

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## VII. ВЪЗДУШЕН И ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ

### 1. ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

Значението на въздушния транспорт за мобилността на хората и стоките силно нараства през последните години. Единствено той създава възможности за гъвкавост при непрекъснато изменящата се конюнктура на стоковите пазари. Същевременно изискванията на съвременната мобилност на хора и стоки са насочени както към бързи доставки, така и към изключително кратки времепътвания при деловите и туристическите пътувания.

#### 1.1. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ВЪЗДУШНИ ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ

##### Относителен дял на въздушния транспорт в общия обем на товарните превози

При анализа на участието на въздушния транспорт в общия обем на товарните превози е много важно да се определи степента на използване на този вид транспорт, който е един от най-бързо развиващите се в световен мащаб през последните години особено що се отнася до пазарните сегменти „експресни доставки“ и „интермодални превози на голямотонажни контейнери“.

Анализът на данните за общите количества превозени товари от националния въздушен транспорт показва, че обемът на товарните превози по този вид транспорт все още е изключително нисък (виж таблица 7-1).

Таблица 7-1 Обем на международните товарни превози, извършени от български въздушни превозвачи  
Източник: НСИ

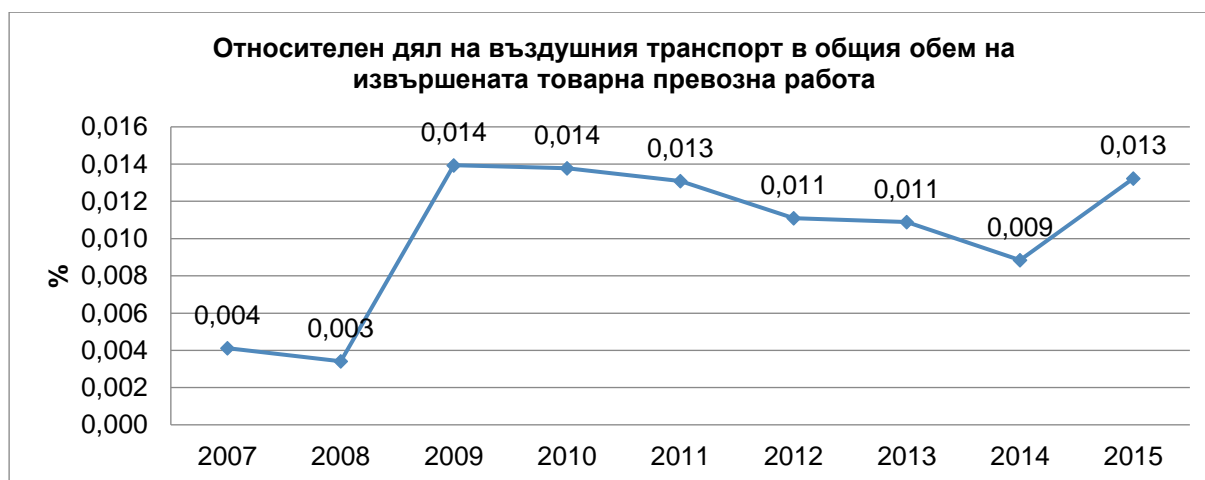
Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Количество превозени товари, хил. т	1,859	5,491	19,25	11,26	7,857	5,952	3,882	2,309	5
Товарна превозна работа, хил. ткм	3662	3173	10189	7834	6505	4923	4274	2936	5000
Средно превозно разстояние на 1 тон товар, км	1970	578	529	696	828	827	1101	1272	1000

Известен ръст се забелязва през 2008 и 2009 г., но след това тенденцията е на непрекъснато намаляване на количествата превозени товари. Съответно относителният дял на въздушния транспорт в общия обем на товарните превози в национален мащаб е незначителен (0,03 % средногодишно).

Динамиката на количествата на превозените товари по въздушен транспорт отразява тенденцията на нарастване на обема на превозите на товари, с пик през 2009 г., когато нарастването е почти в десетократен размер и последващото намаление до 2013 г. при което се запазват нива по-високи от тези през 2007 г.

Общият обем на извършената товарна превозна работа от националния въздушен транспорт е много ниска в сравнение с тази, извършена от другите видове транспорт. Относителният дял на въздушния транспорт в общия обем на извършената товарна превозна работа в ткм е 0,03 % средногодишно за периода 2007 – 2015 г. като не се наблюдават тенденции за съществени изменения в посока увеличение или намаление.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: НСИ и собствени изчисления

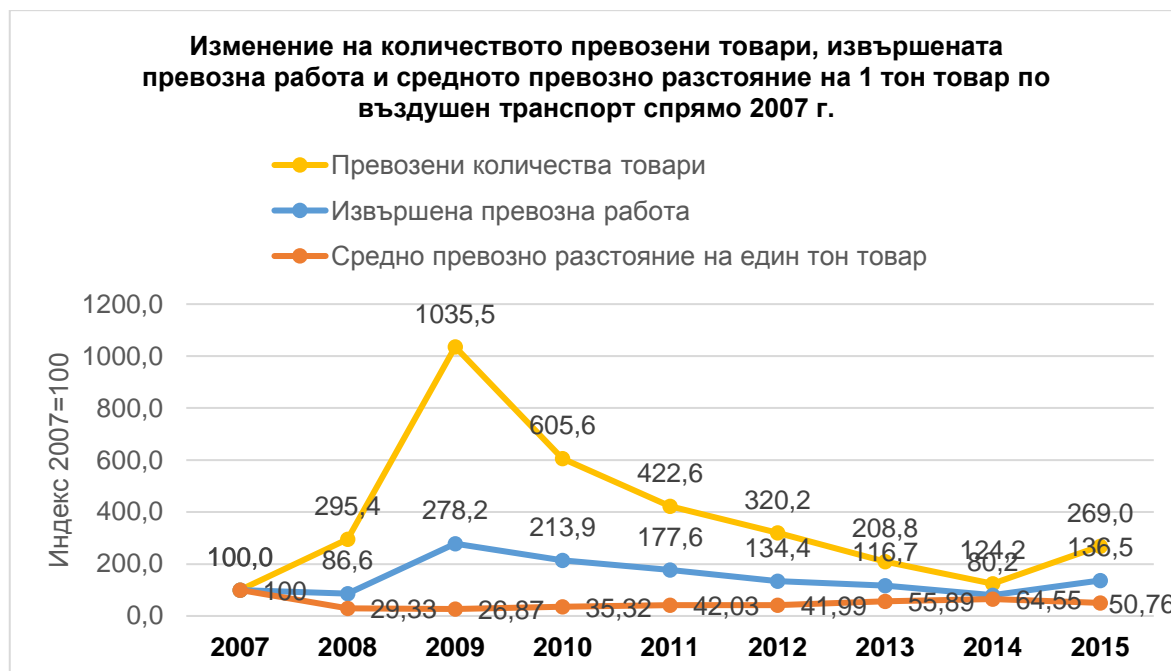
**Фигура 7-1** Относителен дял на въздушния транспорт в общия обем на извършената товарна превозна работа от националната транспортна система

Въздушният транспорт поддържа изключително нисък дял от обема на товарните превози в ткм. Това е обяснимо с неговата специфика и важното му значение основно при експресните доставки на скъпо струващи товари, които могат да понесат високата цена на транспортните услуги.

Средното превозно разстояние на 1 тон товар при извършване на товарните превози по въздушен транспорт намалява от почти 2000 км през 2007 г. до 529 км през 2009 г., след което бавно нараства до 1271 км. през 2014 г.

Динамиката в развитието на обема на превозите и извършената превозна работа от въздушния транспорт отразява колебанията в развитието на транспортния пазар. Както е видно от данните на фигура 7-1 през 2009 г. има трикратно нарастване на извършената товарна превозна работа по въздушен транспорт и десеткратно нарастване на количествата превозени товари, което се компенсира в следващите години от значителен спад. Нарастването се дължи очевидно на увеличаване на натоварените и разтоварени количества товари в българските летища. Последващият спад може да се обясни до голяма степен с въздействието на икономическата криза от 2009 г. През 2015 г. се наблюдава възстановяване и дори превишаване на нивата от 2007 г. по отношение на превозени количества товари и извършена превозна работа, същевременно е налице трайна тенденция на скъсяване на превозните разстояния, които намаляват през целия период. Динамиката на изменение на този показател отразява намалението със 70 % на средното превозно разстояние на 1 тон товар по въздушния транспорт през 2008 спрямо 2007 г., след което постепенното му нарастване до 2015 г. до равнище от 50 % от средното превозно разстояние през 2007 г.

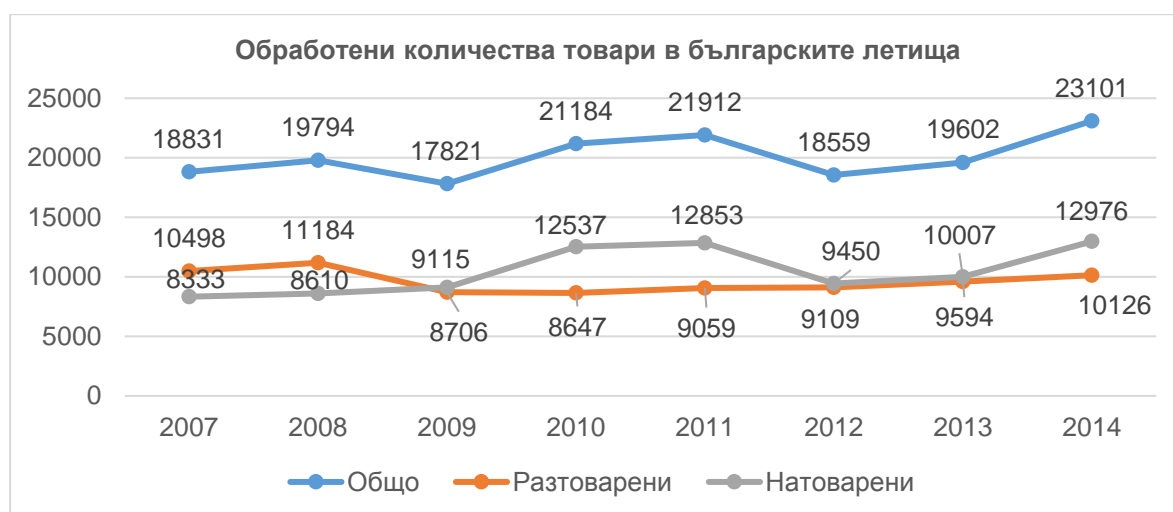
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: Собствени изчисления

**Фигура 7-2** Изменение на количеството превозени товари, извършената превозна работа и средното превозно разстояние на 1 тон товар по въздушен транспорт спрямо 2007 г.

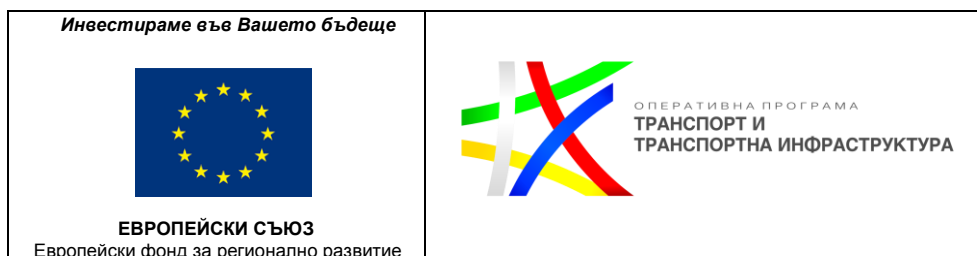
Анализът на данните за обработените количества товари в националните летища на страната показва трайна тенденция за повишаване на товарооборота през периода 2007 – 2014 г., особено що се отнася до натоварените количества товари. По отношение на разтоварените количества товари се забелязва намаление съответно със 17 и 18 % през 2009 и 2010 спрямо 2007 г., което се компенсира от ръст през следващите години и постепенно през 2015 г. отново се достигат нивата от 2007 г.



Източник: ГД „ГВА“

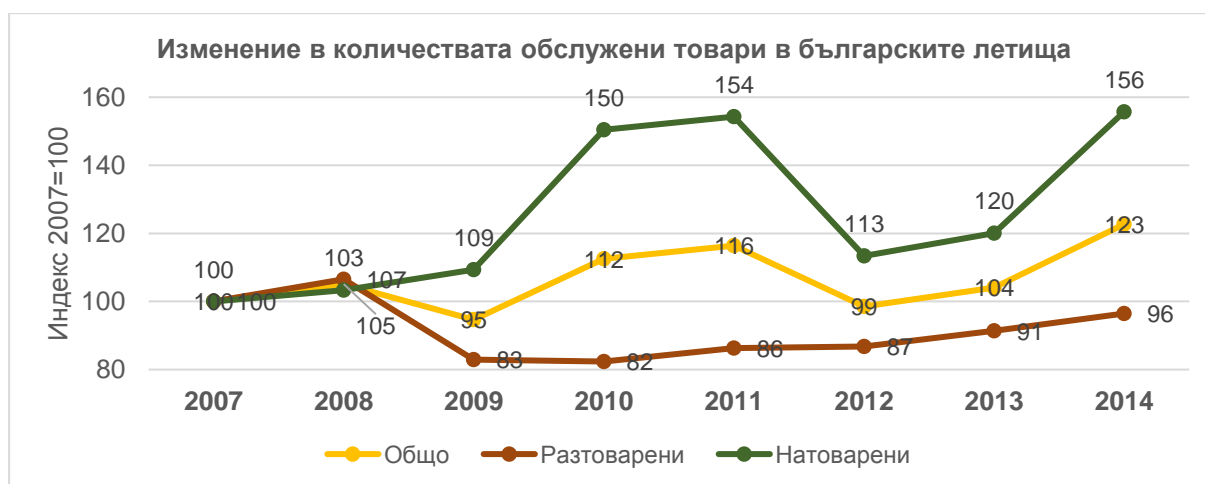
**Фигура 7-3** Обработени количества товари в българските летища

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

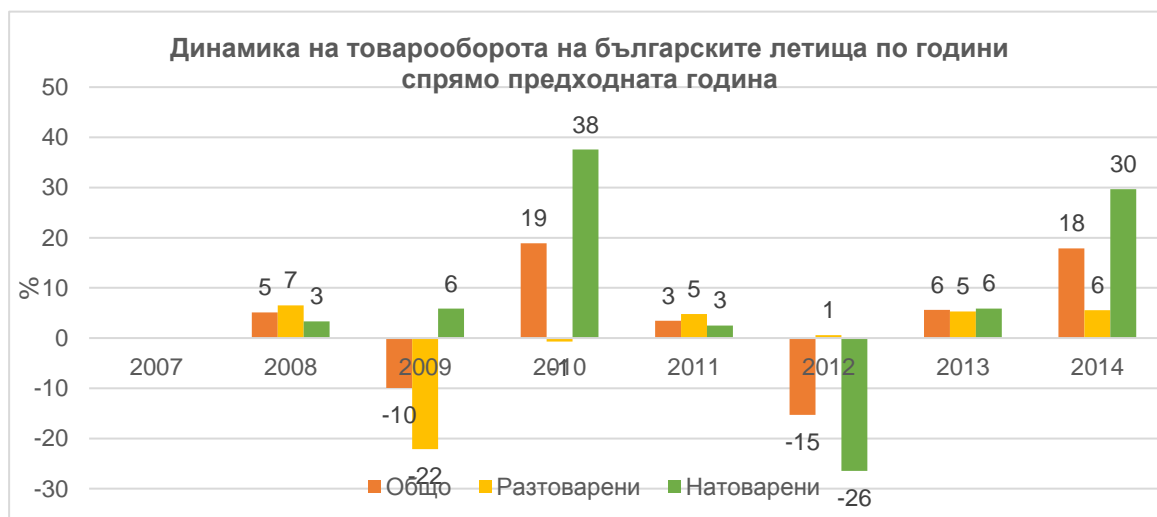
Динамиката на обработените количества товари по години в сравнение с базовата 2007 г. показва, че съществуват значителни колебания в количествата на натоварените и разтоварени товари в българските летища. Като цяло тенденцията е в посока на по-голямо нарастване на натоварените количества, за сметка на намаляване на разтоварените.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-4 Изменение в количествата обслужени товари в българските летища, индекс 2007 = 100

Верижната динамика на показателя потвърждава значителните колебания по години в общите количества натоварени и разтоварени товари в летищата на страната.

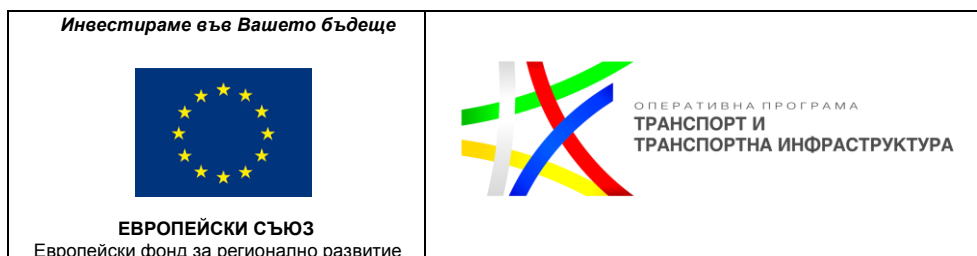


Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-5 Процентно изменение на количествата товари, обслужени в българските летища по години спрямо предходната година

Средногодишното изменение на товарооборота на летищата в страната е съответно + 3,66 % за общите количества, - 0,02 % за разтоварените и + 8,33 % за натоварените количества товари.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Данните по отношение на обема на вътрешните товарни превози показват много ниски количества и несъществени изменения по години в превозените от въздушния транспорт товари в тонове.

Таблица 7-2 Обем на вътрешните товарни превози, извършени от български въздушни превозвачи

Източник: НСИ

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Товарна превозна работа, хил. ткм	2		10	10	10	14	14	13
Превозени количества товари, т	4	-	20	30	28	36	29	35
Средно превозно разстояние на 1 тон товар, км	500		500	333	357	389	483	371

Съответно и обемът на извършената товарна превозна работа от въздушния транспорт във вътрешно съобщение се характеризира с много ниски равнища и слаби изменения през годините.

Средното превозно разстояние на един тон товар по вътрешните въздушни линии е относително постоянно, предвид ограничените възможности за извършването на такива превози, обусловени от късите разстояния между основните летища по направление София-Варна/Бургас.

## 1.2. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ВЪЗДУШНИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ

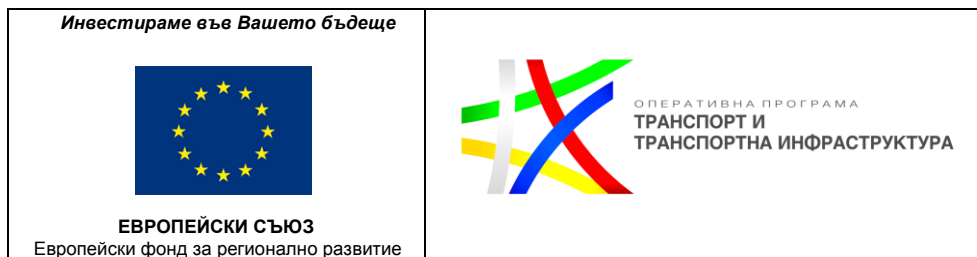
Въздушният транспорт има все по-нарастващо значение за пътуванията до и от страната. Общият брой на превозените пътници до и от страната варира между 2 200 хил. и 2 700 хиляди през периода 2007 -2015 г.

Таблица 7-3 Обем на международните пътнически превози, извършени от български въздушни превозвачи

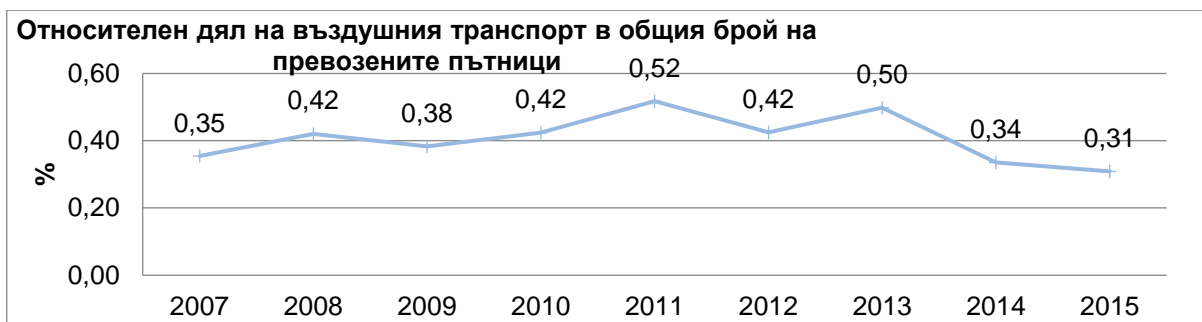
Източник: НСИ

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Брой превозени пътници, хил.	2237	2636	2184	2327	2693	2211	2269	2375	2240
Пътническа превозна работа, млн. пкм.	3892	4467	3713	4275	4496	3528	3738	4023	3644
Средно превозно разстояние на 1 пътник, км	1740	1695	1700	1837	1670	1596	1647	1694	1627

Относителният дял на въздушния транспорт в общия брой на превозените пътници на националния транспортен пазар остава нисък (около 0,3 % средногодишно), поради ограниченият капацитет на летищата и факта, че този вид транспорт е приложим основно в сегментите на туристическите и бизнес пътувания, които не се характеризират с висока честота в сравнение с автомобилните, автобусните и градските превози.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: НСИ

Фигура 7-6 Относителен дял на въздушния транспорт в общия брой превозени пътници от български превозвачи

Извършената пътническа превозна работа по въздушен транспорт се отличава с незначителни колебания през отделните години на анализирания период като се запазват относително постоянни обеми. Налице е нарастване в извършената работа в пътнически километри до 2011 г., след което се забелязва тенденция на намаление и достигане на ниво по-ниски от тези през 2007 г.

Относителният дял на въздушния транспорт в общия обем на пътническите превози, измерен в пътнически километри е ключов показател за анализ на развитието на този сектор и неговата ефективност. Данните от анализа показват, че този дял също се запазва относително постоянен в рамките на периода като е налице нарастване с 6 % от 2007 до 2011 г., след което е налице спад и през 2015 г. се достига отново до нивата от 2007 г.



Източник: НСИ

Фигура 7-7 Относителен дял на въздушния транспорт в общия обем на извършената пътническа превозна работа от български превозвачи

Средното превозно разстояние на 1 пътник по въздушен транспорт остава относително постоянно през периода 2007 – 2015 г. Забелязва се известно нарастване на това разстояние през 2010 г., но впоследствие то намалява и се задържа около 1 689 км средногодишно.

Анализът на динамиката на показателите за брой превозени пътници, извършена превозна работа и средно пропътувано разстояние от един пътник отразява още по-ясно колебанията в пътническата превозна дейност спрямо стойностите на показателите през 2007 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

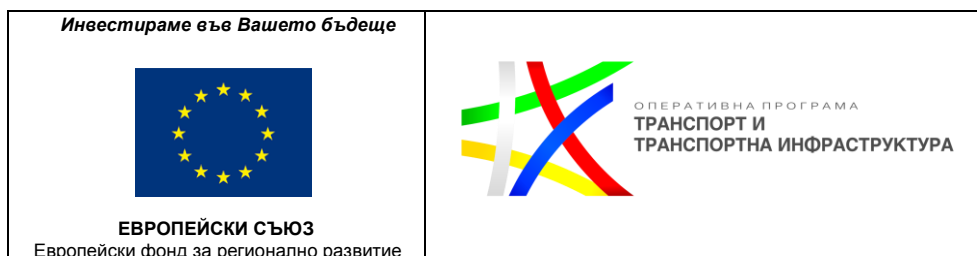


Източник: Собствени изчисления

**Фигура 7-8 Изменение в броя на превозените пътници, извършената работа и средното превозно разстояние на един пътник по въздушния транспорт спрямо 2007 г.**

Като обобщение може да се направи извода, че броя на превозените пътници се изменя с най-значително, за сметка на това превозното разстояние намалява през периода и всичко това рефлектира в намаляване на обема на извършената работа спрямо 2007 г.

По отношение на броя на пътниците, превозени по вътрешни въздушни линии се забелязва трайна тенденция на нарастване. В рамките на периода 2007 -2014 г. това нарастване е двукратно. То е свързано с подобряване на обслужването и повишаване броя на полетите до и от морски летища Варна и Бургас. Съответно извършената превозна работа при осъществяването на превозите по вътрешни въздушни линии също нараства до 2011 – 2012 г., след което бележи спад. Средното превозно разстояние на един пътник по вътрешните въздушни линии също е относително постоянно и е 365 км през разглеждания период. Това е обусловено от факта, че основните летища, между които се извършват вътрешните превози са София и Варна/Бургас. Съответно през периода не е започнало извършването на полети по други направления и това разстояние остава относително постоянно.



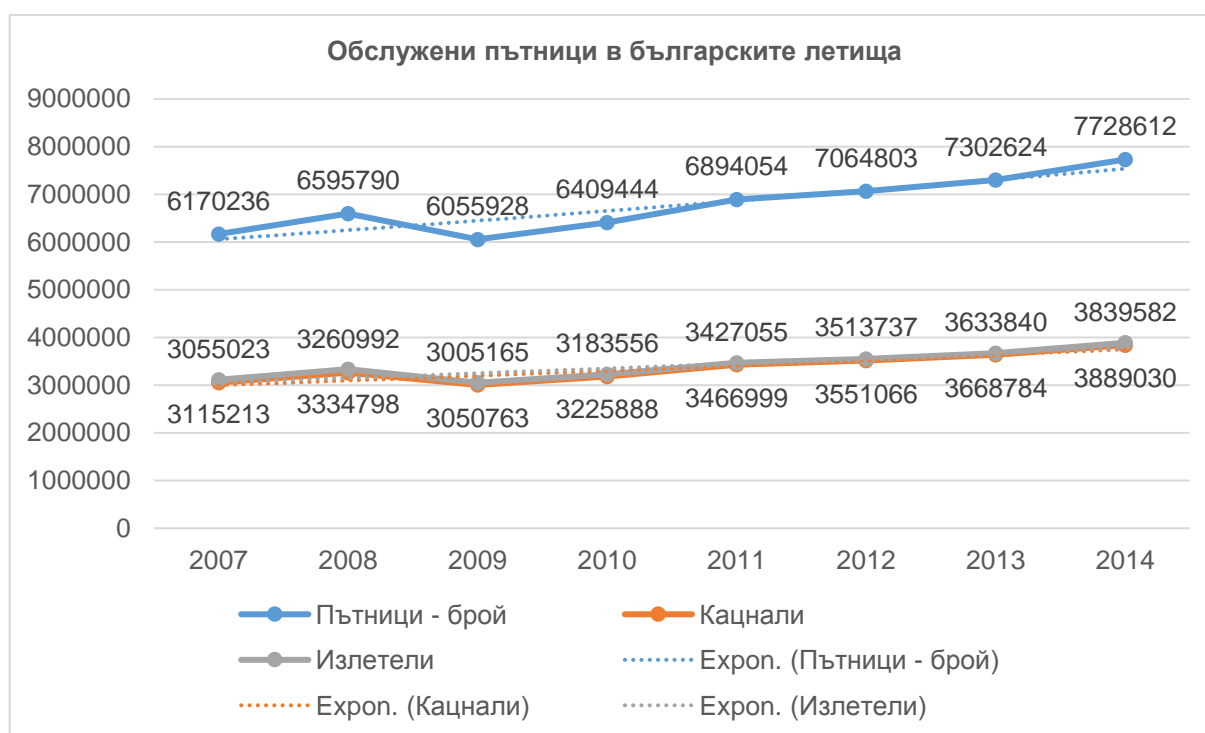
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 7-4 Обем на вътрешните пътнически превози, извършени от български въздушни превозвачи

Източник: НСИ и собствени изчисления

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Брой превозени пътници, хил.	83	139	118	121	199	197	176	173
Пътническа превозна работа, млн. пкм.	32	56	45	44	70	70	62	57
Средно превозно разстояние на 1 пътник, км	386	403	381	364	352	355	352	329

Данните за броя на обслужените пътници в българските летища през периода 2007 -2015 г. показват непрекъснат ръст на пътничкопотока. Този ръст се забелязва както по отношение на броя на заминалите, така и за броя на пристигналите пътници, които са почти по 50 % от общия брой на пътуващите.

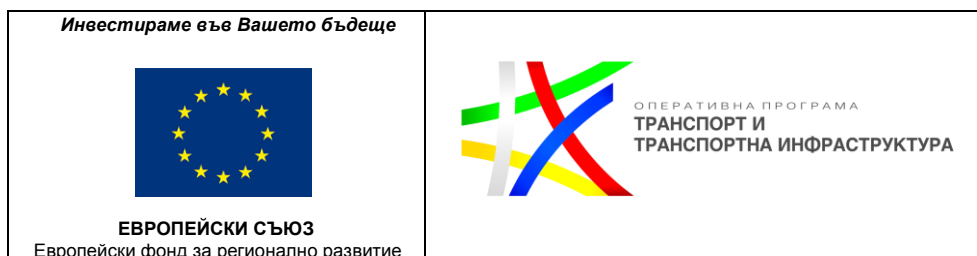


Източник: НСИ

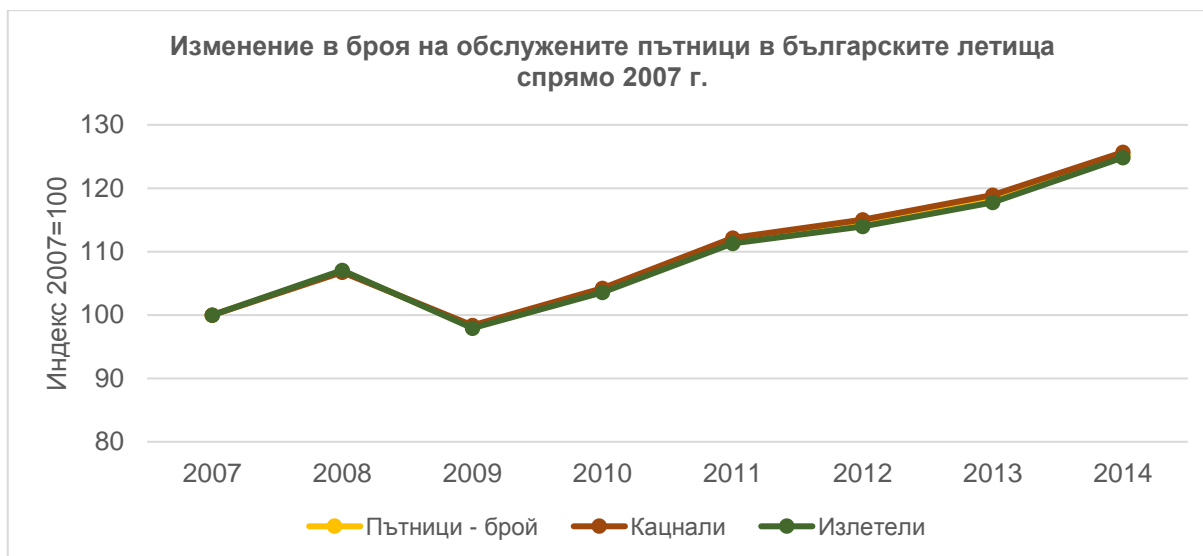
Фигура 7-9 Брой на обслужените пътници в българските летища

Анализът на изменението на броя на пътуващите лица през българските летища спрямо 2007 г. ясно показва тенденция към нарастване на пътничкооборота, който в края на периода е с 25 % повече от този през 2007 г. Този ръст е характерен еднакво както за броя на пристигналите, така и за броя на заминалите пътници. Средното нарастване на броя на пътниците, преминали през летищата в страната за целия период е 10 %.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



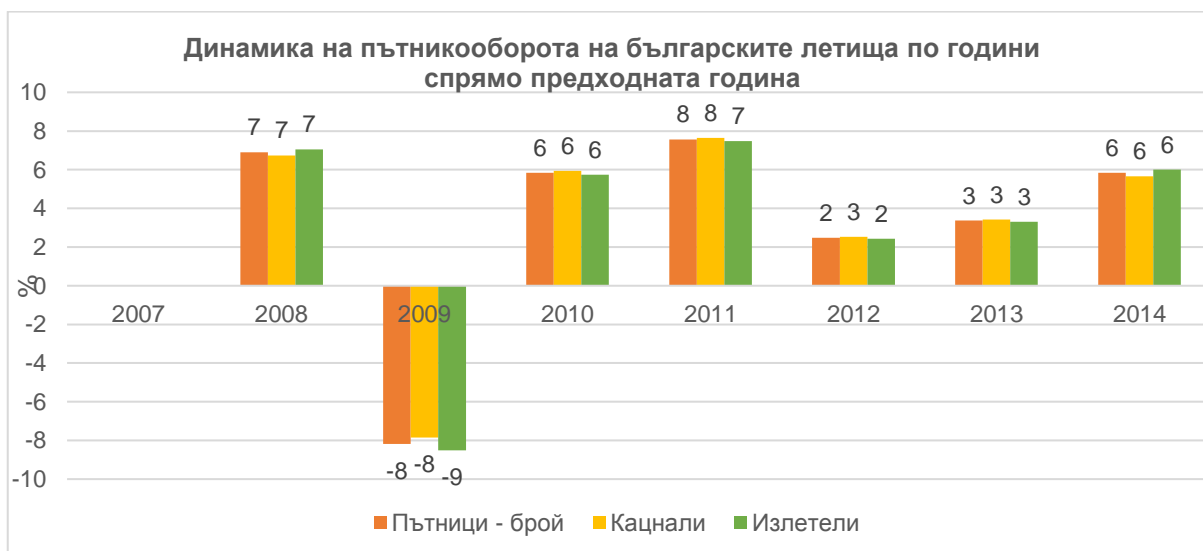
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: НСИ и собствени изчисления

Фигура 7-10 Изменение в броя на обслужените пътници в българските летища спрямо 2007 г.

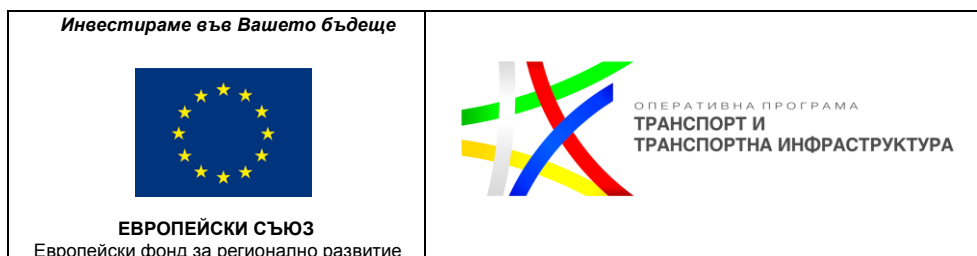
Динамиката на пътничкооборота на летищата по години отразява средногодишен ръст на броя на обслужените пътници в българските летища от 3,4 %, който е еднакъв както за броя на заминалите, така и за пристигналите пътници.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-11 Динамика на пътничкооборота на българските летища по години спрямо предходната година

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

### 1.3. ТРАНСПОРТНИ ОПЕРАТОРИ И ПРЕДЛАГАНЕ НА ПРЕВОЗИ

В страната са регистрирани 18 авиационни оператори за извършване на товарни и пътнически полети, със 71 въздухоплавателни средства, от които 59 са предназначени за обществени търговски полети, а останалите – за бизнес и товарни полети.

Числеността на парка от пътнически самолети, предназначени за обществени превози е представена на таблица 7-5. Както е видно от данните, броят на самолетите намалява от 68 през 2007 г. до 59 през 2014 г. Това намаление отразява политиката за изваждане от употреба на старите самолети и постепенно обновяване на авиопарка, но от друга страна отразява и ограничените възможности за увеличаване дела на българските компании в този сегмент на международния транспортен пазар. Средната възраст на флота е 11,4 г.

Таблица 7-5 Основни данни за самолетния парк на страната

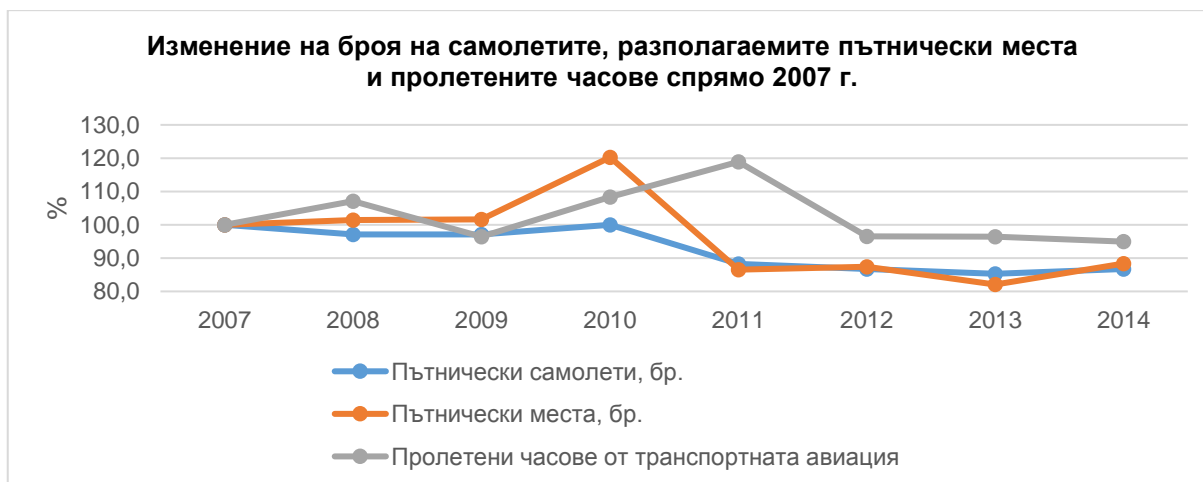
Източник: НСИ и собствени изчисления

Години	Пътнически самолети, бр.	Пътнически места, бр.	Пролетени часове от транспортната авиация	Среден брой места на един самолет	Среден брой пролетени часове от един самолет
2007	68	5 955	59 003	88	868
2008	66	6 039	63 215	92	958
2009	66	6 050	56 894	92	862
2010	68	7 162	63 938	105	940
2011	60	5 151	70 159	86	1169
2012	59	5 204	56 971	88	966
2013	58	4887	56 894	84	981
2014	59	5 263	56 024	89	950

Съответно броят на разполагаемите пътнически места също намалява, но с по-ниски темпове. А през 2010 г. във връзка с въвеждането в експлоатация на два нови по-високообемни самолета се забелязва нарастване на броя на пътническите места в сравнение с 2007 г., въпреки, че броя на самолетите е същия. Пролетените часове от транспортната авиация на страната също варират през периода, но се запазват около 60 387 средногодишно.

