

ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ – ПРОБЛЕМИ И ПРОЕКЦИИ

Проф. д-р Христина НИКОЛОВА

УНСС, София

E-mail: hrnikolova@unwe.bg

Резюме: Статията проследява прогреса по отношение на прилагането на основни принципи на инфраструктурното таксуване във въздушния транспорт на базата на анализ на тарифата с таксите за достъп до летищата в страната и на таксите за аеронавигационно обслужване. Тя изяснява някои проблеми, които възникват в резултат от прилагането на действащите тарифи, и предлага възможности за тяхното преодоляване. Предложен е авторов SWOT - анализ, който е основа на обобщаването на възможностите за усъвършенстване тарифите и непосредствените резултати, които биха възникнали от прилагането на тези възможности при инфраструктурно таксуване във въздушния транспорт.

Ключови думи: инфраструктурни такси, летищни такси, такси за аеронавигационно обслужване, въздушен транспорт.

JEL: R48, R53, L93.

Въведение

Политиката по отношение развитието на летищната инфраструктура има за цел създаването на равнопоставени условия за конкуренция между летищата в ЕС чрез максимализиране на ефективността от използването на тези обекти и на сектора като цяло. От друга страна, инфраструктурните такси във въздушния транспорт са важен елемент на разходите на авиокомпаниите – те достигат до 14,4% от техните експлоатационни разходи (Clarkson, Cazan, & Crome, 2017). Освен това налице е нарастващо частно участие в експлоатацията и стопанисването на летищата, въпреки че все още в по-голямата част от ЕС те все още са публична собственост, но и в двата случая собствениците и управителите на летищата са заинтересовани да максимализират своите печалби от осъ-

ществяването на летищните дейности и услуги. В допълнение, публичните власти често са заинтересовани да улеснят повишаването на таксите за летища, които са в процедури по приватизация или концесиониране и по този начин да гарантират по-високи приходи от тях.

В този контекст настоящата статия предлага анализ на развитието на прилаганата система от инфраструктурни такси във въздушния транспорт и на базата на SWOT - анализ на тази система се посочват възможности за нейното усъвършенстване.

1. Летищни такси

Летищните такси са елемент на системата от инфраструктурни такси във въздушния транспорт. Тяхната основна функция е да осигуряват необходимите средства за поддържане и експлоатация на летищните съоръжения от страна на летищните оператори и по този начин да се гарантира обслужването на самолетите от кацането до излитането, както и на пътниците и товарите, така че въздушните превозвачи да могат да предоставят въздухоплавателни транспортни услуги. В тази връзка Директива 2009/12/ЕО (Official Journal, 2009) установява обща рамка за определяне на летищните такси.

Основните цели на тази директива, която касае всички европейски летища, обслужващи годишно повече от 5 милиона пътника, са свързани с:

- Осигуряване на по-голяма прозрачност на разходите, които трябва да бъдат покрити. Летищата се задължават да представят на авиокомпаниите подробни отчети за разходите с цел да обосноват таксите, които прилагат;

- Липса на дискриминация – изразява се в заплащането на еднакви такси за еднакви услуги, които получават авиокомпаниите при обслужването им в летищата. Възможно е обаче диференциране на услугите при предварително изяснени и прозрачни критерии и условия. Освен това, летищата могат да прилагат различни екологични такси на базата на различните количества вредни емисии, отделяни от въздухоплавателните средства;

- Провеждане на консултации между летищата и авиокомпаниите по отношение на прилаганите летищни такси и тарифи, които постепенно ще станат задължителни за всички летища. При това в отделните държави е предвидено създаването на независими органи, които да разрешават спорове между летищните оператори и авиокомпаниите във връзка с прилаганите летищни такси.

На национално ниво събирането на летищните такси е регламентирано в закона за гражданското въздухоплаване (Държавен вестник, 2019) и Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България (Държавен вестник, 2017), която е многократно актуализирана.

Съгласно тази наредба летищните такси се заплащат от превозвачите или от собствениците на въздухоплавателните средства и биват:

✓ *Такси за кацане на въздухоплавателните средства в летищата,*

Изчисляват се въз основа на максималното излетно тегло на въздухоплавателните средства. От 12.08.2014 г. е въведена диференциация на таксите за кацане за летище с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или за летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България, респ. за летище София, което попада в периметъра на Директива 2009/12/ЕО.

Съответните такси за кацане на летищата Варна, Бургас и Горна Оряховица са дефинирани отделно и са различни от тези за летище София. Таксите за кацане на летище Пловдив също са дефинирани самостоятелно в наредбата. С цел стимулиране обема на трафика на летище Пловдив, в зависимост от месечния брой кацания на един оператор с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса над 5,7 тона, се прилагат отстъпки според броя на кацанията.

Характерно за тарифата с летищните такси за достъп до българските летища е, че размерът на таксите за кацане на всички летища се увеличава с 25 % - при кацане в събота, в неделя и на официални празници; с 25 % - при кацане от 22,00 до 6,00 часа; с 10 % - при кацане в ден или в часов интервал „пик“, обявен за съответното летище в Сборника за аеронавигационна информация и публикация на Република България.

✓ *Такси за паркинг*

Таксите за паркинг включват разходите по осигуряването на съоръжения за престоя и използването на площадки и на местостоянки на въздухоплавателните средства и общата охрана и за използването им. Таксите за паркинг са диференцирани по летища и в зависимост от вида на полетите и продължителността на престоя.

Такса за паркинг при базиране (постоянно и временно) на летищата Варна, Бургас и Горна Оряховица, които са базови за даден превозвач са определени като процент от таксата за кацане.

✓ *Такси за ползване на пътнически ръкав*

Тези такси са въведени от 22.12.2006 г. с пускането в експлоатация на Терминал 2 на летище София. В тези такси се включват разходите за използване на съоръженията, за осигуряване и ползване на система за водене и позициониране на въздухоплавателните средства, за ползване на фиксирано наземно електрозахранване и за предоставяне на прекодициониран въздух. Таксите се начисляват за времето на ползване при пристигане и преди заминаване.

