, осигурява финансиране на "Меридиам", а AECOM Technology Corporation – Лос Анджелис - Калифорния – осигурява услугите по проектиране, архитектура и строителство на "Меридиам".

на които се дължи значителния ръст на пътниците, обслужени от летището през последните години.

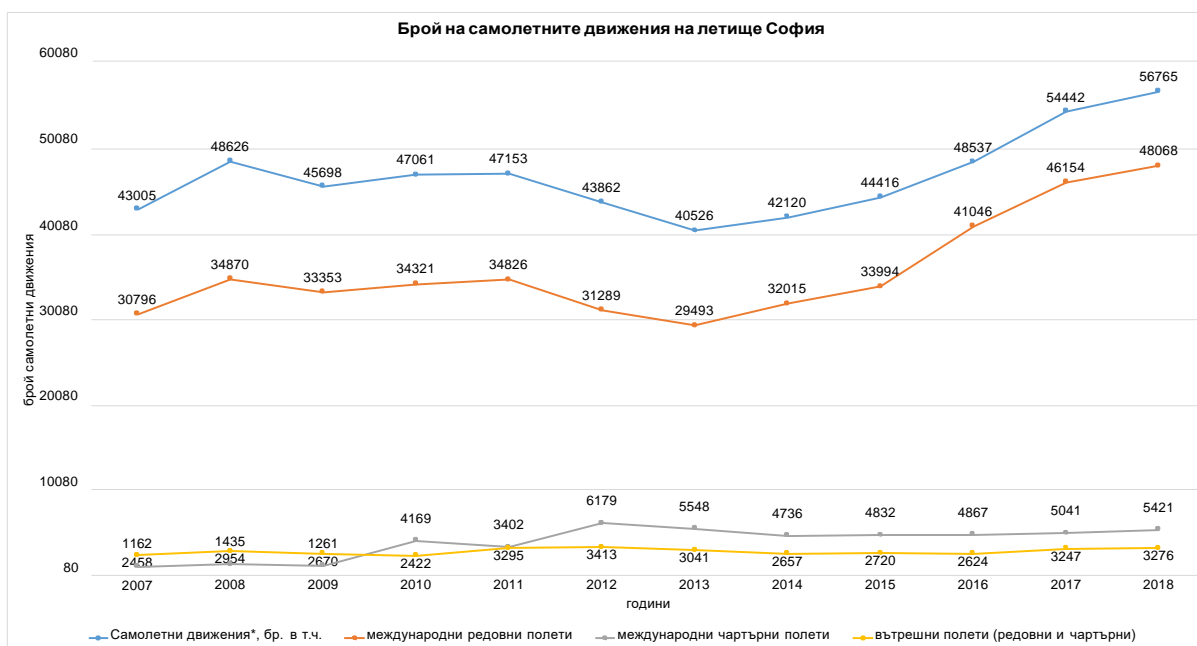
Новата инфраструктура (Терминал 3) и подобренията в старите терминали 1 и 2, се очаква да предоставят на авиопревозвачите по-добри условия за осъществяване на тяхната дейност и покриване на изискванията за качествено обслужване на пътниците. Плановете са за поддържане на конкурентни равнища на летищните такси, като в началото на концесионния период приходите от обслужването на един пътник се очаква да намалее, а след това плавно да нараснат и към един момент да останат постоянни. Според консорциума тази стратегия ще подкрепи растежа на пътничкопотока от 6,9 млн. до 23,3 млн. до края на концесионния период – 2054 г.

Заедно с инвестиционния план и бизнес-плана от "Соф Кънект" са предложени маркетинговата концепция за развитие на летището, която ще увеличи неизползвания му търговски потенциал. Тя е насочена към привличането на национални, световни и местни търговци и наземни оператори.

Планирано е и въвеждането на система за управление на качеството, а за повишаване на квалификацията на служителите ще се използват възможностите за обучение на летище Мюнхен. Неговият оператор разполага с авиационна академия, която предлага различни учебни програми – от основни курсове до най-високите професионални нива на обучение за летищни оператори (летищни агенти).