Съпоставката между динамиката на трите показателя отразява малко по-високите темпове на изменение на броя на пътническите места до 2010 г., което е в резултат от оптимизацията на авиопарка и повишаването на средната пътниковместимост на един самолет. Налице е и трайна тенденция на намаляване на всички показатели, но е характерно, че пролетените часове намаляват по-слабо в сравнение с броя на самолетите и броя на пътническите места, което отразява по-ефективното използване на разполагаемия капацитет.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

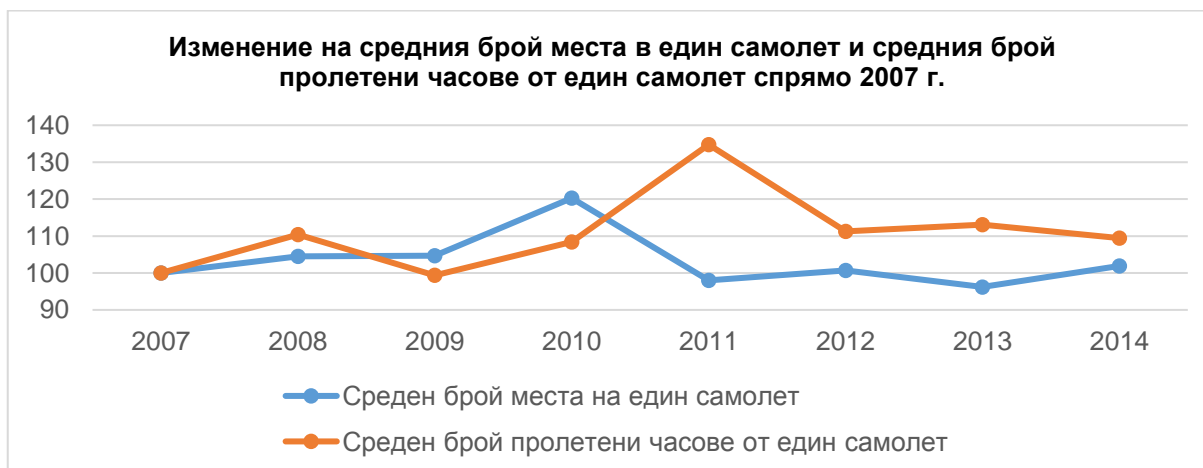


Източник: Собствени изчисления

**Фигура 7-12 Изменение на броя на самолетите, пътническите места и пролетените часове от транспортната авиация спрямо 2007 г.**

Средният брой пътнически места, падащите се на един самолет през периода 2007 – 2014 г е 90. Като варира незначително през годините. Съответно средният брой пролетени часове от един самолет за една година през разглеждания период е 932 ч., което съответства на норматива за летателни часове за годишен период.

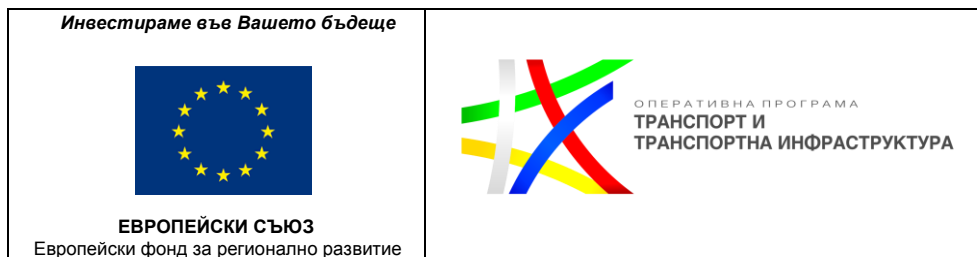
Съпоставката на темповете на изменение на средния брой места в един самолет и на средния брой пролетени часове от един самолет отразява устойчива тенденция за повишаване, макар и слабо, на използването на един самолет в полети в сравнение с 2007 г.



Източник: Собствени изчисления

**Фигура 7-13 Изменение на средния брой места в един самолет и средния брой пролетени часове от един самолет спрямо 2007 г.**

Осемнадесет са основните български авиопревозвачи, опериращи на пазара на въздушните превози в страната и чужбина (виж таблица 7-6).



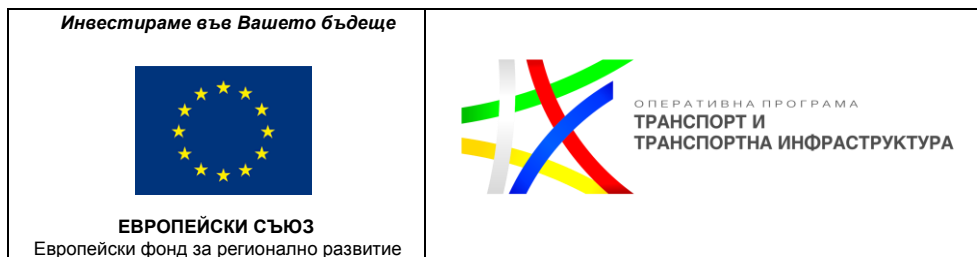
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 7-6 Лицензирани авиационни оператори в България

Източник: ГД „ГВА“

№	Авиационен оператор	Разрешени дейности	Брой и типове ВС
1	България Ер АД	Превоз на пътници Превоз на товари	Airbus A-319 - 3 бр. Airbus A-320 - 3 бр. Embraer Erj 190 – 4 бр. Avro Rj 70 – 1 бр. BAe 146-200 – 1 бр.
2	Би Ейч Еър ООД	Превоз на пътници Превоз на товари	Airbus A-319 - 1 бр. Airbus A-320 - 4 бр. Airbus A-330 - 1 бр. Gulfstream G220 – 1 бр. Gulfstream G550 – 1 бр.
3	Българиан Еър Чартър ООД	Превоз на пътници Превоз на товари	MD-82 – 10 бр.
4	Ер Виа ООД	Превоз на пътници Превоз на товари	Airbus A-321 - 1 бр. Airbus A-320 - 3 бр.
5	Карго Ер ООД	Превоз на товари	Boeing 737-300F – 3 бр. Boeing 737-400F – 4 бр.
6	Хели Ер – САУ АД	Превоз на пътници Превоз на товари	L-410 UVP E20 – 7 бр. Augusta A109 K2 – 2 бр. Mi-8 – 3 бр.
7	Брайт Флайт ООД	Превоз на пътници Превоз на товари	An-26 – 2 бр. BAe 146-200 – 1 бр.
8	Роуз Еър ООД	Превоз на товари	An-26 – 2 бр.
9	Авиостарт ООД	Превоз на пътници Превоз на товари	Piaggio P 180 Avanti – 1 бр. Piaggio P 180 Avanti II – 1 бр.
10	Виктория Еър ООД	Превоз на пътници	Cessna 550B – 1 бр.
11	Еър Волта ООД	Превоз на пътници Превоз на товари	Learjet 60 – 2 бр.
12	Авио Делта ООД	Превоз на пътници Превоз на товари	Cessna 525 – 2 бр. Beechcraft 390 Premier IA – 1 бр. Diamond DA 42 – 1 бр.
13	АВБ 2012 ЕООД	Превоз на пътници Превоз на товари	Challenger 605 – 1 бр.
14	Венид Еър ЕООД	Превоз на пътници	Cessna 525 – 1 бр.
15	АЛК АД	Превоз на пътници Превоз на товари	Piper-24-200T – 1 бр.
16	Джет Опс Юръп ООД	Превоз на пътници Превоз на товари	Cessna 182P – 1 бр.
17	Воядж Ер ЕООД	Превоз на пътници Превоз на товари	Beechcraft A23 – 1 бр.
18	Хорнит ООД	Превоз на пътници Превоз на товари	Learjet 60 – 1 бр.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

➤ „България Ер“ АД е най-голямата българска компания, която предлага въздушни превози. Флотът компанията включва 12 самолета. Пазарният дял от оборота на българския пазар, който авиокомпанията държи, е 29%, а от броя продадени билети – 33%<sup>1</sup>. Извършва редовни полети от София, Варна и Бургас до 27 основни града в Европа и Близкия изток, а също така чартърни и бизнес полети по заявка до над 100 дестинации. „България Ер“ извършва редовни полети до столиците или големите основни градове в Русия, Германия, Великобритания, Швейцария, Испания, Франция, Италия, Чехия, Австрия, Холандия, Белгия, Гърция, Унгария, Израел, Ливан и Кипър. Авиокомпанията има подписани Code-share договори с авиокомпаниите като Aeroflot, Air France, Alitalia, Iberia, Cyprus Airways, Czech Airlines, LOT, Olympic Air, Tarom и KLM. Заедно със своите партньори „България Ер“ предлага на клиентите си възможност за пътуване до над 400 града в Европа, Азия, Африка и Северна Америка<sup>2</sup>.

Авиокомпанията „България Ер“ е най-голямата и единствена, която извършва както редовни линейни, така и чартърни превози. През периода 2007 – 2015 г. обемът на летателната и извършената превозна дейност при редовните международни превози се запазва относително постоянна като се забелязва спад след 2008 до 2010 г., след което до 2015 г. плавно се възстановят нивата от 2007 г. (виж таблица 7-7).

По отношение на броя на превозените пътници, тенденциите са аналогични. След пика през 2008 г. следва спад до 2010 г., след което до 2015 г. броят на превозените пътници превишава този от 2008 г. Абсолютно съща е тенденцията и по отношение на извършената пътническа превозна работа от компанията.

Количествата превозени товари се колебаят около 1627 тона средногодишно, като се забелязват отклонения по години. Съответно и при извършената товарна превозна работа при международните превози се забелязват същите отклонения.

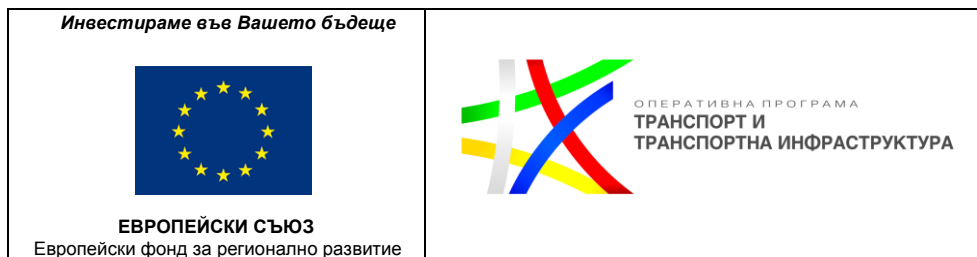
**Таблица 7-7 Извършена превозна дейност от авиокомпания „България Ер“ при международните редовни превози**

Източник: ГД „ГВА“

Международни превози		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател	мярка									
<b>Превози по редовни линии</b>										
Самолетокилометри	с.км	16297	17923	13949	12311	13444	13288	13727	13977	14207
Самолетни движения	брой	8866	10960	8712	8133	8938	8890	9016	9191	9446
Самолеточасове	брой	23918	25639	21261	20614	22666	22307	22673	23024	23442
Превозени пътници	брой	712 486	866 969	680 237	587 294	734235	776 491	837965	897422	907281
Превозени товари в тонове	тонове	1799	1687	1 310	1 620	1885	1 812	1607	1549	1377
Пътническа превозна работа	пкм	1326180	1574898	1202216	1065327	1169692	1247589	1332516	1418609	1416482
Разполагаеми кресло-километри	с.км	2079888	2356643	1945253	1681241	1806444	1 704 062	1765642	1809960	1812558
Степен на запълване на пътническите места в самолетите	%	63,76	66,83	61,80	63,37	64,75	73,21	75,47	78,38	78,15
<b>Товарна превозна работа</b>										
пътници (вкл. багаж)	ткм	119 356	141 741	108 200	95 880	105272	112 282	120250	127675	127485
товари (вкл. експресни)	ткм	2 892	2 220	1 721	1 944	2289	1 919	1717	1709	1518
поща	ткм	678,7	885,2	690,6	799	840	1099	998	905	784
общо	ткм	122 927	144 846	110 611	98 623	108401	115 301	122965	130289	129787
Разполагаеми тонкилометри	ткм	190 209	213 030	174 597	151 394	162580	153 366	158908	162897	163131
Степен на натоварване	%	64,63	67,99	63,35	65,14	66,68	75,18	77,38	79,98	79,56

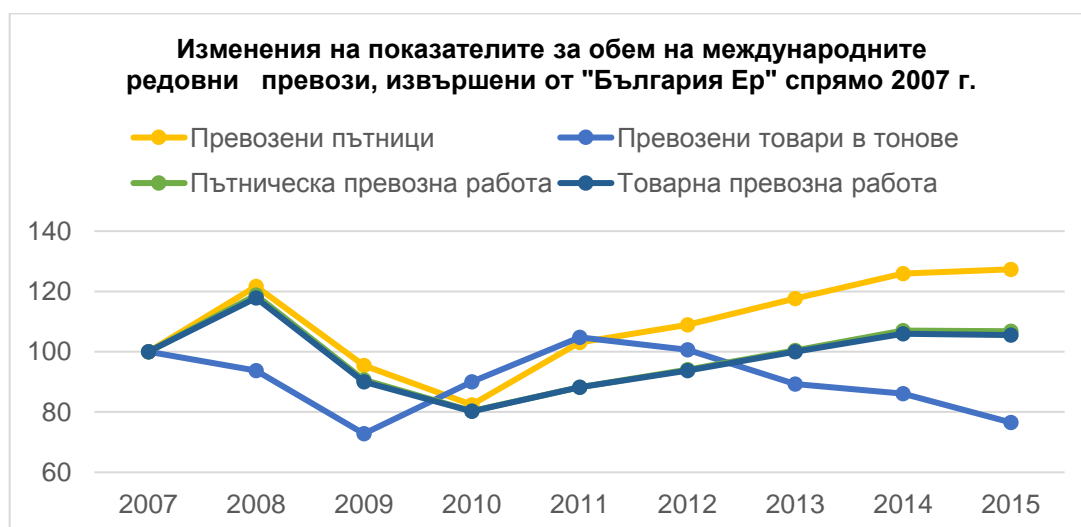
<sup>1</sup> По данни от годишния отчет за дейността на „Химимпорт“ АД за 2014 г.

<sup>2</sup> Пак там.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Анализът на измененията на основните показатели за пътническа и товарна превозна дейност при международните полети, извършени от компанията показва, че при всички показатели, с изключение на превозените товари в тонове е налице ръст през 2008 г., след което има драстичен спад до 2010 г. и плавно нарастване и възстановяване, дори превишаване на равнището от 2007 г. Тези тенденции могат да се обяснят с въздействието на икономическата криза от 2008 г. По отношение на изменението на показателя „количество превозени товари в тонове“, съществуват значителни колебания през целия период.



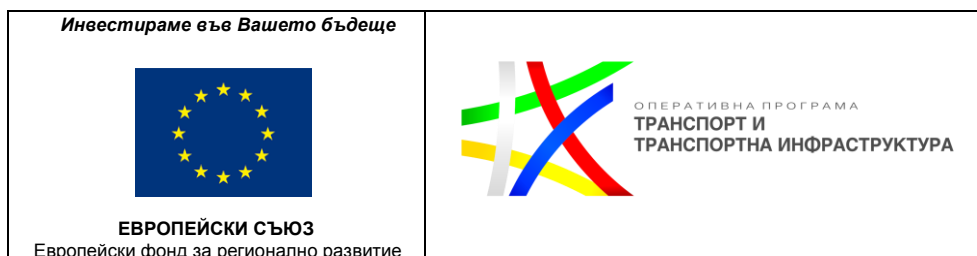
Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-14 Изменения на показателите за обем на международните редовни превози, извършени от "България Ер" спрямо 2007 г.

Като положителна тенденция може да се отчете повишената степен на използване както на пътническите места, така и на товаровместимостта на самолетите. Първият показател се повишава от 68,67 % през 2007 г. до 78,18 % през 2015 г. Съответно използването на товаровместимостта на самолетите нараства от 64,63 % през 2007 г. до 79,56 % през 2015 г.

При извършването на чартърни международни превози компанията броят на извършените полети, самолетни движения и изминатите разстояния нарастват до 2010 г., след което плавно намаляват, но остават по-високи в сравнение с 2007 г. Броят на превозените пътници и извършената работа при международни чартърни полети, изпълнявани от „България Ер“ също нараства до 2010 г, след което плавно намаляват. Превозените товари при чартърните полети са в незначителни количества, а извършената товарна превозна работа се дължи до голяма степен на пътническите багажи (Виж таблица 7-8).

Динамиката на показателите за обем на международните чартърни пътнически и товарни превози, показват тенденция на многократно нарастване както на превозените пътници, така и на извършената пътническа и товарна превозна работа.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-15 Изменение на обема на международните чартърни превози, извършени от "България Ер" спрямо 2007 г.

Таблица 7-8 Извършена превозна дейност от авиокомпания „България Ер“ при международните чартърни превози

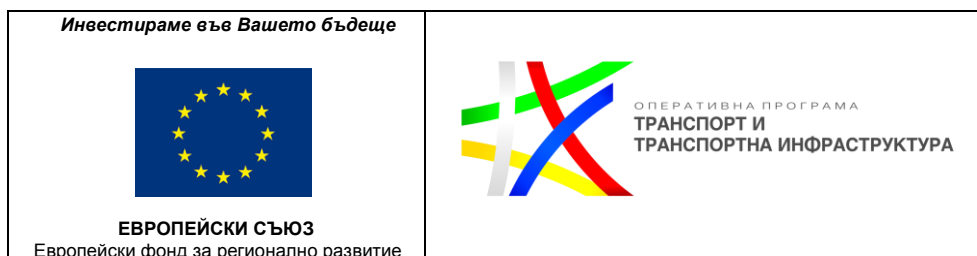
Източник: ГД „ГВА“

Международни превози										
Показател	мярка	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Чартърни превози</b>										
Самолетокилометри	с.км	894	3 896	4 272	4 996	4488	2 616	3203	3378	2473
Самолетни движения	брой	493	2 511	3 316	3 232	2837	1 657	2070	2113	1820
Самолеточасове	брой	1 269	5 839	8 148	8 263	304	4 404	5420	5473	4271
Превозени пътници	брой	46 055	259 183	352 357	342 284	289332	199 706	269139	268837	186642
Превозени товари в тонове	тонове	0	0	1	2	0,22	0	1	9	1
Пътническа превозна работа	пкм	86 163	426 804	522 074	610 969	518551	332 904	434021	440999	268435
Разполагаеми кресло-километри	с.км	108 236	539 448	662 146	802 190	728995	442 443	560344	563724	361115
Товарна превозна работа										
пътници (вкл. багаж)	ткм	7 593	38 412	46 987	54 987	46670	29 962	39062	39692	24160
товари (вкл. експресни)	ткм	0	0	3	2	0,35	0	2	12	1
поща	ткм	0	0			0	0	0	0	0
общо	ткм	7 593	38 413	46 990	54 989	46670	29 962	39064	39704	24160
Разполагаеми тонкилометри	ткм	9 959	48 829	59 839	72 199	65610	39 820	50429	51007	32500

Единствено превозените товари в тонове се характеризират с относително постоянно ниво, като се отбелязва един пик през 2014 г., след което изменението спрямо 2007 г. остава незначително.

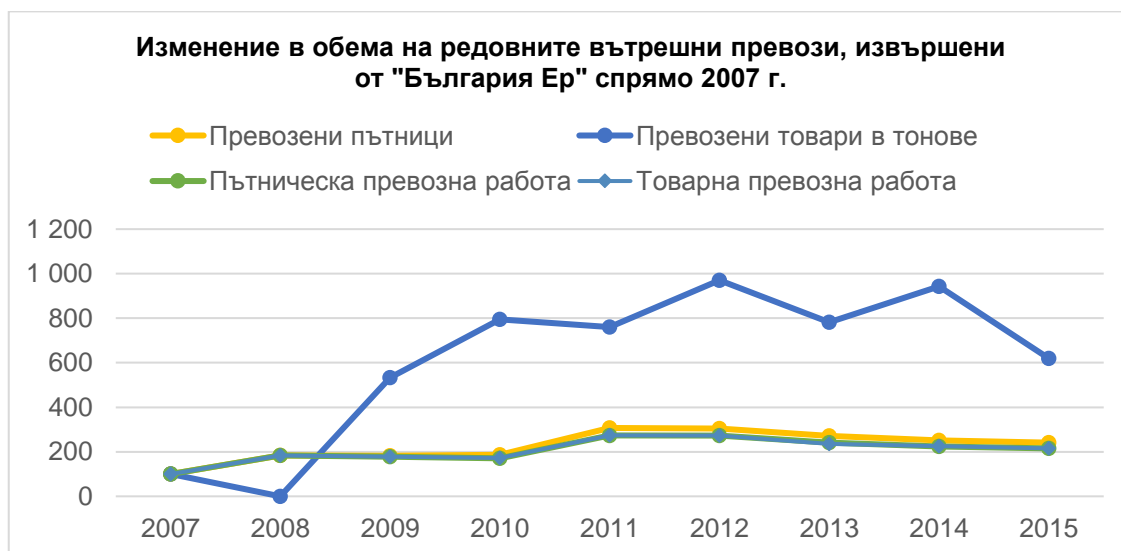
Авиокомпанията извършва и редовни вътрешни превози (таблица 1.3-5). Правят впечатление колебанията по години в самолетодвиженията, самолеточасовете и изминатите разстояния при извършването на тези превози, съответно през 2008 и 2011 г. Броят на превозените пътници и извършената превозна работа нарастват до 2011 г, след което плавно намаляват. Превозените товари в тонове са незначителни като количества и се колебаят по години, а извършената товарна превозна работа при вътрешните превози по редовни линии нараства до 2011, след което постепенно намалява, което може да се обясни с факта, че в нейното

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

изчисляване са включени и превозите на багажи на пътниците и по този начин в нея се отчита и обема на пътническата превозна дейност.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-16 Изменение в обема на редовните вътрешни превози, извършени от "България Ер" спрямо 2007 г.

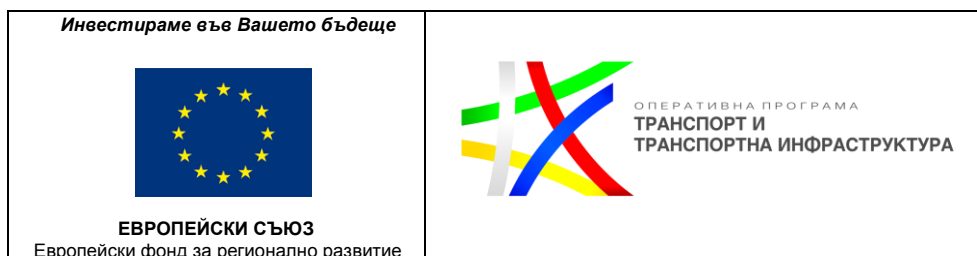
И по отношение на вътрешните превози по редовни линии следва да ес отбележи положителната тенденция за подобро използване на капацитета на самолетите. Съответно степента на запълване на пътническите места нараства от 56,16 % през 2007 г. до 61,19 % през 2015 г., а степента на натоварване – от 57,14 % на 61,34 %.

Таблица 7-9 Показатели за извършена превозна дейност при редовните вътрешни полети, осъществявани от авиокомпания „България Ер“ АД

Източник: ГД „ГВА“

Вътрешни превози			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател	мярка										
<b>Превози по разписание</b>											
Самолетокилометри	с.км		675	1187	920	704	1157	1096	901	782	767
Самолетни движения	брой		1698	3078	2525	2040	3359	3136	2722	2564	2322
Самолеточасове	брой		1740	2585	2358	1775	2936	2871	2289	2018	1957
Превозени пътници	брой		64675	118544	117928	121027	198633	196571	175257	162725	156217
Превозени товари в тонове	тонове		4	0	20	30	28	36	29	35	23
Пътническа превозна работа	пкм		25476	46752	45381	43600	69680	69359	61284	57164	54893
Разполагаеми кресло-километри	с.км		45361	86376	85228	66613	113549	113815	105543	91641	89708
Степен на запълване на пътническите места в самолетите	%		56,16	54,13	53,25	65,50	61,37	60,94	58,07	62,38	61,19
<b>Товарна превозна работа</b>											
пътници (вкл. багаж)	ткм		2293	4208	4084	3924	6271	6243	5404	5144	4940
товари (вкл. експресни)	ткм		2	0	9	10	10	14	14	13	13
поща	ткм		0	0	1	0	0	0	0	0	0
общо	ткм		2294	4208	4094	3934	6281	6257	5418	5157	4953
Разполагаеми тонкилометри	ткм		4016	7777	7683	6001	10219	10243	9497	8248	8075
Степен на натоварване	%		57,14	54,10	53,28	65,56	61,46	61,09	57,05	62,52	61,34

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



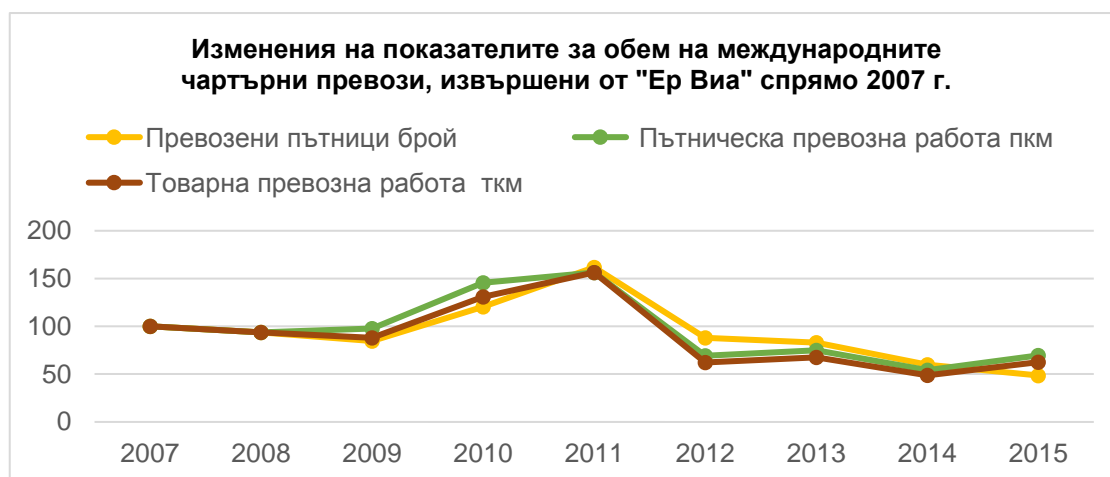
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Останалите авиокомпании, които са лицензирани и предлагат чартърни превози на пътници и товари до и от страната са съответно:

➤ **„Air Via” ООД** – притежава 4 самолета Ербъс 320, с които извършва основно чартърни полети по дестинацията България - Германия като част от пакетни туристически услуги. Създадена е през 1990г. и работи с големи туроператорски агенции като TUI (Германия, Швейцария, Австрия), Thomas Cook (Германия, Белгия), FTI Touristic AG (Германия), BG Tours Reisen GmbH (Германия), REWE Tourstic GmbH (Германия), Holiday Lines (Израел) и др.

Авиокомпанията извършва ежегодно значителен обем товарна и пътническа превозна работа при осъществяването на договорените чартърни превози (виж таблица 7-10).

Анализът на данните за динамика на броя на превозените пътници и извършената пътническа и товарна превозна работа показва, че всички показатели са с тенденция на намаление от 2007 до 2009 г, след което нарастват значително до 2011 г. През 2012 г. е налице рязък спад, а след това се задържат на относително постоянни, по-ниски ниво от тези през 2007 г.(фигура 7-17).



Източник: Собствени изчисления

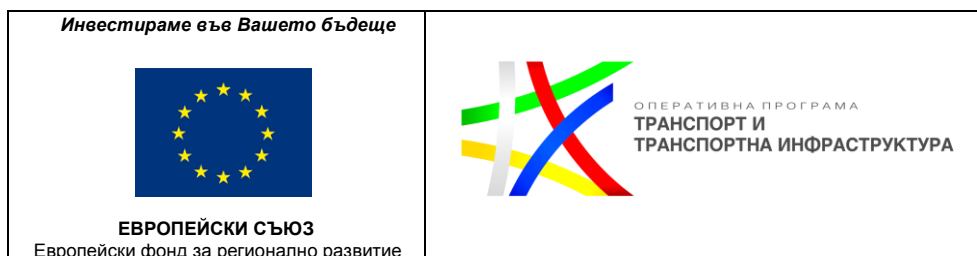
Фигура 7-17 Изменение в обема на превозите, извършени от "Ер Виа" спрямо 2007 г.

Таблица 7-10 Показатели за извършена превозна дейност при международните чартърни полети, осъществявани от авиокомпания „Ер Виа” ООД

Източник: ГД „ГВА”

Международни превози		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател	мярка									
Самолетокилометри	с.км	6 200	5 600	5 250	7 840	8506	3803	5967	3923	4055
Самолетни движения	брой	2 880	2 592	2 398	3 415	4622	2534	3464	2281	1516
Самолеточасове	брой	7 320	6 680	6 052	9 020	9788	5222	8156	5018	4679
Превозени пътници	брой	437 000	410 000	370 000	527 000	707 000	384 386	362 559	262 315	212 590
Превозени товари в тонове	тонове	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Пътническа превозна работа	пкм	832 500	781 000	814 000	1 212 000	1301400	576963	624326	451182	578763
Разполагаеми кресло-километри	с.км	973 000	887 000	945 000	1 407 000	1531080	684636	1073701	644546	729977
Товарна превозна работа										
а) пътници (вкл. багаж)	ткм	83 250	78 100	73 260	109 080	130140	51926	56189	40606	52089
б) товари (вкл. експресни)	ткм	0	0	0	0	0	0	0	0	0
в) поща	ткм	0	0	0	0	0	0	0	0	0
д) общо	ткм	83 250	78 100	73 260	109 080	130140	51926	56189	40606	52089
Разполагаеми тонкилометри	ткм	97 300	88 700	85 050	126 630	153108	72267	96633	58009	65698

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

➤ „В Н Air – Balkan Holidays” ООД – разполага с 4 самолета тип Airbus A 320, 1 самолет Airbus A319 и 1 самолет тип Airbus A 330. Тя притежава също така 1 самолет – Гълфстрийм G200 и 1 – Гълфстрийм G500. Авиокомпанията е основана през 2001 г. и започва дейността си през януари 2002 г. с полети от София до Лондон за нуждите на туроператора „Балкан Холидейз” - Лондон. Собственост е на Balkan Holidays International и има над 300 служители, от които над 40 пилота и над 100 лица кабилен състав.

„Би Ейч Еър” ООД изпълнява чартърни полети от всички международни летища в страната, основно от Бургас и Варна и в по-малка степен от Пловдив и София. Дестинациите са летища в различни европейски страни, по-конкретно Великобритания, Холандия, Белгия, Португалия, Дания, Словения, Гърция, Полша, Швеция, Норвегия, Швейцария, Ливан.

Обемът на превозите, осъществяване от компанията е сравним с другият му основен конкурент на този пазарен сегмент – „Ер Виа”. Броят на превозените пътници от авиокомпанията „Би Ейч Еър” ООД намалява наполовина през анализирания период през 2015 г. в сравнение с 2008 г. (виж таблица 7-11). Същото се отнася и за обема на извършената пътническа превозна работа. Извършената товарна превозна работа е свързана с превозите на багажите на пътниците, като само през 2012 г. и 2013 г. са превозени малки количества експресни товари (съответно 17 и 83 тона).



Източник: Собствени изчисления

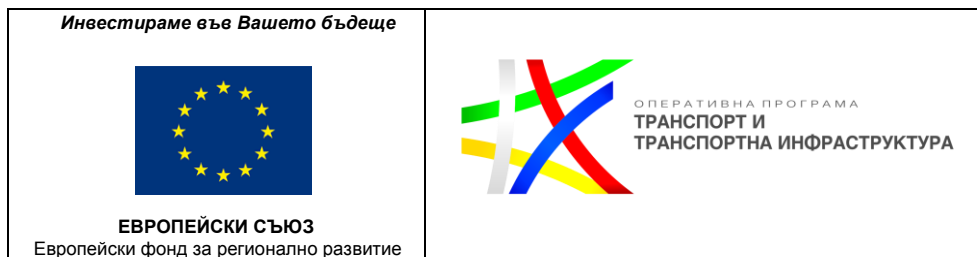
Фигура 7-18 Изменения на показателите за обем на международните чартърни превози, извършени от "Би Ейч Еър" спрямо 2007 г.

Таблица 7-11 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от "Би Ейч Еър"

Източник: ГД „ГВА”

Международни превози		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател	мярка									
Самолетокилометри	с.км	5 776	6 180	4 088	4 284	4400	4200	3949	3923	4055
Самолетни движения	брой	3 705	3 972	2 133	2 176	2237	1847	1729	2281	1516
Самолеточасове	брой	8 886	8 769	6 012	6 615	5736	5374	5062	5018	4679
Превозени пътници	брой	257 329	263 862	259 838	298 383	293112	272773	239419	262315	212590
Превозени товари в тонове	тонове						17	83		
Пътническа превозна работа	пкм	401 433	432 630	433 203	586 982	576551	606601	585089	451182	578763
Разполагаеми кресло-километри	с.км	755 219	988 834	694 761	733 727	758296	741653	706039	644546	729977
Товарна превозна работа										
а) пътници (вкл. багаж)	ткм	29 593	38 937	38 988	52 828	51880	60660	58509	40606	52089
б) товари (вкл. експресни)	ткм						35	194		
в) поща	ткм									
д) общо	ткм	29 593	38 937	38 988	52 828	51880	60695	58703	40606	52089
Разполагаеми тонкилометри	ткм	67 970	88 995	62 528	68 608	79203	75592	70604	58009	65698

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

➤ Компанията „Bulgarian Air Charter” ООД е създадена като частен авиационен оператор през юни 2000 г. за извършване на търговски въздушни превози, на пътници, товари и поща в Европа, Африка, Индийския океан, Близък Изток и Азия.

Основната дейност на компанията е изпълнение на международни чартърни пътнически превози по предварително договорени с известни и авторитетни туристически компании програми за превоз на туристи от/до двете български черноморски летища Варна и Бургас /през лятото/, както и от/до летище Пловдив /през зимата/. Туристически партньори на авиокомпанията са „Aerostar”, „Alltours”, „Astral Holidays”, „Balkania Air Tours”, „DER Touristik”, „Emerald Travel”, „Flying Carpet”, „GAMA”, „Mistral Air”, „Orostours”, „Ramsis Travel”, „REGO-BIS”, „Schauinsland Reisen”, „Solvex”, „Thomas Cook”, „Wezir Holidays”, и други. Авиокомпания „Бългериан еър чартър” притежава 10 самолета тип MD 82/83, които превозват пътници до над 45 града в Германия, а също така и по дестинации в Полша, Дания, Словакия, Австрия, Израел, Чехия, Швейцария, Италия и други градове в Европа. Превозвачът изпълнява също така и множество „on – demand” полети до и от дестинации в Европа, Азия, Африка и Близкия Изток.

Обемът на превозите, изпълнявани от тази компания е сравним с този на другите основни конкурентни на чартърния пазар – „Би Ейч Еър” и „Ер Виа” (таблица 7-12). Характерно за компанията „Bulgarian Air Charter” ООД е, че за разлика от своите конкуренти успява да запази пазарния си дял и дори леко да увеличи обема на превозите, които извършва. Положителна тенденция е високата степен на използване на капацитета на самолетите.