✓ *Такси за обслужване на пътници*

Тези такси се събират за пътниците, започващи пътуване от съответното летище – включват разходите за използването от пътниците на чакални и други помещения за обслужване, осигурени с необходимите съоръжения; осигуряването на специални съоръжения за безопасност и квалифициран персонал по въпросите на безопасността; предоставянето на възможност за ползване срещу съответното заплащане на поща, телеграф, магазини, заведения, банки и административните разходи, средства и персонал за обща информация за движението на полетите.

✓ *Такси за сигурност*

Превозвачите заплащат такса за сигурност, която включва разходите за осигуряване и контрол на пропускателния режим в обществените зони и зоните с ограничен достъп и гарантиране на сигурност и безопасност на пътниците и въздухоплавателните средства в зоните на летищата. Такава такса не се заплаща, когато пътниците са транзитни пътници, както и за летище Горна Оряховица.

✓ *Такси за шум (екологична)*

Летищната такса за шум (екологична) покрива разходите за мероприятия по ограничаване на вредните въздействия върху околната среда – шум, газови емисии, опазване на почвите, водите и въздуха в района на летището. Те се определят в зависимост от максималното излетно тегло и индивидуалните шумови характеристики на въздухоплавателните средства, които са разпределени в 5 шумови категории в зависимост от предизвиканите шумови нива.

С цел насърчаване развитието на полетния трафик, тарифата предвижда значителни намаления от таксите за авиокомпаниите, стартиращи нови целогодишни пътнически маршрути, както и за такива, изпълняващи целогодишни полетни програми за международни полети до и от летище София.

Изчисленията за летищните такси, дължими от основните типове самолети, с които разполагат българските превозвачи, представени по-долу, са направени за кацане в часовете от 7 до 22, при запълнен капацитет на самолетите и при извършването на международни полети (вж. Таблица 1). Въз основа на направените изчисления може да бъде изведена следната формула за общия размер на дължимите летищни такси:

$$APC = l + k + p + s + cc + ns, \quad (1)$$

където: l е таксата за кацане, изчислена по формулата $l = a + b \cdot (w - u)$, в която a е абсолютната сума на таксата, за съответното максимално излетно тегло; b – сумата за превишението на максималното излетно

тегло с 1 тон; w – максимално излетно тегло на самолета и u – долната граница на максималното излетно тегло за съответната категория самолети;

k е таксата за паркиране, изчислена по формулата $k = c \cdot l$, съответно c е коефициент, отразяващ предвидения процент на таксата за съответното летище от таксата за кацане;

p е таксата за използване на пътнически ръкав, изчислена по формулата $p = e + n \cdot m$, в която e – предвидената константна сума за ползването на пътническия ръкав за 1 час; n – броят на 15-минутните интервали след първия час, през които се използва пътническият ръкав; m – сумата, предвидена за всеки 15-минутен допълнителен интервал след първия час;

s е таксата за обслужване на пътниците, изчислена по формулата $s = f \cdot N$, в която f е таксата за обслужване на един пътник на съответното летище; N – броят на пътниците в самолета;

ss – такса за сигурност, изчислена по формулата $ss \cdot N$, където ss е таксовата единица за сигурност според типа на самолета по летища;

ns – такса за шум, изчислена по формулата $ns \cdot w$, където ns е таксовата единица за шум според максималното излетно тегло и типа на самолета.

Като се замести всяка от формулите, използвани за изчисляването на таксите, се получава следната зависимост:

$$APC = [a + b \cdot (w - u)] \cdot (1 + c) + (e + n \cdot m) + \left(f \cdot N + \frac{f}{2} \cdot N_1 \right) + ss \cdot N + ns \cdot w \quad (2)$$

Както е видно от Таблица 1, най-високи са летищните такси, които се събират от един пътник за летищата Варна и Бургас, а най-ниски – за летище Горна Оряховица. Въпреки специалните разпоредби и намаляването на отделните видове летищни такси за летище Пловдив, таксите, падащи се на 1 пътник се доближават до тези на летище София.

При проследяване на процентните съотношения между отделните такси се установява, че тази за обслужване на пътници заема около 50% от общата сума на дължимите летищни такси за летище София (вж. Фигура 1). Това е така, поради факта, че обслужването на пътниците заема най-много време и изисква сложна организация и създаването на специална система за обслужване. На второ място като участие са таксите за сигурност, събирането на които обезпечават разходите за поддържане на сигурността в летищата, която придобива все по-важно значение през последните години.

