ДО

Г-Н ГЕОРГИ СВИЛЕНСКИ

ЗАМЕСТНИК-ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ИЗПЪЛНИТЕЛНОТО БЮРО НА

БЪЛГАРСКАТА СОЦИАЛИСТИЧЕСКА ПАРТИЯ

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН СВИЛЕНСКИ,

По повод на Ваше писмо до мен в качеството ми на министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Ви уведомявам следното:

При концесията на летище София цялата транспортна инфраструктура на летището остава собственост на българската държава. Собственост на българската държава остават Терминал 1, Терминал 2, изградената писта на летище София и др. Собственост на българската държава ще стане и всеки актив, който концесионерът изгради на територията на летището, включително, но не само и новият Терминал 3 и нова писта за излитане и кацане. Собственост на българската държава е инфраструктурата на летищата във Варна и Бургас. Публична държавна собственост е и инфраструктурата на държавните пристанища, за които има сключени концесионни договори. При концесията има само и единствено заместване на държавен оператор (който не е и не може да бъде инвеститор сам по себе си), с професионален оператор, който по дефиниция е и инвеститор. Последният никога не става собственик на публичните активи, а само ги управлява, поддържа и развива.

Налице е съществена разлика между приватизация и концесия. При приватизацията държавата се разпорежда с актив, продава го, затова и приватизационните договори не са ограничени със срок. За разлика от приватизацията, при концесията няма разпореждане, продажба или каквато и да било друга форма, при която държавата да се лиши от собствеността си.

Терминал 2 на летище София и пистата за излитане и кацане са изградени със заеми, съответно държавен заем (за Терминал 2) и държавно гарантиран заем (за пистата за излитане и кацане). За изграждането им са вложени и средства от предприсъединителните фондове и държавния бюджет. Заемите са изплащани дълги години.

Летище София е било осъдено да заплати и неустойки в размер на 37 млн. щ. д.

За последните 20 години инвестициите, извършени на летище София възлизат на около 244.5 милиона евро, като в тях се включват и изграждането на Терминал 2 и писта за излитане и кацане. За същия период държавният оператор на летище София – едноличното търговско дружество със сто на сто държавно участие в капитала „Летище София“ ЕАД е платило на държавата под формата на дивидент сума в размер на около 88.6 милиона евро, което разпределено за 20 години е по почти 4.5 млн. евро годишно. Разделена на 35 години (Срокът на концесията), само сумата от платеното Първоначално концесионно възнаграждение, означава че държавата авансово ще получи наведнъж 35 вноски по около 8.18 милиона евро. Концесионерът ще дължи и годишните концесионни възнаграждения, които са в размер на по-голямата от двете суми: (i) 24 542 010 милиона евро; и (ii) сумата, определена чрез прилагане на 32% (тридесет и два процента) спрямо общия размер на Общите приходи от Концесията за съответната Година от Концесията.

При концесия на летище София, летището ще се управлява от професионален мениджър и ще получи сигурна, надеждна и модерна инфраструктура в собственост на държавата. Рискът от управлението и експлоатацията на летището ще се прехвърли на концесионера. Освен, че ще носи този риск, и то в изключително тежки за авиацията ни времена, концесионерът ще плаща на държавата – първоначално концесионно възнаграждение, както и годишни концесионни възнаграждения. Концесионерът ще извърши и инвестиции в обекта на концесията в размер на 624 млн. евро. Концесионерът ще изгради нов Терминал 3 на летище София, ще запази всички работници и служители, ще създаде по-добри условия на труд. И най-важното – ще поеме риска от всички загуби през следващите години.

Има две алтернативи за развитието на летище София. Тези алтернативи ще стоят пред всяко правителство. Те са следните:

(а) Летището да продължи да се управлява от държавен оператор, а държавата да е инвеститор чрез средства от заеми и/или от държавния бюджет, за да го управлява, поддържа и развива.

Държавният оператор не разполага с възможността за извършване на инвестиции в подобен обем, а те са наложителни. Необходимият размер за същите би довел до значително увеличаване на летищните такси. От своя страна увеличаването на летищните такси прави летището неконкурентно, ще забави неговото развитие и директно отваря врати за изпреварващо развитие на летищата от съседни държави.