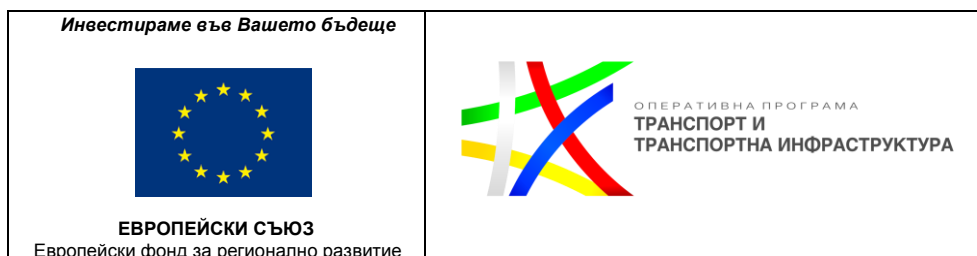
Таблица 7-12 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от „Bulgarian Air Charter” ООД

Източник: ГД „ГБА”

Международни превози		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател	мярка									
<b>Чартърни превози</b>										
Самолетокилометри	с.км	5 877	6 720	5 191	5 355	5990	5150	4875	6373	6583
Самолетни движения	брой	3 405	3 772	2 946	2 846	3275	2750	2573	3361	3411
Самолеточасове	брой	7 203	7 363	5 701	5 790	6479	5232	5524	7422	7564
Превозени пътници	брой	410 783	465 885	349 564	378 376	434370	347792	353033	454541	486478
Превозени товари в тонове	тонове					0	0	0	0	0
Пътническа превозна работа	пкм	801 027	908 476	681 650	737 833	847022	678194	688414	886355	948632
Разполагаеми кресло-километри	с.км	981 464	1122525	866 872	878 167	982426	837236	799500	1045106	1079645
Товарна превозна работа										
а) пътници (вкл. багаж)	ткм	72 092	81 763	61 348	66 405	76232	61037	61957	79772	85377
б) товари (вкл. експресни)	ткм	0		0	0	0	0	0	0	0
в) поща	ткм					0	0	0	0	0
д) общо	ткм	72 092	81 763	61 348	66 405	76232	61037	61957	79772	85377
Разполагаеми тонкилометри	ткм	86 749		78 018	79 035	88418	75351	71955	94060	97168

Динамиката на показателите спрямо 2007 г. отразява известни колебания по години, но общата тенденция е за увеличаване на обема на международните чартърни превози, изпълнявани от авиокомпанията. Както е видно от фигурата има абсолютно съвпадение на изменението на всеки от показателите по години спрямо 2007 г., което е свързано с факта, че се извършват само чартърни превози по едни и същи дестинации и товарната превозна работа, която е отчетена е резултат от превозите на багажите на пътниците.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-19 Изменения на показателите за обем на чартърните превози, извършени от "Bulgarian Air Charter" спрямо 2007 г.

➤ „Heli Air Services” ООД - притежава 7 самолета L-410 и 5 хеликоптера, с които извършва чартърни превози на пътници и превози за мисиите на ООН в различни части на света, както и пътнически и товарни превози до Германия, Малта и България и въздушна бърза помощ. Създадена е през 1990 г.

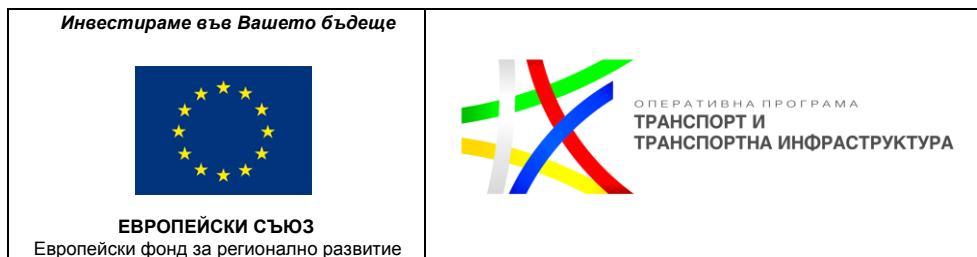
Компанията извършва чартърни превози от 2009 г. Обемите на превозната дейност са по-ниски от тези на останалите конкуренти в сектора, но са относително постоянни. Превозените пътници са около 40 000 средногодишно, като точният брой варира по години (виж таблица 7-13). Съответно извършената превозна работа в пътничкилометри също е относително постоянна – около 10 000 пкм.

Таблица 7-13 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от „Heli Air” ООД

Източник: ГД „ГВА”

Международни чартърни превози										
Показател	мярка	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Самолетокилометри	с.км			1 419	1844	1944	1809	1847	1781	1853
Самолетни движения	брой			6 159	8006	8462	5799	5919	5707	5938
Самолеточасове	брой			4 822	6265	6611	5598	5109	5227	5824
Превозени пътници	брой			53 607	69689	31687	27348	28732	34532	36928
Превозени товари в тонове	тонове			578	751	345	1788	189	601	0
Пътническа превозна работа	пкм			12 934	12400	5735	8533	8964	10774	11521
Разполагаеми кресло-километри	с.км			21 367	27777	12611	17200	18073	33831	35200
Товарна превозна работа										
а) пътници (вкл. багаж)	ткм			1164	1116	516150	758	807	970	1037
б) товари (вкл. експресни)	ткм			134	140	51060	557	60	189	0
с) поща	ткм									
д) общо	ткм			1 298	1256	567210	1315	867	1159	1037
Разполагаеми тонкилометри	ткм			1 997	2115		2013	1334	3622	3168

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Прави впечатление, че обемът на извършената работа от „Хели Еър“, който е отчетен в официалната статистика през 2011 г. многократно превишава този през останалите години. Това буди съмнение за допуснати грешки при изчисляването на данните и представянето им в отчета на компанията, тъй като броя на превозените пътници и количествата товари, превозени в тонове не превишават, а дори са по-малки от тези през предходните години.

➤ „Air Max“ ООД - компанията е специализирана в редовните товарни и чартърни полети, пощенски превози и обслужване на големите куриерски компании. Създадена е през 2004г. Активно извършва превози от 2009 до 2013 г. Обслужва ниски обеми товарни превози, както е видно от таблица 7-14

Таблица 7-14 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от „Air Max“ ООД

Източник: ГД „ГВА“

Международни превози		2009	2010	2011	2012	2013
Показател	мярка					
<b>Чартърни превози</b>						
12. Самолетокилометри	с.км	317	587	553	306	41
13. Самолетни движения	брой	1 600	2 154	1571	799	109
14. Самолеточасове	брой	1 402	1 977	2062	1079	153
15. Превозени пътници	брой					
16. Превозени товари в тонове	тонове	759	1 050	1530	530	133
17. Пътническа превозна работа	пкм					
18. Разполагаеми седалкокилометри	с.км					
19. Товарна превозна работа						
а) пътници (вкл. багаж)	ткм					
б) товари (вкл. експресни)	ткм	94,8	131,0	442	214	90
с) поща	ткм					
д) общо	ткм	160,5	131,0	442	214	90
20. Разполагаеми тонкилометри	ткм		297,2	1145	425	94

➤ Cargo Air ООД е авиокомпания, специализирана в извършване на чартърни товарни полети и превози на опасни товари. Разполага със 7 самолета: с които се обслужват направления до Европа, Близкия Изток и Русия.

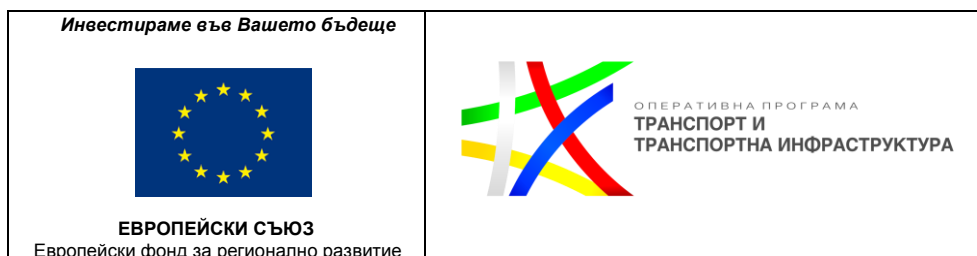
Компанията извършва активно превози от 2009 г. Съществуват значителни колебания в превозените количества товари и в извършената превозна работа по години, тъй като авиопревозвачът работи на принципа „on-demand“.

Таблица 7-15 Показатели за обема на международните чартърни превози, извършени от „Cargo Air“ ООД

Източник: ГД „ГВА“

Международни превози		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показател	мярка							
<b>Чартърни превози</b>								
Самолетокилометри	с.км	628	920	127	102	182	11	3576
Самолетни движения	брой	422	771	85	139	139	11	315
Самолеточасове	брой	938	1 381	200	186	450	18	447
Превозени пътници	брой					0	0	0
Превозени товари в тонове	тонове	5 064	7 806	324	1329	1840	103	3160
Пътническа превозна работа	пкм					0	0	0
Разполагаеми седалкокилометри	с.км					0	0	0
Товарна превозна работа								
а) пътници (вкл. багаж)	ткм					0	0	0
б) товари (вкл. експресни)	ткм	7 536	4 808	502	925	1199	77	2065
с) поща	ткм					0	0	0
д) общо	ткм	7 536	4 808	502	925	1199	77	2065
Разполагаеми тонкилометри	ткм	9 420	8 006	1905	1536	2420	142	3613

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Останалите регистрирани и лицензирани авиокомпании са насочени към предоставянето на услуги за частни бизнес пътувания. Такива компании, които действат през периода са:

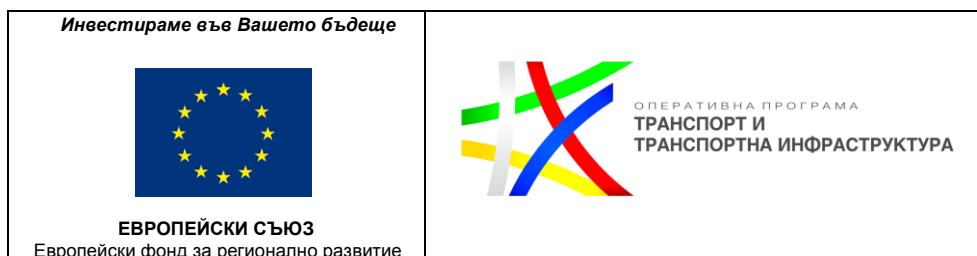
1. AVB-2004 ЕАД - Air VB е частна авиокомпания, отговаряща на високите изисквания на корпоративния бизнес. Тя е лицензирана за търговски операции за превоз на пътници и/или товари по договор със самолети с по-малко от 20 пътнически седалки. Авиокомпанията предлага превози на корпоративни клиенти с четири вида самолети – Cessna 550 Citation Bravo, Challenger 604, Learjet 60 и Learjet 60 XR.
2. „Air Lazur – General Aviation” АД – компанията е основана през месец декември 2002г. и е 100 % частна собственост. Тя е наследник на компаниите Yukos, Naftex и Petrol Holding Aviation AD, които стартират дейността си през 1996г. Превозвачът оперира с три основни самолета бизнес-класа: Challenger 600 - 14 местен, широко фюзелажен тежко-транспортен реактивен самолет; Beechcraft Super King Air 200 - 7-местен бизнес-класа самолет, с турбо витлови двигатели; Challenger 604 - 10-местен широко фюзелажен специализиран реактивен самолет, произведен през 2003 г. Лицензиран е за търговски операции за превоз на пътници и/или товари по договор със самолети с по-малко от 20 пътнически седалки. Извършва превози до 2012 г.
3. „Александров Еър” ООД е компания основана през юни 2007г. и е лицензирана за търговски операции за превоз на пътници и/или товари по договор със самолети с по-малко от 20 пътнически седалки. Полетите се извършват с два самолета: Learjet 60 и Mustang CE-510. Компанията предлага бизнес превози до 2010 г.

Подобни са и компаниите: Avio Delta, Avio Start, Air Scorpio, AirGo Airlines, Sun Light Air, Alfa Air, Victoria Air, Venid Air, ALK, Air Volta, Rose Air, Bright Flight, Air Bright и Jet Ops Europe, които извършват отделни частни полети през периода.

Пазарният дял на българските превозвачи на националния авиационен пазар е сведен от 65% до 37,9% през последните 20 години. Относителният дял на българските превозвачи в общия брой на превозените пътници по редовни международни линии до и от страната е 18,7%, докато при чартърните превози този дял е 48,2%. Общо около 70% от трафика до и от българските летища се осъществява от чуждестранни превозвачи основните, от които са Lufthansa Austrian Airlines, MALEV, , British Airways.

На пазара на авиационни услуги в страната навлизат и т.нар. low-cost (нискобюджетни, ниско-разходни) превозвачи. С влизането в сила Многостранното споразумение за създаване на общоевропейското авиационно пространство (“OPEN SKY”), конкуренцията на българския авиопазар е напълно свободна. Правата по редовните линии отпадат и всяка авиокомпания може да лети по маршрути, по които желае. При това положение е невъзможно да се спре пазарната инвазия на нискобюджетните авиокомпании и от конкуренция вътре в страната авиопревозвачите трябва да се ориентират към конкуренция с големите европейски компании, което наложи консолидация на националния въздушен транспорт. Такъв е случая със сливането на авиокомпаниите „България Ер“ и „Хемус Ер“, собственост на „Химимпорт“ АД, което се постига окончателно през 2009 г.

Степента на осигуряване на населението на страната с въздушни превози може да се оцени с показателите за дължина и гъстота на въздушните линии.



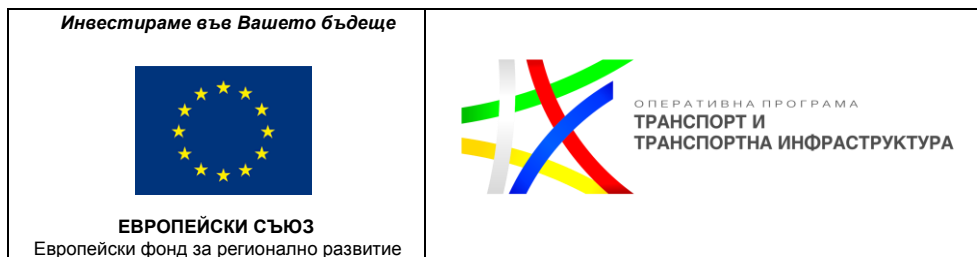
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 7-16 Осигуреност на населението на страната с въздушни линии

Източник: НСИ и собствени изчисления

ПОКАЗАТЕЛИ	мярка	ГОДИНИ							
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Дължина на въздушните линии		40184	43871	36108	40552	44356	35636	36035	35908
Дължина на международните линии	км	39280	42609	35188	39823	43113	34427	35084	35126
Дължина на вътрешните въздушни линии	км	904	1262	920	729	1243	1209	951	782
Численост на населението	хиляди	7640	7607	7564	7505	7327	7285	7246	7202
Осигуреност на територията на страната с вътрешни въздушни линии	км/1000 кв.км	8,2	11,4	8,3	6,6	11,3	11,0	8,6	7,1
Осигуреност на населението с въздушни линии	км/1000 жители	5,3	5,8	4,8	5,4	6,1	4,9	5,0	5,0
Осигуреност на населението с международни въздушни линии	км/1000 жители	5,1	5,6	4,7	5,3	5,9	4,7	4,8	4,9
Осигуреност на населението с вътрешни въздушни линии	км/1000 жители	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1

Данните, представени в таблица 7-16 показват тенденция на значителни колебания в дължината на въздушните. Общата тенденция както при вътрешните, така и при международните линии е към намаляване на тяхната дължина, особено в края на анализирания период. Превозите по голяма част от тези линии постепенно се поемат от чуждестранни превозвачи. Осигуреността на населението с въздушни линии остава относително постоянна независимо от измененията в тяхната дължина и е около 5,3 км на 1000 жители от населението средногодишно. От друга страна, осигуреността с вътрешни въздушни линии на 1000 кв. км от територията на страната се променя в съответствие с ежегодните изменения в дължината им, но остава около 9,1 км на 1000 кв. км средногодишно. Съответно осигуреността на населението с вътрешни въздушни линии е много ниска – около 0,1 км на 1000 жители от населението. Промяната във величината на този показател отразява възможностите за достъп на пътниците до въздушен транспорт в рамките на страната, а както е видно от данните тази осигуреност е много ниска. Разбира се, следва да се имат предвид спецификите на територията на страната и кратките разстояния, които не позволяват значително повишаване на дължината на вътрешните въздушни линии.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## 1.4. ЛЕТИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА

В Република България има изградени 5 международни граждански летища (София, Варна, Бургас, Пловдив, Горна Оряховица) и 150 летателни площадки, предназначени за използване от авиационни оператори с предмет на дейност изпълнение на специализирани авиационни полети и други видове въздухоплавателна дейност, които се използват и от селскостопанската авиация.

### 1.4.1. ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

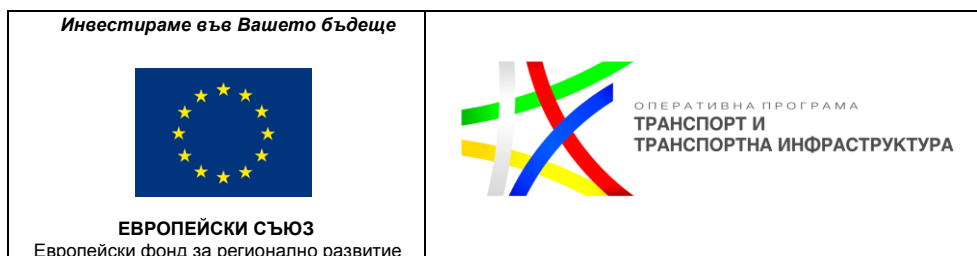
Летище София разполага с писта с изкуствено покритие с дължина 3 600 м и ширина 45 м. и два пътнически терминала:

- **Терминал 1** е построен в първата половина на XX век, многократно разширяван и дострояван, основно реновиран през 2000 г. Предлага удобен достъп, опростени процедури и ефективно обслужване с всички елементи на съвременния летищен стандарт. Терминалът е с максимален експлоатационен капацитет от 1.8 милиона пътника годишно.
- **Терминал 2** разполага с централна сграда, изградена върху площ от 56 500 кв.м и допълнителна галерия дълга 200 м. Обслужват се 7 пътнически ръкава. Официално в експлоатация от м. декември 2006 г. Терминалът разполага с търговски зони на обща площ от 4 000 кв. м, предлагащи на пътуващите разнообразни услуги – ресторанти, кафе-барове, магазини, туристически и рент-а-кар услуги, банки и бюра за обмяна на валута. Годишният капацитет за обслужване на пътници е 2,6 млн. пътника. Системата за обслужване на пътниците е с капацитет за 2000 пътника в пиковите часове на денонощието. Общият годишен капацитет на двата терминала на Летище София е 4,4 милиона пътника като Терминал 2 е проектиран по начин, предполагащ неговото разширение в съответствие с нуждите на развиващия се трафик. Именно това позволява от м. февруари 2013 г. да започне разширение и ремонт на новия „Терминал 2“ за 1 200 000 €. Разширението на терминала се състои в удължаването на пътническата галерия в северна посока и обособяването на четири изхода – три за заминаващи пътници и един за получаване на багаж. Между приземния и първия етаж се обособяват допълнителни стълби и асансьори за всички пътници и се улеснява придвижването на хора с увреждания. Реализирането на проекта за изграждане на нов пътнически терминал и нова писта доведе до значително повишаване на пътничко - и товарооборота на летището, както и до осигуряване на възможност за кацане на всякакви типове самолети и по-висококачествено летищно обслужване на пътниците и самолетите. От 2008 г. летището има категория 3<sup>А</sup> за кацане по прибори и може да приема самолети при мъгла с видимост 200 метра.

Карго зоната на Летище София осигурява преминаването на обработваните пратки и товари през летището и е разположена източно от и непосредствено до блок В на Терминал 1. Карго зоната обхваща площ от 17 444 кв. м. и включва карго магазина на „Летище София“ ЕАД, карго магазина на фирма „Авиешън сървисиз“ и складове на „Летище София“ ЕАД, в т.ч. на Безмитна търговия, на спедитори и на А/К „Ер София“.

Карго зоната осигурява възможности за обработка на товарни пратки както с обикновен режим, така и със специален режим на обработка (бързо развалящи се продукти, опасни товари, ценни, пощенски, дипломатически и други).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 7-17 Данни за трафика на летище София

Източник: ГД „ГВА”

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.Самолетни движения*, бр. в т.ч.	43005	48626	45698	47061	47153	43862	40526	42120	44416
международни редовни полети	30796	34870	33353	34321	34826	31289	29493	32015	33994
международни чартърни полети	1162	1435	1261	4169	3402	6179	5548	4736	4832
вътрешни полети (редовни и чартърни)	2458	2954	2670	2422	3295	3413	3041	2657	2720
2.Обслужени пътници*, бр., в т.ч.	2738222	3219911	3121838	3287529	3473088	3466535	3504220	3814868	4064755
в международни редовни полети	2482237	2880150	2782604	2959844	3141263	3139506	3198628	3526681	3797771
в международни чартърни полети	150905	189385	165411	145460	124345	123212	117502	116403	103830
във вътрешни редовни полети (редовни и чартърни)	91900	137166	162313	172192	200085	198718	178506	164292	158712
3. Обработени товари в тонове	15768	16439	13288	13493	14103	14605	15340	15910	16740
натоварени	6448	7036	6082	6210	6176	6445	6700	7813	8283
разтоварени	9318	9403	7206	7283	7927	8160	8640	8097	8457
4. Обработена поща, т.	1624	1855	1805	1811	1780	1639	1699	1832	1900

\* вкл. нетърговски полети

Тенденциите на развитие на пътническия и товарния трафик наложиха модернизацията и реконструкцията на летищния комплекс. Основните причини за това са както увеличението на международните пътнически и товарни полети, така и ръстът на вътрешните полети през последните години.

През периода 2007 – 2015 г. броят на самолетните движения до и от летище София нараства едва с 3 % като броят на движенията, свързани с изпълнението на международни полети нараства с 10 %, а на вътрешни полети намалява с 11%. Най-голямо е нарастването по отношение на броя на чартърните полети, които се увеличават трикратно.

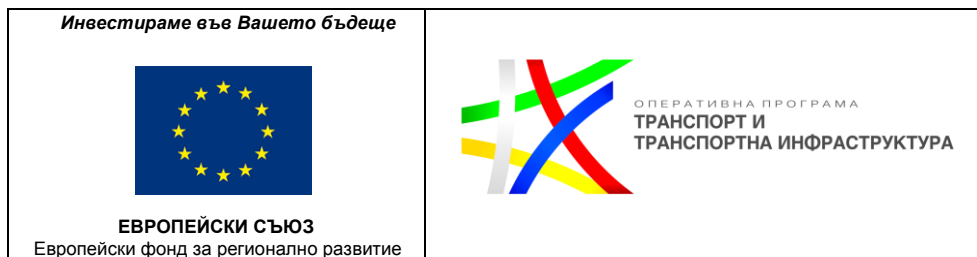


Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-20 Изменение в броя на самолетните движения на летище София спрямо 2007 г.

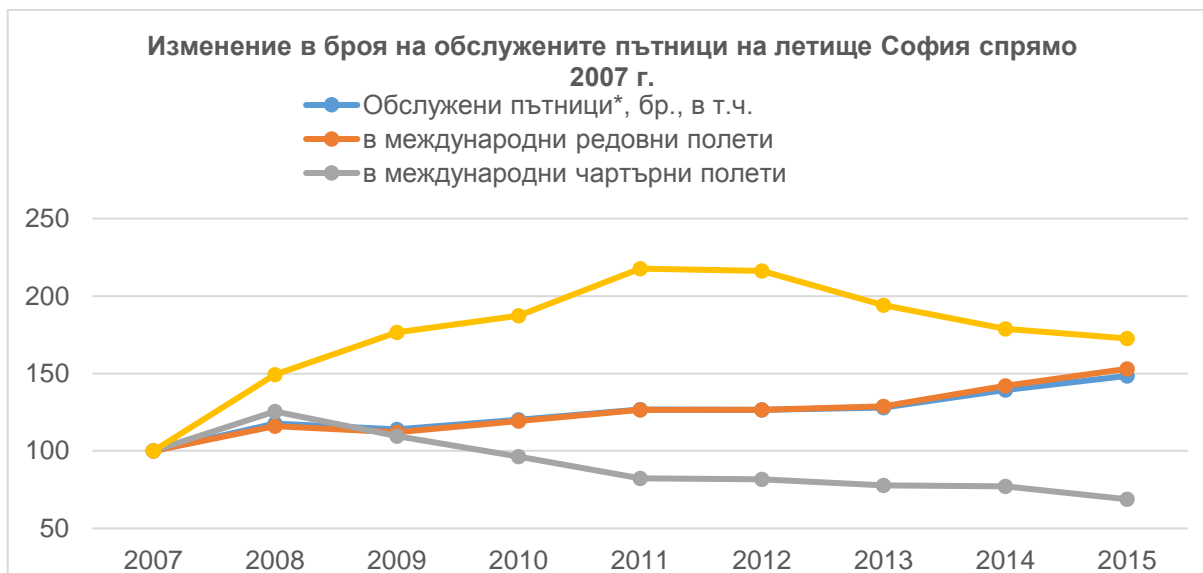
От своя страна броят на обслужените пътници нараства с 48%, съответно в международни полети увеличението е 53 %, а във вътрешни – със 73 %. Прави впечатление, че обслужените пътници от чартърни полети са намалели с 31 % в сравнение с 2007 г., което при увеличен брой

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

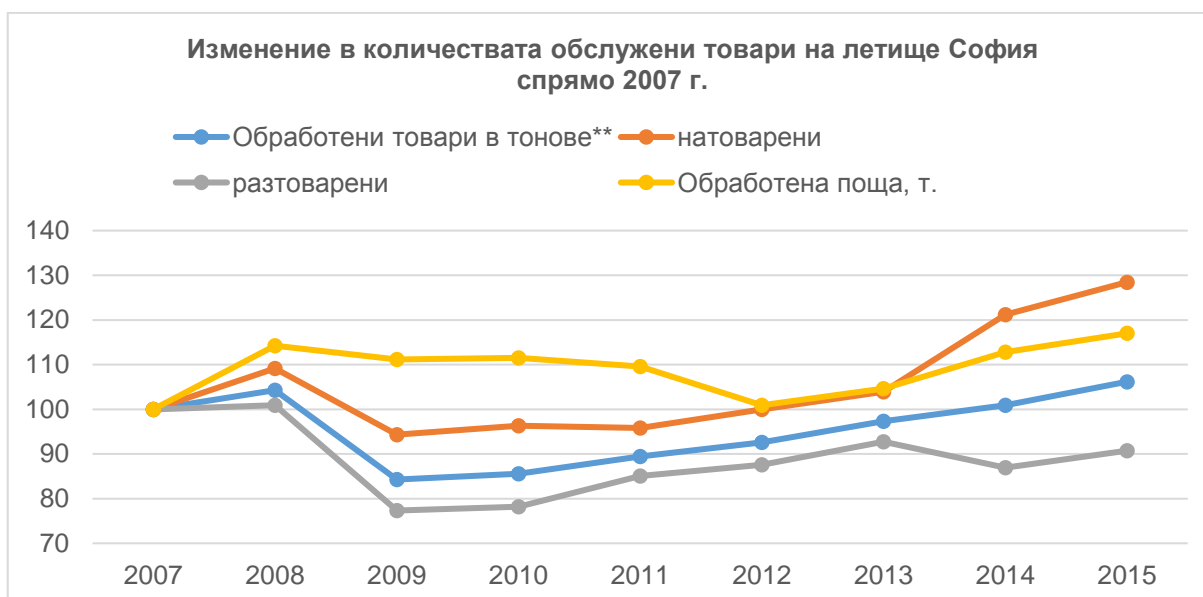
на чартърните полети, отразява намалено използване на капацитета на самолетите и обслужването на голям брой бизнес и нетърговски полети. Освен това, най-голям ръст се реализира в обслужените пътници по вътрешни полети.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-21 Изменение в броя на обслужените пътници на летище София спрямо 2007 г.

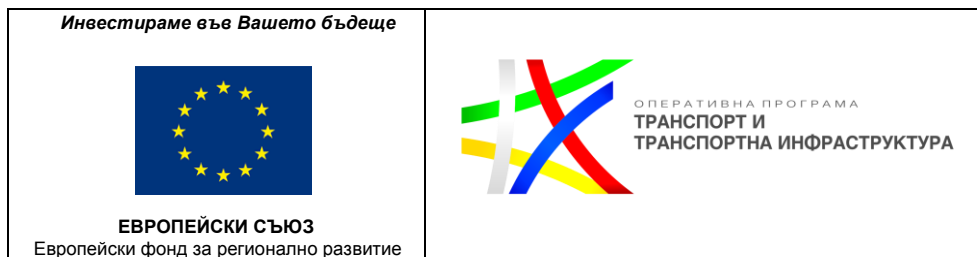
Обработените товари на летището намаляват като количества след 2008 г., след което плавно започват да нарастват и достигат до 6 % увеличение спрямо 2007 г. Това увеличение е преди всичко за сметка на натоварените в летището количества товари, които се увеличават с 28 %, докато разтоварените количества бележат спад с 9 % спрямо 2007 г.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-22 Изменение в количествата обслужени товари на летище София спрямо 2007 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

До и от летището се поддържат редовни и сезонни пътнически полети до 87 дестинации от 21 компании, а по отношение на редовните товарни полети – от 3 авиокомпаниии. Данните за годишния товарооборот на летището отразяват извършени товарни полети по 223 дестинации с общ износ от 3,095 хил. тона товари и реализиран внос от 1,054 хил. тона. Изводът, който се налага е, че летището е основен пункт на износа от страната.

Над 100 авиационни оператора имат сключени договори за наземно обслужване с летището, а лицензираните наземни летищни оператори които ги обслужват и предлагат услуги на летище София са 31 от общо лицензираните в страната 46 оператора.

Транспортните връзки на двата терминала се осъществяват чрез автомобилен транспорт, а непосредствено до Терминал 2 има и станция на Метрополитена.

#### ❖ АКУСТИЧНО СЪСТОЯНИЕ НА РАЙОНИТЕ И РЕГИСТРИРАНИ НИВА НА ШУМ ЗА ПЕРИОДА 2007-2015 ГОДИНИ

Информация за акустичното състояние на района около летище София се събира чрез система за мониторинг на авиационния шум и наблюдение траекториите на полетите с непрекъснат режим на работа. Тя е закупена и инсталирана от „Летище София“ ЕАД в края на 2004 г. Системата включва 6 фиксирани терминала за измерване на шума – 4 западно от летището (W1, W2, W3 и W4) и два (E1 и E2) в източна посока.

През 2015 г. е извършено осъвременяване на системата за мониторинг на авиационния шум и наблюдение на траекториите на полетите чрез обновяване на хардуера и замяна на съществуващата софтуерна платформа с нова – Noise Desk, с осигурен интернет достъп чрез облачен хостинг, при което се разшири и функционалността на системата. Осъвременената система е пусната в експлоатация в края на м. юли 2015 г.

#### ❖ СЪЩЕСТВУВАЩИ СИСТЕМИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ НА ЛЕТИЩЕТО

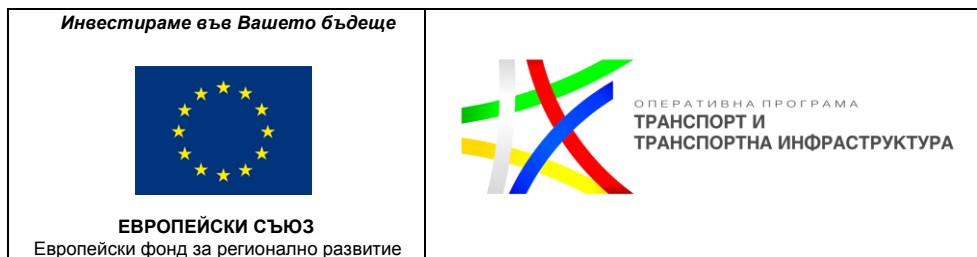
Система за управление на безопасността на летище София (СУБЛС) е разработена и въведена в действие от летищния оператор „Летище София“ ЕАД, за да се съобрази политиката на дружеството със съвременните тенденции и изисквания по отношение осигуряване на безопасност на гражданските летища. Тя обхваща всички потребители на летището (например авиационните оператори, операторите за наземно обслужване и всички други организации или ведомства, временно и ли постоянно намиращи се на летището).

#### ❖ ПРОЕКТИ В ИЗПЪЛНЕНИЕ

На Летище София се подготвя изпълнението на строително монтажни работи съгласно одобрен работен проект за подобект: „Нова скоростна пътека за рулиране между пътеки за рулиране „D” и „E”, като предстои подписването на договор с изпълнителя. Поради предстоящото отдаване на летището на концесия не се предвижда изпълнението на други проекти.

През 2016 г. Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията предостави за одобрение в ЕК процедура за предоставяне на концесия на летище София. Предвижда се концесионерът ще бъде определен чрез открита процедура. Минималните изисквания към участниците са да имат опит като летищен оператор на поне едно международно летище с пътничкопоток, надхвърлящ 6 милиона пътници годишно; да разполагат с необходимото техническо оборудване, както и с квалифициран технически персонал; да имат опит при изграждането на летищна инфраструктура; както и да дадат надеждни гаранции за осигуряване на финансирането.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Критериите за комплексна оценка на офертите и тяхната относителна тежест са предвидени по следните:

- **Размер на еднократното и годишно концесионно плащане с относителна тежест 55 на сто, като съотношението между еднократното и годишното плащане в рамките на този критерий е 90 към 10;**
- **Бизнес предложение за опериране на летище София с относителна тежест 25 на сто;**
- **Инвестиционна програма с предложен размер на инвестициите за срока на концесията с относителна тежест 15 %;**
- **Мерки за сигурност на летище София с относителна тежест 5 %.**

Срокът на концесията е 35 години. Бъдещият концесионер трябва да заплати минимално еднократно концесионно плащане, в размер не по-малък от 550 000 000 лева без ДДС. Участникът, определен за концесионер ще поеме задължението да извършва годишни концесионни плащания от първата година до края на срока на концесията, в размер на процент от нетните приходи за съответната година, определен съгласно офертата на концесионера, но не по-малко от 7 на сто от общия размер на нетните приходи от всички дейности за текущата година, които са свързани с ползването на обекта на концесия. Размерът на годишното концесионното плащане не може да бъде по-малък от 9 957 000 лева без ДДС.

Концесионерът ще има задължение да реализира инвестиции в размер не по-малък от 306 545 000 лева без ДДС за срока на концесията. Като инвестиции ще включват изграждането на нов пътнически Терминал 1 със седем ръкава и 5 входа-изходи за пътници с капацитет на обслужване – 3 000 000 пътници годишно, както и други дейности за развитие на летищната инфраструктура.

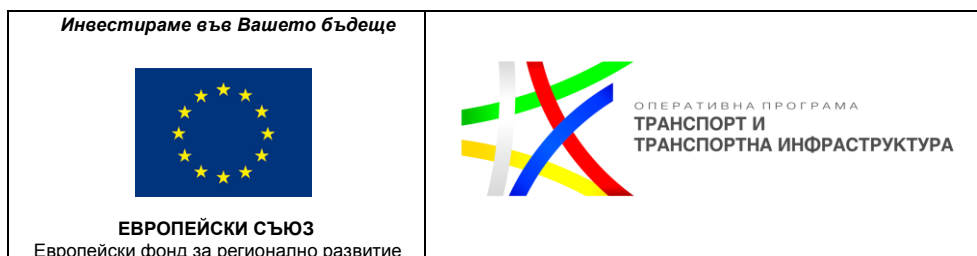
Други задължения на бъдещия концесионер са изпълняването на Бизнес предложение за опериране на летище София, което включва и социална програма, както и предприемането на всички необходими мерки за сигурност на летището.

Очаква се за целия период на концесията ползите за държавата да бъдат за над 1,2 милиарда лева, като предварителните анализи показват, че инвестиции на бъдещия концесионер ще имат добра възвращаемост.

#### 1.4.2. ЛЕТИЩЕ БУРГАС

Летище Бургас е публична държавна собственост предадена на концесия за срок от 35 г. на „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД. То разполага с една писта с дължина 3 200 м и ширина 45 м, с 2 ръкава по 5 м всеки, с бетонова настилка, подходяща за най-тежките видове самолети. Летището разполага с 2 пътнически терминала (оперира само Терминал 2). Терминал 2 разполага с РЗП - 21000кв.м.. Неговият годишен капацитет е да обслужва 2 700 000 пътника, като може да предостави услуги на 1 263 заминаващи и 1 220 пристигащи пътници при пиково натоварване.