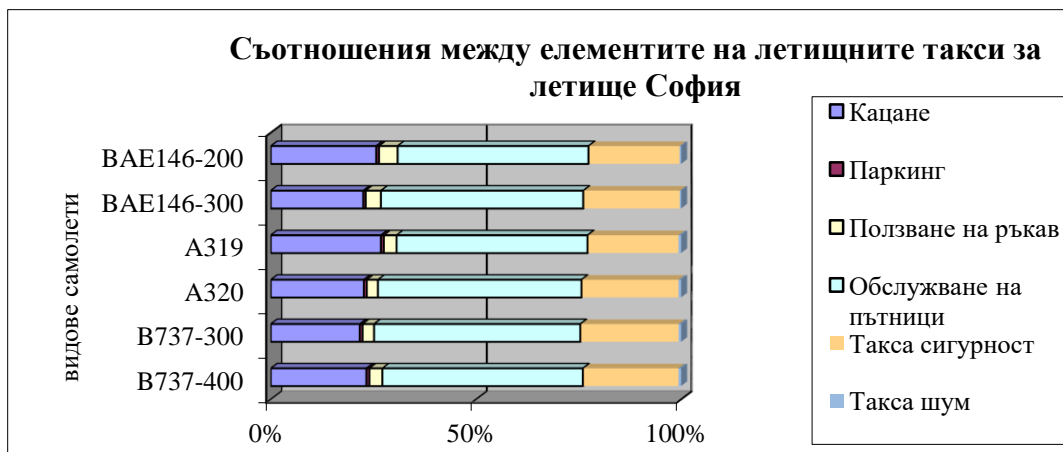
Таблица 1

Летищни такси по типове самолети и летища

Вид на самолета	Макс излетно тегло, т	Брой седалки	Видове такси, евро						Общо	Летищна такса на 1 пътник
			Кацане	Паркинг	Ползване на ръкав	Обслужване на пътници	Такса сигурност	Такса шум		
Летище София										
B737-400	65	128	702,00	22,23	95,00	1472,00	704,00	19,50	3014,73	23,55
B737-300	68	148	734,40	23,26	95,00	1702,00	814,00	20,40	3389,06	22,90
A320	73	150	788,40	24,97	95,00	1725,00	825,00	21,90	3480,27	23,20
A319	64	124	822,40	21,89	95,00	1426,00	682,00	19,20	3066,49	24,73
BAE146-300	45	110	578,25	15,39	95,00	1265,00	605,00	8,55	2567,19	23,34
BAE146-200	42	85	539,70	14,36	95,00	977,50	467,50	7,98	2102,04	24,73
Летища Варна, Бургас и Горна Оряховица										
Вид на самолета	Макс излетно тегло, т	Брой седалки	Видове такси, евро					Общо	Летищна такса на 1 пътник, Варна и Бургас	Летищна такса на 1 пътник ГО
			Кацане	Паркинг	Обслужване на пътници	Такса сигурност	Такса шум*			
B737-400	65	128	565,00	113,00	1024,00	552,96	7,48	2262,44	34,81	13,30
B737-300	68	148	580,00	116,00	1184,00	639,36	7,48	2526,84	37,16	12,70
A320	73	150	605,00	121,00	1200,00	648,00	7,48	2581,48	35,36	12,84
A319	64	124	560,00	112,00	992,00	535,68	7,48	2207,16	34,49	13,42
BAE146-300	45	110	435,00	87,00	880,00	475,20	7,48	1884,68	41,88	12,75
BAE146-200	42	85	414,00	82,80	680,00	367,20	7,48	1551,48	36,94	13,84

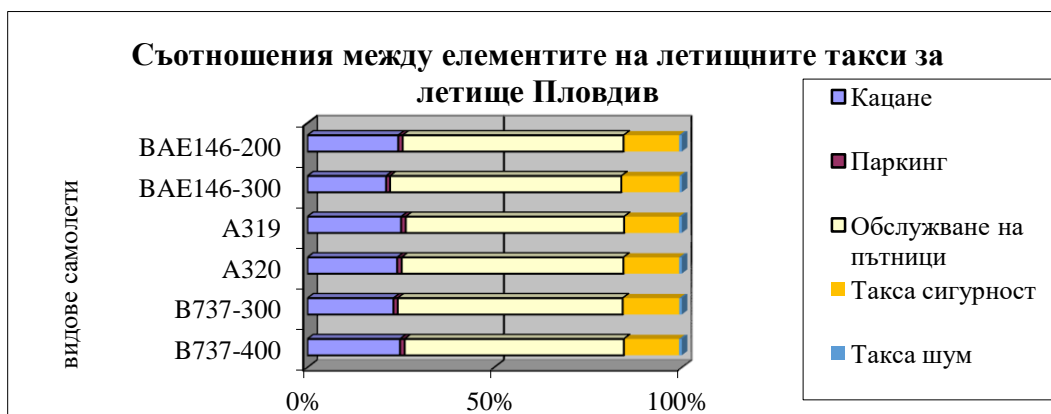
Летище Пловдив									
Вид на самолета	Макс излетно тегло, т	Брой седалки	Видове такси, евро					Общо	Летищна такса на 1 пътник
			Кацане	Паркинг	Обслужване на пътници	Такса сигурност	Такса шум		
B737-400	65	128	325,00	16,25	768,00	192,00	9,75	1311,00	20,17
B737-300	68	148	340,00	17,00	888,00	222,00	10,20	1477,20	21,72
A320	73	150	365,00	18,25	900,00	225,00	10,95	1519,20	20,81
A319	64	124	320,00	16,00	744,00	186,00	9,60	1275,60	19,93
BAE146-300	45	110	225,00	11,25	660,00	165,00	6,75	1068,00	23,73
BAE146-200	42	85	210,00	10,50	510,00	127,50	6,30	864,30	20,58

Източник: Собствени изчисления.



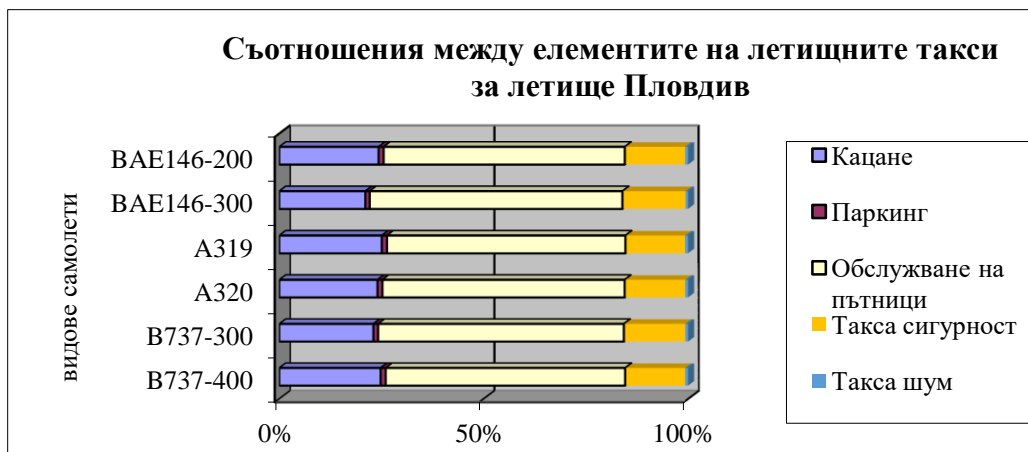
Фигура 1. Съотношения между елементите на летищните такси за летище София
Източник: Собствени изчисления.