Рискът от управлението и експлоатацията на летището ще остане за държавата в лицето на държавния летищен оператор „Летище София“ ЕАД, особено в ситуация на силно засегнат от пандемията авиационен сектор. Държавното дружество, а чрез него и държавата ще трябва да понесе финансовото въздействие от пандемията от COVID-19 за всичките години до възстановяване на летищния трафик и приходи. Допълнителните разходи, рискове и условните пасиви към държавата, свързани с ниското качество на услугата, увеличената нестабилност на трафика и непреките въздействия върху туризма, бизнеса и свързаността, трудно могат да бъдат изчислени.

(б) Втората алтернатива е летище София да се управлява от професионален мениджмънт и да се развива с привлечени чуждестранни инвестиции.

В момента сме изправени пред тази възможност – имаме възможността най-голямото летище на територията на страната ни да се управлява от международно признат летищен оператор – Flughafen München GmbH, единственото петзвездно летище в Европа, в съчетание с международно признати финансови институции – инвестиционният фонд Меридиам. Меридиам е глобален инвестиционен фонд, специализиран в развитието, финансирането и управлението на публични инфраструктури в Европа, Америка и Африка.

Всички вложени инвестиции ще станат публична държавна собственост. Българската държава ще се ползва от това публично-частно партньорство в изключително тежка икономическа ситуация, породена от пандемията от COVID-19.

Твърдите, че според „прогнозите на повечето анализатори кризата сред авиооператорите ще приключи през 2022 г.“ Това не е вярно.

Общата картина, очертана от ICAO, прогнозира че глобалният трафик ще се завърне на нивата от 2019 г. за период от 7 години между 2023 г. и 2029 г. Прогнозата се влияе от значителни регионални вариации и също така зависи от дълбочината на вътрешния пазар. Държави като България с основно международен и слабо развит вътрешен трафик могат да усетят възстановяване в края на десетилетието.

Според най-новата информация от 12 февруари 2021 г., обявена от Международния съвет на летищата (ACI Europe), броят на пътниците, обслужени от европейските летища през 2020 г. се е свил със 70.4 на сто и е спаднал до равнището си от 1995 г. заради последиците от пандемията от COVID-19. „Европейските летища са се върнали до трафика от 1995 г. Никой сектор не може да понесе такъв шок“, се посочва в изявление на генералния директор на ACI Оливие Жанковек. „През последните седмици трафикът допълнително намалява, а няма перспектива за съживяване“, се посочва по-нататък в изявлението. Най-тежко засегнати са летищата в Европейския съюз, като техният трафик се е свил със 73 на сто за една година. Летищата извън ЕС, но в периметъра на дейност на ACI, според данните, отчитат малко по-малък спад от 61.9 на сто, като водещи в тази тенденция са Русия и Турция, които са по-слабо засегнати от ограниченията за придвижване.

В началото на м. март тази година Международната асоциация по въздушен транспорт (IATA) обяви задълбочаване на кризата за авиокомпаниите през януари, тъй като международният въздушен трафик е намалял с цели 86,6% през януари в сравнение с нивата отпреди кризата, а вътрешният въздушен трафик се е свил с 47,4 на сто спрямо същия месец на 2020 г. „Новите варианти на коронавируса принудиха правителствата да затегнат ограниченията за пътуване по целия свят, влошавайки перспективите за авиокомпаниите“, посочват от IATA.

Трафикът е единственият най-важен фактор, който определя доходността на летището. Затова и при отлагане на годишните концесионни възнаграждения, страните по концесионния договор ще имат задължението редовно, но поне веднъж годишно да извършват мониторинг и да наблюдават отражението на пандемията от COVID-19 върху Концесионния договор, като адаптират действията си съгласно Концесионния договор и приложимото законодателство на Република България, включително предприемат необходимите мерки за изменение на Концесионния договор и допълнителното споразумение, с цел запазване на икономическия баланс на концесията.

Летищата във Варна и Бургас са добър пример. Това показва, че концесията е устойчива и полезна за държавата форма на публично-частно партньорство. И като такава трябва да се придържаме към нея последователно, а не избирателно.

Твърде вероятно е и съм убеден, че и Вие ще стигнете до извода, че концесията като модерна форма на публично-частно партньорство е най-добрият начин за управление на летище София, при много добри настоящи показатели.