Клас на обслужване на пътническата система на летището е категория С по класификацията на IATA.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

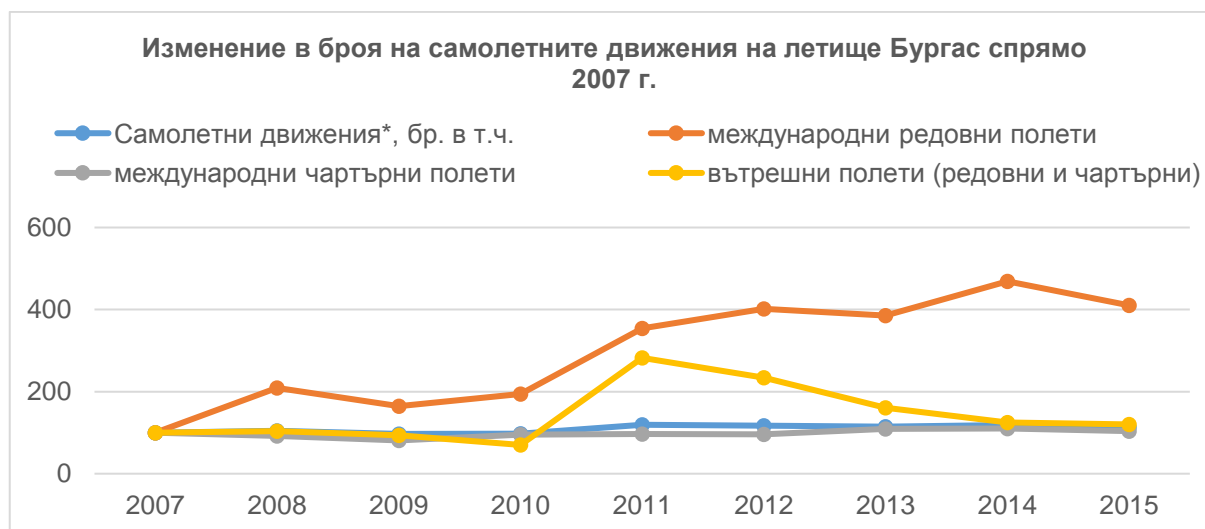
Таблица 7-18 Данни за трафика на летище Бургас

Източник: ГД „ГВА“

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Самолетни движения*, бр. в т.ч.	16114	16868	15636	15775	19215	18856	18447	19088	18271
международни редовни полети	1012	2114	1663	1968	3586	4069	3897	4745	4156
международни чартърни полети	11995	11058	9730	11443	11565	11490	13150	13221	12452
вътрешни полети (редовни и чартърни)	599	622	563	420	1691	1402	961	748	720
2. Обслужени пътници*, бр., в т.ч.	1941311	1925266	1689866	1874562	2229045	2358159	2462605	2504074	2336752
в международни редовни полети	114033	252176	218707	270262	489129	579560	570745	675700	594772
в международни чартърни полети	1812246	1653385	1452629	1588083	1657456	1708061	1846123	1792993	1710085
във вътрешни редовни полети (редовни и чартърни)	11346	15061	12450	14272	77789	69244	44780	34141	30376
3. Обработени товари в тонове	2051,00	1337,83	2597,16	5653,80	5991,00	2281,48	2594,77	5353,50	13272,09
натоварени	2031,00	1295,30	2575,10	5646,76	5977,33	2264,85	2587,31	4494,56	12675,57
разтоварени	20,00	42,53	22,06	7,03	13,66	16,63	7,46	858,94	596,52

\* вкл. нетърговски полети

Данните за трафика на летището, представени в таблица 18 отразяват тенденцията за нарастване на пътническия и товарен трафик в периода 2007-2015 г. При това броят на самолетните движения е нараснал със 13 %, съответно броя на движенията, свързани с осъществяването на международни редовни полети е нараснал трикратно, а на вътрешните полети – с 20 %.

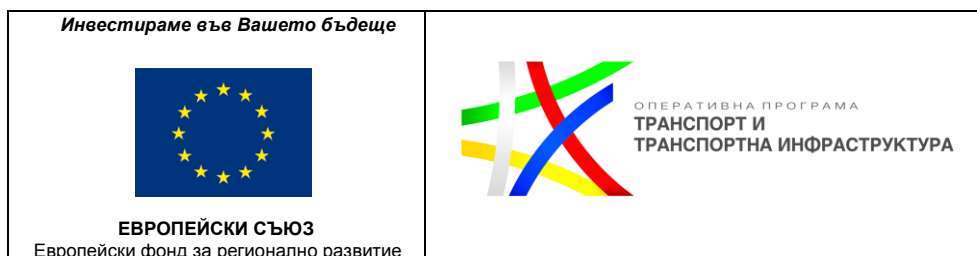


Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-23 Изменение в броя на самолетните движения на летище Бургас спрямо 2007 г.

По отношение на обслужените пътници от международни полети е налице тенденция за постепенно увеличение. След големия бум през периода 2000-2008, летище Бургас бе засегнато от световната икономическа криза през 2008 и 2009. През този период броят на пътниците намаля и достигна стойностите на нивата от 2005-2006 г. Възстановяването започна през 2010

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

г. с увеличение на пътниците с приблизително 11%. Общото увеличение в края на периода спрямо 2007 г. е с 20 %.

Най-голямо е увеличението на броя на пътниците от международните редовни полети – четирикратно спрямо 2007 г., а по отношение на вътрешните полети броят на обслужените пътници нараства 1,7 пъти (виж фигура 7-24).

Нарастването на броя пътници на летище Бургас се дължи главно на туристическата индустрия. Във връзка с това, промените във ваканционния сегмент биха оказали силно влияние върху броя пътници на летището. За в бъдеще не се очакват значителни промени в асортимента на предлагането. През изминалите години в Бургаския регион са направени значителни инвестиции в модерна туристическа инфраструктура, която е ориентирана специално към масовия туризъм ("Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт" АД, 2011а). По отношение на дела на различните държави в общия брой на пътниците, немските и британските пътници запазват водещите си позиции от 2007 до 2015 г.. Русия и Израел са двата бързо развиващи се пазара, но Германия и Великобритания все още си запазват най-големия пазарен дял.



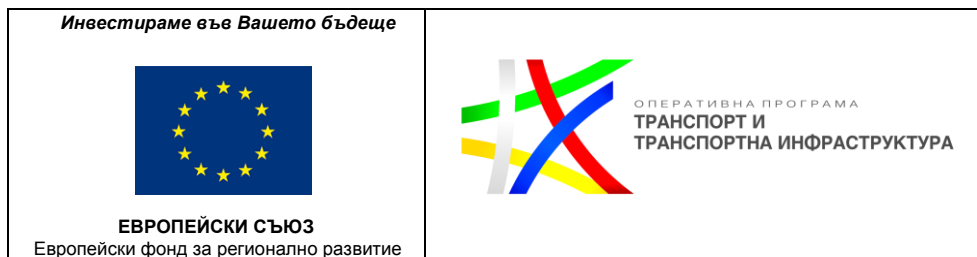
Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-24 Изменение в броя на обслужените пътници на летище Бургас спрямо 2007 г.

Летище Бургас е със силно изразена лятна сезонност. Поради това, основната част от дейностите по обслужване на пътници в летище Бургас се извършва между Юни и Септември. През този период се обслужват 92% от годишния трафик на летището. Най-натоварените месеци през пиковия сезон са юли и август с приблизително 57- 60% от пътничкопотока.

По отношение на авиокомпаниите, които оперират до летище Бургас, се забелязва, че повечето от тях бележат възстановяване след икономическата криза през 2009 г. ВН Air, Air Via, Bulgarian Air Charter и Bulgaria Air са четирите водещи авиокомпани по отношение на пътническия превоз. ВН Air бележи най-голям растеж в броя на пътниците, а Bulgarian Air Charter най-голям спад от 10-те водещи авиокомпани. Също така, важно е да се отбележи, че Wizz Air, който е ниско тарифен превозвач, намира място след 10-те водещи компании ("Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт" АД, 2011а).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

През последните години обемът на товарите на летище Бургас не показва трайна тенденция. В региона на гр. Бургас няма подходящо производство, което да се нуждае от задграничен въздушен карго транспорт, с изключение на специализирана карго продукция. Количеството на обработените товари в тонове се колебае през различните години на периода като общото количество обработени в летището през периода 2007 -2015 г. нараства петкратно, натоварените товари имат почти същия ръст като общите количества, а разтоварените също бележат нарастване от 20 тона през 2007 г. до 596 тона през 2015 г., което е приблизително 30 пъти повече. Следва да се има предвид обаче, че количествата на обслужените товари на летището са многократно по-ниски от тези, обслужени на летище София, например.

На базата на анализиранияте тенденции може да се направи извода, че е налице значително развитие на трафика до и от летище Бургас и нарастване на неговото регионално значение. В тази връзка се очертава необходимост от влагането на допълнителни инвестиции за разширяване на летището и осигуряване на по-висока безопасност при движение на самолетите.



Източник: Собствени изчисления

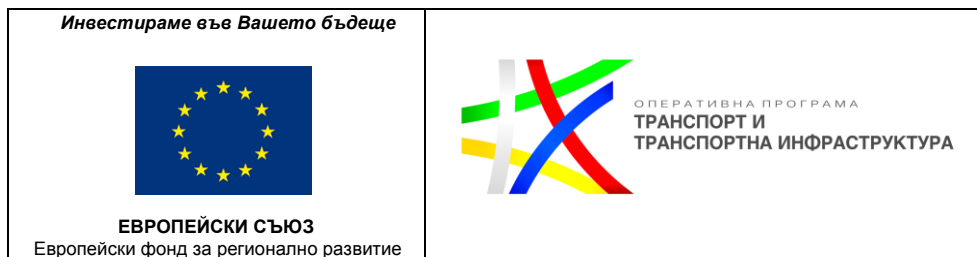
Фигура 7-25 Изменение в количествата обслужени товари на летище Бургас спрямо 2007 г.

На летището освен „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД оперират общо 21 лицензирани оператори по наземно обслужване. Извършваните дейности са според издадените лицензи от ГД „ГВА“.

#### ❖ АКУСТИЧНО СЪСТОЯНИЕ НА РАЙОНИТЕ И РЕГИСТРИРАНИ НИВА НА ШУМ ЗА ПЕРИОДА 2007-2015 ГОДИНИ

При описанието на текущото състояние на фактора „авиационен шум“ в Генералния план за развитие на летището е констатирано, че около 38000 души от гр. Бургас живеят в сгради, разположени в контура на максималния шум, създаван при прелитане на въздухоплавателно средство. Съответно около 9100 души живеят в сгради, разположени в обсега на контура LAEQ =55dB(A), съответстващ на допустимото ниво за нощен шум. Получените контури на шума LAMAX =85 dB(A), LAEQ =55dB(A) и LAEQ =65dB(A) могат да определят съответно хигиенно-защитната зона на летище Бургас в термините на Наредба № 7 за хигиенните изисквания за

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



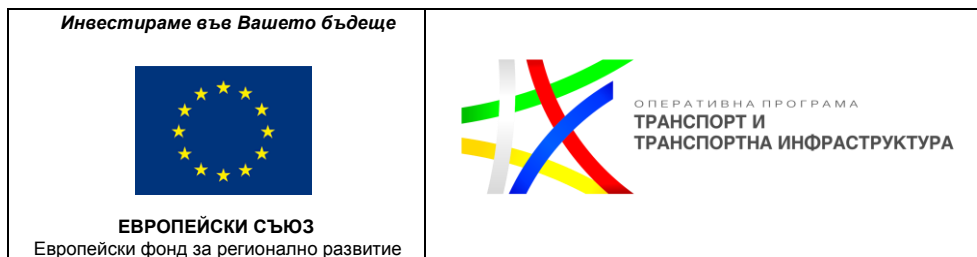
*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

здравна защита на селищната среда с оглед граничната стойност на максималното ниво на шума при прелитане на летателно средство над определена територия, нощното ниво на шума и дневното ниво на шума. Такъв контур е контурът на максималното ниво на шума при прелитане на летателно средство и следователно би трябвало това да е контурът, определящ хигиенно-защитната зона на летище Бургас. Хигиенно-защитната зона на летище Бургас на практика обхваща значима част от селищната среда на гр. Бургас. След 2006 г, благодарение на забраната за опериране на самолети, не отговарящи на изискванията на съвременните стандарти, контурът на еквивалентното ниво на нощния шум, както и контура на максималното ниво на шума значително намаляват обхванатите площи (Институт по въздушен транспорт, 2007а). Анализите могат да показват, че основните причини за относително голямо отрицателно въздействие на авиационния шум, създаван от самолетите, които използват летище Бургас за излитане и кацане са:

- не достатъчно добро градоустройствено решение, създадо условия за изграждане на жилища без да се спазва каквато и да е хигиенно-защитна зона;
- отсъствието на ефективна система за управление на въздушното движение, която да дава приоритет на такова управление, при което да се ограничат до минимум прелитанията над града.
- отсъствието на обективен контрол върху екипажите, които не изпълняват изискванията, свързани с ограничаване на шума върху местността
- отсъствието на ефективна нормативна база, позволяваща въвеждане на санкции по отношение на лицата, нарушаващи въведени противощумни правила за полети.

Предвид тези констатации докладът за екологична оценка на Генералния план на летище Бургас предвижда следните основни мерки за ограничаване на влиянието на авиационния шум върху град Бургас:

1. Да се създаде организация за задължително спазване на противощумовите маневри в района на летището
2. Да се изгради мониторингова система за наблюдение на движенията в района на летището и ограничаване до обективния минимум (от гледна точка летателно техническите характеристики на самолетите, метеорологичните условия и безопасността на полетите) на прелитанията над града и близко разположените селища.
3. Да се утвърди по надлежния ред хигиенно-защитна зона на летище Бургас. Уместно е тази зона да отговаря на шумовия контур на максималния шум, създаван при прелитането на въздухоплавателни средства.
4. В границата на хигиенно-защитната зона да се забрани изграждане на жилищни сгради, а за намиращите се в зоната заварени жилищни сгради да се проучат възможностите за обезшумяване.
5. Да се създаде нормативна уредба, която да позволява на летищната администрация, респективно концесионера да събира глоби за нарушаване на определените правила за намаляване на шума при движение на самолетите в района на летището. Събраните средства да се използват за мерките по обезшумяване.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

### ❖ СЪЩЕСТВУВАЩИ СИСТЕМИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ НА ЛЕТИЩЕТО

Понастоящем на Летище Бургас са поставени ограждения между публичната и охраняемата зона. Преминаване от публичната към охраняемата зона е възможно само след проверка.

Централизираният контролен пункт за пътниците (ЦКПП) е разположен в зоната за заминаващи. Всички заминаващи пътници, за вътрешни и международни полети, трябва да преминат през този контролен пункт. В първия етап от неговото развитие той ще бъде оборудван с 9 рентгенови апарата, 5 проходни метални детектора (WTMD), ръчни метал-детектори (ННМД) и система за наблюдение CCTV.

Всички автомобили влизат в охраняемата зона през контролния пункт.

### ❖ ПРОЕКТИ В ИЗПЪЛНЕНИЕ

Съгласно годишния инвестиционен план и генералния план на летището ("Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт" АД, 2015а) управляващото дружество е предвидило инвестиции в размер на 3 560 000 €. Основните направления на реализация на предвидените проекти са:

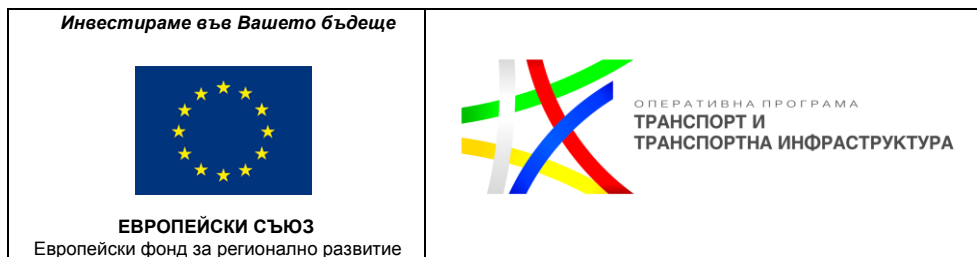
- **Въздушно пространство /Air Space, Arr/Dep, ATC and MET - регулатори за интензитет на светлините и система за управление и светлини на пистата за излитане и кацане;**
- **Зона за движение - рехабилитация на пътека за рулиране „Н“, дренажна система на пистата, разширение на пътека за рулиране „А“;**
- **Пътнически терминали - оптимизация на багажната система и подобрене на съществуващи терминали;**
- **Система за достъп - нова пътна лента на главния изход на Летище Бургас;**
- **Технически инсталации - изграждане на поливна система, подобряване на енергозахранването и подстанциите, рехабилитация на съоръжението „Парова централа“, модернизация на кабелна инфраструктура**
- **Сигурност и безопасност - изграждане на нов контролно пропускателен пункт до охраняемата зона и рехабилитация на периметров път; и**
- **Други дейности - изграждане на площадка за събиране на отпадъци, подобрения на център за данни, разширения на подземната оптична мрежа, конструктивно обследване и технически паспорт на съоръжението „Парова централа“ и др.**

В своя Генерален план, компанията предвижда поетапното развитие на летището чрез изграждането на нов пътнически терминал, което стартира през 2013 г. На базата на прогнозите за трафика и програмата за съоръженията е направена оценка, че сградата на пътническият терминал в началната фаза покрива нуждите на заминаващите пътници до 2021 г. и на пристигащите – респективно до 2026 г. В тази връзка са предвидени два етапа на разширение: разширение А („Заминаващи“) - трябва да се осъществи не по-късно от летния сезон на 2021 г., ако трафикът расте, както е предвидено. Следващото разширение В („Пристигащи“) ще бъде осъществено за летния сезон на 2026 г.

#### 1.4.3. ЛЕТИЩЕ ВАРНА

Летище Варна е публична държавна собственост предадена на концесия за срок от 35 г. на Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт АД. До и от летището се извършват вътрешни и международни полети по около 70 дестинации, до 25 страни на повече от 100 български и чуждестранни авиокомпани. Летището разполага с една писта с дължина 2 500 м и ширина 45 м, с 2 ръкава по 5 м всеки. Пистата за излитане и кацане е в добро състояние, тя е рехабилитирана

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

през 2012 г. чрез полагане на 30 см. слой полимермодифициран асфалт върху старата бетонна писта.

Летището разполага с 2 пътнически терминала (оперира само Терминал 2). Терминал 2 е разположен на РЗП от 18 162 кв. м. Годишният капацитет на летището е за обслужване на 2 400 000 пътника, като в пиково часово натоварване могат да се обслужат 1 037 заминаващи и 1 043 пристигащи пътници. Категорията на обслужване по IATA кодировката е С. Терминалът разполага със зала за регистриране на пътници и техния багаж с 25 гишета за регистрация и 1300 кв.м. обща площ; зала за проверка на сигурността на пътниците и техния багаж с 500 кв.м. обща площ; зона пред гейтовете за заминаващи пътници с търговски площи - общо 1700 кв.м.; зона за изчакване върху общо 1320 кв.м. Обособени са 7 гейта, както и зала за получаване на регистриран багаж - с площ 1550 кв.м., карусели за получаване на багаж - 3бр., обща площ на зоните за пристигащи пътници - 1750 кв.м.

Осигурен е достъп до летището по шосеен транспорт. В момента, летището е свързано с околните обекти чрез една автобусна линия на обществен транспорт. Автобусна линия № 409 свързва летището с централната част на гр. Варна, с крайна спирка курорта Златни пясъци. Тази автобусна линия се използва от малък брой пътници и персонал на летището. Автобусите се движат между 06:00 и 23:00 часа. Пристигащите и заминаващите пътници използват основно туристически автобуси и се придвижват директно до хотелите. Приблизително 1.5% от пътниците пристигат с такси и около 0.5% с личните си автомобили.

Таблица 7-19 Данни за трафика на летище Варна

Източник: ГД „ГВА“

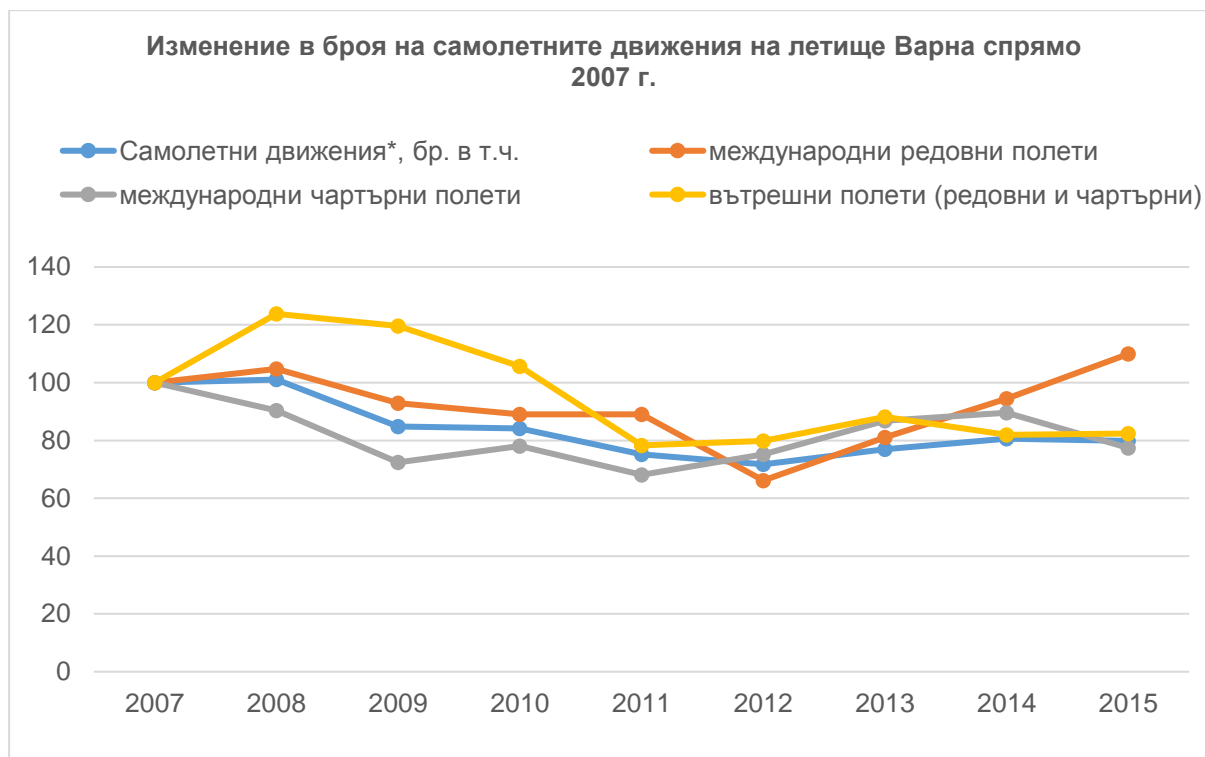
Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Самолетни движения*, бр. в т.ч.	14971	15129	12699	12601	11263	10739	11516	12063	11959
международни редовни полети	3623	3797	3365	3225	3225	2397	2938	3423	3982
международни чартърни полети	7535	6807	5455	5881	5133	5662	6543	6753	5834
вътрешни полети (редовни и чартърни)	2227	2757	2664	2352	1744	1778	1962	1825	1835
2. Обслужени пътници*, бр., в т.ч.	1478093	1432703	1206535	1198956	1165304	1212215	1303865	1373144	1382862
в международни редовни полети	351757	335431	282450	285641	334601	305378	359589	390150	477692
в международни чартърни полети	1047278	977813	768351	758341	711852	778866	813422	855945	779169
във вътрешни редовни полети (редовни и чартърни)	79058	119459	155734	154974	117431	126952	130668	126991	125860
3. Обработени товари в тонове	150	1004	89	83	41	33	35	74	116
натоварени	36	614	21	22	12	11	14	15	29
разтоварени	114	390	68	62	29	22	22	59	87

\* Вкл. нетърговските полети.

Данните за трафика през последните години, представени в таблица 7-19 отразяват тенденция към намаляване на обема както на пътническите, така и на товарните превози. Броят на самолетните движения през периода 2007 – 2015 г. намалява с 20 % като международни редовни полети нарастват с 10 %, а самолетните движения във вътрешни полети намаляват с 18 %, съответно излитанията и кацанията при международни чартърни полети намаляват с 23 % (фигура 7-26).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: Собствени изчисления

**Фигура 7-26 Изменение в броя на самолетните движения на летище Варна спрямо 2007 г.**

Нарастването на броя пътници на летище Варна, което се забелязва след 2012 г. се дължи главно на туристическата индустрия. Във връзка с това, промените във ваканционния сегмент биха оказали силно влияние върху броя пътници на летището. За сравнение, на бизнес сегмента се дължат по-малко от 5 % (Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт" АД, 2011b).

Немските и британски пътници бележат постоянен спад от 2007 насам, но въпреки това Германия все още представлява основен пазар, най-големият дял на отделна страна. Руските пътници (21,3%) и вътрешния пазар (13,1%) бележат постоянен растеж от 2007 г.

Броят на обслужените пътници на летище Варна намалява с 6 % през 2015 г. в сравнение с 2007 г., като по отношение на броя на пътниците в международни редовни полети, които са преминали през летището нараства с 36 %, докато тези от чартърните полети намаляват с 26 %. Най-голямо увеличение имат пътниците във вътрешни полети - с 59 %.

*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*



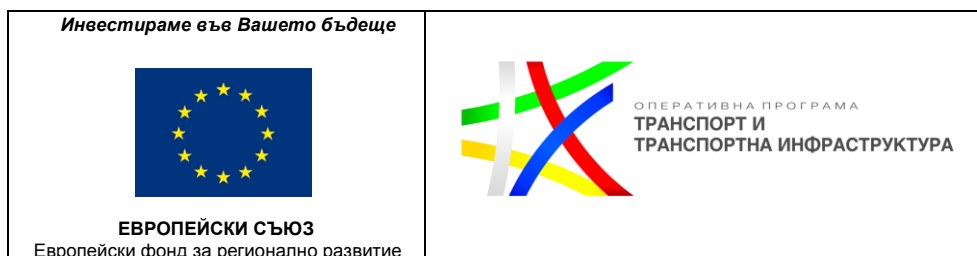
Източник: Собствени изчисления

**Фигура 7-27 Изменение в броя на обслужените пътници на летище Варна спрямо 2007 г.**

Повечето авиокомпаниии, които летят до летище Варна все още не са се възстановили от икономическата криза през 2009. Единствено Bulgaria Air отбеляза растеж от 31% през 2009 и след това спад от 10% през 2010. През 2009 г. Bulgarian Air Charter и Air Via отбелязаха рязък спад на броя на превозваните пътници, съответно около 40 000 и 48 000 пътници. През 2010 Air Via регистрира нов спад от 13 000 пътници.

Летище Варна е със силно изразена лятна сезонност. Поради това, основната част от дейностите по обслужване на пътници на летище Варна се извършва между юни и септември. През този период се обслужват 78% - 80% от годишния трафик. Останалите пътници летят с редовните полети от/до летище Варна през цялата година.

През последните години обемът на товарите на летище Варна не очертава трайна тенденция. В региона на гр. Варна няма подходящо производство, което да се нуждае от задграничен въздушен транспорт. През 2013 г. летище Варна достигна минималния обем товари (33 т) за периода 2007-2015. Почти 100% от товарите се превозват с редовните линии от/до летище Варна. Общото намаление на обработените товари в летището е от 22 %.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-28 Изменение в количествата обслужени товари на летище Варна спрямо 2007 г.

От 2014 г. на Летище Варна оперират два оператора по наземно обслужване, съответно Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт АД и Голдър Хендлинг България. Освен тях, в летището оперират и 17 други компании, някои от които извършват самообслужване на експлоатираните от тях самолети.

#### ❖ АКУСТИЧНО СЪСТОЯНИЕ НА РАЙОНИТЕ И РЕГИСТРИРАНИ НИВА НА ШУМ ЗА ПЕРИОДА 2007-2015 ГОДИНИ

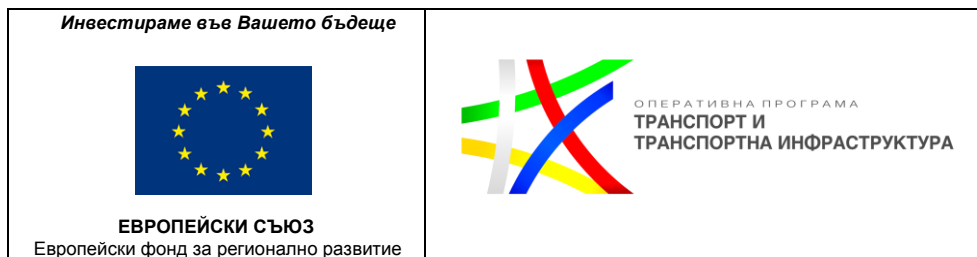
При оценка на авиационния шум е констатирано, че към 2007 г. около 78000 души от гр. Варна живеят в сгради, разположени в контура на максималния шум, създаван при прелитане на въздухоплавателно средство. Респективно около 42 000 души живеят в сгради, разположени в контура на допустимото нощно еквивалентно ниво на шума (Институт по въздушен транспорт, 2007b).

Хигиенно защитната зона на летището обхваща обща площ от 33.96 кв. км като около 13 кв. км от тях представлява гъсто заселена урбанизирана територия на община Варна. Останалата площ обхваща морски пространства, обработваеми земи, пътища, слабо населени участъци, промишлена зона. Контурът на максималното ниво на шума, създаван от прелитащи самолети LAMAX=85 dB(A), обхваща около 11 кв. км или една трета от площта при разрешеното използване на по-„шумни“ самолети като при това вече само около 2 кв. км от тях представлява гъсто заселена урбанизирана територия на община Варна, която обитава около 10 000 души.

Основните причини за относително голямо отрицателно въздействие на авиационния шум, създаван от самолетите, които използват летище Варна за излитане и кацане са обобщени в доклада на Института по въздушен транспорт относно екологичната оценка на генералния план на летището и обхващат следното:

- **не достатъчно добро градоустройствено решение, създадо условия за прекалено доближаване на града към летището без да се спазва каквато и да е хигиенно-защитна зона;**

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- **организацията на долитането и отлитането, при която се създават условия за това самолети да прелитат над значителни градски части, което е допълнителен фактор, който създава условия за наднормено ошумяване на населението на Варна;**
- **отсъствието на ефективна система за управление на въздушното движение, която да дава приоритет на такова управление, при което да се ограничат до минимум прелитанията над града.**
- **отсъствието на обективен контрол върху екипажите, които не изпълняват изискванията, свързани с ограничаване на шума върху местността;**
- **отсъствието на ефективна нормативна база, позволяваща въвеждане на санкции по отношение на лицата, нарушаващи въведени противошумни правила за полети.**

Препоръчаните мерки в този доклад са насочени към: намиране на оптимизация по отношение трасетата за отлитане от писта 09 с оглед ограничаване на прелитането над града; създаване на организация за задължително спазване на противошумовите маневри в района на летището; изграждане на мониторингова система за наблюдение на движенията в района на летището и ограничаване до обективния минимум (от гледна точка летателно техническите характеристики на самолетите, метеорологичните условия и безопасността на полетите) на прелитанията над града; утвърждаване по надлежния ред хигиенно-защитна зона на летище Варна като е уместно тази зона да отговаря на шумовия контур на максималния шум, създаван при прелитането на въздухоплавателни средства. Препоръчано е също така в границата на хигиенно-защитната зона да се забрани изграждане на жилищни сгради, а за намиращите се в зоната жилищни сгради да се проучат възможностите за обезшумяване и да се създаде нормативна уредба, която да позволява на летищната администрация, респективно концесионера да събира глоби за нарушаване на определените правила за намаляване на шума при движение на самолетите в района на летището. Събраните средства да се използват за мерките по обезшумяване. Важна препоръка е и да се създаде организация на слотовете с оглед минимизиране на нощните полети до и от летище Варна.

#### ❖ **СЪЩЕСТВУВАЩИ СИСТЕМИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ НА ЛЕТИЩЕТО**

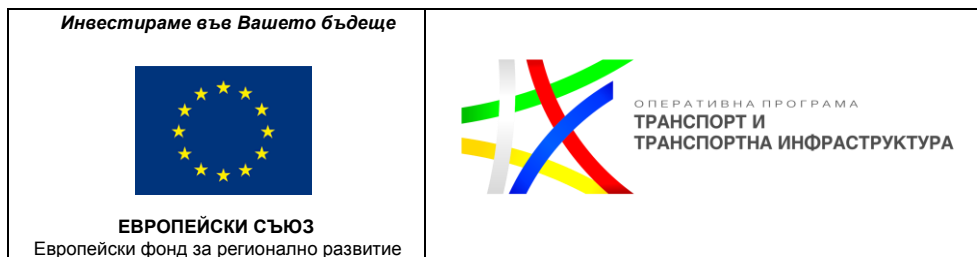
Най-новите разпоредби на ЕС във връзка със сигурността поставят по-високи изисквания за необходимите пространства в сравнение с миналото. В тази връзка обществената и охраняемата зона на Летище Варна са разделени от ограда. Преминаване от обществената към охраняемата зона е възможно само след проверка.

Сградата на новия пътнически терминал има централизиран контролен пункт за проверка за пътници и персонал. Централизираният контролен пункт за пътниците (ЦКПП) е разположен в зоната за заминаващи. Всички заминаващи пътници, за вътрешни и международни полети, трябва да преминат през този контролен пункт. В първия етап от неговото изграждане той е оборудван с 9 рентгенови апарата, 5 проходни метални детектора (WTMD), ръчни метал-детектори (NHMD) и система за наблюдение CCTV.

Всички автомобили влизат в охраняемата зона през контролен пункт. Той е оборудван с рентгенов апарат, проходен метал-детектор (WTMD), ръчни метал-детектори (NHMD), детектор за откриване на експлозиви и система за наблюдение CCTV.

Проверката на ръчния багаж на пътниците в новия пътнически терминал се извършва от 2 автоматични рентгенови апарати и ще се намира зад зоната за регистрация. Новата система има и детектор за откриване на експлозиви (ETD).

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Съществуващата периметрова ограда и пътна мрежа напълно съответстват на разпоредбите.

#### ❖ ПРОЕКТИ В ИЗПЪЛНЕНИЕ

Планираните инвестиции от концесионера на летището за 2016 г. са в размер на 2 219 хил. € ("Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт" АД, 2015b), разпределени за следните проекти:

- **Въздушно пространство / Air Space, Arr/Dep, ATC and MET – поставяне на регулатори за интензитет на светлините и система за управление и ремонт на светлините на пистата за излитане и кацане.**
- **Зона за движение – изграждане на нова пътека за рулиране „А“ и рехабилитация на увредени участъци по перона;**
- **Технически инсталации - ново 20 kV електрозахранване, подобрене на водоснабдяването за напояване и разширение на системата за паркинг видеонаблюдение;**
- **Сигурност и безопасност - рехабилитация на периметрова ограда;**
- **Други – изграждане на площадка за събиране на отпадъци, подобрения на център за данни, реконструкция на сградата „Стара Аерогара“, разширение на подземната оптична мрежа.**

Предвидено е поетапно разширение на пътническия терминал. Началният етап при изграждането на новия пътнически терминал е завършен за летния сезон на 2013 г. На базата на прогнозите за трафика и програмата за съоръженията сградата на пътническия терминал в началната фаза покрива нуждите на заминаващите пътници до 2026 г. и на пристигащите – респективно до 2031 г.

#### 1.4.4. ЛЕТИЩЕ ПЛОВДИВ

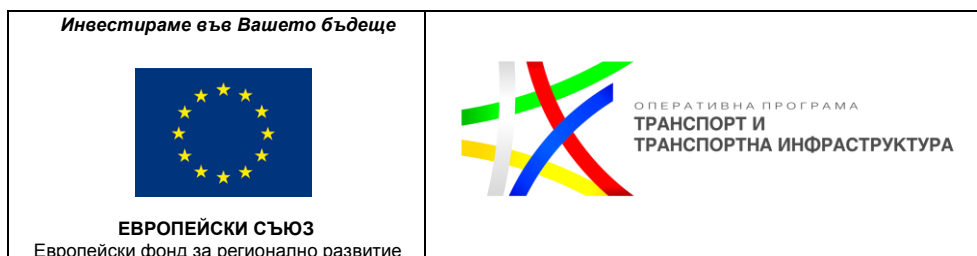
Летище Пловдив е разположено на 10 км югоизточно от града, на главния път Пловдив-Асеновград. Новото начало в неговото развитие беше поставено през 2009 г. с изграждането на функционален пътнически терминал, с обществен паркинг към него, удължен перон и увеличен брой стоянки, с двойно осигурена енергийно захранваща, осветителна и сигнализационна системи по изискванията на ЕС за безопасност на полетите. Новият пътнически терминал е с площ 5 000 кв. м., осигуряващ ниво на обслужване "С" по ИАТА. По този начин се позволи обслужването на 1 000 пътника/час пик. Изграден на нов паркинг към новия пътнически терминал за 80 бр. автобуси и 80 бр. автомобили. Капацитетът на летището е за обслужване не до 500 хил. пътника/годишно.

Разполагаемата дължина на пистата за излитане и кацане е 2 500 м. и позволява оперирането на самолети от среден и тежък тип. Съществуващият перон има капацитет за обслужването на осем самолета едновременно, което в натоварените часове е крайно недостатъчно и намалява приходите на летището.

Летището в Пловдив е обявено като резервно на летище София. То приема трафика на Летище София в периодите на затваряне поради ниска видимост или друга причина. Обслужва пътнически, карго и бизнес полети. Към момента на Летище Пловдив няма редовни пътнически полети. През зимния сезон летището обслужва ежедневни чартърни туристически полети за българските ски-курорти в Банско, Пампорово и Боровец.

В същото време летище Пловдив се използва съвместно и с Министерството на отбраната – ВВС.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Лицензираните оператори на наземни дейности, вкл. тези, които извършват самообслужване са 12<sup>3</sup>.

Данните за трафика на летището показват значителни колебания в обема на превозите по години.

Таблица 7-20 Данни за трафика на летище Пловдив

Източник: ГД „ГВА“

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.Самолетни движения*, бр. в т.ч.	1990	1702	6 138	4983	5805	4193	3657	2643	3243
международни редовни полети	60	29	9	97	426	493	506	537	549
международни чартърни полети	775	434	195	182	152	747	435	490	544
вътрешни полети (редовни и чартърни)	3	19	1	6	10	183	346	229	275
2.Обслужени пътници*, бр., в т.ч.	104130	61276	24919	26547	76835	88704	92097	103292	103300
в международни редовни полети	4087	1715	395	9907	59776	74217	85511	95091	92365
в международни чартърни полети	97837	55819	22492	13061	13625	13091	5710	6486	9968
във вътрешни редовни полети (редовни и чартърни)	12	633	2	20	156	218	97	87	67
3. Обработени товари в тонове**	1867,26	666,30	472,14	368,87	380,13	564,02	182,32	554,14	821,43
натоварени	1709,75	562,99	388,32	258,76	265,40	417,41	96,45	327,65	276,88
разтоварени	157,51	103,31	83,82	110,12	114,73	146,61	85,87	226,49	380,19

\* Вкл. нетърговските полети.