Още по-висок относителен дял заемат тези такси при кацане и обслужване на пътници и самолети на другите международни летища в страната. За летище Бургас този дял е около 60 % за самолет според типа, капацитета и максималното излетно тегло (вж. Фигура 2).



Фигура 2. Съотношения между елементите на летищните такси за летищата Варна, Бургас и Горна Оряховица
Забележка: На летище Горна Оряховица не се събират такси за сигурност и за шум.
Източник: Собствени изчисления.

Съответното съотношение между отделните елементи на летищните такси на летище Пловдив отразява най-значителен относителен дял на таксите за обслужване на пътниците, следвани от таксите за кацане и такса за сигурност.



Фигура 3. Съотношения между елементите на летищните такси за летище Пловдив
Източник: Собствени изчисления.

Летищните такси се обявяват и събират заедно с превозните цени. Събраните суми от летищни такси са предназначени за финансирането на дейностите по осигуряване безопасността на полетите и поддържане и развитие на гражданските летища за обществено ползване.

2. Такси за аеронавигационно обслужване

Втората група инфраструктурни такси, прилагани във въздушния транспорт, са **пътните такси за аеронавигационно обслужване**. Те се заплащат при прелитане на въздухоплавателните средства над територията или над участък от територията, или през делегираното въздушно пространство на Република България по силата на международни договори и/или за аеронавигационно обслужване в зоната на летищата на страната.

Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ събира следните пътни такси:

- ✓ *Пътни такси за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоната на летищата*

При изчисляването на тези такси се включват разходите за: осигуряването и използването на радионавигационните средства и светотехническото оборудване за излитане и кацане; аеронавигационната и метеорологичната информация; управлението и контрола на полетите на въздухоплавателните средства при излитане и кацане и административните разходи.

✓ *Пътни такси за прелитане в обслужваното въздушно пространство на Република България*

Изчисляват се на база разходите за: осигуряване и използване на аеронавигационните средства; управление и контрол на полетите при прелитане на въздухоплавателните средства и административни разходи.

При използване на примера за летищните такси и на базата на предвидените размери на тези такси в Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България могат да се изчислят и съответните такси за обслужване за международни полети до и от летищата в страната (Таблица 2).

Таблица 2

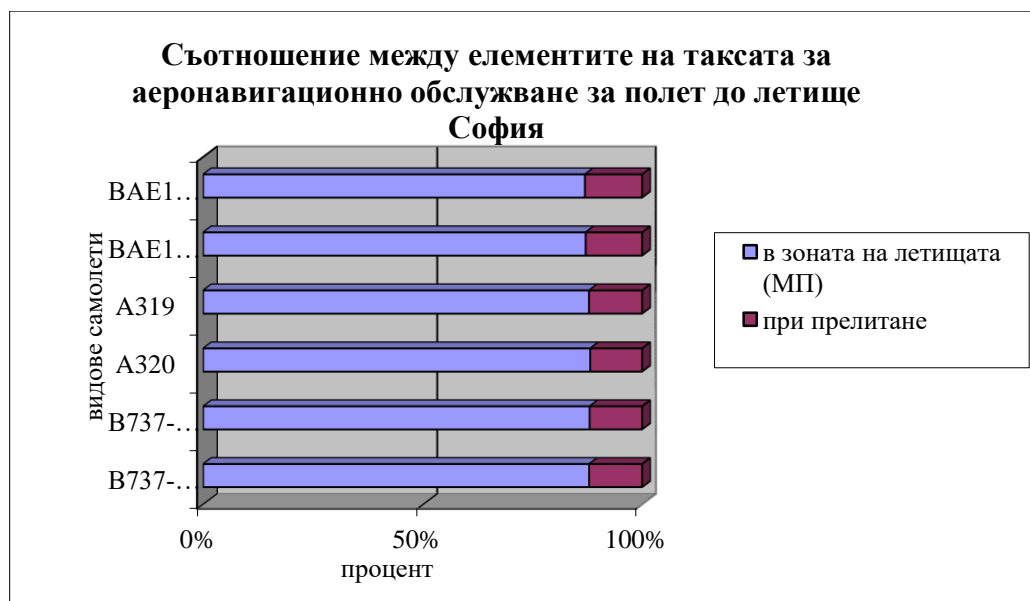
Такси за аеронавигационно обслужване в страната

Вид на самолета	Макс излетно тегло, т	Брой седалки	Такси, евро			
			в зоната на летищата (МП)	при прелитане	Общо	Такса АНО, на 1 пътник
При кацане на Летище София						
B737-400	65	128	51,06	7,07	58,13	0,45
B737-300	68	148	52,70	7,23	59,93	0,40
A320	73	150	55,39	7,49	62,87	0,42
A319	64	124	50,51	7,01	57,52	0,46
BAE146-300	45	110	39,47	5,88	45,35	0,41
BAE146-200	42	85	37,61	5,68	43,29	0,51
При кацане на летища Варна и Бургас						
Вид на самолета	Макс излетно тегло, т	Брой седалки	Такси, евро			
			в зоната на летищата (МП)	при прелитане	Общо	Такса АНО, на 1 пътник
B737-400	65	128	51,06	70,67	121,73	0,95
B737-300	68	148	52,70	72,28	124,98	0,84
A320	73	150	55,39	74,89	130,28	0,87
A319	64	124	50,51	70,12	120,63	0,97
BAE146-300	45	110	39,47	58,80	98,27	0,89
BAE146-200	42	85	37,61	56,81	94,42	1,11

Източник: Собствени изчисления.

