

## **Европейски и международен опит и най-добри практики в частното управление на летища**

---

Материалът е изготвен от консултантския екип на Министерството на транспорта

### **Международен опит**

Ясно се откроява тенденцията към управлението и стопанисването на гражданските летища от частни оператори в цял свят от 80-те години на 20 век насам в различни форми, включително пълна или частична приватизация, отдаване на концесии на всички или на част от дейностите. Тенденцията е най-явна в Европа.

### **Страни от ЕС**

#### **ЕС плюс 10**

### **Други европейски страни**

#### ***Поне някаква част от дейностите на летището***

Норвегия

Холандия

Франция

Република Чехия

#### ***Основни дейности***

Великобритания

Дания

Италия

Австрия

Германия

Белгия

Гърция

Швеция

Унгария

Малта

Словения

Кипър

Русия

Румъния

Армения

Албания

Швейцария

Турция

### ***Проекти в процес на подготовка или разглеждане***

Франция

Холандия

Португалия

Испания

Ирландия

Полша

Република Чехия

В поне 55 държави по света има значително частно участие в дейностите на летищата, в огромна част от другите страни се подготвят проекти за частно участие. Частните оператори на летища са вече приета стандартна форма на стопанисване в Австралия, Нова Зеландия, Мексико, Чили, Коста Рика, Южна Африка, Тайланд и редица други страни.

### **Мотивация**

По много причини редица държави са избрали да привлекат частния сектор да инвестира в стопанисването и управлението на летищата. Главната причина е, че правителствата осъзнават изключително важната роля на летищата за развитието на регионалната икономика, както и факта, че летищата силно влияят върху развитието на редица сектори, като туризма например. Освен това, осъзнават, че държавата не може да си позволи летищата да страдат от недостиг на средства за инфраструктура и да предлагат нискокачествени летищни услуги. С увеличението на летищния трафик (по изчисления на Международната асоциация за въздушен транспорт – IATA, международният въздушен трафик ще се увеличава с 5.5% годишно през следващите 5 – 10 години), инфраструктурата трябва да се поддържа постоянно и да се модернизира и разширява, в противен случай държавите ще трябва да приемат негативните икономически последици. Нуждите от бюджетни средства в други сектори (социална сфера, здравеопазване, образование, и т.н.) налагат на повечето държави да се обръщат към частния сектор за инвестиции там, където е възможно. Частният сектор желае да инвестира в разработването и стопанисването на летищата, защото за този бизнес сравнително лесно могат да се правят прогнози за очакваните приходи и разходи, а освен това могат да се правят значителни инвестиции при относително малък риск. Все повече правителства осъзнават, че опитните и квалифицирани международни компании могат да донесат допълнителни ползи за националните и регионални икономики чрез частното стопанисване на летищата. Данни от различни източници (Световна Банка,

проучвания на различни икономически сектори, примери от практиката, и т.н.) сочат следното за частното управление/стопанисване на летищата:

» Подобро качество на услугите: проучванията показват явна връзка между частното управление/стопанисване на летищата и подобро качество на обслужването за пътниците и други клиенти на летищата. Този факт е валиден при всички видове сделки.

» Подобро търговско развитие (неавиационни услуги): докладите на Световната банка потвърждават тенденцията, че в сравнение с публичното управление при частно управляваните летища се наблюдават по-добри търговски дейности извън авиационните услуги. Това включва по-добро управление на магазините и ресторантите и развитие на допълнителни услуги, подходящи за летището. Тези търговски дейности създават работни места и увеличават постъплението на данъци в хазната.

» Сравнение между таксите за обслужване: нивото на потребителските такси, които се плащат от клиентите на летището, не зависят от това дали летището се управлява от публична или частна компания. Повишената ефективност при частното управление на летищата дава възможност да се предлага по-високо качество на услугите, на приблизително същите цени.

» Увеличен ръст на трафика: редица примери показват, че при частното управление на летищата се увеличава ръстът на трафика. Това включва редица примери във Великобритания (летищата в Лондон, Кардиф и Белфаст), други летища в Европа (Виена, Копенхаген и Любляна) и летища, свързани с туристическия сектор в други държави по света (например летище Канкун в Мексико).