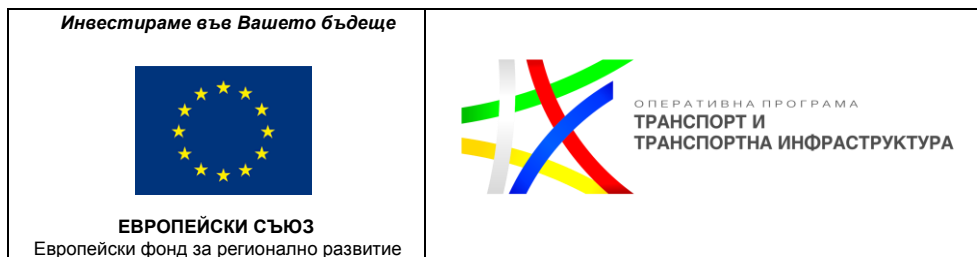
При анализ на данните от таблица 20 се установява, че през периода 2007 – 2015 г. е налице увеличение на броя на самолетните движения от 1990 през 2007 г. до 6138 през 2009 г., след което излитанията и кацанията на самолети намаляват до 3 243 през 2015 г.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-29 Изменение в броя на самолетните движения на летище Пловдив спрямо 2007 г.

<sup>3</sup> По данни от ГД „ГВА“.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Броят на самолетните движения до и от летището в международни полети е приблизително девет пъти повече през 2015 г. в сравнение с 2007 г., а по отношение на вътрешните полети е налице увеличение с 273 движения, тъй като през 2007 г. са изпълнени само 3 полета във вътрешно съобщение.

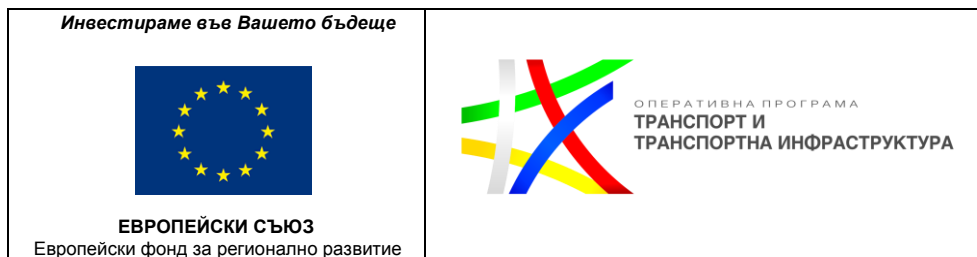
През периода 2007 – 2015 г. обслужените пътници на летище Пловдив първоначално намаляват с 58% до 2010 г., след което отново нарастват до нивото от 2007 г., което е за сметка на увеличението на пътниците от редовни международни полети, тъй като тези от чартърните линии намаляват с 90 %. Това може да се обясни до голяма степен с факта, че летището се използва основно сезонно за обслужване на пътници при използването на услугите на туроператори като част от пакетни туристически услуги за почивки в големите зимни курорти на страната. Налице е и увеличението на броя на обслужените пътници по вътрешни полети.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-30 Изменение в броя на обслужените пътници на летище Пловдив спрямо 2007 г.

По отношение на количествата на товарите в тонове, които се превозват до и от това летище е налице значително намаление, особено през 2013 г., когато са превозени с 90 % пъти по-малко товари в сравнение с 2007 г. След което започва бързо възстановяване на обемът на товарните превози до равнище от 2,5 пъти повече от количествата, обработени през 2007 г.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-31 Изменение в количествата обслужени товари на летище Пловдив спрямо 2007 г.

Направеният анализ на данните за трафика на летището показват тенденция на увеличаване в обема на пътническите превози, което налага разработването на стратегия за подобряване на обслужването и качеството на предлаганите услуги. Същевременно се очертава и перспектива за постепенно повишаване на товарния трафик, която от своя страна поражда необходимост от изграждане на нов товарен терминал.

#### ❖ ПРОЕКТИ В ИЗПЪЛНЕНИЕ

През 2008 г. ГД „ГВА“ проведе процедури по ЗОП за изпълнението на следните подобекти от Комплексния проект за инвестиционна инициатива за летище Пловдив:

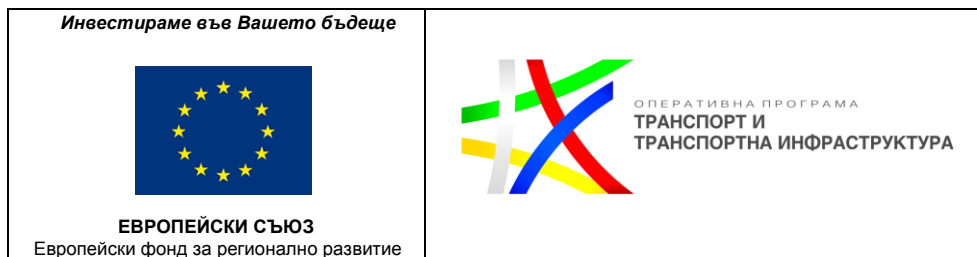
- **Ремонт, разширение и реконструкция на перона на летище Пловдив.**
- **Цялостна реконструкция и модернизация на осветителната, електрозахранващата и електрорезервиращи системи на летище Пловдив – прогнозен краен срок за завършване на изпълнението на обекта.**
- **Извънплощадкови и площадкови В и К мрежи на Летище Пловдив – прогнозен краен срок за завършване на изпълнението на обекта.**
- **Изграждане на нов паркинг към новия пътнически терминал за 80 бр. автобуси и 80 бр. автомобили.**

През м. март 2016 г. правителството на страната прие решение за откриване на процедура за предоставяне на концесия за услуга върху летище Пловдив за срок от 35 години. През м. юни откритата процедура за предоставяне на 35-годишна концесия за услуга върху Летище Пловдив беше удължена с три месеца. Крайната дата, до която могат да се подават оферти е 19 септември 2016 г.

Чрез отдаването на концесия на летище Пловдив се цели да бъде привлечен финансово стабилен инвеститор с опит в управлението, експлоатацията и развитието на летища. По този начин ще бъде гарантирано неговото бъдещо развитие. Концесията ще спомогне за подобряване на съществуващата летищна инфраструктура, достигане на заложените международни стандарти и категории, трансфер на управленско ноу-хау, генериране на трафик и развитие на търговските дейности в региона.

Успешното развитие на Летище Пловдив може да бъде един от катализаторите за създаване на условия за развитие на цялостния икономически потенциал на региона. Възможности за увеличаване на туристическия трафик съществуват, особено по отношение на зимните чартъри

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

на туристи за ски-курортите в страната. Потенциал за значителен ръст има и трафикът на товари и поща, предвид възможностите, които предоставя външно-икономическият обмен на Южния централен район.

Конкурентните предимства на Летище Пловдив са свързани с ниския размер на събираните такси, централното разположение на летището в страната, както и доста по-добрите метеорологични условия, които са добра предпоставка за по-агресивно привличане на зимни чартърни полети.

За да се създадат необходимите условия за развитието на Летище Пловдив като транспортен възел с модерна инфраструктура, отговаряща на международните стандарти в гражданската авиация, са необходими значителни инвестиции в летищната инфраструктура – изграждане на нов модерен карго терминал, повишаване на носимоспособността на пистата за излитане и кацане, пътеки за рулиране и перони, модернизиране на пътническия терминал. Обектът на концесията е с концесионна площ 2 376 517 кв. м.

Обществената поръчка предвижда концесионерът да извърши задължителни инвестиции за целия срок на концесията в размер не по-малък от 35 267 000 евро (без ДДС), от тях минимум 16 791 000 евро (без ДДС) за първите пет години.

#### **1.4.5. ЛЕТИЩЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА**

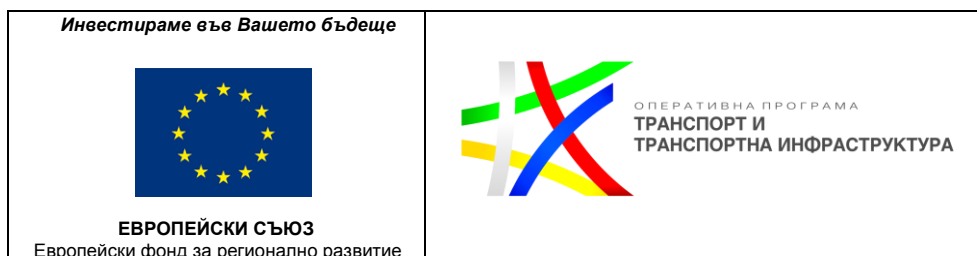
Летище Горна Оряховица е построено през 1925 г. и е със статут на международно от 1995 г. Намира се на 4 км. североизточно от гр. Горна Оряховица. Пистата за излитане и кацане е дълга 2 450 м. и широка 45 м. Има една пътека за рулиране и пет самолетни стоянки. Изграденият пътнически терминал е в сравнително добро състояние, но е оборудван за обслужване само на вътрешни полети. Пътнически терминал е с площ 2209 кв. м. с обособени салони за заминаващи, пристигащи пътници и обществена зона. В настоящия момент покритието на пистата е в задоволително състояние. То е от асфалтобетон, положено е през 1982 г. Правени са частични ремонти за запълване на образувалите се фуги с полимер-модифицирана битумна паста. В западно направление има подмяна на част от настилката през 2005 г.

Наземното обслужване, вкл. полетни операции и администриране на екипажите; наземно администриране и надзор; обслужване на пътници; обработка на багажи; обработка на товари и поща; перонно обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства с гориво-смазочни материали се извършва от летищния оператор „Летище Горна Оряховица“ ЕАД и 3 лицензирани оператори за наземно обслужване.

От летище Горна Оряховица не се изпълняват полети по редовни линии към настоящия момент, а чартърни полети се изпълняват при необходимост.

Целият пътнически и товарен трафик се движи за аерогарата и от аерогарата по асфалтов път. Пристигащите и заминаващи пътници от/за аерогарата ползват автобуси или частни коли. Съществуващите места за паркиране на летище Горна Оряховица са достатъчни. Паркинга осигурява автобусни и автомобилни паркоместа за пътниците от и до летището. Общественият транспорт до летището към настоящия момент не включва редовни автобусни линии. Основните авиокомпании, които извършват полети до и от летището са: „Фортуна Еър“; „Хели Еър Сау“; BBC; „Интерскай“; ABS JETS; „Агро Фермер“; „Авиоотряд 28“; „Еверусс/Булербуйс“; „Волга Днепр“; „Avcon Jet AG“; „Ruby Star“; „Motor Sich“; „SW BUSUNESS AVIATION“; „CICADE CA“; „AR AIRWAYS/DJETOPS“; Гранична полиция; „Делян Диков“; „Авиоотряд Варна“; „Френски BBC“; „Белгийски BBC“; US MILITARI; „Air Medical“; „SilverCloudAir“; „GM Helicopters“.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 7-21 Данни за трафика на летище Горна Оряховица

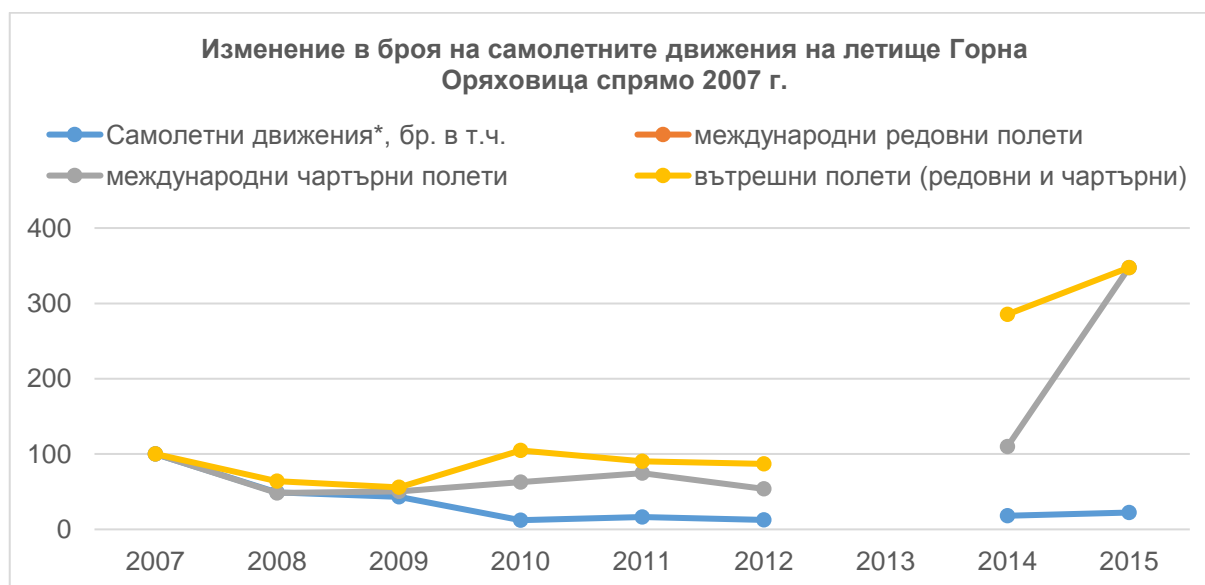
Източник: ГД „ГВА“

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Самолетни движения*, бр. в т.ч.	8266	4067	3 553	1010	1351	n.a.	1024	1504	1850
международни редовни полети	0	0	0	0	0	n.a.	0	22	0
международни чартърни полети	91	44	46	57	68	n.a.	49	100	316
вътрешни полети (редовни и чартърни)	61	39	34	64	55	n.a.	53	174	212
2. Обслужени пътници*, бр., в т.ч.	301	452	234	1177	562	n.a.	281	286	495
в международни редовни полети	0	0	0	0	0	n.a.	0	10	5
в международни чартърни полети	272	314	207	1118	451	n.a.	182	178	349
във вътрешни редовни полети (редовни и чартърни)	29	138	27	59	111	n.a.	99	98	141
3. Обработени товари в тонове**	59	195	352	69	19	n.a.	2	98	972
натоварени	48	161	352	62	0,5	n.a.	1		112
разтоварени	11	34	0	7	18,5	n.a.	1	98	860

\* Вкл. тренировъчните полети

\*\* Вкл. нетърговските полети

Данните за трафика на летището, представени в таблица 7-21, отразяват значително намаление в броя на самолетните движения през периода 2007 – 2015 г., което обаче до голяма степен се дължи на намалението на тренировъчните полети на частните авиокомпании, включени данните. Както е видно броят на международните чартърни полети се увеличава през периода от 91 през 2007 г. до 316 през 2015 г., а броят на вътрешните полети се увеличава от 61 през 2007 г. на 212 през 2007г.

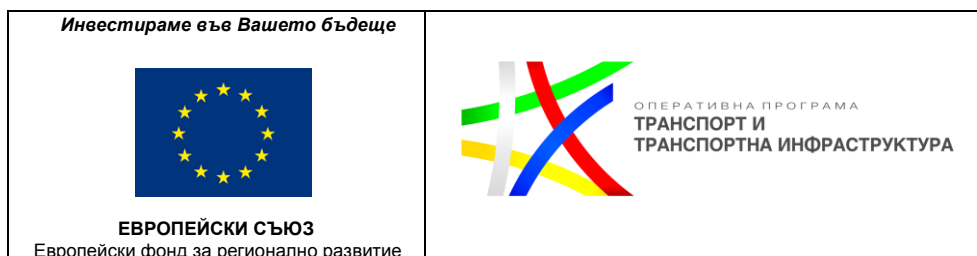


Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-32 Изменение в броя на самолетните движения на летище Горна Оряховица спрямо 2007 г.

Съответното процентно изменение на броя на полетите до и от летището е 147 % за международните чартърни и 148 % за вътрешните чартърни полети.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

От своя страна броят на обслужените пътници от международни чартърни полети нараства 3 пъти през 2010 г., след което отново намалява и през 2015 г. е с 28 % по-висок от броя на обслужените пътници през 2007 г., а броят на обслужените пътници от вътрешни линии след 2009 г. бележи непрекъснат ръст и в края на 2015 г. е почти 4 пъти по-голям от този през 2007 г.



Източник: Собствени изчисления

Фигура 7-33 Изменение в броя на обслужените пътници на летище Горна Оряховица спрямо 2007 г.

Количествата обработени товари в тонове, които са превозени до и от летището варират значително по години.

#### ❖ АКУСТИЧНО СЪСТОЯНИЕ НА РАЙОНИТЕ И РЕГИСТРИРАНИ НИВА НА ШУМ ЗА ПЕРИОДА 2007-2015 ГОДИНИ

На летище Горна Оряховица няма апаратура за измерване нивата на шума от авиационните двигатели. Поради факта, че през последните години трафика през летището е намален, както и поради това, че основния тип самолети опериращи на летището са от лек тип - до настоящия момент фактора шум не е създавал проблеми при изпълнение на основната дейност на летището.

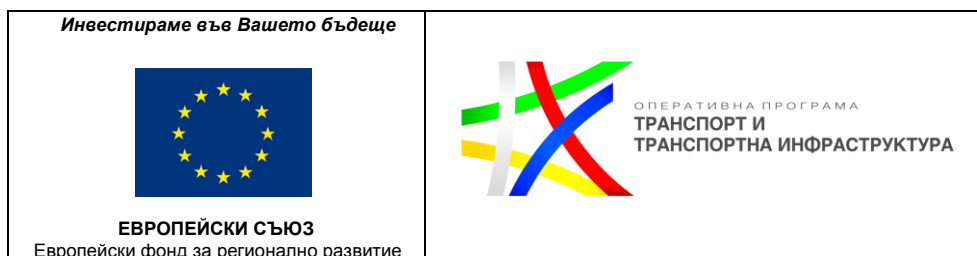
Няма изградена система за мониторинг на авиационния шум. Летищния терминал е монолитна двуетажна сграда съобразена със строителните норми. Акустичното състояние е в рамките на удовлетворителни нива.

#### ❖ СЪЩЕСТВУВАЩИ СИСТЕМИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ НА ЛЕТИЩЕТО

Създадена е Система за управление на безопасността (Safety management system). Разписани са отговорностите на персонала (ръководен състав, служители, изпълнители) при изпълнение на служебните си задължения.

Разпоредбите относно безопасността се изпълняват съгласно нормативните документи в гражданското въздухоплаване. За целта са разработени планове, инструкции и ръководства с

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

които са конкретизирани задълженията на персонала за спазване на регламентираните нива на безопасността на полетите. Създадена е група за безопасност с членове от всички субекти (летище, РВД, авиационни оператори), в която периодично се набелязват мерки за ревизиране на дейности и документи с цел подобряване на безопасността на полетите.

#### ❖ ПРОЕКТИ В ИЗПЪЛНЕНИЕ

От 11 юли влиза в сила договора за концесия на летище Горна Оряховица с избрания концесионер "Гражданско летище Горна Оряховица 2016" АД. Концесията е за срок от 35 години, като концесионерът се задължава да управлява и поддържа летището в съответствие с договора. Концесионерът има право да получава приходи от потребителите или от трети лица, а когато извършва и стопански дейности и правото да получава приходи от тях. Годишната концесионна такса е в размер на 10% от нетните приходи на летището, като минималната вноска е в размер на 70 000 лв. и дължимия ДДС върху сумата, коригирана на всеки 3 години от срока на концесията с индекса на потребителските цени с натрупване за тригодишен период. Договорът е подписан на 11. април тази година, като се предвижда концесионерът да внесе и еднократна такса от 100 000 лв. в срок от 1 месец след тази дата. В основния предмет на концесията са включени: летищни услуги, като извършването на дейностите на летищен оператор, дейностите на оператор по наземно обслужване, както и функциите на летищна администрация; Стопански дейности, които включват осигуряването на всяка търговска или друга дейност, съоръжения и услуги, които са съвместими с предназначението на обекта на концесията. Като допълнителен предмет на концесията е позволено и извършване на частични строителни и монтажни работи в съответствие с инвестиционната програма.

#### 1.4.6. ДРУГИ ЛЕТИЩА

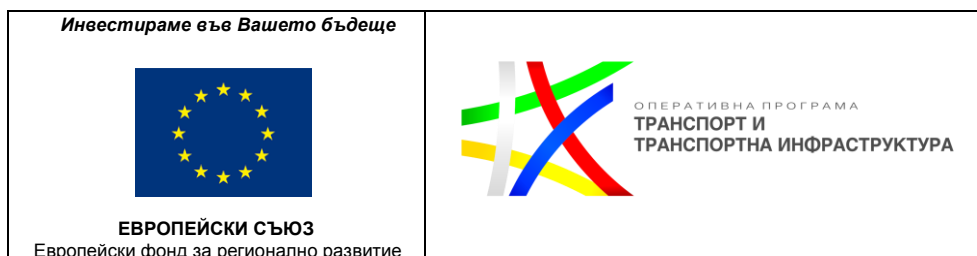
Останалите летища и летателните площадки, изградени на територията на страната обслужват военни полети и полети на селскостопанската авиация. Голяма част от тях са закрити за граждански полети, някои са превърнати в паметници на културата. (таблица 7-22).

Таблица 7-22 Статут на националните летища

Източник: ГД „ГВА“

Летище	Местонахождение	Код по ICAO	код по IATA	Статут
Летище Русе	с. Щръклево, Русе	LBRS	ROU	общинско летище, предстои да стане функциониращо
Летище Стара Загора	кв. Колю Ганчев, Стара Загора	LBSZ	SZR	не функционира
Летище Търговище	с. Буховци, Търговище	LBTG	TGV	не функционира
Летище Божурище	гр. Божурище, София			закрито летище, паметник на културата
Летище Видин	с. Иново, Видин	LBVD	VID	LB 40 закрито гражданско летище
Летище Кърналово	с. Кърналово, Петрич		LB45	
Летище Карлово (Марино поле)	с. Ведраре, Карлово			закрито военно летище, днес спорадично се ползва като спортно
Летище Силистра	с. Полковник Ламбриново, Силистра	LBSS	SLS	закрито гражданско и военно летище
Летище Стряма	с. Стряма, община Раковски			LB30

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## 1.5. ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ

Политиката на България по отношение на летищната инфраструктура има за цел създаването на равнопоставени условия за конкуренция между летищата на страната и тези на останалите страни от ЕС чрез максимизиране на ефективността от използването на тези обекти и на сектора като цяло. Важен аспект на тази политика е въвеждането на принципите на свободната конкуренция между инфраструктурните обекти на въздушния транспорт, както и създаването на условия за свободен достъп на превозвачите до въздушното пространство на страната и летищната инфраструктура.

В този контекст се налага последователното и системно изучаване на развитието и състоянието на пазара на летищната инфраструктура в страната, прилаганата система от инфраструктурни такси във въздушния транспорт и анализ на моделите за управление и финансиране на летищата като важни обекти от транспортната инфраструктура на страната, които имат стратегическо значение за превръщането ѝ в модерен транспортен център на Балканите.

### 1.5.1. ЛЕТИЩНИ ТАКСИ

Летищните такси са елемент на системата от инфраструктурни такси във въздушния транспорт. Тяхното събиране е регламентирано в закона за гражданското въздухоплаване и Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България. Те се заплащат от превозвача или от собственика на въздухоплавателното средство и биват:

### 1.5.2. ТАКСИ ЗА КАЦАНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА В ЛЕТИЩАТА,

Тези такси се изчисляват въз основа на максималното излетно тегло на даденото въздухоплавателно средство, като всяка част от теглото се закръглява нагоре на цял тон.

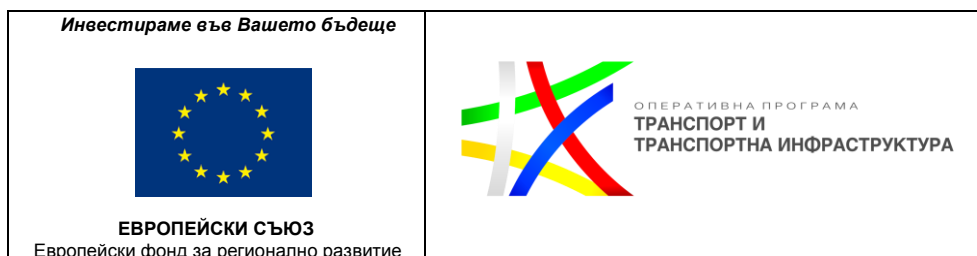
Таблица 7-23 Такси за кацане на летище София

Източник: Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Такса за кацане за тон от максималното излетно тегло на въздухоплавателните средства	Такса Евро за тон
Група 1 – ВС до 3 т	7,5
Група 2 – ВС над 3 т до 25 т	15,3
Група 3 – ВС над 25 т до 65 т	12,85
Група 4 – ВС над 65 т до 100 т	10,8
Група 5 – ВС над 100 т	10,6

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. Размерът на таксите за кацане на летището, който е валиден от 01.01.2016 г., е представен в таблица 7-23.

Съответните такси за кацане на летищата Варна, Бургас и Горна Оряховица са дефинирани отделно и са различни от тези за летище София (виж таблица 7-24).



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 7-24 Такси за кацане на Варна, Бургас и Горна Оряховица евро

Източник: Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Максимално излетно тегло	Международни летища	
	Международни полети	Вътрешни полети
до 3 т	20	10
над 3 до 10 т	40 + 14 евро за всеки тон над 3 т	20
над 10 до 20 т	180 + 14 евро за всеки тон над 10 т	60
над 20 до 40 т	320 + 4 евро за всеки тон над 20 т	80
над 40 до 60 т	400 + 7 евро за всеки тон над 40 т	100
над 60 до 80 т	540 + 5 евро за всеки тон над 60 т	120
над 80 до 100 т	640 + 5 евро за всеки тон над 80 т	140
над 100 т	740 + 5 евро за всеки тон над 100 т	160

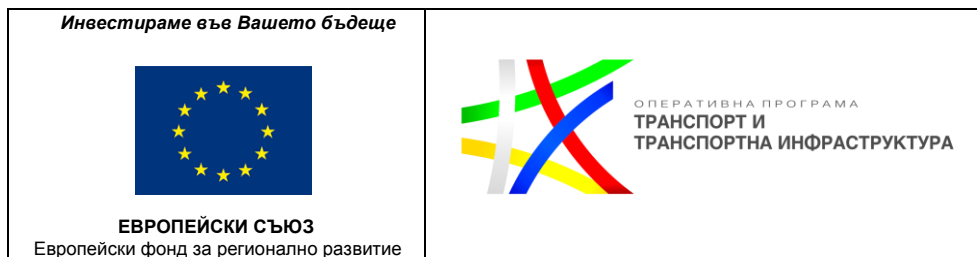
Таксите за кацане на летище Пловдив също са дефинирани самостоятелно (таблица 7-25).

Таблица 7-25 Такси за кацане на летище „Пловдив“

Източник: Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Видове въздухоплавателни средства	такса
Въздухоплавателно средство, изпълняващо учебно-тренировъчен полет	5,00 евро/кацане
Въздухоплавателно средство за общо предназначение с максимално излетно тегло до 5,7 тона включително	25,00 евро/кацане
Въздухоплавателно средство с максимално излетно тегло над 5,7 тона, изпълняващо пътнически или смесени (пътнически и товарни) полети	5,00 евро/тон
Въздухоплавателно средство с максимално излетно тегло над 5,7 тона, изпълняващо товарни полети	3,50 евро/тон

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. Съответните намалени такси са представени в таблица 7-24 по-долу.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 7-26 Такси за кацане на летище Пловдив според броя на кацанията на месец

Източник: Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Месечен брой кацания		Въздухоплавателно средство с максимално излетно тегло над 5,7 тона, изпълняващо пътнически или смесени (пътнически и товарни) полети	Въздухоплавателно средство с максимално излетно тегло над 5,7 тона, изпълняващо товарни полети
от	до		
4	15	4,50 евро/тон	3,15 евро/тон
16	22	4,00 евро/тон	2,80 евро/тон
23	26	3,50 евро/тон	2,45 евро/тон
27	31	3,00 евро/тон	2,10 евро/тон
32	35	2,70 евро/тон	1,90 евро/тон
36	39	2,45 евро/тон	1,70 евро/тон
40	43	2,25 евро/тон	1,60 евро/тон
44	48	2,05 евро/тон	1,45 евро/тон
49	52	1,90 евро/тон	1,35 евро/тон
53	57	1,75 евро/тон	1,25 евро/тон
58	61	1,65 евро/тон	1,15 евро/тон
62+		1,55 евро/тон	1,10 евро/тон

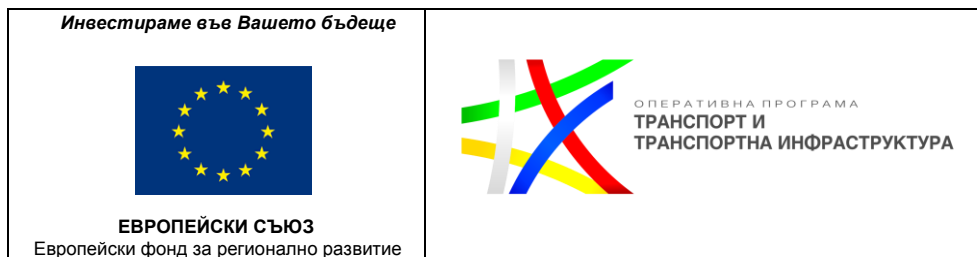
Размерът на таксите за кацане на всички летища се увеличава с 25 % - при кацане в събота, в неделя и на официални празници; с 25 % - при кацане от 22,00 до 6,00 часа; с 10 % - при кацане в ден или в часов интервал "пик", обявен за съответното летище в Сборника за аеронавигационна информация и публикация на Република България.

Задължението за заплащане на такса за кацане възниква от момента на допиране на въздухоплавателното средство на земята. В таксата са включени разходите по:

- **поддържането на летателното поле и развитието на инфраструктурата на летището;**
- **ограничаването и отстраняването на препятствията;**
- **поддържането на визуалните аеронавигационни средства;**
- **аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване на полетите на територията на летището и в неговата околност;**
- **управлението на движението на територията на летището;**
- **координацията между различните ведомства и предприятия във връзка с използването на летището;**
- **оборудването и инсталациите за електроснабдяване;**
- **опростяването на формалностите в летището;**
- **престоя на въздухоплавателното средство за превоз на пътници и поща до 3 часа и на въздухоплавателното средство за превоз на товари до 6 часа;**
- **административните разходи, свързани с такса кацане.**

Такси за кацане не се събират в случаите, когато въздухоплавателните средства изпълняват полети за авиохимически работи; при проверка на техническата и летателната им годност (облитане) и при оказване на спешна медицинска помощ.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Превозвачите заплащат еднократно такса за кацане при изпълнение на тренировъчни полети независимо от броя на фактическите излитания и кацания на едно и също въздухоплавателно средство в рамките на едно денонощие на едно и също летище.

### 1.5.3. ТАКСИ ЗА ПАРКИНГ

Таксите за паркинг включват разходите по осигуряването на съоръжения за престоя и използването на площадка и на местостоянка на въздухоплавателното средство и общата охрана и за използването на перонна местостоянка, на контактна местостоянка или на местостоянка за дългосрочен престой на въздухоплавателното средство. Тези такси не се събират в случаите, когато излитането на въздухоплавателни средства се задържа поради мероприятия, свързани с безопасността на полета, форсмажорни причини или оказване на спешна медицинска помощ. Таксите за паркинг са диференцирани по летища и в зависимост от вида на полетите и продължителността на престоя (виж таблица 1.5-5), както следва:

- Такса за паркинг над безплатния престой за въздухоплавателните средства за превоз на пътници и поща (над 3 часа) и на въздухоплавателни средства за превоз на товари (над 6 часа);
- Такси за паркинг при изпълнение на международен полет и след това вътрешен полет – събират се както тези при международните полети;
- Такси за паркинг при изпълнение на вътрешен полет и след това на международен полет – събират се както при вътрешни полети;

Таблица 7-27 Такси за паркинг - евро

Източник: Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Летища	Размер на таксата	
Летище София - за тон от максималното излетно тегло, за 1 час в евро за:	„Ден“*	„Нощ“**
Оперативна местостоянка:	0,171	0,064
Зона за дълговременен престой „Long-term Bay“:	0,016	0,011
Летища Варна, Бургас и Горна Оряховица	20 % от размера на таксата за кацане за всеки 24 часа или част от тях.	
Летище Пловдив	5 % от размера на таксата за кацане за всеки 24 часа или част от тях.	

\* „Ден“ е периодът от 06:00 часа до 22:59 ч. местно време;

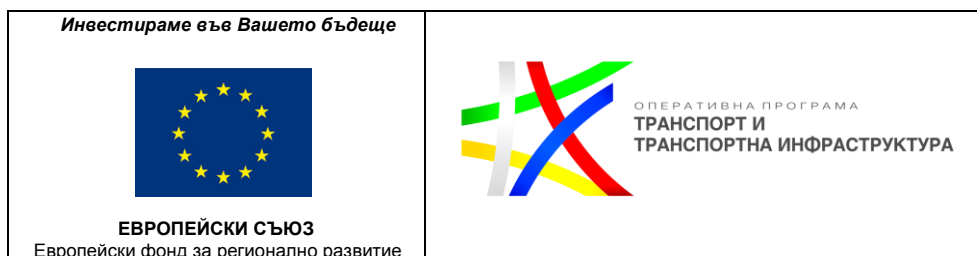
\*\* „Нощ“ е периодът от 23:00 часа до 05:59 ч. местно време. Полети; - 6 часа след кацане - за ВС с MTOW до 150 тона, изпълняващи товарни полети; - 9 часа след кацане - за въздухоплавателните средства с максимално излетно тегло над 150 тона, изпълняващи товарни полети.

\*\*\* Таксата не се заплаща за престой на ВС до: - 3 часа след кацане – за ВС, изпълняващи пътнически полети.

Такса за паркинг при базиране (постоянно и временно) на летищата Варна, Бургас и Горна Оряховица, които са базови за даден превозвач за едно денонощие е 5 % от размера на таксата за кацане при вътрешен полет за всеки 24 часа или част от тях. Тази такса се заплаща от превозвачите при наличието на писмено съгласие между тях и летищната администрация (упълномощеното летищно предприятие) за базиране<sup>4</sup> на дадено въздухоплавателно средство.

<sup>4</sup> Съгласието за базиране между превозвач и летищната администрация (упълномощеното летищно предприятие) и неговото изменение се регистрират в главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация". В съгласието за базиране се определят типът, регистрационният знак на въздухоплавателното средство и периодът за базиране.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

#### 1.5.4. ТАКСИ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ПЪТНИЧЕСКИ РЪКАВ

Тези такси са въведени от 22.12.2006 г. с пускането в експлоатация на новия пътнически терминал на летище София. В тези такси се включват разходите за използване на съоръженията, за осигуряване и ползване на система за водене и позициониране на въздухоплавателното средство, за ползване на фиксирано наземно електрозахранване и за предоставяне на прекондициониран въздух. Таксите се начисляват за времето на ползване при пристигане и преди заминаване. Размерът на таксата е съответно 95 евро за първите 60 минути и 34 евро за всеки следващи започнати 15 минути;

#### 1.5.5. ТАКСИ ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА ПЪТНИЦИ

Тези такси се събират за пътниците, започващи пътуване от съответното летище – включва 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. Таксата за обслужване на пътници не се събира за деца до 2-годишна възраст, а също и когато пътниците са транзитни или пътуват с въздухоплавателни средства изпълняващи полети за търсене и спасяване, с хуманитарни цели, държавни полети, полети, търпящи бедствие или подложени на незаконна намеса и пр. За деца от 2 до 12 години таксите са намалени с 50 %. Размерът на таксите за обслужване на пътници, заплащани от превозвачите са диференцирани по летища за обществено ползване (виж таблица 7-28).

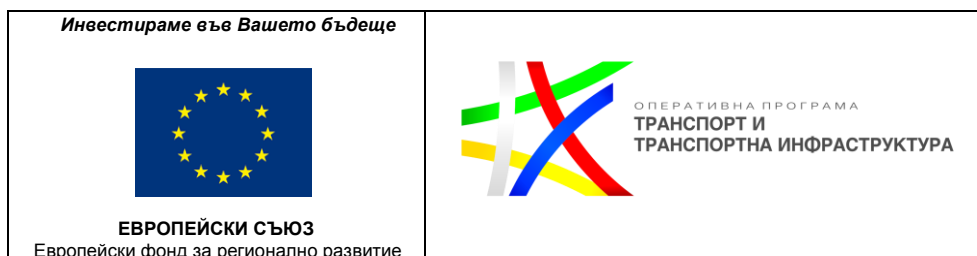
**Таблица 7-28 Такси за обслужване на пътници на летищата**

Източник: Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Летище	Направление	Терминал 1	Терминал 2
София	Международни линии	5,5	11,5
	Вътрешни линии	4,4	4,4
Варна, Бургас и Горна Оряховица	Международни линии	8	
	Вътрешни линии	1,5	
Пловдив	Международни линии	6	

\* Деца до 2 години не заплащат пътническа такса. Деца от 2 до 12 години заплащат 50 на сто от таксата за възрастни.

В зависимост от месечния брой заминаващи пътници, превозени от един оператор с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса над 5,7 тона, се прилагат намалени размери на таксите за обслужване на пътници на летище Пловдив (виж таблица 7-29).