## **2. ВЪЗМОЖНИ СЦЕНАРИИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ**

Растежът на обслужените пътници във въздушния транспорт е следствие от нарастването на търсенето на въздушни превози до и от страната, навлизането на нови участници на пазара, засилена конкуренция и общо подобряване на икономическата картина. По данни на „Индъстри Уоч“, за 2017 г. над 53% от пътниците са използвали две от нискотарифните авиокомпани – Ryanair и Wizz Air. Ryanair предлага на своите клиенти директни полети от летище София до 31 летища в 15 държави от ЕС и 3 до трети страни. Wizz Air изпълнява директни полети до 28 летища в 14 страни от ЕС и до 2 дестинации от трети страни. Около 15% от пътниците са пътували с националния превозвач, който предлага директни полети до 25 летища, от които 2 са по вътрешни линии (до Варна и Бургас) и 3 са до трети страни. Авиокомпанията „Луфтханза Груп“ предлага директни полети от летище София до Мюнхен, Франкфурт и Виена, като около 11 % от обслужените пътници са пътували с тях през 2017 г. [6]



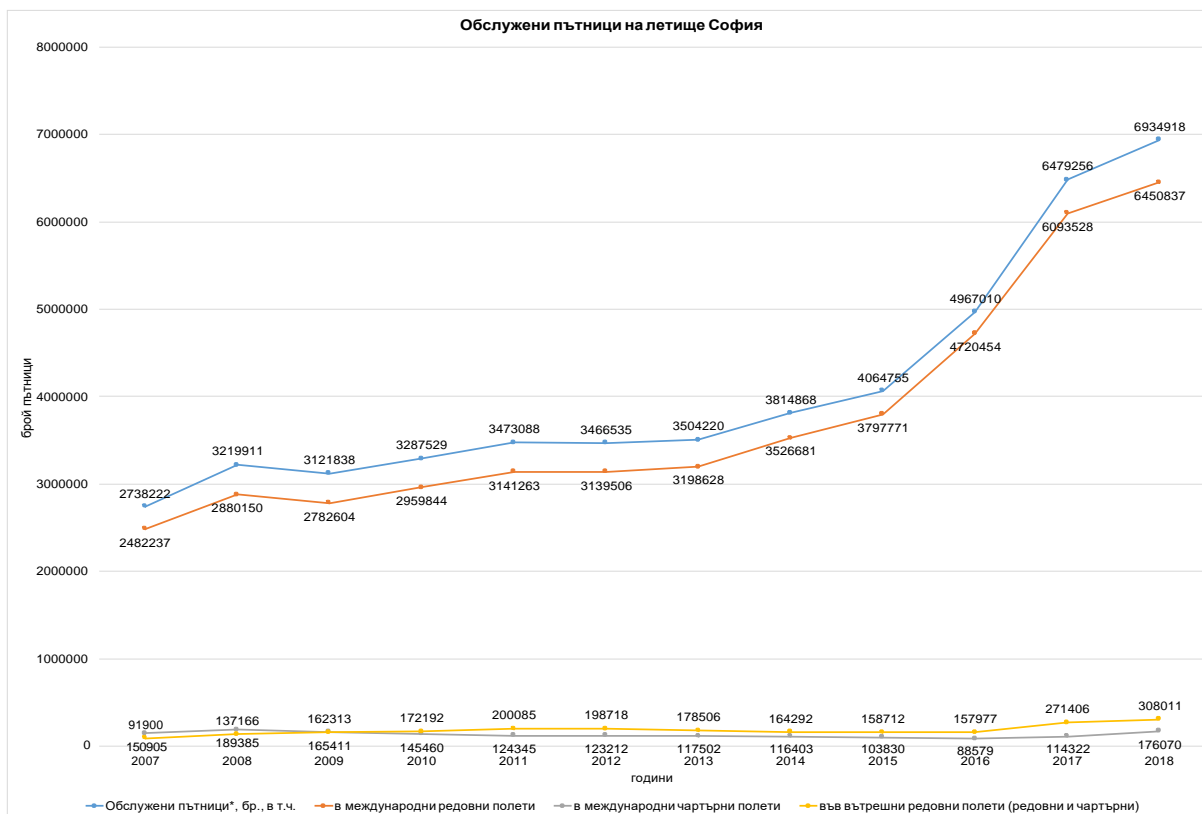
**Фигура 1** Брой на самолетните движения на летище София за периода 2007 – 2018 г.

Източник: ГВА

От представените данни на фигура 1 става ясно, че е налице непрекъснат ръст на самолетните движения до и от летище София, което води до превишаване на неговия проектен капацитет и налага необходимостта от предприемането на мерки, които да отговарят на развитието на въздушния пазар в България.

Бурното развитие на въздушния транспорт през последните години в България поставя много важен въпрос, свързан с изчерпването на капацитета на летище София. Функциониращите в момента два пътнически терминала са обслужили почти 7 млн. пътника за изминалата 2018 г. (виж фигура 2).

NATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE CONFERENCE  
WITH INTERNATIONAL PARTICIPATION, 2019



Фигура 2 Брой на обслужените пътници от летище София през периода 2007 - 2018 г.

Източник: ГВА

### 2.1 Сценарий 1: Запазване на държавната собственост върху летището

В Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030г. [7] са направени прогнози за броя на обслужените пътници в летищата в България на база актуалното търсене на превозни услуги във въздушния транспорт за периода 2007-2014г. Използваните трендови прогнозни зависимости са спрямо 2014 г., като са изчислени и фактори на нарастване. Прогнозите са направени при сценарии „нищо не се прави“.

Данните към 2018 г. показват, че ръста на обслужените пътници на летище София фактически превишава прогнозния, което налага извода, че очаквания пътнически трафик, респективно търсенето на въздушни превози до и от страната нараства по-бързо от очакваното. При сценарий “нищо не се прави”, т.е. при липса на нови инвестиции в летищата и специално в летище София, то ще се окаже пред невъзможността да посрещне нарастващото търсене на въздушни превози до и от страната. Това ще доведе до влошаване на качеството на обслужването и респективно до отклоняване и постепенно спадане на търсенето, както и до потенциални загуби на клиенти и на приходи за летището.

В допълнение, при анализа на развитието на този сценарий, става очевидно, че при липсата на свободни средства за инвестиране в разширяване на капацитета на летище София и при отказ от привличане на частни капитали, летището няма да може да изпълнява своята дейност и да посреща търсенето на въздушни превози до и от страната.



Източник: ГВА

**Фигура 3** Прогноза за нарастването на броя на обслужените пътници на летище София до 2034 г.

Източник: Изчисления на авторите

## 2.2. Сценарий 2: Концесиониране на летището

Според анализ за развитие на летище София, направен от „Индъстри уоч“ [6], при неговото отдаване на концесия съществуват няколко важни аспекта, които биха очертали подходяща рамка и визия за развитие. Бъдещата концесия трябва да се разглежда в контекста на динамиката на европейския въздушен транспортен пазар. Предвид бурното нарастване на броя обслужени пътници в европейски мащаб през последните години е особено важен правилният избор на концесионер. Той трябва да има опит в управлението на летищна инфраструктура и дългосрочен план за развитие на летище София. От важно значение са и решаването на проблеми, свързани с нуждите от общо разширение и модернизация на летищната инфраструктура, обоснована от прогнозите за развитие на пътническия поток в следващите години. Привличането на стратегически инвеститор при добре формулирана рамка за дейността е възможност за по-добро управление, от което биха имали ползи, както пътниците и местния бизнес, така и общото позициониране на България като инвестиционна дестинация. Основно предимство на концесионирането на летище София е финансовата инвестиция за разширение и модернизация на инфраструктурата. При това дефинираните цели на концесията са следните:

- ефикасно и ефективно управление на летище София, чрез което да се повиши конкурентоспособността и качеството на летищните услуги, в съответствие с международните норми и стандарти. С постигането на тази цел се очаква да се оптимизира и повиши нивото на обслужване във въздушните превози;
- прилагането на нови технологии за повишаване на безопасността и сигурността на обекта на концесията би допринесло за подобряване на безопасността на полетите и организацията на обслужването;

NATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE CONFERENCE  
WITH INTERNATIONAL PARTICIPATION, 2019

- подобряване на ефективността на летищните съоръжения, съвременна защита на околната среда и модернизация на системите за сигурност;
- превръщане на летището в свързващ център за полетите между Близкия изток, Задкавказието и Централна Европа;
- развитие и засилване позицията на летището, като регионален център, чрез разработването на нови маршрути от и до София, (нови редовни, дългосрочни и междуконтинентални маршрути) без това да оказва отражение върху вече съществуващите маршрути;
- осигуряването на редовни приходи в полза на държавата.

След влизане в сила на концесионния договор отговорността за оперативния и строителният риск ще бъде прехвърлена изцяло върху концесионера за целия период на договора. Функциите на държавата ще останат на ниво регулация и контрол при необходимост. Държавата си запазва правото на собственост върху активите – публична държавна собственост, обект на концесията и придобиване на собствеността върху построените през срока на концесията активи [8].