Ръстът е благодарение на:

- (1) по-добри връзки с туроператорите и авиолиниите,
- (2) подобрен инвестиционен климат за летищни услуги,
- (3) директно и индиректно участие в регионални инициативи и инвестиции,
- (4) активно участие в увековотаването/рекламата на съответната дестинация, включително в повечето основни страни, от които пристигат пътниците.

### **Мултипликационни ефекти на личения ръст на трафика**

» 1% увеличение на пътниците на летищата във Варна и Бургас = 10,000 повече туристи на година.

10,000 туристи, всеки от тях харчи 450 Евро в България = 4.5 милиона Евро допълнително, изхарчени всяка година.

» 10,000 туристи, с престой 7 нощи = 70,000 нощи заетост на легло годишно.

» 70,000 легло-дни /200 нощи годишно (заетост през целия сезон) = 350 легла с пълна заетост през годината – това е равностойно на един голям хотел или 35 пенсии при 10 души всеки и т.н.

» 10,000 допълнителни туристи /7 създават едно работно място в обслужващата сфера = 1,400 нови работни места в туризма и обслужващата сфера, благодарение на допълнителните туристи.

## **Продължава държавното участие**

Във всички случаи на частно управление/стопанисване на летищата държавното участие продължава да има изключително важно значение за:

- » одобрението за разработването/развитието на инфраструктурата;
- » регулирането на таксите;
- » регулирането на качеството на услугите;
- » осигуряването на митнически услуги, паспортна и гранична проверка и други услуги;
- » извънредни ситуации, свързани с националната сигурност – в тези случаи държавата поема от концесионера управлението на летището.

## **Основни видове транзакции**

Световната банка и международният опит препоръчват два вида сделки:

» Директна приватизация: Подходяща е когато: (1) не са необходими големи капиталови инвестиции, (2) летището редица години показва стабилна доходност, и (3) няма политически възражения срещу приватизацията. Този вариант не е разрешен в България.

» Концесионна сделка: Подходяща е когато: (1) са необходими големи капиталови инвестиции, (2) необходимо е подобрене в качеството на работа и ефективността на летището и (3) има политически възражения срещу пълната приватизация. Законът за концесиите категорично разрешава летищните концесии.

## **Конкретни примери**

Малта: През 2002 г. е отдадена дългосрочна концесия на консорциум, чийто лидер е Летищен оператор-Виена. Консорциумът ще финансира и разширява летищната инфраструктура, ще направи по-привлекателно летището в ролята му на транспортен възел и ще модернизира и ще подобри качеството на летищните услуги.

Атина: През 90-те години е отдадена дългосрочна концесия (договор от типа построй-стопанисвай-прехвърли) на консорциум с лидер Хотхийф и Фрапорт (Летище Франкфурт). Консорциумът е изградил ново летище (сега е на 10-то място в класациите за степен на удовлетворение на клиентите) и ще управлява/стопанисва летището през целия период на концесията.

Летище Лутон в Лондон: През 1998 г. е отдадена дългосрочна концесия на ТиБиАй (компанията е специализирана в управление на летища). Рязко развитие нагоре след отдаването на концесията и близо трикратно увеличение на пътниците до момента.

Кипър (тече последната фаза на концесионната сделка): Концесионната сделка цели да се модернизира значително инфраструктурата и да се подпомогне развитието на туризма и икономиката като цяло. Консорциумите, които са преминали предварителната фаза от подбора, включват няколко първокласни компании - летищни оператори.

Летища Копенхаген, Любляна и Виена: Приватизацията на тези летища през 90-те години на 20 век доведе до значителна модернизация, развитие на търговските дейности и засилена конкурентноспособност на летищата в ролята им на регионални транспортни възли.

Бирмингам (Великобритания): Летището е приватизирано от консорциум, чийто лидер е Летищна компания -Копенхаген.