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

**Таблица 7-29 Намалени размери на таксите за обслужване на пътници на Летище Пловдив в зависимост от месечния брой заминаващи пътници**

Източник: Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Месечен брой заминаващи пътници		Пътник над 2 години, в евро
от	до	
600	2499	4,50
2500	2999	4,00
3000	3499	3,70
3500	3999	3,20
4000	4499	2,80
4500	4999	2,60
5000	5499	2,40
5500	5999	2,20
6000	6499	2,10
6500	6999	2,00
7000	7499	1,90
7500	8499	1,80
8 500+		1,70

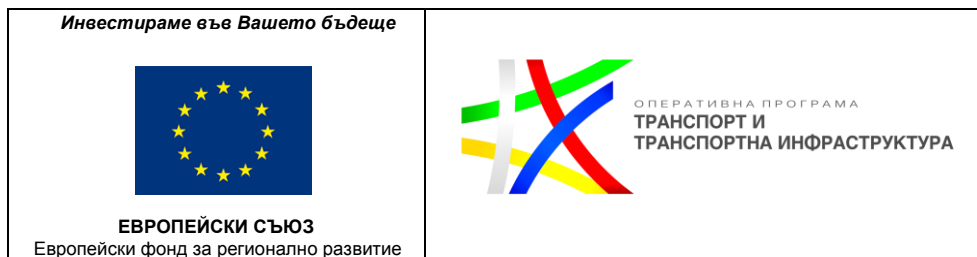
При изпълнение на полети, пренасочени към друго летище поради неблагоприятни метеорологични условия или по други причини, превозвачът заплаща таксата за пътници на летищната администрация на летището, от което излита въздухоплавателното средство, независимо от това дали пътниците са регистрирани за полета на летището, от което е трябвало да започне тяхното пътуване.

#### 1.5.6. ТАКСИ ЗА СИГУРНОСТ

Превозвачите заплаща такса за сигурност, която включва разходите за:

- осигуряване и контрол на пропускателния режим в обществените зони и зоните с ограничен достъп;
- патрулиране и наблюдение в обществените зони и зоните с ограничен достъп;
- доставка, поддръжка и експлоатация на оборудване за проверка по сигурността на пътнически багажи, превозвани в товарните отделения на въздухоплавателно средство, както и на пътниците и техните ръчни багажи, превозвани в пътническата кабина на въздухоплавателното средство;
- доставка, техническа поддръжка и осигуряване на оборудване за проверка по сигурността на стоки, предназначени за летище;
- защита, наблюдение и патрулиране на въздухоплавателно средство, паркирано на перона, защита и наблюдение на регистриран багаж, товари и поща в рамките на общите основни стандарти за летищна сигурност;
- съоръжения за видеонаблюдение;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- осигуряване и поддръжка на периметрови пътища и периметрова ограда;
- персонал, включително обучение, сертифициране и лицензиране;
- административни разходи, относими към таксата за сигурност.

**Таблица 7-30 Такси за сигурност на българските летища**

Източник: Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

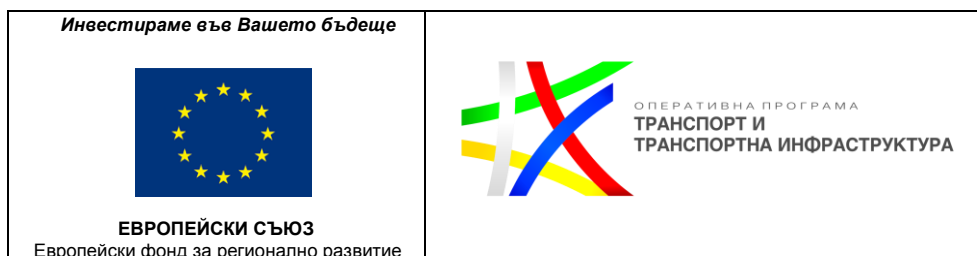
Категории въздухоплавателни средства, превозващи пътници,	Такса за заминаващ пътник, евро
<b>Летище София</b>	
За всички категории пътници	5,5
за ВС, които не превозват пътници, еднократно на полет, в евро	
ВС с максимално излетно тегло до 6 тона , евро на тон	10
ВС с максимално излетно тегло над 6 тона	25
<b>Летище Бургас</b>	4,32
<b>Летище Варна</b>	5,42
<b>Летище Пловдив</b>	
- <b>За заминаващ пътник</b>	1,50
- <b>ВС, извършващо полети за превоз само на товари, в евро за тон</b>	1,00

Такса сигурност не се заплаща, когато пътниците са транзитни пътници, както и за летище Горна Оряховица.

#### 1.5.7. 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 нивата на шум, които предизвикват. Категоризацията е валидна за самолети с максимално излетно тегло над 9 тона, които имат следните кумулативни шумови граници:

- Категория 1 – 20 dB ефективно ниво на измервания шум (EPN) или повече;
- Категория 2 – 15 до 19,9 dB EPN;
- Категория 3 – 10 до 14,9 dB EPN;
- Категория 4 – 5 до 9,9 dB EPN;
- Категория 5 – 4,9 или по-малко dB EPN или самолети, за които не е представен сертификат за ниво на шум.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

**Таблица 7-31 Такса за шум, евро за тон от максималното излетно тегло**

Източник: Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

ас ронави ационно обслужване в Генералка България.				
Час на кацане (местно време)	Шумова категория	Час на излитане (местно време)		
		07:00-22:59	06:00-06:59 23:00-23:59	00:00-05:59
Летище София				
07:00-22:59	Категория 1	0,19	0,23	0,36
	Категория 2	0,23	0,29	0,45
	Категория 3	0,3	0,37	0,59
	Категория 4	0,46	0,57	0,9
	Категория 5	0,68	0,85	1,35
06:00-06:59 23:00-23:59	Категория 1	0,23	0,28	0,41
	Категория 2	0,29	0,34	0,51
	Категория 3	0,37	0,44	0,66
	Категория 4	0,57	0,68	1,01
	Категория 5	0,85	1,02	1,52
00:00-05:59	Категория 1	0,37	0,41	0,55
	Категория 2	0,46	0,51	0,68
	Категория 3	0,59	0,67	0,88
	Категория 4	0,91	1,02	1,36
	Категория 5	1,37	1,53	2,03
Летище Пловдив	0,15			
Летища Варна и Бургас*	3,74			

\*За въздухоплавателни средства с максимално излетно тегло над 9 тона.

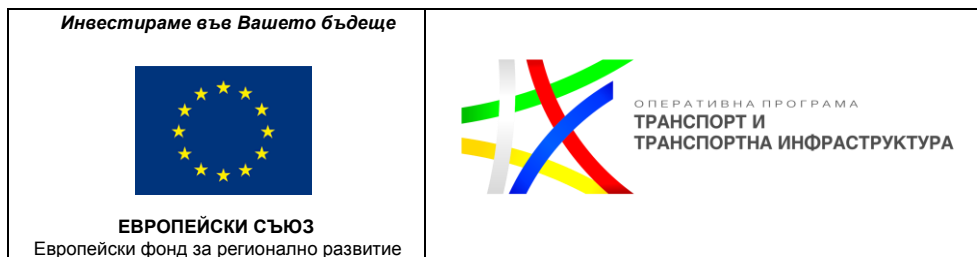
Летищната такса за шум (екологична) покрива разходите за мероприятия по ограничаване на вредните въздействия върху околната среда – шум, газови емисии, почви, води и въздух в района на летищата. Превозвачите заплащат тази такса с цел покриване на разходите за: поддръжка и експлоатация на система за мониторинг на авиационния шум; изпълнение на мерки за намаляване въздействието на авиационния шум върху близко разположените до летището жилищни райони; разработване на стратегически шумови карти и планове за действие; изпълнение на планове за действие за намаляване на шума; изпълнение на мероприятия по ограничаване вредните въздействия върху околната среда, опазване на почвите, водите и въздуха; дейности по намаляване на емисиите въглероден диоксид; персонал, включително обучение, сертифициране и лицензиране; административни разходи, относими към таксата за шум (екологична).

Изчисленията за летищните такси, дължими от основните типове самолети, с които разполагат българските превозвачи са направени за кацане в часовете от 7 до 22, при запълнен капацитет на самолетите и при извършването на международни полети (виж таблица 7-32). Въз основа на направените изчисления може да се изведе следната формула за определяне на общия размер на дължимите летищни такси:

$$APC = l + k + p + s + csc + ns,$$

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;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

к е таксата за паркиране, изчислена по формулата  $k = c \cdot l$ , съответно  $c$  е коефициент, отразяващ предвиденият 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 пътническия ръкав;  $m$  – сумата предвидена за всеки 15 минутен допълнителен интервал след първия час;

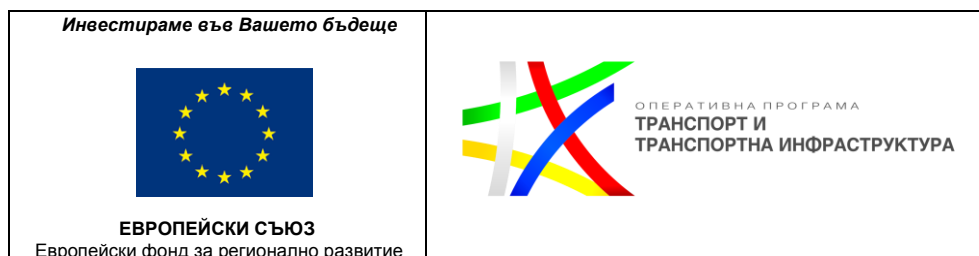
$s$  е таксата за обслужване на пътниците, изчислена по формулата  $s = f \cdot N$ , в която  $f$  е таксата за обслужване на един пътник на съответното летище;  $N$  – броя на пътниците в самолета;

$ss$  – 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 ще се получи следната зависимост:

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



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 7-32 Летищни такси по типове самолети и летища

Източник: Собствени изчисления

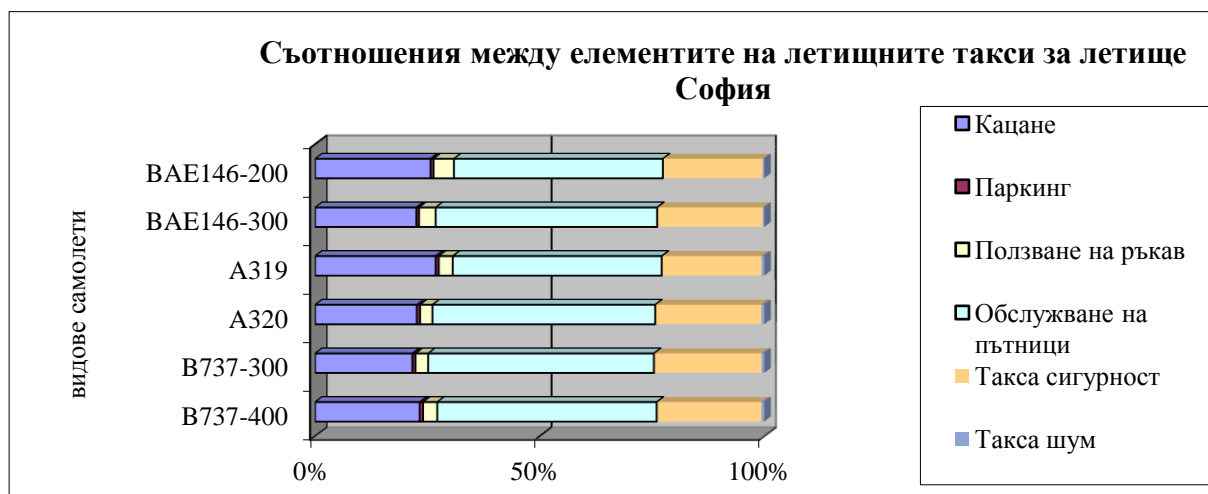
Вид на самолета	Макс излетно тегло, т	Брой седалки	Видове такси, евро						Общо	Летищна такса на 1 пътник
			Кацане	Паркинг	Ползване на ръкав	Обслужване на пътници	Такса сигурност	Такса шум		
Летище София										
B737-400	65	128	702,00	22,23	95,00	1472,00	704,00	19,50	3014,73	23,55
B737-300	68	148	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	

Както е видно от таблицата 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 (виж фигура 7-34). 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 обезпечава разходите за поддържане на сигурността в летищата, която придобива все по-важно значение през последните години.

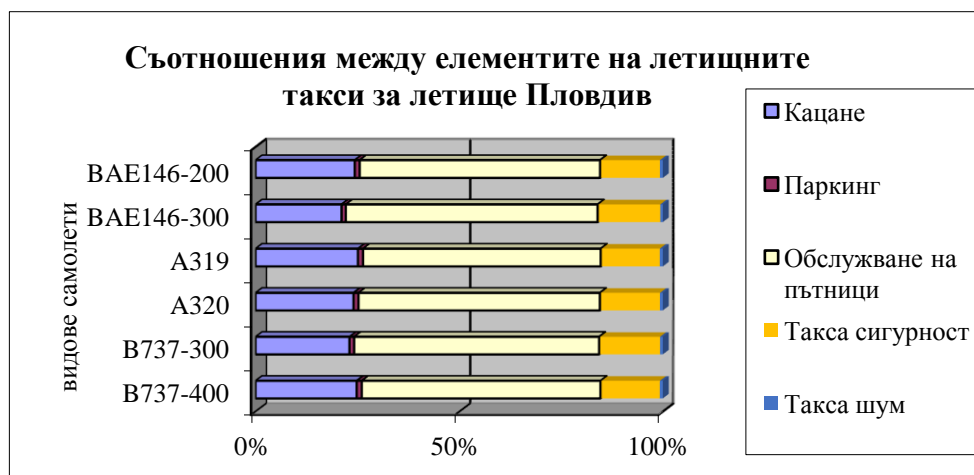
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*



**Фигура 7-34 Съотношения между елементите на летищните такси за летище София**

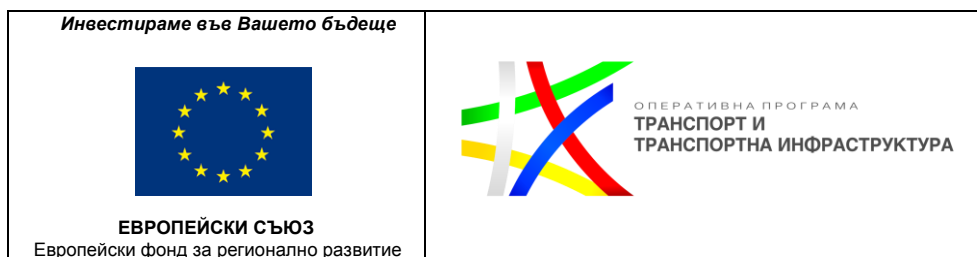
Още по-висок относителен дял заемат тези такси при кацане и обслужване на пътници и самолети на другите международни летища в страната. За летище Бургас този дял е около 60 % за самолет според типа, капацитета и максималното излетно тегло (виж фигура 1.5-2).



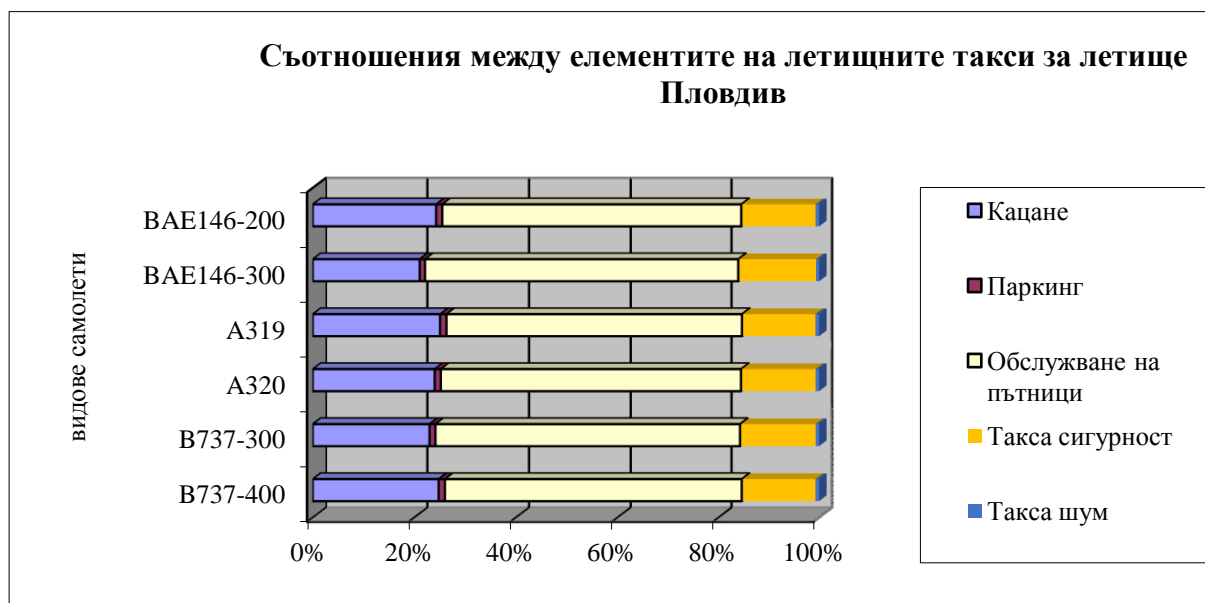
**Фигура 7-35 Съотношения между елементите на летищните такси за летищата Варна, Бургас и Горна Оряховица**

**Забележка:** На летище Горна Оряховица не се събират такси за сигурност и за шум.

Съответно 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.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



**Фигура 7-36 Съотношения между елементите на летищните такси за летище Пловдив**

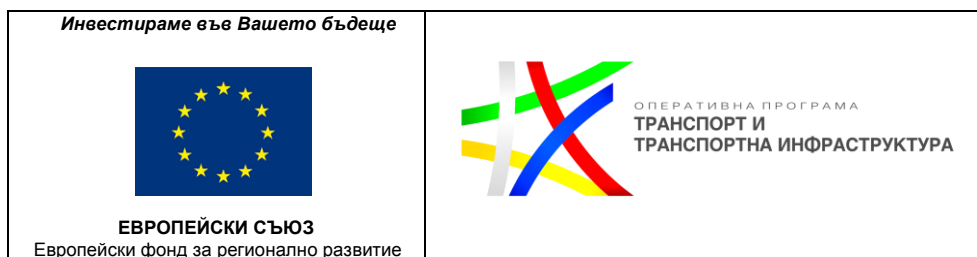
Летищните такси се обявяват и събират заедно с превозните цени. Събраните суми от летищни такси са предназначени за финансирането на дейностите по осигуряване безопасността на полетите и поддържане и развитие на гражданските летища за обществено ползване. Чрез тях се финансират разходите за дейността на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", а също и разходите на летищата за поддържане на летателното поле и развитието на инфраструктурата, разходите за ограничаване и отстраняване на препятствия, за поддържане на визуалните сигнални средства, за аварийно-спасителното и противопожарното осигуряване на полетите на територията на летищата и в тяхната околност, за охрана и сигурност на полетите, за координация между различните ведомства и предприятия във връзка с използването на летищата, за управлението на движението и др. Таксите се събират от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" или от концесионера на съответното летище – когато за гражданското летище за обществено ползване е предоставена концесия.

#### **1.5.8. 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:

#### **1.5.9. 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 радио-навигационните средства и светотехническото оборудване за излитане



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

и кацане; аеронавигационната и метеорологичната информация; управлението и контрола на полетите на въздухоплавателните средства при излитане и кацане и административните разходи.

- *Размерът на пътната такса за аеронавигационно обслужване в зоната на летищата (R<sub>2</sub>) се определя по следната формула:*

$$R_2 = t_2 \cdot (w/50)^{0.7}$$

където: R<sub>2</sub> е размерът на пътната такса;

t<sub>2</sub> - размерът на осреднената таксова единица за обслужване в зоната на летищата има стойности съответно 415,57 лв. (212,48 евро).

P = (w/50)<sup>0.7</sup> - променлива за тегло на даденото въздухоплавателно средство.

w е максималното излетно тегло на даденото въздухоплавателно средство, изразено в тонове.

- *Размерът на пътната такса за аеронавигационно обслужване в зоната на летищата при вътрешни полети с изключение на Летище София (R<sub>4</sub>) се определя по следната формула:*

$$R_4 = 0,1 \cdot R_2.$$

#### 1.5.10. ПЪТНИ ТАКСИ ЗА ПРЕЛИТАНЕ В ОБСЛУЖВАНТО 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. *Размерът на аеронавигационната такса за прелитане (R<sub>1</sub>) се определя по следната формула:*

$$R_1 = t_1 \cdot (d \cdot p),$$

където:

R<sub>1</sub> е размерът на таксата;

t<sub>1</sub> - размерът на осреднената таксова единица за прелитане е равен на 30,99 евро;

d - променливата за разстояние. Определя се като се раздели на 100 числото на километрите на ортодромическото<sup>5</sup> разстояние между летището на излитане или точката на вход във въздушното пространство на Република България и първото летище на кацане или точката на изход от въздушното пространство на Република България. Разстоянието, което се взема под внимание се намалява с 20 км за всяко излитане и за всяко кацане на летище, разположено на територията на страната.

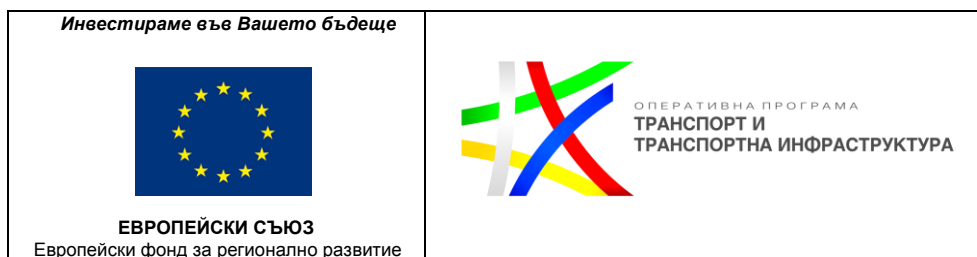
p - променливата за тегло на даденото въздухоплавателно средство и d.p = n<sub>1</sub> - броят на обслужените единици за даден полет.

Променливата за тегло в този случай се определя по формулата  $\sqrt{\frac{w}{50}} = p$ . Тя се определя като число с точност до стотни.

В размера на националните таксови единици (t<sub>1</sub>) и (t<sub>2</sub>), които се определят ежегодно, се включват разходите по събиране на аеронавигационните такси от Евроконтрол.

При използване на примера за летищните такси могат да се изчислят и таксите за аеронавигационно обслужване за международни полети до летищата в страната.

<sup>5</sup> Ортодромическото разстояние е представената като линия траектория на самолетите, които извършват полети.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 7-33 Такси за аеронавигационно обслужване в страната

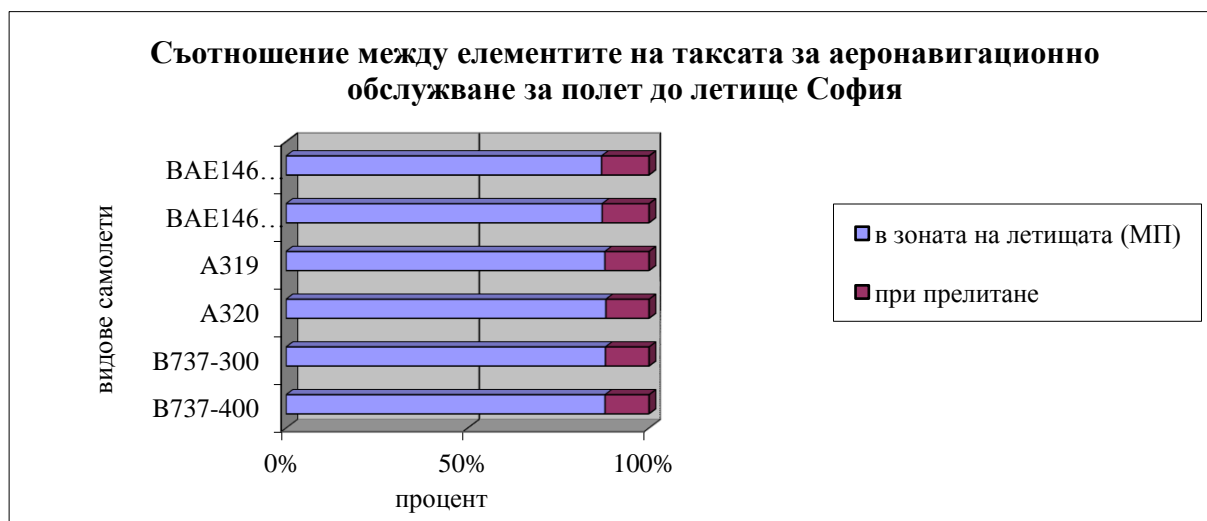
Източник: Собствени изчисления

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

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 7-33, 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 (виж фигура 7-37).

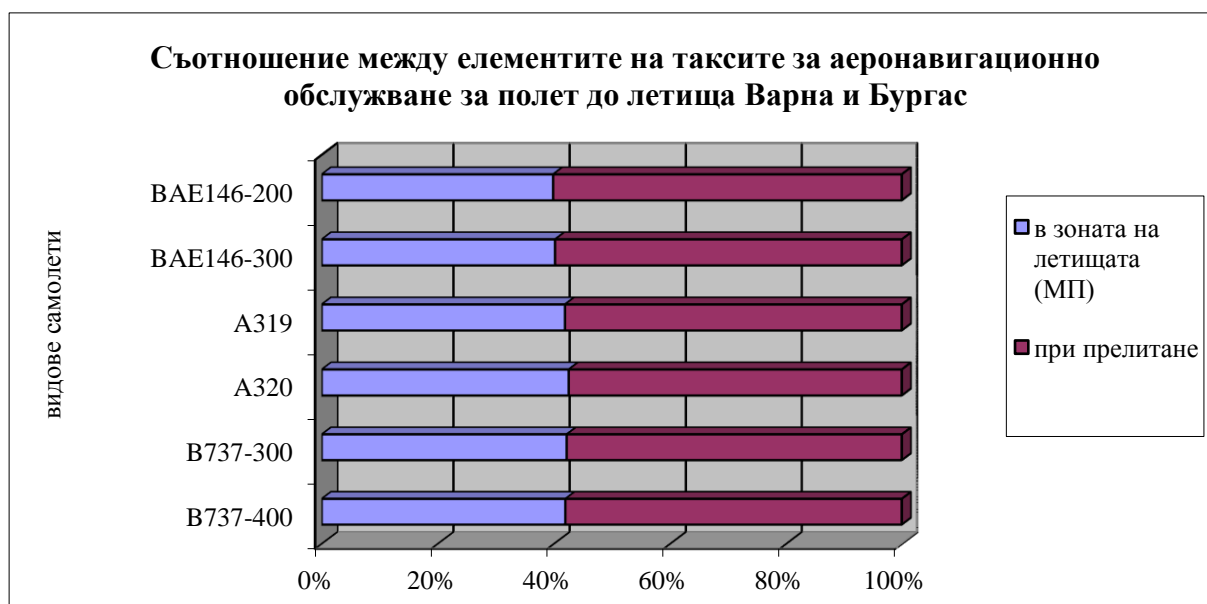
*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*



Източник: Собствени изчисления

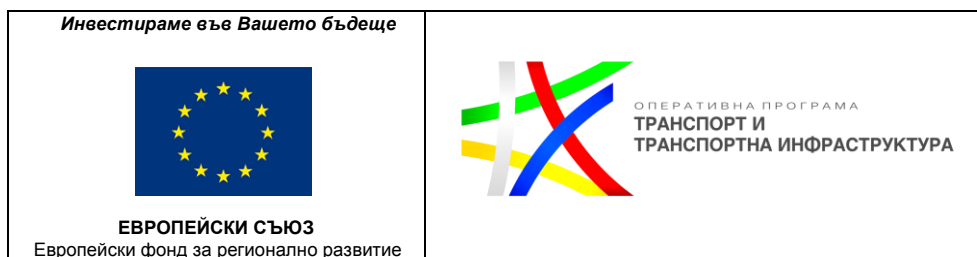
**Фигура 7-37 Съотношение между елементите на таксата за аеронавигационно обслужване за полет до летище София**

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.



Източник: Собствени изчисления

**Фигура 7-38 Съотношение между елементите на таксата за аеронавигационно обслужване за полет до летищата Варна и Бургас**

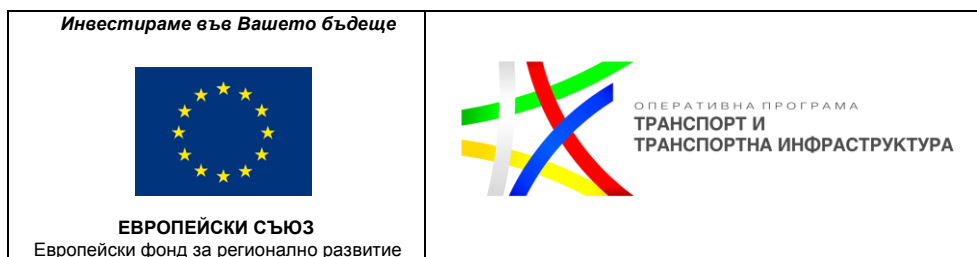


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

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.

Инфраструктурните такси за достъп и ползване на летищата и за аеронавигационно обслужване се заплащат от превозвача или от собственика на въздухоплавателното средство.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## 1.6. ПРЕГЛЕД ПОЛИТИКАТА ЗА РАЗВИТИЕ НА ВЪЗДУШНИЯТ ТРАНСПОРТ

Въздушният транспорт е от стратегическо значение подсектор за развитието на транспортния пазар на Република България. Той има значителен принос в икономиката и заетостта на страната, като осигурява възможности за развитие на туризма и бизнеса. Независимо от икономическата криза от последните години, очакванията в световен мащаб са, че обема на превозите по въздушен транспорт ще нарастват с 5 % годишно до 2030 г. С нарастването на въздушния трафик обаче, нарастват и проблемите, свързани с безопасността и сигурността на полетите. Поради това, всяка страна членка на ЕС се стреми да въвежда и изпълнява политика, която да гарантира висока сигурност и безопасност при осъществяването на превози на пътници и товари по въздушен транспорт.

С оглед на използване на пълния икономически потенциал на сектора, Европейската комисия непрекъснато работи върху няколко аспекта от развитието на този вид транспорт, а именно:

### 1) *Разработване и последователно прилагане авиационна стратегия*

През декември 2015 г. Европейската Комисия прие Авиационна стратегия за Европа, която е ключова инициатива за подкрепа на европейската икономика, за засилване на нейната индустриална база и за възвръщане на лидерските позиции на глобално ниво. Силният и насочен към бъдещето авиационен сектор не само ще донесе ползи за бизнеса, но и за европейските граждани чрез предлагането на възможности за пътуване и връзки с останалата част от света на по-ниски цени.

### 2) *Развитие на единния въздушен транспортен пазар*

Авиационният пазар беше поетапно либерализиран чрез три пакета от мерки, приети на ниво ЕС, които покриват изискванията за лицензиране на превозвачите, достъпа до пазара и цените на въздушните превози. Бяха премахнати рестрикциите, които ограничаваха развитието на въздушния транспортен пазар в Европа и инвестициите в трансграничните зони от страна на европейските авиолинии.

### 3) *Развитие на външната авиация*

Постепенното изграждане на по-координирана европейска авиационна политика през последните години е логично следствие от създаването на вътрешния европейски пазар и създаването на общи правила за неговото функциониране. Този процес доведе до генерирането на значителни икономически ползи, но Европейската комисия има нови идеи как да стимулира процеса и да координира по-нататък авиацията на ЕС.

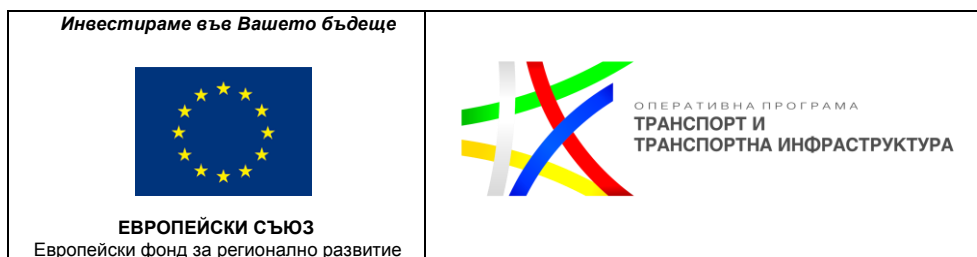
### 4) *Развитие на проекта за общо европейско небе*

Търсят се възможности за решаване на проблемите със задръстванията във въздушните пространства, които предизвикват закъснения за много полети в Европа и с ограниченията на летищния капацитет, които възникнаха в резултат от нарастването на въздушния трафик. Именно това е амбициозната цел на инициативата за създаване на общо европейско небе от 2004 г. Вторият пакет от мерки, известен като Общо европейско небе II стартира през 2009 г. и е с акцент върху околната среда и ефективността на разходите. През настоящата година се обобщават следващите мерки, които е необходимо да се предприемат на ниво ЕС в тази област.

### 5) *Инициатива SESAR*

Технологиите, които са необходими за осъществяване на проекта за общо европейско небе се осигуряват чрез програмата за изследвания за управление на въздушния трафик SESAR, която има за цел да подпомогне модернизиранието на инфраструктурата и да съдейства за повишаване на ефективността на това управление чрез оптимизиране на капацитета и по този начин да способства идеята за общо европейско небе да се превърне в реалност.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Политиката на страната по отношение развитието на въздушния транспорт е дефинирана в Стратегията за развитие на транспортната система на страната до 2020 г. (МТИТС, 2010), в Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 -2020 г. (МТИТС, 2014) и в Стратегията за развитие на транспортната инфраструктура на страната чрез механизмите на концесия (МТИТС, 2013).

#### **1.6.1. ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЛЕТИЩАТА ЧРЕЗ ОТДАВАНЕ НА КОНЦЕСИЯ**

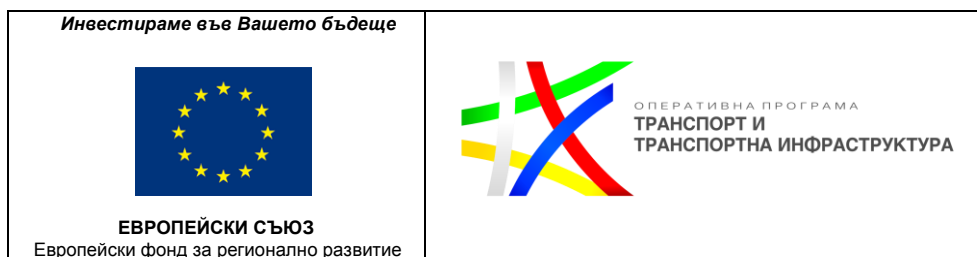
Доброто управление на гражданските летища е проблем в световен мащаб. Като най-успешна практика в цял свят се прилагат двата основни метода за привличане на частни оператори в експлоатацията и инвестициите на летищата – приватизация и концесия. При първия метод летищната инфраструктура и летищният оператор са частично или изцяло частна собственост, а при втория – собствеността върху летищната инфраструктура остава публична, но задължението да се извършват необходимите инвестиции, да се експлоатира и управлява летището се поема от благонадежден и финансово стабилен летищен оператор за фиксиран период от време. Всяка държава избира подходящия модел в съответствие с правната рамка, приоритетите, пазарната и политическата обстановка. И в двата модела обаче, резултатите са прехвърляне на дейността на летищата към частния сектор заедно с всички предимства на частните инвестиции, управление и експлоатация. През последните години се наблюдава тенденция за възлагане на функциите по управлението, експлоатацията и инвестициите в летищата в България на частни оператори. Като причини за привличането на частния сектор в експлоатацията, инвестициите и управлението на летищата се посочват способността му да управлява по-успешно от държавата летищата и да инвестира в тях. Тези изводи са направени въз основа на практиката в над 50 държави от цял свят. Характерно за сектор въздушен транспорт е, че държавното регулиране и контролът са задължителни, докато държавното управление и експлоатацията на летищата все повече отстъпват място на частната инициатива. Държавата запазва регулаторните си функции, но се предоставя възможност на частния сектор да вложи своя опит, ноу-хау и финансови средства в модернизацията на летищата, от което имат полза както клиентите на летищата, така и държавната икономиката като цяло.

Необходимите инвестиции се осигуряват чрез събирането на летищни такси, които би трябвало да ги покриват с течение на времето. Такива инвестиции не е възможно да се финансират само от генерираните текущи парични потоци от летищни такси, поради големият размер на необходимите финансови средства, дългият амортизационен срок и необходимостта от концентрация на капитал за кратко време. При това за реализирането на крупни проекти са необходими значителни по размер допълнителни финансови средства, с които да се покриват капиталовите разходи. В случай, че държавата управлява летището, тя ще поема допълнителното финансиране и съответно допълнителният риск под формата на отпуснати бюджетни средства или чрез държавни гаранции на заеми от кредитни институции. При включването на частни оператори в управлението и стопанисването на летищата, те поемат риска и задълженията за осигуряване на инвестициите, което е значително предимство за държавата, от една страна, и води до осигуряване на по-високо качество на услугите, от друга.

В страните, прилагащи концесиониране на летищата се наблюдават редица позитивни резултати, а именно:

- частните оператори са способни да постигнат повече от двукратно увеличение на приходите от търговска дейност на един пътник в сравнение с държавните;
- осигуряват се допълнителни услуги, повече работни места и данъци за държавата;
- подобрява се ръста на летищния трафик, благодарение на международните контакти и управленския опит на много частни оператори на летища;

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*

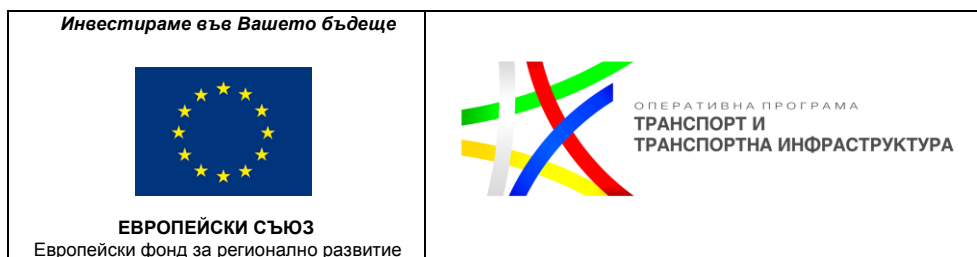


*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- постига се значителен мултипликационен ефект върху местната икономика в областта на туризма, производството и търговията;
- клиентите на летищата получават по-качествени услуги, без да се налага да заплащат по-високи цени в резултат на по-ефективното управление.