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Поради липсата на достатъчно финансови средства за инвестиции от страна на държавата и липса на проекти за разширение и оптимизация на инфраструктурата на летище София в стратегията за развитие на транспорта в България до 2030 г., на този етап сключването на договор за отдаване на концесия на летище София е оптимален вариант за неговото развитие. Очакваните ползи от прилагането на публично-частното партньорство при управлението и стопанисването на летището са следните:

- **за държавата** - преките икономически ползи за държавата ще бъдат постъпления от първоначалната такса и от годишните концесионни възнаграждения, както и от данък печалба и от извършени от концесионера инвестиции в публична държавна собственост;
- **за авиокомпаниите и пътниците** - инвестициите, които концесионерът ще реализира в летищна инфраструктура, както и в оборудване и подобряване на технологията и безопасността на работа, ще доведат до намаляване на времето за обработка, повишаване ефективността и степента на сигурност на пътниците и технологичните процеси. Спестеното време, по-ефективното обслужване и по-голямата сигурност са ползи за авиокомпаниите и пътниците;
- **ползи от генериране на нови работни места** - тези ползи са свързани със създаване на нови работни места, както по време на инвестиционната дейност, така и по време на експлоатацията на обекта на концесия. Очакванията за реализирането на финансови ползи от генерирането на нови работни места по време на инвестиционната дейност на концесионера се основават на факта, че част от инвестиционните разходи ще са предназначени за труд. Вследствие на извършените инвестиции за строителство, реконструкция и модернизация на обекта на концесия и прилаганата политика за привличане на нови авиокомпании от страна на концесионера, пътничкопотокът и самолетодвиженията ще се увеличават, което би довело до необходимост от наемането на допълнителен персонал, за да бъдат обработени повече пътници;



NATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE CONFERENCE  
WITH INTERNATIONAL PARTICIPATION, 2019

- **ползи за бизнеса** - бързите и качествени летищни услуги, добрата инфраструктура, удобството и качеството на обслужване, бързото и безпроблемно достигане на желаната дестинация, са сред съществените ползи за бизнеса. От една страна добрата летищна инфраструктура неизменно предполага и качествена и достъпна довеждаща инфраструктура до летището, която се очаква също да бъде подобрена. От друга страна превръщането на летището в съвременен технологичен обект, предполага и развитие на района около летището, оформянето му като модерен бизнес-център, който да обслужва пътниците на високо равнище;
- **социални ползи** – очакванията са за положителен социален ефект в следните направления: създаване на нови работни места в региона в периода на строителните дейности и разгръщане на дейността на летищните оператори; приходи от данъци върху доходите на физическите лица и осигуровки в резултат на новосъздадените работни места; спестявания от социални плащания, включително и на безработни авиационни кадри и др.
- **други ползи, които не биха могли да бъдат директно измерени**, са свързани с повишаване на икономическата и търговска активност в региона.

В заключение може да се обобщи, че привличането на частен инвеститор, който да работи за развитието на летището и да осигури подобряване на качеството на предлаганите услуги, да разшири стопанските дейности и да увеличи приходите от тях, да управлява летищната инфраструктура и съоръженията, както и да работи за увеличаването на трафика и пътничкопотока до и от летище София, ще съдейства за реализирането на целите и приоритетите на националната политика, утвърдени с Интегрираната стратегия за развитие на транспорта до 2030 г.

## ЛИТЕРАТУРА

- [1] Николова, Хр., 2010. *Икономика на транспорта*. Университетско издателство „Стопанство“, София.
- [2] Официален вестник на ЕС, 2014. *eur-lex.europa.eu*. [Онлайн] Достъпна от: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=CELEX%3A52014XC0404%2801%29>
- [3] Николова, Хр., 2017. *Въздушният транспорт в България*. Университетско издателство „Стопанство“, София.
- [4] Летище София, 2018. *Sofia Airport*. [Онлайн] Достъпна от: [https://sofia-airport.bg/sites/default/files/bg-passengers\\_2017-2018\\_6.pdf](https://sofia-airport.bg/sites/default/files/bg-passengers_2017-2018_6.pdf)
- [5] МТИТС, 2018. *Концесия летище София*. [Онлайн] Достъпна от: <https://www.concession-sof.bg>
- [6] Индъстри Уоч, 2018. *Въздушен пътнически транспорт в Европа: тенденции и перспективи за България*, [Онлайн] Достъпна от: <http://www.iwatchbulgaria.com/wp-content/uploads/2018/05/IWATCH-Air-Transport-in-Europe-report-2018.pdf>
- [7] МТИТС, 2017. *Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.* [Онлайн]. Достъпна от: [https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/integrated\\_transport\\_strategy\\_2030\\_bg.pdf](https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf)
- [8] Обосновка за концесията за строителство на обект „гражданско летище за обществено ползване София“ – публична държавна собственост *Концесия на летище София*. [Онлайн] Достъпна от: <https://www.concession-sof.bg/bg/procedure>.