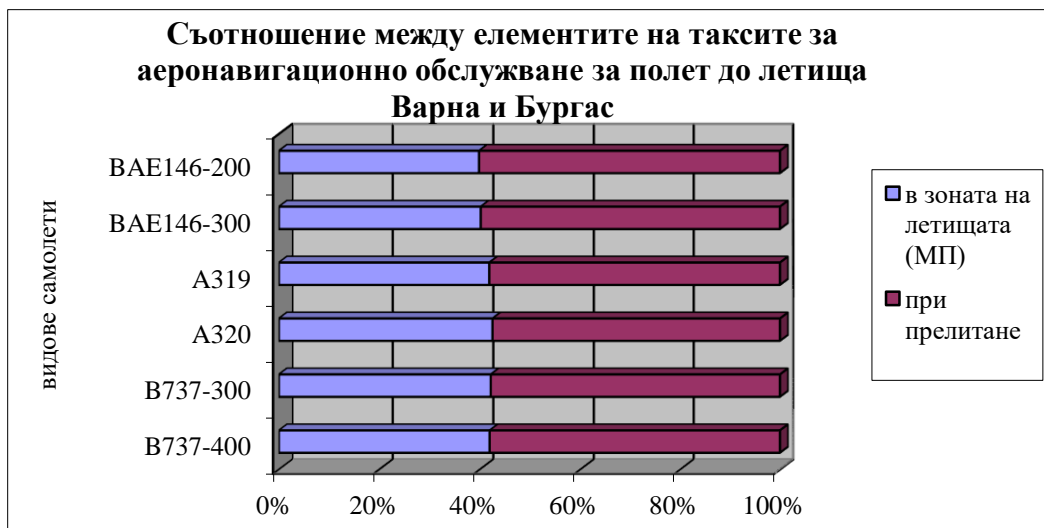
Размерът на тези такси зависи в най-голяма степен от максималното излетно тегло на самолетите и от съответното ортодромическо разстояние, което се прелита над територията на страната. Както може да се установи от Таблица 2, при полети от централноевропейските страни към България аеронавигационните такси са по-високи за кацане в летищата Варна и Бургас, тъй като самолетите изминават по-дълги разстояния във въздушното пространство на страната и съответно нарастват таксите за прелитане.

В общата сума на дължимите такси за полети до летище София най-голям относителен дял има таксата за обслужване в зоната на летищата, което се дължи на малкото ортодромическо разстояние от входната точка във въздушното пространство на страната до кацането на летището (вж. Фигура 4).



Фигура 4. Съотношение между елементите на таксата за аеронавигационно обслужване за полет до летище София
Източник: Собствени изчисления.

По-различно е съотношението между отделните елементи на таксите за полети до летищата Варна и Бургас. За тях е характерен по-високият относителен дял на таксите за прелитане през въздушното пространство на страната. Това е обусловено от факта, че аеронавигационното обслужване при прелитане изисква големи разходи за обезпечаване движението на самолетите във въздушното пространство на страната, както и на тяхната сигурност и безопасност.



Фигура 5. Съотношение между елементите на таксата за аеронавигационно обслужване за полет до летищата Варна и Бургас

Източник: Собствени изчисления.

Таксите за аеронавигационно обслужване служат за финансиране на дейността на ДП РВД. Набраните от тях средства се разходват за: издръжка на дейността на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“, като средствата за работна заплата се формират в проценти от събраните такси за извършените аеронавигационни услуги; за придобиване на дълготрайни активи; за извършване на разходи за капитално строителство и за техническо осигуряване, свързани с интегриране и хармонизиране на националната система за обслужване на въздушното движение с европейската система и с други международни конвенции, по които Република България е страна; за дейности по търсене и спасяване; за погасяване на кредити; за изпълнение на програми за подготовка, поддържане и повишаване на професионалната квалификация и рехабилитационни и профилактично-оздравителни мероприятия за персонала на ДП РВД; за изпълнение на програми и задължения по международни договори в областта на въздушното движение, по които Република България е страна; за управление на собствеността на предприятието; за заплащане на таксите за административно обслужване от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“; за заплащане на премии по застраховки „Гражданска отговорност“ към трети лица.

В летищата се събират и *административни такси*. Те касаят административното обслужване и извършването на процедури за издаване на удостоверения, свидетелства и лицензи, свързани с всички дейности по обслужване на летищните комплекси и превозвачите. Набраните средства от тези такси са предназначени също за финансиране на дейностите по осигуряване на безопасността на полетите и поддържането и развитието на гражданските летища за обществено ползване.

3. SWOT-анализ на системата от инфраструктурни такси във въздушния транспорт

Анализът на инфраструктурните такси във въздушния транспорт, представен по-горе, и краткият SWOT анализ (Таблица 3) дават основание да се направи извод, че за подобряване използването на летищата и за намаляване на възможностите за прекомерно високи цени при определянето на летищните такси се прилага принципът „обвързаност с разходите“.