Страните като България, в които летищната инфраструктура не може да бъде частна собственост и съществува необходимост от значителни инвестиции избират концесията. Това на практика е единственият метод за пълно реализиране на предимствата на частния летищен оператор. Отдаването на летищните комплекси на концесия е състезателна и прозрачна процедура, с която се гарантира подаването на конкурентни оферти от кандидатите за летищни оператори. Процесът на структурирането и извършването на сделката обикновено се подпомага от избрани от правителството консултанти, така че да се спазят поставените стратегически цели. Концесионните договори имат за цел да гарантират прецизното разпределение на правата, задълженията и рисковете между частния оператор и държавата, както и да регламентират минималните необходими инвестиции и стандарти за качество на услугите, размера на концесионното възнаграждение за държавата, механизмите за регулиране на цените, социални гаранции, както и клаузи, предвиждащи важните решения, свързани с развитието на летището да бъдат одобрявани от държавата. Концесията е най-подходящия вариант за модернизация на летищата, тъй като тя е международно призната практика, съответства на българското законодателство и позволява постигането в най-пълна степен на подобряването на летищната инфраструктура и качеството на услугите.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

### 1.6.2. РЕГУЛИРАНЕ И НОРМАТИВНА БАЗА ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ

Държавната намеса при управлението на летищната инфраструктура е необходима поради факта, че летищата са обекти от стратегическо значение за националната сигурност и собствеността върху тях е публична. Именно това е причината за упражняването на стриктен контрол и прилагането на национална политика по отношение на тези инфраструктурни обекти.

Намесата на държавата се проявява на следните равнища:

#### ❖ СЪЗДАВАНЕ НА НОРМАТИВНАТА БАЗА ЗА ФУНКЦИОНИРАНЕТО НА ЛЕТИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.

Парламентът на страната е приел необходимата законова нормативна уредба, а министерство на транспорта и съобщенията – съответните подзаконови нормативни актове, регламентиращи функционирането на транспортния пазар и пазара на транспортната инфраструктура – такива са: *закон за гражданското въздухоплаване* и съответните *наредби за неговото прилагане* - 42 на брой.

#### ❖ УЧАСТИЕ НА ДЪРЖАВАТА В ПРЕДЛАГАНЕТО НА ДОСТЪП ДО ЛЕТИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ФИНАНСИРАНЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ПОЛЕТИТЕ И ПОДДЪРЖАНЕ И РАЗВИТИЕ НА ЛЕТИЩАТА ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ.

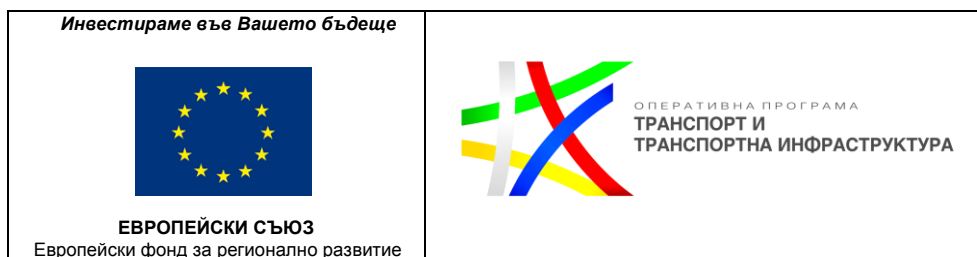
Държавата упражнява правата на собственост върху инфраструктурата и предлага достъп до нея чрез еднолични държавни търговски дружества или чрез предоставянето на концесия за ползване на частни летищни оператори. Тя организира конкурсите и търговете за предоставяне на концесии и определя правилата за допускане на кандидатите до тях. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията се занимава и със сключването на концесионни договори и контрол върху изпълнението на условията и задълженията по тези договори. Чрез бюджета на МТИТС се осигуряват необходимите средства за финансиране на дейностите по осигуряване безопасността на полетите и поддържане и развитие на гражданските летища за обществено ползване, освен когато в международен договор е предвидено друго или е предоставена концесия. При условие, че функциите на летищна администрация се упражняват от летищен оператор, той е длъжен да изготви и представи програма за необходимите разходи за погасяване на получени кредити, за инвестиционни разходи за развитие на инфраструктурата и разходите за издръжка за съгласуване пред ГД „ГВА“.

#### ❖ ЛИЦЕНЗИРАНЕ НА ПРЕВОЗВАЧИТЕ, ЛЕТИЩНИТЕ ОПЕРАТОРИ И ОПЕРАТОРИТЕ ПО ЛЕТИЩНИ ДЕЙНОСТИ И ИЗДАВАНЕ НА УДОСТОВЕРЕНИЯ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИОННА ГОДНОСТ НА ЛЕТИЩАТА.

Този аспект на регулирането на пазара на летищната инфраструктура, произтича от необходимостта да бъде гарантирано качеството на въздушните транспортни услуги, на летищното обслужване и равнопоставения достъп до пазара по наземно обслужване на летищата, в условията на продължаваща либерализация на тези пазари. От друга страна, следва да се предвиди *възможността за изключване на определени потребители* чрез прилагането на съответните критерии, на които трябва да отговарят, за да получат достъп.

Кандидатите да получат лиценз за въздушен превозвач трябва да бъдат регистрирани по Търговския закон, за извършване на полети със специално предназначение; да имат за основна дейност осъществяването на превози по въздушен транспорт, самостоятелно или съвместно с

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

друга експлоатация на въздухоплавателни средства, или ремонт и техническо обслужване на въздухоплавателни средства; да представят обоснован бизнес план за осигуряване на дейността; да имат издадено свидетелство за авиационен оператор, в което са посочени видовете дейности, за които се иска издаване на лиценз за въздушен превозвач; да представят доказателства за собствен капитал не по-малко от 160 000 лв.; да са финансово стабилни по смисъла на § 3, т. 40 от допълнителните разпоредби на Закона за гражданското въздухоплаване, т.е. в резултат на анализа и оценката на представените баланс, отчет за приходите и разходите, отчет за паричния поток, заверени от регистриран одитор, се установи, че лицата са в добро финансово състояние, рентабилни са и платежоспособни. Лицензът за въздушен превозвач е безсрочен и правата по него не подлежат на прехвърляне и преотстъпване.

Редът за лицензиране на летищни оператори за управление и експлоатация на гражданските летища се определя от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Наредба №20 регламентира процедурите по издаването на лицензите. Тя постановява, че лицензирането на летищните предприятия удостоверява съответствието на лицензираното лице с изискванията за организация, техника, технологии и персонал, осигуряващи спазването на установените стандарти и процедури за осигуряване на безопасността и сигурността на полетите на съответното летище. За да бъдат лицензирани летищните предприятия трябва да отговарят на изискванията за регистрация по Търговския закон, професионален опит и необходима квалификация на ръководния и длъжностен персонал, наличие на разработен и одобрен от ГД „ГВА“ бизнесплан и наличие на валидно удостоверение за експлоатационна годност на летището. Издаденият лиценз има валидност от 5 години.

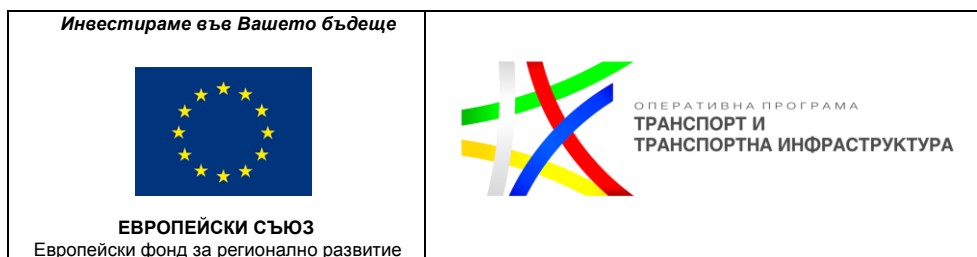
Лицензирането на операторите на летищна дейност удостоверява съответствието на лицензираното лице с изискванията за организация, техника, технологии и персонал, отговарящи на стандартите и изискванията за безопасно и качествено обслужване на клиентите. Достъпът на лицензираните лица до пазара на наземно обслужване по видове дейности се осъществява чрез конкурс, организиран от съответната летищна администрация, а срокът на допускане е не повече от 5 години. В случаите, когато авиационни оператори извършват самообслужване на летищните дейности (за летища, чийто годишен пътничкооборот е над 1 милион пътници или чийто годишен товарооборот е над 25 000 т или по-малък), министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощено от него лице издава разрешение за самообслужване на съответните авиационни оператори. За целта е необходимо лицата, кандидатстващи за такова разрешение да притежават лиценз за оператор на летищна дейност със заверка „самообслужване“, да представят изискваните за операторите на летищни дейности документи (декларации, че не са обявени в несъстоятелност или не са в производство за обявяване в несъстоятелност; не са осъдени за банкрут; не се намират в ликвидация; не са лишени от правото да упражнява търговска дейност; нямат регистрирани данъчни нарушения или неплатени данъци или задължения към осигурителни фондове; не са осъдени с влязла в сила присъда за престъпление против собствеността или против стопанството) и организационен проект за дейността и взаимодействие с летищната администрация.

Всички лицензии се издават от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощено от него лице - ръководителя на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

Удостоверяването на експлоатационната годност на летищата и летателните площадки се осъществява от ГД „ГВА“, която проверява предоставените от кандидата документи за:

- ръководство за управление и експлоатация на летище (сборник с документи, включващ операционни процедури и технологии, описание на съоръжения и

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

оборудването, степени на отговорност и всяка друга информация, необходима на персонала, зает с обслужването на летището.);

- Акт за основните характеристики и техническо състояние на летище (летателна площадка);
- генерален план за летището и
- списък на длъжностните лица, на които се възлага извършването на дейностите по поддръжка на експлоатационната годност на летателното поле; ограничаване и отстраняване на препятствията; поддържане на визуалните сигнални средства; осъществяване на аварийно-спасителното и противопожарно осигуряване на полетите на територията на летището и в неговата околност; осигуряване на охраната на летището и сигурността на полетите в съответствие с установените стандарти; осигуряване управлението на движението на територията на летището; поддържане оборудването и инсталациите за електроснабдяване.

Удостоверението за експлоатационна годност на летище (летателна площадка) е документ, който свидетелства, че летището отговаря на стандартите и техническите условия, осигуряващи безопасно провеждане на полетите и е със срок на валидност 5 години.

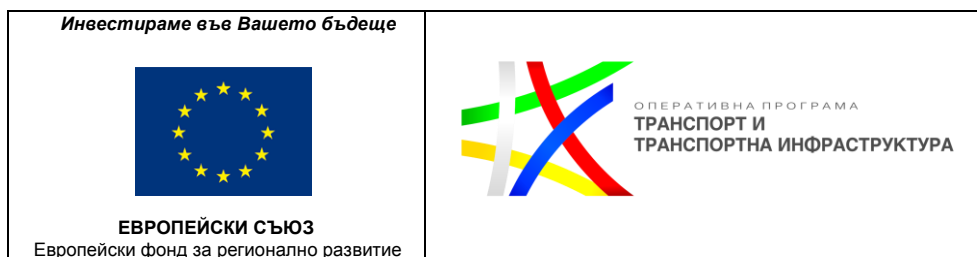
Прилагането на регулиращи мерки за навлизането в авиационния и летищен бизнес чрез лицензиране, цели осигуряването на по-голяма ефективност от използването на инфраструктурата, предлагането на по-качествени транспортни услуги и постигането на по-голямо благосъстояние за обществото като цяло при ефективни разходи за осигуряването на публичните блага.

#### **❖ РЕГУЛИРАНЕ НА ДЕЙНОСТТА НА ЛЕТИЩНИТЕ ОПЕРАТОРИ И ОПЕРАТОРИТЕ НА ЛЕТИЩНИ ДЕЙНОСТИ И ЦЕНИТЕ /ТАКСИТЕ/ ЗА ДОСТЪП ДО ЛЕТИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ЗА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ.**

Осъществява се чрез контрол върху дейността на летищните оператори, с цел по-ефективно използване на летищата. Създадена е Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" към МТИТС, която изпълнява контролни и регулаторни функции на държавата за осигуряване на сигурността и безопасността на въздухоплаването. Тя контролира гражданското въздухоплаване, гражданските летища и летателните площадки, гражданските въздухоплавателни средства, аеронавигационните и други съоръжения, контролира спазването на законите и подзаконовите нормативни актове, води необходимите регистри, разследва инциденти и пр. Като самостоятелно структурно и административно звено към МТИТС е обособено специализирано звено за разследване на авиационни събития, което се занимава с техническата организация и контрола върху разследването на авиационни произшествия

Държавните функции по предоставяне на аеронавигационни услуги се изпълняват от предприятие "Ръководство на въздушното движение" (ДП"РВД"), което има за основен предмет на дейност управление на въздушното движение и осигуряване на аеронавигационното обслужване за постигане на безопасност, ефективност и редовност на полетите в обслужваното гражданско въздушно пространство и свързаните с него дейности по осигуряване и поддръжка на съответните съоръжения, системи и оборудване за комуникационно, навигационно, обзорно, енергийно, светотехническо, метеорологично и аеронавигационно обслужване и съпътстващата ги инфраструктура. Предприятието обслужва всички въздухоплавателни средства, изпълняващи полети във въздушното пространство на страната. Законът за гражданското въздухоплаване предвижда поддържането на паричен резерв от предприятието, с цел гарантиране на платежоспособността. Дейността на РВД е стопанска дейност по смисъла

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

на Търговския закон, поради което тя се третира данъчно по реда на Закона за корпоративно подоходно облагане. Предприятието може да възлага обществени поръчки за осъществяване на дейността си, освен за дейностите, свързани с безопасността на въздухоплаването, с управлението на въздушното пространство и с осигуряването на аеронавигационното обслужване, а също и да бъде изпълнител по такива. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията приема програма за развитие на държавното предприятие.

Основните цели в областта на регулирането на

-оптимално използване на летищната инфраструктурата, което ще доведе до намаляване на разходите за транспорт за цялото общество;

-прилагане на подходящи схеми за налагане инфраструктурни такси, допълнени от съответните схеми за облагане на други инфраструктури, което ще доведе до оптимизиране баланса между различните видове транспорт;

-осигуряване на стимули за минимизиране на смущенията и за подобряване използването на инфраструктурата;

-осигуряване на справедливи условия за конкуренция при изпълнението на въздушни транспортни услуги, чрез прилагането на таксите за използване на инфраструктурата и аеронавигационно обслужване;

- по-нататъшно внедряване на свободните пазарни принципи в развитието на летищната инфраструктурата – тази подцел е ключова по отношение поощряване и използване на пазарните механизми и процедури при финансиране, осигуряване на инвестиции от различни източници, осигуряване на помощи от европейските фондове и програми, както и изграждането на адекватна инфраструктурна счетоводна система - процес свързан с въвеждането на стандартна и постоянна счетоводна система за отчитане на разходите по инфраструктурата на въздушния транспорт, която от своя страна е база за определяне на такси за използване на транспортната инфраструктура.

## 1.7. ПРИЛОЖЕНИЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ

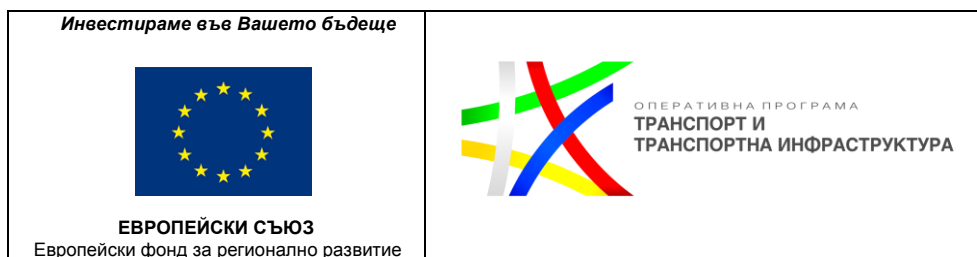
### 1.7.1. ИНИЦИАТИВА ЗА СЪЗДАВАНЕ НА ЕДИННО ЕВРОПЕЙСКО НЕБЕ (ЕЕН)

Европейската система за управление на въздушното движение (УВД) представлява един изключително сложен процес. В Европа не е установена единна УВД система, чрез която въздушното движение да се управлява на европейско ниво. Ежедневно в небето над Европа се изпълняват 33,000 полета, като това прави въздушното й пространство едно от най-натоварените в света.

Единното европейско небе е амбициозна инициатива, стартирана от Европейската комисия през 2004 г., с цел реформиране структурата на европейската мрежа за УВД. ЕЕН предлага чрез законов подход да се посрещнат бъдещите нужди от капацитет и безопасност при предоставяне на аеронавигационно обслужване по-скоро на европейско ниво, а не само в национален мащаб. Ключовите цели на ЕЕН са<sup>6</sup>:

- **Преструктуриране на европейското въздушно пространство като функция на потоците от въздушно движение;**
- **Създаване на допълнителен капацитет;**
- **Повишаване цялостната ефективност на системата за управление на УВД.**

<sup>6</sup> ИЗТОЧНИК: SESAR JU - [HTTP://WWW.SESARJU.EU/](http://www.sesarju.eu/)



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- За да изпълни ключовите цели ЕК постави през 2012 г., цели за ЕЕН на високо ниво които да бъдат постигнати до 2020 г. и след това:
- Увеличаване на капацитета три пъти, с което да се намалят закъсненията на земята и във въздуха;
  - Подобряване безопасността с фактор 10;
  - Намаляване с 10% влиянието върху околната среда;
  - Намаляване на аеронавигационните такси с 50%.

### 1.7.2. ПРОГРАМА SESAR НА ЕС

Основното направление на внедряване на интелигентните транспортни системи във въздушния транспорт е свързано с контрола на въздушния трафик в тази връзка на европейско ниво е разработена и се изпълнява Програма за модернизация на инфраструктурата за контрол на въздушния трафик с ЕС - SESAR (Single European Sky ATM Research). Проектът за модернизиране на управлението на въздушното движение в Европа (SESAR) е технологичният стълб на Единното европейско небе. Целта му е разработването на уникални и иновативни технологични решения, които да подпомогнат постигането на целите на ЕЕН. SESAR е механизмът, който цели да координира и концентрира всички научно-изследователски дейности в УВД, обединявайки усилията на богат набор от експерти за разработването на УВД система от ново поколение. Резултатите от изпълнението на този проект ще гарантират безопасност и плавност при въздушните превози в световен мащаб през следващите 30 г. Общото финансиране, предвидено за неговата реализация възлиза на 2,1 млрд. евро<sup>7</sup>.

Основните цели на управлението на въздушното движение са свързани с контрол на въздушното движение и управление на движението на самолетите; с управление на въздушното пространство и неговото организиране по начин, който позволява обслужване на различни типове самолети, различни обеми на трафика и различни нужди от ресурси; с управление на капацитета и потоците и приоритизиране на въздухоплавателните средства за осигуряване на ред при излитанията и кацанията. От друга страна, основните тенденции в развитието на управлението на въздушното движение (УВД) са свързани с:

- Прилагането на остарели технологии за УВД;
- Фрагментация на въздушното пространство на ЕС;
- Непрекъснат ръст във въздушния трафик, който предизвиква закъснения и задръствания в летищата;
- По-високи изисквания за опазване на околната среда;
- Необходимост от по-висока ефективност на разходите.

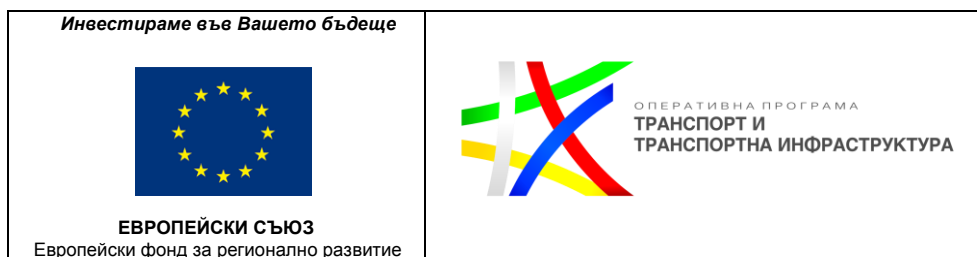
Всички те са и основните причини за необходимостта от фундаментална промяна в тази област. Именно в отговор на установените нужди е разработена и програмата SESAR. Тя се изпълнява на европейско ниво на три етапа:

- **1 етап Дефиниране – реализиран през периода 2004-2008 г.**

В рамките на този етап е разработен е Генерален план за управление на въздушното движение. Работата по програмата се ръководи от ЕВРОКОНТРОЛ и се финансира от ЕК чрез програмата TEN-T. Осъществява се от консорциум от представители на различните организации във въздушния транспорт, отворен и за такива извън ЕС. Участници в този консорциум са над 70 организации, включително:

- Летищни оператори (AENA и SEAC) – консорциум от операторите BAA Airports Ltd, Flughafen München GmbH, Fraport AG, Schiphol Nederland B.V., Aéroports de Paris and Flughafen Zürich AG;

<sup>7</sup> Източник: SESAR JU - <http://www.sesarju.eu/>



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Оператори на аеронавигационни услуги (DFS, DSNA, ENAV NATS and NORACON) – консорциум от Austro Control (Австрия), AVINOR (Норвегия), EANS (Естония), Finavia (Финландия), IAA (Ирландия), ISAVIA (Исландия), LFV (Швеция) and Naviair (Дания);
- Производители на оборудване (Frequentis, Honeywell, Indra, NATMIG, the SELEX Consortium and Thales) и
- Самолетостроителни компании (Airbus, Alenia Aeronautica).

Съветът на ЕС удължи продължителността на Съвместното предприятие (SESAR Joint Undertaking – SJU) до 31 декември 2024 г. Това е уникално публично-правно партньорство за разработване на УВД система от ново поколение, която да поеме увеличаващия се въздушен трафик според най-безопасните, разходно-ефективни и екологични условия. SJU е и органът, отговорен за европейския генерален план за УВД (European ATM Master Plan), който представлява пътната карта за всички дейности на SJU и тяхното бъдещо внедряване.

#### • **2-ри етап - Развитие – реализиран през периода 2008 -2013 г.**

В края на този етап са създадени ново поколение технологични системи и елементи за управление на въздушното движение, дефинирани на първият етап. Създадено е съвместно предприятие, по модел на проекта GALILEO, което обединява публични и частни финансови средства (ЕС, ЕВРОКОНТРОЛ, предприятия от въздушния транспорт и трети страни). По този начин се гарантира единна структура на управление на проекта и съобразяване с интересите на всички заинтересовани страни.

#### • **3-ти етап Разпространение/Внедряване - 2014 -2020 г.**

Предвижда се да се изгради нова инфраструктура, както в Европа така и в страните –партньори във въздушния транспорт. Този процес ще се осъществи от предприятията от въздушния транспорт без по-нататъшно публично финансиране.

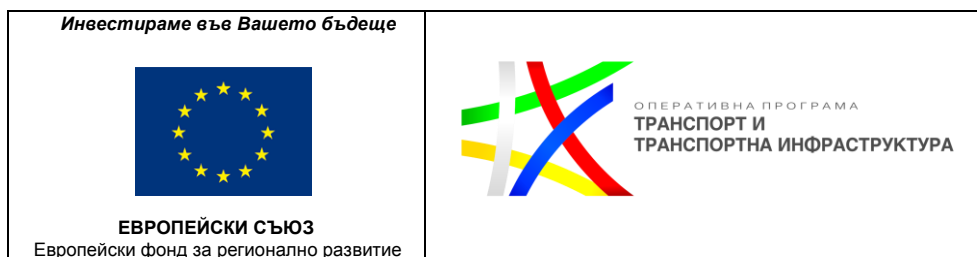
Целите, които си поставя на програмата SESAR до 2020 г. са:

- **Да се осигури трикратното нарастване на капацитета на УВД в ЕС;**
- **Да се подобри безопасността 10 пъти;**
- **Да се намалят с 50% разходите за УВД;**
- **Да се намали замърсяването на околната среда с 10 %.**

Програмата за „Изследване и иновации SESAR 2020“ ще демонстрира приложимостта на технологичните и оперативните решения, които вече са разработени в рамките на първата програма SESAR 2008-2016 г. в по-големи и оперативно интегрирани среди. В същото време SESAR 2020 ще приоритизира изследванията и иновациите в редица области като управление на въздушното движение, капацитет на летищата, мрежово обслужване и разпределение на УВД инфраструктура. SESAR 2020 ще запази основните си членове: ЕС и Евроконтрол. Действащи членове от индустрията вече са изразили своето намерение да продължат участието си, а нови членове и асоциирани партньори се очаква да се присъединят в резултат на обявите за заявяване на интерес, стартирани през 2014 г. ДП РВД също изрази интерес да участва в SESAR 2020 като част от група, водена от доставчика на аеронавигационно обслужване на Италия - ENAV SpA<sup>8</sup>.

С цел гарантиране на безопасността и в подкрепа на новите концепции за опериране в рамките на европейската мрежа за управление на въздушното движение (EATMN) са необходими аеронавигационни данни и информация с високо качество. Съставните части на системите и процедурите, използвани за функционирането на EATMN, трябва да бъдат оперативно съвместими със системите, използвани от останалите доставчици на аеронавигационно обслужване. Това може да бъде постигнато чрез изграждане на нови системи и автоматизирани средства. Изискванията на

<sup>8</sup> Източник: European Commission <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/> и SESAR JU – <http://www.sesarju.eu/>



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Регламент (ЕС) 73/2010 се прилага за системите на EATMN, за техните съставни части и процедури, включени в изготвянето на първични данни, съставянето, съхранението, манипулацията, обработката, преноса и разпространението на аеронавигационни данни и аеронавигационна информация. Ще бъде подобро качеството на аеронавигационните данни и информация – точност, разделителна способност и интегритет в съответствие с Европейския генерален план за УВД по програма SESAR, със задачата ITY-ADQ за въвеждане качество на аеронавигационните данни и информация на Европейския план за въвеждане на Единно Европейско Небе (ESSIP) и Регламент (ЕС) 73/2010. Изискванията са приложими към летищните оператори и организациите, свързани със създаване и предоставяне на геодезически и картографски материали и данни. С повишаване на качеството на аеронавигационните данни и информация ще се подобри управлението на гражданското въздухоплаване. Във връзка с гореизложеното, чрез ОПТТИ 2014-2020 са предвидени възможности за осигуряване на финансиране на мерки за подобряване на безопасността и управлението на въздушното движение с изграждането на нови системи и средства за управление.

#### • **Разгръщане на SESAR**

Управителят на разгръщането на SESAR (SESAR Deployment Manager - SDM) е организацията, която синхронизира и координира модернизирания на европейската система за УВД под политическото ръководство на Европейската комисия (ЕК). SESAR Deployment Alliance е назначен от ЕК да изпълнява тази роля. Основната задача на SESAR Deployment Manager е да разработи и след това представи на ЕК за одобрение и изпълнение Програма за разгръщане съгласно Пилотния съвместен проект (Pilot Common Project), установен от ЕК с Регламент (ЕС) №716/2014, както и всички други следващи съвместни проекти в предстоящи регламенти. Чрез програмата за разгръщане, SESAR Deployment Manager ще осигури ефективна синхронизация и координация на проекти за внедряване, изискващи въвеждане на PCP, както и свързаните с това инвестиции. Задачите на SESAR Deployment Manager са описани в чл. 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) №409/2013<sup>9</sup>.

SESAR Deployment Manager ще координира въвеждането на нови технологии и решения, преминавали през етапи на тестове и валидиране чрез Съвместното предприятие SESAR, предоставяйки значителни ползи за ползвателите на БП и околната среда. SESAR Deployment Alliance, съставен от Алианса А6, Алианса А4 и SDAG (SESAR-related Deployment Airport Operators Group) ще координира и синхронизира за първоначален период от шест години работата по повишаване конкурентоспособността на Европейската система за УВД.

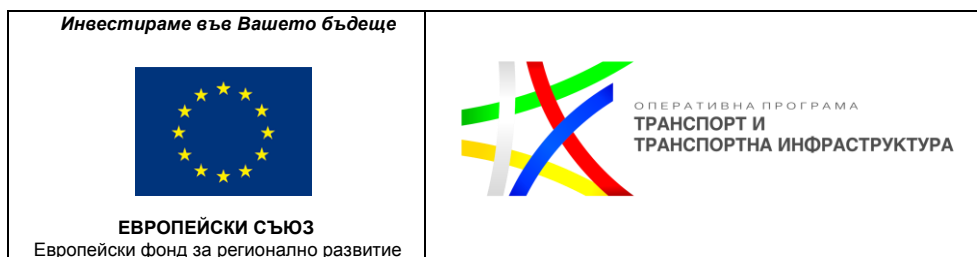
ДП РВД е част от имплементиращото ниво на разгръщането на SESAR и има за цел да допринесе за навременното и синхронизирано въвеждане на съответните УВД функционалности на Пилотния съвместен проект.

#### **1.7.3. РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРОЕКТИ ЗА ВНЕДРЯВАНЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ**

Близко 3000 самолета прелитат над България за едно денонощие в най-натоварените периоди. Тенденцията е този брой прелитащи самолети да стане всекидневие с отварянето на новостроящото се летище на Истанбул. За това се планира да бъдат увеличени с 40 до 60% работните места за ръководители на полети до 2017 г.

Ключов момент за развитието на един от приоритетните проекти за нашата страна – DANUBE FAB, е успешното въвеждане в края на 2014 г. на два трансгранични сектора между България и Румъния. Това е първото установяване на трансгранични сектори в рамките на функционалните блокове от въздушното пространство в Европа. Тази инициатива допълнително оптимизира

<sup>9</sup> Източник: SESAR Deployment Manager <http://www.sesardeploymentmanager.eu/>



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

мрежата от въздушни трасета, носи реални икономии на гориво, спестява полетно време и намалява вредното въздействие върху околната среда.

Въвеждането на тези сектори е и демонстрация на отличното сътрудничество между партньорите в DANUBE FAB. В рамките на проекта държавното предприятие "Ръководство на въздушното движение" (ДП РВД) продължава с внедряването на елементи на въздушно пространство за свободно планиране на маршрута и обслужването на линии за предаване на данни между пилотите и земята, като част от междинната програма за разгръщане на SESAR.

Проектът SESAR е технологичният стълб на единното Европейско небе. Неговата цел е да обезпечи ЕС с висококачествена инфраструктура за контрол на въздушното движение, която ще даде възможност за безопасно и екологично развитие на въздушния транспорт.

ДП РВД ще продължи да бъде активна част от изпълнителното ниво на разгръщането на програмата SESAR, като вече са проведени поредица от срещи, на които са очертани възможностите за бъдещо сътрудничество.

- **Проекти по инициативата за Единно европейско небе (ЕЕН)**

#### **Функционален блок от въздушното пространство (ФБВП) между Република България и Румъния**

Установяването на ФБВП е съществен елемент от законодателния пакет Единно европейско небе (ЕЕН), който създава система от мерки за осигуряване на достатъчен капацитет за обслужване на нарастващия брой полети над Европа, за намаляване закъсненията, повишаване безопасността и разходната ефективност на аеронавигационното обслужване и ограничаване въздействието върху околната среда (Grant Thornton, 2014).

DANUBE FAB е установен с подписването на междудържавно споразумение от министрите на транспорта на Република България и Румъния на 12 декември 2011 г., в сила от 16 ноември 2012 г., след ратификация от парламентите в България и Румъния в поставения от Европейската комисия срок за установяване на ФБВП в Европа - 4 декември 2012 г. С цел постигане на оптимално ниво на взаимодействие в рамките на DANUBE FAB, споразумения за сътрудничество са подписани на ниво доставчици на аеронавигационно обслужване (ДП РВД и ROMATSA) и на ниво национални надзорни органи (ННО).

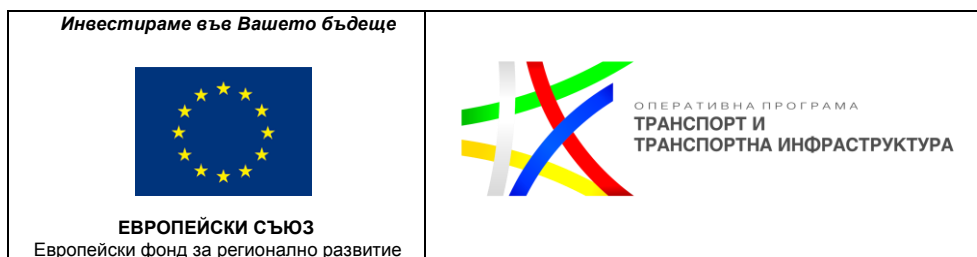
Създаването на DANUBE FAB е съ-финансирано със средства, отпуснати чрез програмата TEN-T на Европейската комисия. Ключово постижение за DANUBE FAB за 2014 г. е установяването на два трансгранични сектора за обслужване на въздушното движение, като това е първата подобна стъпка в рамките на функционален блок въздушно пространство в Европа. Двата трансгранични сектора са въведени на база на оперативните изисквания за оптимално използване на въздушното пространство, независимо от националните граници. Въвеждането на трансграничните сектори между България и Румъния представлява нов етап в посока дефрагментирането на европейското въздушно пространство – основна цел на ЕЕН.

Подобряването на организацията на въздушното пространство в рамките на DANUBE FAB е постоянна и приоритетна задача пред българо-румънския екип за управление на дейностите във функционалния блок. За тази цел се провеждат мащабни симулации и проучвания, за да се оценят и сравнят различни варианти за организация на въздушното пространство и трасета в DANUBE FAB, с оглед на показателите полетна ефективност, безопасност, капацитет и др.

От ноември 2013 г. в DANUBE FAB е въведено въздушно пространство за свободно планиране на полети (Free Route Airspace) през нощта на национално ниво. Планира се поетапно цялостно въвеждане на Free Route Airspace съгласно изискванията на европейското законодателство.

През юни 2014 г. България и Румъния представиха съвместен план за ефективност за втория референтен период (2015-2019 г.) съгласно изискванията на Регламент (ЕС) №390/2013 за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

В DANUBE FAB активно се работи по установяване на по-задълбочено сътрудничество със съседни функционални блокове. В рамките на функционалния блок има създадена организация за провеждане на съвместни обществени поръчки за целите на рационализиране на техническата инфраструктура и подобряването на разходната ефективност чрез икономии от мащаба. Създаден е също така Социален консултативен форум на DANUBE FAB, който представлява механизъм за сътрудничество със социалните партньори в ДП РВД и ROMATSA.

#### • **Проекти по програма SESAR**

ДП РВД е част от имплементиращото ниво на разгръщането на SESAR и има за цел да допринесе за навременното и синхронизирано въвеждане на съответните УВД функционалности на Пилотния съвместен проект. Предприятието е в процес на модернизация на автоматизираната система за управление на въздушното движение SATCAS. Системата осъществява непрекъснато следене на траекторията на полета с предупреждение за отклонения от полетния план и автоматизирана координация на условията на конкретен полет между работните места. Тя поддържа автоматизирана гражданско – военна координация в реално време в съответствие с концепцията на ЕВРОКОНТРОЛ за гъвкаво използване на въздушното пространство. SATCAS дава възможност за автоматично прогнозиране на конфликти в средносрочен план (до 20 мин предварително) и предоставя предупреждения за опасно сближение на ВС с друго ВС, със земната повърхност, с опасни и забранени за полети зони.

Модернизацията ще позволи внедряването на нови функционалности, подобряване работата на системата и повишаване нивото на безопасността при обслужване на въздушното движение. Автоматизираната система за УВД е предназначена за събиране, обработка и изобразяване на радарна и полетна информация и за подпомагане на ръководителите на полети и други лица на оперативни длъжности с автоматизирани средства. Модернизацията е в изпълнение на изискванията на Националната програма за въвеждане на единно европейско небе и регламенти на ЕС.