В анализа си Международната финансова корпорация, част от Групата на Световната банка изрично ни посочи, че при нова концесионна процедура достижимите параметри са първоначално концесионно възнаграждение в размер на 161.2 млн. евро и 0 (нула) процента годишни концесионни възнаграждения.

Участникът, определен за концесионер предложи да запази, и даже и да намали размера на летищните такси. Това е част от неговото предложение. Категорично и отговорно заявявам, че промяна няма.

Категорично заявявам, че към момента летищните такси на летище София са на нивата от 2020 г. Увеличение на летищни такси няма. Напротив – драстично е намалена такса „паркинг“.

Отговорната позиция е да се заяви, че ако летището продължи да се управлява от държавния оператор, при необходимост от инвестиции, при желанието да бъде запазено конкурентноспособно, увеличаването на летищните такси е един от основните приходи. Към момента трафикът на летище София е значително намалял – от 7.1 млн. превозени пътници през 2019 на 2.9 млн. превозени пътници през 2020 г. Това води и до силно намаляване на приходите на летището.

Концесионерът на летищата във Варна и Бургас два пъти поиска отлагане на плащането на годишните концесионни възнаграждения. И двете искания бяха уважени. Концесионерът на летищата във Варна и Бургас поиска и пряка подкрепа от държавата – предоставяне на финансов ресурс от държавния бюджет в размер на 10 млн. лева. Ако концесионерът направи друго искане за отлагане на плащането на годишни концесионни възнаграждения, ние ще го разгледаме, така както разгледахме искането на концесионера на летище София, като ще приложим същите процедури и правила. За нас това са равностойни партньори, нямаме право и не правим разлика.

Нетната настояща стойност е показател за това колко е привлекателен един проект. Когато инвеститорите вземат решение за финансирането на определени проекти, използват специални показатели за тяхната рентабилност. За доста ефективен показател в тази област се приема нетната настояща стойност (NPV). В популярната и достъпна литература се посочва, че основната цел на този показател е да даде ясно разбиране дали да се инвестира в даден инвестиционен проект. За конкретния случай, въздействието на пандемията се отразява върху стойността на целия проект, като се намалява неговата нетна настояща стойност. Според направените към момента независими анализи, които предоставихме на Европейската комисия е налице обективно намаляване на текущата стойност на паричния поток към собствения капитал и съответната норма на възвръщаемост. С това е нарушена среднопретеглената цена на капитала в резултат на пандемията, която се явява форсмажорно обстоятелство, което засяга сериозно икономическия баланс, така, както предвижда Директива 2014/23/ЕС от 26 февруари 2014 година за възлагане на договори за концесия и Законът за концесиите. Затова и предложението на концесионера е свързано с възстановяване на икономическия баланс при ежегодно отчитане на обективни показатели като трафик и приходи.

Тоест, върху концесионера пада значителната тежест на риска от загуби и тежест от ангажимент за инвестиции, които при липса на концесия следва да бъдат поети от държавата.

Отново обръщаме внимание, за значението на първоначалното концесионно възнаграждение. Българската народна банка в своя икономически преглед посочва, че специфичен риск пред бюджетната прогноза за 2021 г. пораждат планираните приходи, свързани с първоначалното концесионно възнаграждение по сключения договор за концесия на летище София, които е възможно да не се реализират предвид очакваното силно неблагоприятно влияние на пандемията от COVID-19 върху въздушния транспорт и авиационната индустрия.

Не на последно място, моля да имате предвид, че използването на изразни средства, внушения и неистински твърдения за партийните цели на предизборната кампания, представляват лош сигнал към чуждестранните инвеститори и създават неблагоприятен репутационен риск за страната ни.

Уважаеми г-н Свиленски,

Убеден съм, че сте национално отговорен политик и добър експерт. Отговорността не е приоритет на партия, а атестат за зрялост и политическа устойчивост. Надявам се, че взаимно изповядваме тази ценност, дори в мимолетното си пребиваване като водачи на партийни листи на 24ти МИР през 2021 г.

С уважение,

**Росен Желязков**

*Министър на транспорта,*

*информационните технологии и съобщенията*