Таблица 3

Кратък SWOT анализ на системата от инфраструктурни такси във въздушния транспорт в България

Силни страни <ul style="list-style-type: none">- Висока степен на прозрачност по отношение на определянето на летищните такси и таксите за аеронавигационно обслужване.	Слаби страни <ul style="list-style-type: none">- Спецификите и различията при определянето на летищните такси за отделните летища намаляват ефективността от функционирането и поддържането на системата от инфраструктурни такси във въздушния транспорт;- При определянето на таксите за аеронавигационно обслужване основният фактор е разстоянието, те не отчитат пълните разходи за опазване на околната среда и за задръствания.
Възможности <ul style="list-style-type: none">- Прилагане на подходящи схеми за налагане инфраструктурни такси и осигуряване на стимули за минимизиране на смущенията и за подобряване използването на летищата чрез въвеждане на такси за шум и за сигурност в зоните на летищата, както и чрез въвеждане на екологични такси;- Осигуряване на справедливи условия за конкуренция при изпълнението на въздушни транспортни услуги чрез прилагането на таксите за използване на инфраструктурата и аеронавигационно обслужване.	Заплахи <ul style="list-style-type: none">- Прекомерно усложняване и диференциране на системата летищни такси и липса на стимули за рационално разпределение на самолетния трафик в рамките на денонощията, което може да доведе до ограничаване на ръста на трафика до и от летищата на страната и респ. до ограничаване на приходите на летищата.

Летищните такси са съобразени с разходите за летищните съоръжения и услугите, предлагани от летищата, така че се осигурява приемливо ниво на възвръщаемост на капитала, правилно определяне на амортизациите на активите, а също и ефективно управление на инфраструктурния капацитет, което съответства на принципите за инфраструктурно таксуване във въздушния транспорт, дефинирани в Директива 2009/12/ЕО. Равнището на прозрачност при определянето на таксите за летищни услуги в страната може да бъде определено като сравнително високо, т.е. в този вид транспорт е изградена адекватна и ясна методология за оценка на разходите и определяне на инфраструктурните такси. При усъвършенстването на тарифата с инфраструктурните такси във въздушния транспорт на страната след 2012 г. са въведени и летищни такси, свързани с опазването на околната среда (такси за шум), а също и такси за сигурност.

Спецификите и различията, както и индивидуалният подход при определянето на летищните такси за отделните летища намаляват до известна степен ефективността от функционирането и поддържането на системата от инфраструктурни такси във въздушния транспорт. Освен това прилаганата тарифа не стимулира към равномерно разпределяне на трафика и избягване на пиковите в броя на самолетните движения до и от летищата, тъй като таксите за достъп и използване на летищата в страната през нощните часове са по-високи от тези през деня.

Таксите за аеронавигационно обслужване се определят по препоръчана методология от Евроконтрол и са добре конструирани (EUROCONTROL, 2009), осигуряват адекватни приходи и печалби на ДП „РВД“. Прилаганите понастоящем летищни такси са определени в съответствие с тежината на самолетите и дължината на полетите; при определянето на таксите за терминална обработка в тях не се включва факторът „разстояние“. Те се използват за покриване на общите разходи, а не само на променливите, и не отчитат пълните разходи за опазване на околната среда и за задръствания. Ръководните принципи при определянето на таксите за управление на въздушния трафик са установени от интермодалните организации като ИКАО и ЕВРОКОНТРОЛ (Commission of the European Communities, 2009). През последните десет години е в сила и многостранно споразумение, подписано от 27 европейски страни (всички страни-членки без Финландия), с цел да се приеме обща политика по отношение на калкулирането на таксите, на разходната им база и за събирането им. Съгласно това споразумение приходите от таксите за аеронавигационно обслужване се събират от ЕВРОКОНТРОЛ, при използването на т.нар. единична норма, определена чрез разделянето на общите разходи за управление на въздушното движение на обема на трафика (Official Journal, 2009).

В обобщение може да се заключи, че, от една страна, е налице сравнително високо ниво на хармонизация и диференциация на прилаганите инфраструктурни такси във въздушния транспорт в страната и

механизма за тяхното определяне отразява фактическите инфраструктурни разходи, както и частично тези за осигуряване на сигурност и намаляване на шумовите емисии. Но от друга страна, предложеният SWOT-анализ на инфраструктурното таксуване идентифицира необходимостта от промяна на методиката за определяне на инфраструктурните такси във въздушния транспорт така, че да отразява адекватно обществените разходи за поддържане и експлоатация на летищата и летищната инфраструктура. Освен това определянето на приемливи инфраструктурни такси ще спомогне за осигуряването на поток от постъпления за развитието на публично-частните отношения, което ще доведе до намаляване на необходимостта от публични субсидии.

4. Финансови и икономически аспекти на инфраструктурното таксуване във въздушния транспорт

С активното и динамично развитие на въздушния транспорт през последните години, с нарастването на броя на обслужените пътници и авиокомпаниите, които извършват полети до и от българските летища, все по-актуална става темата за адекватното определяне на инфраструктурните такси с оглед осигуряване на необходимите финансови средства за тяхното поддържане и експлоатация.

Прилагането на инфраструктурните такси във въздушния транспорт има за цел да допринесе за по-ефективно използване на летищата и на аеронавигационната инфраструктура и за повишаване равнището на покриване на разходите за нейното поддържане и експлоатация. Основна функция на тази тарифа е осигуряването на необходимите средства за финансиране на текущото поддържане и експлоатацията на летищата, както и за изграждането на нови терминали и на модерни системи за управление на въздушния трафик. Всичко това оказва съществено влияние върху взимането на решения за инвестиции в транспортната инфраструктура. Тези решения от своя страна следва да бъдат обосновани с използването на анализ на пълните обществени разходи и ползи от експлоатацията на съответните летищни терминали. Освен това, в рамките на интегрирания вътрешен европейски пазар, все по-често възникват т.нар. кръстосани ефекти за отделните страни, в резултат на новите инфраструктурни проекти. Такива са например постигане на ръст в туристическия сектор или в търговията вследствие на разширяване капацитета на летищен терминал. Тези ефекти трябва да бъдат отразени при анализа „разходи–ползи“. Кръстосаните ефекти за отделните икономически сектори от своя страна изискват съфинансиране от различни стопански субекти (Nash, 2003).

Към настоящия момент в страната няма адекватен механизъм за мониторинг на кръстосаните ефекти от инвестиции в летищната инфраструктура. Това е особено важно за летищата Варна, Бургас и Горна Оряховица, в чието управление вече участват и частни компании – концесионери. В допълнение, за изграждането на прозрачна и ясна инфраструктурна счетоводна система следва да се осъществява обмен на информация за разходите и ползите от публичните инвестиции в летищната и аеронавигационната инфраструктура и да се създадат предпоставки за предвиждане на пълните ефекти от инвестиционните решения. По този начин, от една страна, може да се гарантира правилно определяне на амортизациите на активите, а от друга, да се съдейства за повишаване на ефективността от управлението на инфраструктурния капацитет.

Нещо повече, ако таксите отразяват разликите в разходите за обслужване на въздухоплавателните средства, така че авиокомпаниите да заплащат за услугите, които ползват, и за разходите, които предизвикват, то те биха могли да проявяват гъвкавост по отношение на избора на маршрути, часовете на излитане и кацане, типа на самолетите, горивата, двигателите и т.н. и да ги съобразяват с равнището на приложимите такси към конкретния момент. По този начин може да се осигури възможност за постигането на по-голяма обвързаност на таксите с разходите и по-точно да се отразяват разходите за отстраняване на щетите от вредните емисии от въздушния транспорт, разходите за задръствания в зоните на летищата и разходите за отстраняване на последствията от авиационния шум в тарифите с летищните такси. Когато тези такси отразяват както инфраструктурните разходи, така и разходите за отстраняване на външните ефекти от въздухоплаването, услугите, които се предлагат от летищните оператори и авиокомпаниите, ще гарантират балансираното използване на летищата и ще доведат до по-висока ефективност на транспортната дейност.

Заклучение

Важен аспект на политиката за инфраструктурното таксуване във въздушния транспорт е въвеждането на принципите на свободната конкуренция между инфраструктурните обекти, както и създаването на условия за свободен достъп на превозвачите до въздушните пространства на страните – членки на ЕС и до летищната инфраструктура. Усъвършенстването на системата от инфраструктурни такси във въздушния транспорт в страната ще създаде възможност за повишаване на ефективността от използването на летищната и аеронавигационната инфраструктура и за обвързване на тяхното финансиране с таксите, събирани от ползвателите и съобразени с финансовия модел за управление.

От общоикономическа гледна точка дългосрочният ефект от прилагането на промяна в инфраструктурното таксуване във въздушния транспорт ще има малко и непряко влияние върху нарастването на обема на превозите, но ще позволи да се получат вторични ползи чрез нарастване на приходите. Промяната в таксите за достъп и използване на летищата и в тези за аеронавигационно обслужване чрез прилагането на такъв подход ще повлияе върху степента на използване на летищната инфраструктура и ще доведе до по-високо ниво на възстановяване на разходите директно от ползвателите. В резултат на това въздушният транспорт в страната ще може да отговори на предизвикателствата, пред които е изправен, и да предоставя на пътниците качествени транспортни услуги, предлагани от летищните оператори в страната (Европейска комисия, 2014).

Чрез усъвършенстването на инфраструктурното таксуване ще се осигури по-точна база за сравнение на възвръщаемостта от инвестициите в летищата и ще се подобрят условията за частни инвестиции и експлоатация на тези инфраструктурни обекти. От друга страна, предприемането на допълнителни стъпки за интернализиранието на разходите за опазване на околната среда ще създаде предпоставки за увеличаване на екологичната ефективност на въздушния транспорт, т.е. когато таксите отразяват разходите за отстраняване на вредните емисии, нивото на тези емисии ще спадне до равнище, при което разходите за тяхното намаляване ще се изравнят с ползите от тази мярка. По този начин от гледна точка на икономическата и социалната ефективност ще се максимализира благосъстоянието на обществото, а не броя на пътуванията.

Всичко това дава основание да се заключи, че предприемането на стъпки за усъвършенстване на съществуващата методика за определяне на летищните такси и таксите за аеронавигационно обслужване с отчитане на някои финансови и икономически съображения, посочени в статията, ще допринесе за по-висока икономическа, социална и екологична ефективност от използването на съществуващата инфраструктура, респ. от извършването на въздушни превози до и от летищата на страната.

Използвани източници

Държавен вестник. (2017). Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България. *Държавен вестник*, бр. 2/08.01.1999.

Държавен вестник. (2019). Закон за гражданското въздухоплаване. *ДВ*, бр. 94 от 1.12.1972 г.,(94).

Николова, Х. (2007). *Усъвършенстване на системата от инфраструктурни такси в транспорта*. София: УИ „Стопанство“.

- Официален вестник на Европейския съюз. (2009). Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси. *Официален вестник на Европейския съюз*, 11-16.
- Европейска комисия. (2014). *Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно прилагането на Директивата за летищните такси*. Брюксел: Европейска комисия.
- Clarkson, R., Cazan, I., & Crome, S. (2017). *Support study to the Ex-post evaluation of Directive 2009/12/EC on Airport Charges*. Brussels: European Commission.
- Commission of European Communities. (1995). *Towards Fair and Efficient Pricing in Transport*. Brussels: CEC.
- Commission of European Communities. (1998). *Fair Payment for Infrastructure Use: A Phased Approach to a Common Transport Infrastructure Charging Framework in the EU*. Brussels: CEC.
- Commission of the European Communities. (2009). *A common framework for airport charges*. Brussels.
- EUROCONTROL. (2009). *Customer Guide to Charges*. Извлечено от EUROCONTROL:
<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/customer-guide-to-charges-2018-june.pdf>
- High-level Group on Transport Infrastructure Charging. (1999). *Calculating Transport Infrastructure Costs. Final Report of the Expert Advisors to the High Level Group on Infrastructure Charging (Working Group 1)*. Brussels: High Level Group on Infrastructure Charging.
- Nash, C. (2003). Marginal Cost and Other Pricing Principles for User Charging in Transport: a Comment. *Transport Policy*, 10(4), 121-130.
- Official Journal. (2009). Directive 2009/12/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2009 on airport charges. Brussels.
- Quinet, E. (2005). *European Pricing Doctrines and the EU*. Paris: IMPRINT EUROPE.



Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов
Университет за национално и световно
стопанство – София
Икономически университет – Варна
Софийски университет „Св. Климент Охридски“
Нов български университет – София

ИКОНОМИКА 21

Междууниверситетско списание
Година IX, книга 1, 2019

СЪДЪРЖАНИЕ

Проф. д-р ик.н. Камен Каменов – Стопанска академия „Д. А. Ценов“	
10-те „НЕ“ за мениджърска ефективност	3
Проф. д-р Христина Николова – УНСС, София	
Инфраструктурни такси във въздушния транспорт – проблеми и проекции	33
Доц. д-р Михал Стоянов – Икономически университет, Варна	
Защита срещу измамите при електронните разплащания в търговията	51
Гл. ас. д-р Пламен Любомиров Джапаров – Икономически университет, Варна	
Частното банкиране и управление на богатството между възможностите и заплахите.....	72
Гл. ас. д-р Силвия Господинова – Икономически университет, Варна	
Структурни промени в брутната добавена стойност и връзката им с икономическия растеж на България в периода 1997 – 2017 година.....	93



ИКОНОМИКА 21

МЕЖДУУНИВЕРСИТЕТСКО СПИСАНИЕ

Редакционен съвет

Главен редактор – проф. д-р Иван Върбанов – СА „Д. А. Ценов“, Свищов
Заместник главен редактор – проф. д-р ик.н. Румен Георгиев –
СУ „Св. Климент Охридски“, София
Проф. д-р ик.н. Нено Павлов – МВБУ, Ботевград
Проф. д-р ик.н. Бойко Атанасов – ИУ, Варна
Проф. д-р Йото Йотов – Университет „Дрексел“, Филадельфия, САЩ
Проф. д-р Клаус-Дитмар Хаазе – Университет Пасау, Германия
Проф. д-р Симеон Желев – УНСС, София
Проф. д-р Васил Цанов – ИИ към БАН, София
Проф. д-р Людмил Георгиев – НБУ, София
Проф. д-р Марияна Божинова – СА „Д. А. Ценов“, Свищов
Доц. д-р Григорий Вазов – ВУЗФ, София

Екип за техническо обслужване

Стилов редактор – Анка Танева
Превод на английски език – ст. преп. Даниела Стоилова
Технически секретар – Ралица Сирашка

Дадено за печат на 19.04.2019 г., излязло от печат на 11.06.2019 г., формат 70x100/16, тираж 70.

© Академично издателство „Ценов“, Свищов, Градево 24

© Стопанска академия „Димитър А. Ценов“ – Свищов

ISSN 1314-3123 (Print)

ISSN 2534-9457 (Online)

ИКОНОМИКА

Година IX, книга 1, 2019

21

- 10-те „НЕ” за мениджърска ефективност

- Инфраструктурни такси във въздушния транспорт – проблеми и проекции

- Защита срещу измамите при електронните разплащания в търговията



МЕЖДУНИВЕРСИТЕТСКО СПИСАНИЕ

КЪМ ЧИТАТЕЛИТЕ И АВТОРИТЕ НА СПИСАНИЕ „ИКОНОМИКА 21“

Списание „Икономика 21“ публикува изследователски студии и статии, методологически и методически разработки.

1. Обем:

Студии: минимум - 26 страници; максимум - 40 страници;
Статии: минимум - 12 страници; максимум - 25 страници;
Методологически и методически разработки до 40 страници.

2. Депозирание на материалите:

- на хартиен носител и в електронен вид (по E-mail и/или на CD);

3. Технически характеристики:

- изпълнение Word 2003 (минимум);
- размер на страницата - A4, 29-31 реда и 60-65 знака на ред;
- разстояние между редовете Single;
- шрифт - Times New Roman 12 pt;
- полета - Top - 2.54 cm.; Bottom - 2.54 cm; Left - 3.17 cm; Right - 3.17 cm;
- номерация на страницата - долу вдясно;
- текст под линия - размер 10 pt;
- графики и фигури - Word 2003 или Power Point.

4. Оформление:

- наименование на статията, име на автора, научна степен, научно звание - шрифт Times New Roman, 12 pt, с големи букви Bold - центрирано;
- наименование и адрес на местоработата; телефони за контакти и E-mail;
- резюме на български език в обем до 15 реда; ключови думи - от 3 до 5;
- **JEL** класификация на публикациите с икономически характер (<http://ideas.repec.org/j/index.html>);
- основен текст (изложение);
- таблиците, графиките и фигурите се вграждат софтуерно в текста (да позволяват езикова корекция и превод на английски);
- формулите се създават с Equation Editor;
- списък с цитираната литература, подреден по азбучен ред - на кирилица и на латиница;
- шаблон с технически характеристики и оформление - изтеглете оттук: https://www.uni-svishtov.bg/samagazine/upload/Economics-21-Template_bg.doc

5. Правила за цитиране под линия:

За библиографско цитиране на информационни източници се използва **APA Style**.

Неговите изисквания са поместени тук:

<https://www.uni-svishtov.bg/default.asp?page=page&id=71> и тук: <http://www.apastyle.org/>.

Всеки автор носи отговорност за отстояваните идеи, съдържанието и техническото оформление на своя текст.

6. Контакти:

Главен редактор: тел.: (+359) 631-66-338

Стилов редактор и ПР: тел.: (+359) 631-66-335

E-mail: i.varbanov@uni-svishtov.bg, economics21@uni-svishtov.bg

Адрес: Стопанска академия „Д. А. Ценов“, ул. „Е. Чакъров“ № 2, Свищов, България