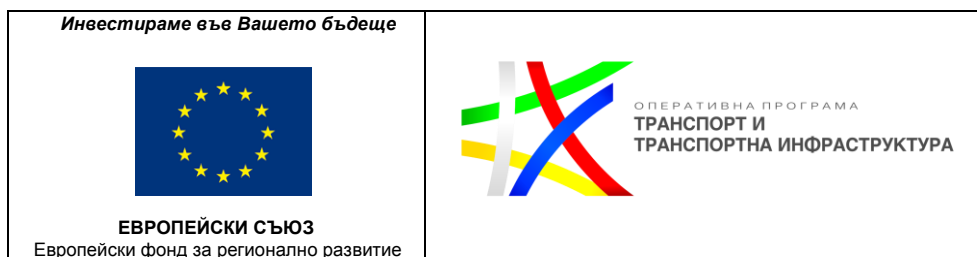
Системата изпълнява следните основни функции:

- **Обработка на обзорна информация – SDPS (Surveillance Data Processing System);**
- **Обработка на полетна информация – FDPS (Flight Data Processing System);**
- **Изобразяване на оперативна информация и входно-изходни устройства – ODS (Operational Display System);**
- **Техническо наблюдение и контрол – TMCS (Technical Monitoring and Control System);**
- **Запис и възпроизвеждане – RPB (Recording and Playback System);**
- **Осигуряване на единно време – TRS (Time Reference System);**
- **Осигуряване на системни средства за безопасност – SN (Safety Nets).**
- **Осигуряване на входно-изходна свързаност с отдалечени центрове – (GTW)**

Автоматизираната система за УВД осигурява следните работни места:

- **12 сектора за контрол на прелитания трафик;**
- **2 сектора за контрол на трафика в района на летище София;**
- **2 работни позиции за военни ръководители на полети;**
- **2 работни позиции за София – Кула;**
- **1 сектор за контрол на трафика в района на летище Варна;**
- **1 сектор за контрол на трафика в района на летище Бургас;**
- **2 работни позиции за Варна – Кула;**
- **2 работни позиции за Бургас – Кула;**
- **3 работни позиции за обслужване на нискополетна авиация (въздушното пространство от клас G според класификацията на ИКАО);**

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- **работни позиции за центъра за планиране и разпределение на въздушното пространство, за управление на потоците на въздушното движение, ръководител полети – ръководител смяна и ръководител полети – асистент;**
- **работни позиции за осигуряване на 24 часов мониторинг както на цялата система от дежурния инженер, така и от дежурните инженери по подсистеми и отдалечените центрове.**

Основният принцип, спазван в процеса на дизайн и изграждане на системата е двукратно резервиране на всички сървъри, комуникационни линии и електрозахранване.

Система SATCAS използва само електронни стрипмарки. Функционалностите на SATCAS позволяват автоматизиран обмен на полетна информация със съседните центрове за ОВД и изобразяване на опасните метеорологични явления. В системата се извършва едновременна обработка на информация от 15 радиолокационни станции и тя може да покрие площ с размери 1024 x 1024 морски мили.

Важна функционалност на система SATCAS представлява включването на отдалечени центрове - СКП и ЛКК Варна и СКП и ЛКК Бургас. Характерното за тази системна архитектура е, че основната обработка на многорадарната информация, на системните полетни данни и на спомагателната информация се осъществява централизирано от РЦ за УВД София, а отдалечените центрове са по същество клиенти на централизираната система.

## 1.8. ИЗВОДИ И ОЦЕНКА ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ В СТРАНАТА

### 1.8.1. ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПРЕВОЗНАТА ДЕЙНОСТ НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ

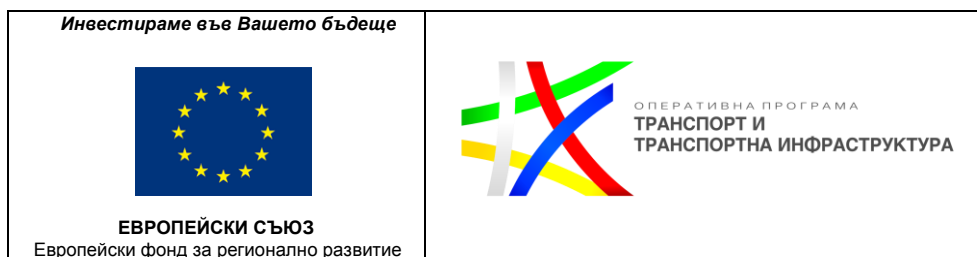
В документите на транспортната политика на страната (МТИТС, 2010) (МТИТС, 2013) (МТИТС, 2014) е отразено, че след присъединяването на България към ЕС, въздушния пътнически пазар показва високи темпове на растеж, свързани с развитието на бизнеса и туристическата индустрия. Засиленото търсене се обслужва предимно от международните летища София, Варна и Бургас и в по-малка степен от Пловдив и Горна Оряховица. В резултат на целенасочената инвестиционна политика в последните години, авиопаркът на страната ускорено се обновява и българските въздушни превозвачи повишават непрекъснато своята конкурентоспособност, както на пазара на чартърните превози, така и в обслужването на пътуванията по редовните международни линии.

Анализът на данните за развитието на въздушния транспорт през периода 2007 – 2015г. дават основание да се направи извода, че са налице тенденции на спад в обема на товарните превози, както по отношение на превозените количества товари в тонове, така и по отношение на извършената превозна работа от българските въздушни превозвачи през анализирания период и е необходимо да се предприемат на мерки за стабилизиране и достигане на нивата от 2009 г.

При на пътническите превози е налице запазване на обема на превозите, извършени от български авиокомпани и запазване на пазарния дял на националния транспортен пазар. В този пазарен сегмент съществуват възможности за увеличаване на обема на превозите, чрез предлагане на превози по нови дестинации. Броят на обслужените пътници във вътрешните полети нараства и налага предприемането на мерки за повишено предлагане на превози между летище София и летищата Варна и Бургас.

Анализът на показателите за дейността на авиокомпаниите в страната показва, че самолетния парк се оптимизира в съответствие с възможностите и търсенето на въздушни транспортни услуги, като намалява числеността на въздухоплавателните средства при

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

запазване на пътничекотопа и средните превозни разстояния, което свидетелства за по-ефективно използване на капацитета на авиопарка.

Основният авиооператор успява да задържи пазарния си дял през периода и след кризата от 2009 - 2010 г. дори да повиши обема на редовните превози както на товари, така и на пътници до нива по-високи от тези в началото на периода. Прави впечатление и повишаването на степента на използване на капацитета при товарни и пътнически превози, което свидетелства за оптимизиране и повишаване на ефективността от превозната дейност. По отношение на чартърните превози – данните от анализа показват, че първоначално, след приемането на страната в ЕС има тенденция на бързо нарастване на пътническите и товарни чартърни превози, след което се забелязва спад през целия период.

Останалите оператори извършват изключително чартърни превози на пътници по договори с туроператори, в тази връзка данните от анализа показват, че те запазват относително постоянни обемите на превозите на пътници през анализирания период 2007 – 2015 г. При по-голяма част от тези авиопревозвачи са налице незначителни колебания по години.

При авиооператорите предоставящи самолети за извършване на бизнес пътувания се забелязва тенденция на отпадане на едни от тях и появяване на нови на този пазарен сегмент.

### **1.8.2. ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЛЕТИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА**

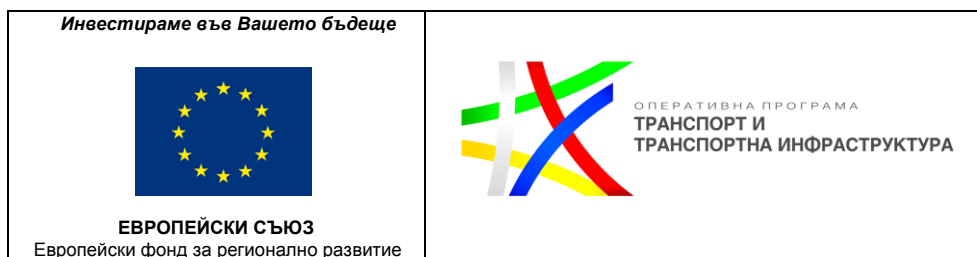
Летищата София, Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица са със статут на международни, осигуреността с въздушни линии на територията на страната и на населението е все още ниска и има потенциал за развитие на мрежата от нови дестинации. Транспортната стратегия на страната е насочена към модернизацията и укрепването на значението на летищата, като инфраструктурни обекти със стратегическо значение за развитие на бизнеса и туризма в България.

Съгласно чл.43б, гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост се ползват от летищни оператори - търговци, получили концесия при условията и по реда на Закона за концесиите и на ЗГВ, или търговски дружества, в които държавата е едноличен собственик на капитала. Част от тях - летищата София и Пловдив все още се стопанисват и управляват от еднолични акционерни дружества със 100% държавна собственост, но са в ход процедури и за тяхното концесиониране. Управлението и развитието на останалите 3 от гражданските летища за обществено ползване се осъществява чрез отдаване на летищните дейности на концесии, при което концесионерите (летищни оператори) имат задължението да осигуряват равнопоставен достъп на всички превозвачи и събират летищните такси.

Данните от анализа показват, че летище София бележи ръст в броя на обслужените пътници през целия период. Налице е увеличение и на обема на международните чартърни полети. Обемът на товарната превозна дейност се запазва относително постоянен. Летище Бургас също има сериозен ръст в превозите на пътници и товари. Особено активно се използва летището през летните месеци, когато драстично нараства обема на чартърните пътнически превози.

Аналогично летище Варна се отличава със сезонност и най-значителен дял на международните чартърни превози през летните месеци от юни до септември. За него обаче е характерна тенденция на запазване на броя на обслужените пътници и намаляване на количествата обслужени товари. Не се сбъдват прогнозите за нарастване на трафика на това летище.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Характерно за летищата Пловдив и Горна Оряховица е намалението на броя на обслужените пътници и обема на превозените товари. За летище Пловдив е характерно, че това намаление е до 2010 г., след което има нарастване на пътническите превози. Летището също се отличава със сезонност в работата като то се използва за международни редовни и чартърни полети във връзка с обслужване на туристическите пътувания до и от зимните курорти на страната. То се използва и за отклоняване на полети в случаи на неблагоприятни условия за кацане и излитане на летище София.

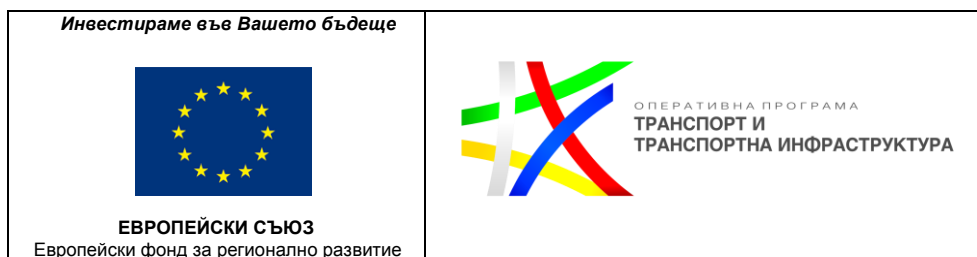
Анализът на данните за обема на превозите, обслужени от летище Горна Оряховица отразява относително запазване на пътническия трафик, който обаче е основно свързан с изпълнението на тренировъчни полети. Характерен е много нисък обем на чартърните полети и ниски количества на обслужените товари на това летище. През юни 2016 г. то беше отдадено на концесия с цел да се стимулира неговото развитие и да се инвестира в неговото модернизиране.

Останалите летища на територията на страната в голямата си част не са действащи. За две от тях – летище Русе и летище Стара Загора предстои да се вземат решения относно бъдещото развитие и активизиране на дейността им, респ. дали да се реализират проекти за модернизация на терминалите и за рехабилитация на пистите за излитане и кацане и пътеките за рулиране.

Дейностите по наземното обслужване на летищата се извършват от оператори по наземно обслужване. До пазара на този вид услуги, предоставяни в летищата имат достъп всички лицензирани оператори, които са доказали своята финансова стабилност, професионална компетентност и техническа и технологична надеждност за осъществяването на наземното обслужване на самолетите. Предвид наличието на конкуренция в отделните летища в страната са регистрирани 46 оператора за наземно обслужване, вкл. авиокомпаниите, които извършват самообслужване.

Доброто управление на гражданските летища е проблем в световен мащаб. Като най-успешна практика в цял свят се прилагат двата основни метода за привличане на частни оператори в експлоатацията и инвестициите на летищата – приватизация и концесия<sup>5</sup>. При първия метод летищната инфраструктура и летищният оператор са частично или изцяло частна собственост, а при втория – собствеността върху летищната инфраструктура остава публична, но задължението да се извършват необходимите инвестиции, да се експлоатира и управлява летището се поема от благонадежден и финансово стабилен летищен оператор за фиксиран период от време. Всяка държава избира подходящия модел в съответствие с правната рамка, приоритетите, пазарната и политическата обстановка. И в двата модела обаче, резултатите са прехвърляне на дейността на летищата към частния сектор заедно с всички предимства на частните инвестиции, управление и експлоатация. През последните години се наблюдава тенденция за възлагане на функциите по управлението, експлоатацията и инвестициите в летищата на частни оператори в страните от ЕС като Великобритания, Австрия, Белгия, Германия, Италия, Дания, Швейцария, Словения, Гърция и Турция. Като причини за привличането на частния сектор в експлоатацията, инвестициите и управлението на летищата се посочват способността му да управлява по-успешно от държавата летищата и да инвестира в тях. Тези изводи са направени въз основа на практиката в над 50 държави от цял свят. Характерно за сектор въздушен транспорт е, че държавното регулиране и контролът са задължителни, докато държавното управление и експлоатацията на летищата все повече отстъпват място на частната инициатива. Държавата запазва регулаторните си функции, но се предоставя възможност на частния сектор да вложи своя опит, ноу-хау и финансови средства в

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

модернизацията на летищата, от което имат полза както клиентите на летищата, така и държавната икономиката като цяло.

Не бива изцяло да се отхвърля и варианта за стопанисване и управление на летищата от държавата, чрез специално създадени за целта търговски дружества, които да събират летищните такси и да ги инвестират в изграждане и поддържане на летищната инфраструктура, вместо приходите да влизат в държавния бюджет и да се използват за други дейности. Тази идея все още е на дневен ред по отношение на летище София, което по прогнозни данни би могло да донесе приходи на държавата от над 5 млрд. лв. през следващите 5 г. Следва да се има предвид обаче, че събирането на таксите в бюджета противоречи на изискванията на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), според които летищните такси трябва да се използват за поддръжка на терминалите, пистите, пероните, за охрана, аварийна безопасност и пр. Според ИКАО летищата са носители на собствеността и летищните оператори трябва да събират средствата чрез такси, като с приходите от тях инвестират в инфраструктурата.

Друг съществен проблем в тази област е липсата на ясна концепция на държавната политика по отношение на малките летища, много от които не функционират от години и практически материалната им база е остаряла морално и технически без да бъде използвана.

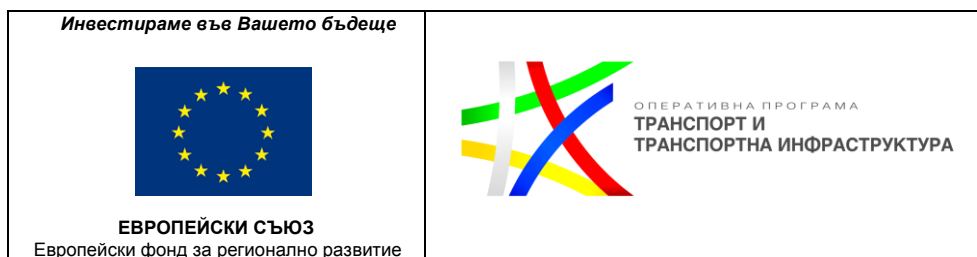
### **1.8.3. ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ ТАКСИ ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ**

Финансовите средства, необходими за поддържането и експлоатацията на летищата се осигуряват чрез събирането на летищни такси. При изграждането на нови летищни съоръжения са необходими значителни по размер финансови средства, с които да се покриват капиталовите разходи. В случай, че държавата управлява летището, тя поема допълнителното финансиране и съответно допълнителният риск под формата на отпуснати бюджетни средства или чрез държавни гаранции на заеми от кредитни институции. При включването на частни оператори в управлението и стопанисването на летищата, те поемат риска и задълженията за осигуряване на инвестициите, което е значително предимство за държавата, от една страна, и води до осигуряване на по-високо качество на услугите, от друга. В страните, прилагащи концесиониране на летищата се наблюдават редица позитивни резултати, които се очакват и в България, а именно:

- частните оператори постигат повече от двукратно увеличение на приходите от търговска дейност, падащи се на един пътник в сравнение с държавните;
- осигуряват се допълнителни услуги, повече работни места и данъци за държавата;
- нараства летищния трафик, благодарение на международните контакти и прилагането на управленския опит на много частни оператори-концесионери на летища;
- постига се значителен мултипликационен ефект върху местната икономика в областта на туризма, производството и търговията;
- клиентите на летищата получават по-качествени услуги, без да се налага да заплащат по-високи цени, което е резултат от по-ефективното управление.

Анализът на инфраструктурните такси във въздушния транспорт дава 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 принципа "обвързаност с разходите". 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. Равнището на прозрачност при определянето на таксите за летищни услуги е сравнително високо, т.е. в този вид транспорт е

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

изградена адекватна и ясна методология за оценка на разходите и определяне на инфраструктурните такси. При усъвършенстването на инфраструктурните такси във въздушния транспорт след 2012 г. са въведени и летищни такси, свързани с опазването на околната среда (такси за шум), а също и такси за сигурност.

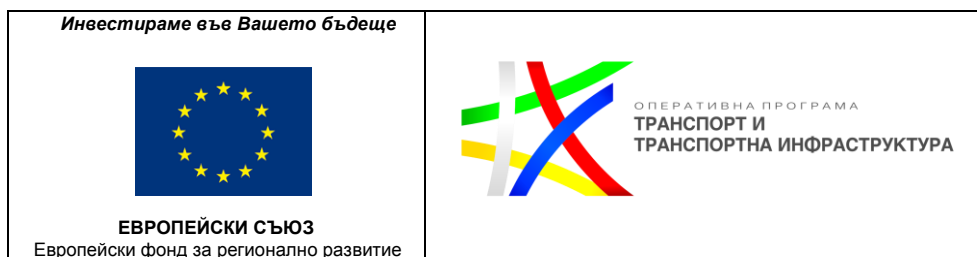
Спецификите и различията при определянето на летищните такси за отделните летища намалява до известна степен ефективността от функционирането и поддържането на системата от инфраструктурни такси във въздушния транспорт. Например таксите за достъп и използване на летищата в България през нощните часове са по-високи от тези през деня, което не стимулира към равномерно разпределяне на трафика и избягване на пиковите в броя на самолетните движения до и от летищата.

Таксите за аеронавигационно обслужване се определят по препоръчана методология от Евроконтрол и са добре конструирани, 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 фактора разстояние. Те се използват за покриване на общите разходи, не само 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. През последните десет години е в сила 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.

Може да се заключи, че е налице сравнително високо ниво на хармонизация и диференциация на прилаганите такси и механизма за определяне на таксите отразява фактическите инфраструктурни разходи, както и частично тези за осигуряване на сигурност и намаляване на шумовите емисии.

В обобщение може да се направи извода, че насоките, в които могат да се реализират и да се идентифицират нови проекти във въздушния транспорт са:

- **Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари; и**
- **Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта.**
- **Усъвършенстване на системата от инфраструктурни такси (в частта летищни такси).**



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## 2. ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ

Съгласно инвестиционната стратегия на ОПТТИ 2014-2020 г., в частта интермодален транспорт и терминали, се цели развитие на мрежата от терминали, отговарящи на изискванията за съвременни товаро-превозни услуги за осигуряване на по-добра координация между отделните видове транспорт в посока развитието на интермодалните услуги, установяване на надеждни и бързи железопътни връзки между терминалите. Оценката на нуждите сочи необходимост от изграждане на терминали в София, както и в Югоизточен, Североизточен и Северозападен райони за планиране. (източник: документация проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“)

### 2.1. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ТЕРМИНАЛИ В БЪЛГАРИЯ

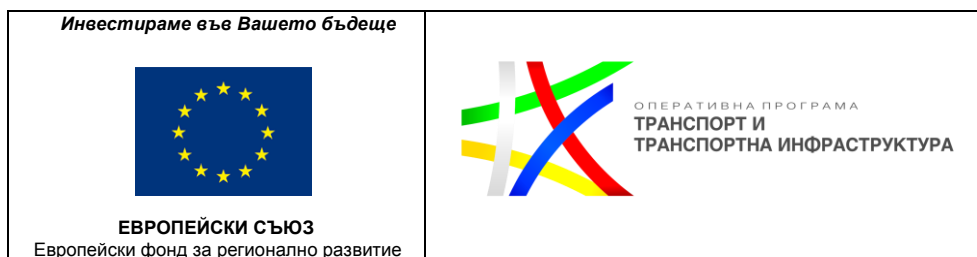
Местоположението на проучените интермодални терминали в Република България, собствеността им, връзките с видовете транспорт и статус са представени в таблица 7-34.

Интермодалните терминали (ИМТ) Пловдив и Русе, собственост на ДП НКЖИ са в проект. В проект е и интермодалният терминал собственост на ДППИ и ДП НКЖИ във Варна. Терминалите в Драгоман (изграден терминал от системата РО-ЛА за превоз на автомобили, ремаркета и полуремаркета) и София (Яна) към момента не функционират. В експлоатация са интермодалните терминали в Бургас (Добно езеро) собственост на Деспред и Стара Загора, собственост на Металимпекс. На картата от фигура 7-39 е представена карта с локацията на интермодалните терминали в България.

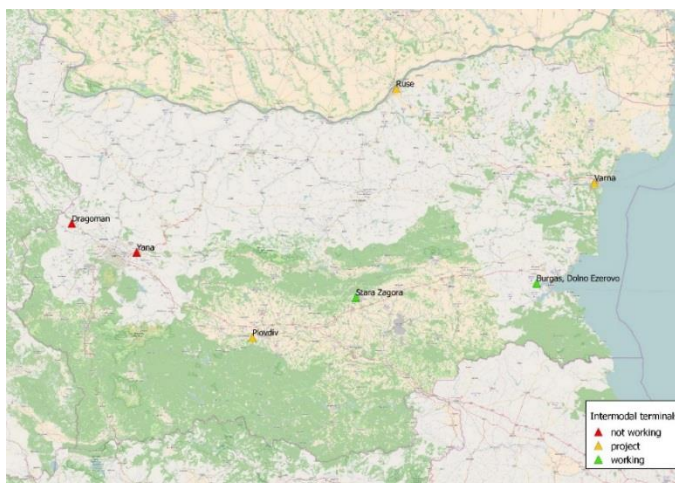
**Таблица 7-34 Статут, собственост и връзки с други видове транспорт на проучените интермодални терминали в България**

Източник: проучване на консултанта

Интермодални терминали		Собственост	Видове транспорт	Статус
1	Пловдив	ДП НКЖИ	автомобилен, железопътен	предстои ПЧП
2	Русе	ДП НКЖИ	автомобилен, железопътен	в проект
3	Варна	ДППИ, ДП НКЖИ	автомобилен, железопътен, морски	в проект
4	Яна	Екологистик	автомобилен, железопътен	не работи
5	Стара Загора	Металимпекс	автомобилен, железопътен	в експлоатация
6	Драгоман		автомобилен, железопътен	не работи
7	Бургас, Долно езеро	Деспред	автомобилен, железопътен, Ro-La	в експлоатация



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: приложен софтуер

**Фиг. 7-39 Местоположение на проучените интермодални терминали в България**

На фиг. 7-40 са представени местонахожденията на проучените интермодалните терминали в България чрез Google Earth (<https://earth.google.com/>).

Интермодален терминал Стара Загора



Интермодален терминал Долно Езерово



Интермодален терминал Драгоман



Интермодален терминал Яна

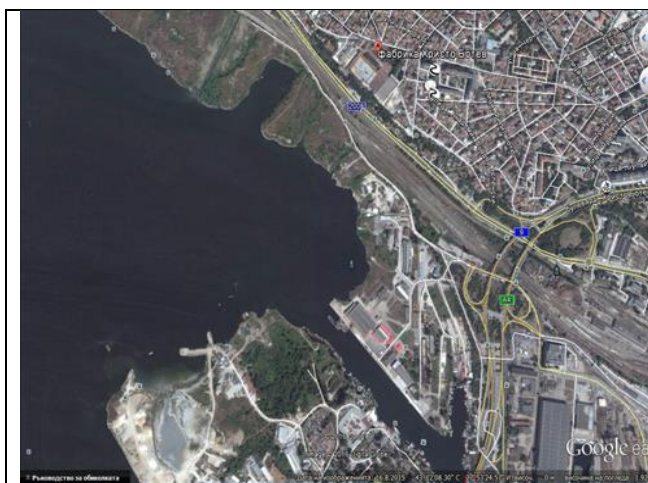


Интермодален терминал Варна

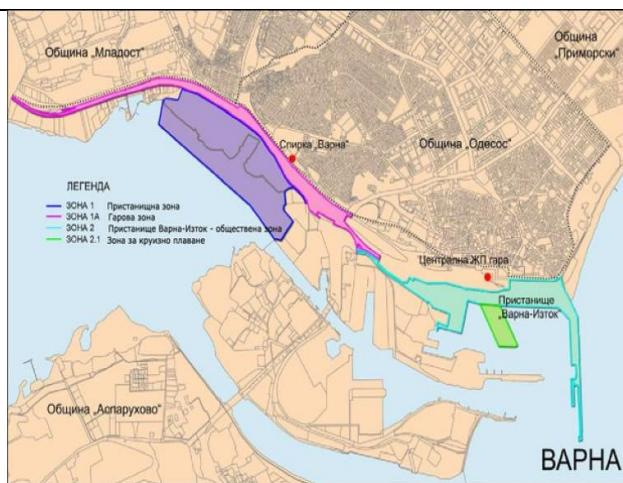
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*



**Интермодален терминал Русе**

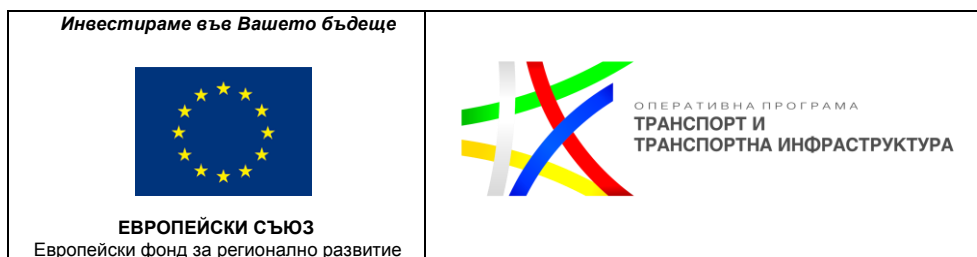


**Интермодален терминал Пловдив**



Източник: <https://earth.google.com/>

**Фиг. 7-40 Местонахождение на интермодалните терминали в България**



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

## 2.2. ИНТЕРМОДАЛНИ ТЕРМИНАЛИ В ПРОЕКТ

### ❖ ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ РУСЕ

Интермодалният терминал Русе ще се намира на бившата гара Русе изток-разпределителна (част от железопътен възел Русе) в Северен централен район на планиране в България, област Русе, Северна индустриална зона. Местонахождението на терминала е на основната ТЕТМ на територията на България. Благоприятното географско местоположение на град Русе се подчертава от това, че той се намира на 489 км. от река Дунав, което създава предпоставка за дефинирането му като възлова интермодална точка. Израз на това е включването на гр. Русе като ключов интермодален възел (пътен/железопътен терминал и вътрешноводно пристанище) в Основната трансевропейска транспортна мрежа за интермодален транспорт, съгласно Регламент (ЕС) 1315/2013, като част Рейнско-дунавския транспортен коридор на ЕС. Град Русе се намира на Българо-румънската граница, по протежение на Транс-европейски коридори VII и IX. Железопътната гара е свързана с пристанище – Варна чрез железопътната линия Русе – Варна. Основната функционалност на терминала се изразява в претоварване на контейнери от автомобил на вагон и обратно.

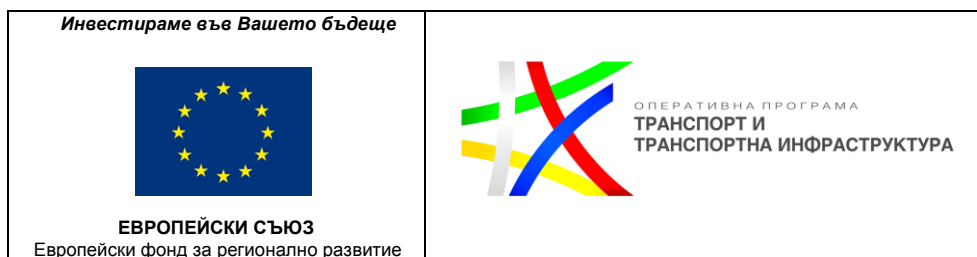
Проектът за изграждане на ИМТ-Русе е единствения инфраструктурен проект по Инвестиционен приоритет 7а „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа” в Приоритетна ос 3: „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт” на ОПТТИ 2014-2020 г., свързан с подобряване на интермодалността при превози на товари. Предстои проектиране и строителство със срок на изпълнение 2017-2018г.

В рамките на договор, финансиран по проект за техническа помощ от ОПТ 2007-2013 г. с предмет „Изготвяне на предпроектни проучвания, идеен проект, ПУП и отчуждителни процедури за проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе” бяха разработени и оценени три варианта за изграждане на ИМТ Русе. С Решение на Експертния технически съвет на ДП НКЖИ от 14.08.2015 г. е приет като най-ефективен вариант С-1, който предвижда последователно разполагане на изграждащите се нов приемно-отправен парк и товаро-разтоварен коловоз (ТРК) на ИМТ. Мястото на избраната площадка за развитие на интермодалния терминал се намира на терена на бившата гара Русе изток разпределителна. За целите на изграждането и функционирането на ИМТ Русе се предвижда възстановяване на ж.п връзката с гара Русе Север и Дунав мост, чрез изграждане на разделен пост (РП) 2, а отклонението към разделен пост Дунав се предвижда да се рехабилитира. Пътният подход към терминала се осъществява от съществуващ път в Северна индустриална зона при км. 4+060.

Железопътната връзка на терминала с железопътната мрежа се осъществява чрез коловозното развитие на РП Дунав. Възстановява се северния триъгълник на РП Дунав, което променя конфигурацията на коловозното му развитие.

ИМТ ще бъде изграден на площ от 124 дка. Той включва ново строителство на сгради и съоръжения на терминала и на приемноотправния парк (ПОП), където ще се приемат влаковите композиции. По проектът се предвижда изграждане на един товарно-разтоварен коловоз, три приемно-отправни коловози, електрификация на коловозите, сигнализация и телекомуникации, електроснабдяване, ВиК, административно-обслужваща сграда, битова сграда за персонала, служебна сграда на ПОП, контролно-пропускателен пункт, подходна пътна връзка, складови площи за складиране на контейнери /TEU/ от различен тип, паркинги за товарни и леки автомобили, пункт за митнически контрол, площадка за поддръжка и ремонт на мобилната техника, включваща бензиностанция и автомивка, пункт за ремонт на контейнери,

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

автокантар, сканираща рамка за ж.п съставите и камионите (самото оборудване ще е за сметка на бъдещия Оператор на терминала и няма да се финансира по настоящия проект), ограда и други елементи, присъщи на терминал за обработка на контейнери.

При строителството на ИМТ се предвижда да се изгради приемноотправен парк с 3 коловоза. Минимална полезна дължина на коловозите е 750 м. Всички коловози са електрифицирани. Към ПОП е предвидена и служебна сграда. Терминалът ще се обслужва от един товаро-разтоварен коловоз (ТРК) с полезна дължина 520 м, която е предвидена за приемане на блок-влак от 26 вагона.

Възстановява се ж.п връзката с гара Русе Север и Дунав мост, а отклонението към РП Дунав се предвижда да се рехабилитира. При необходимост от увеличение на капацитета на терминала е създадена възможност да бъде изграден 2-ри товаро-разтоварен коловоз.

В ситуационно отношение външната пътна връзка за нуждите на ИМТ се развива като продължение на съществуващата улица „Индустриален парк“, като трасето преминава в крива с радиус 55 м. и продължава успоредно северно на жп линията до площадката на ИМТ.

Новопроектираният участък до площадката на ИМТ е с дължина около 450 м. и габарит: - Пътно платно с четири ленти за движение –  $2 \times 2 \times 3,50 \text{ м} = 14,00 \text{ м}$ . - Тротоар -  $2 \times 3,00 = 6,00 \text{ м}$ .

По данни от Информационната система за управление и наблюдение на структурните инструменти на ЕС в България (ИСУН) между ДП НКЖИ и Управляващия орган на ОПТ 2007-2013 г. са подписани два договора (ДОПТ-16/05.10.2012 г. и ДОПТ-37/19.12.2014 г.) за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по проект № BG161P0004-3.0.01-0004C0001 „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе“. Общата стойност на предоставеното финансиране е 4 195 300 лв., от които 3 566 000 лв. от ЕФРР и 629 300 лв. – национално съфинансиране.

В Таблица 7-35 са представени основните проектни параметри на интермодален терминал Русе, прилежащата инфраструктура и капацитет.

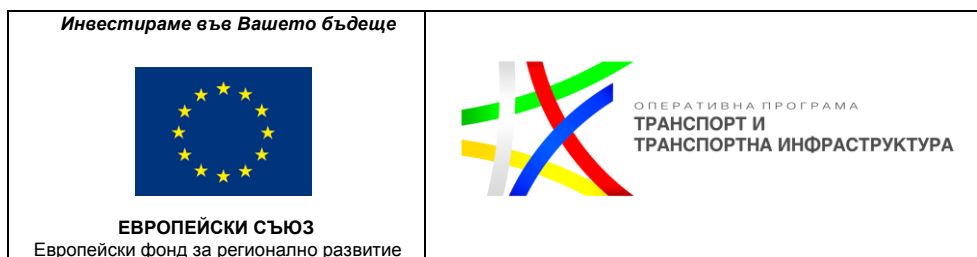
**Таблица 7-35 Проектни параметри на интермодален терминал Русе**

Източник: документация по проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе“

интермодален терминал	капацитет	терминална инфраструктура	изградени нови сгради и навеси	коловоз за товарно-разтоварни операции в ИМТ
Русе	57 600 товарни единици на година	- зона на ИМТ 68 000 кв. м.; - площадки за контейнери – 15 120 кв. м.; - обща площ на пътните настилки – 66 195 кв. м.	- приемно отправен портал с КПП (РЗП 640 м <sup>2</sup> ); - административна сграда (РЗП 615 м <sup>2</sup> ); - трафопост (1 бр.); митнически пункт (РЗП 469 м <sup>2</sup> ); - служебна сграда към ПОП (РЗП 248 м <sup>2</sup> ); - битова сграда (РЗП 130 м <sup>2</sup> ); навес за гариране (РЗП 460 м <sup>2</sup> ); техническа сграда за механичните средства (РЗП 602 м <sup>2</sup> ); - служебна сграда за ремонт на контейнери (РЗП 16.40 м <sup>2</sup> ); - автомивка и пункт за зареждане на мобилни кранове (РЗП 120 м <sup>2</sup> ); - автомобилен кантар (РЗП 15 м <sup>2</sup> );	полезна дължина 520м.

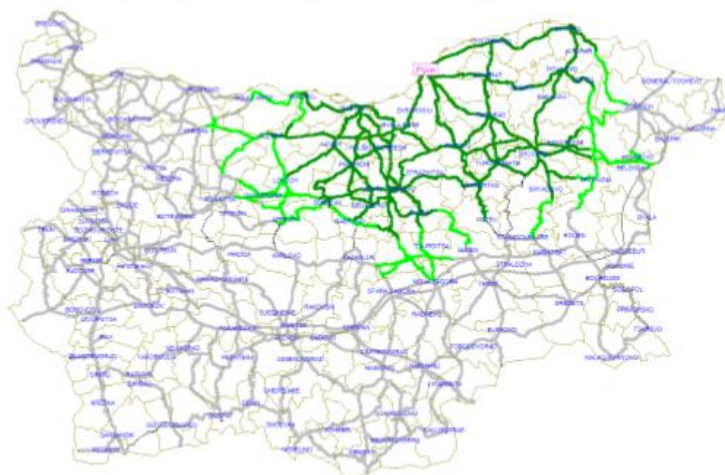
ИМТ Русе е проектиран с максимален капацитет 57 600 TEU/г. Съгласно изготвения Анализ на трафика и оценка на потребностите прогнозният трафик през ИМТ Русе ще достигне този капацитет в периода между 2035-2038 г. Разработените Генерален план и идеен проект дават възможност за бъдещо разширение на капацитета на ИМТ до 115 200 TEU/год, условие, което беше заложено от Възложителя при изработването им.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

По данни на Доклад за изпълнение Етап 1 на проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе” и определените зони на влияние (фиг. 7-41), терминалът има потенциал да обслужва износа от областите Русе, Разград и Силистра към Турция, Гърция, западна Румъния, Русия, Украйна и държавите от централна и западна Европа; при наличие на редовни совалкови услуги към терминали/ гари в чужбина русенският терминалът би могъл да привлече износни товари за същите направления и от областите Варна, Велико Търново, Добрич, Ловеч, Плевен, Търговище и Шумен, които да се транспортират до Русе с автомобилен транспорт. Също така терминалът има потенциал да обслужва вноса към областите Русе, Разград и Силистра от Турция, Гърция, западна Румъния, Русия, Украйна и държавите от централна и западна Европа; отново, при наличие на редовни совалкови услуги от/към терминали в чужбина, би било възможно да се привлекат вносни товари от същите направления и за областите Варна, Велико Търново, Добрич, Ловеч, Плевен, Търговище и Шумен. Терминалът има потенциал да обслужва и вътрешните превози между областите Русе, Разград и Силистра от една страна и София, Пловдив и Бургас от друга; условието за привличането на товарите от автомобилния към железопътния транспорт е създаването на редовни совалкови линии с приемлива честота и конкурентна цена за превоза.



Източник: Доклад за изпълнението на Етап 1 (Предпроектни проучвания) на проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе”

Легенда: Територии, отстоящи на разстояние по пътищата 150 км (тъмно зелено) и 200 км (светло зелено) от Русе

**Фиг. 7-41 Зони на влияние ИМТ Русе**

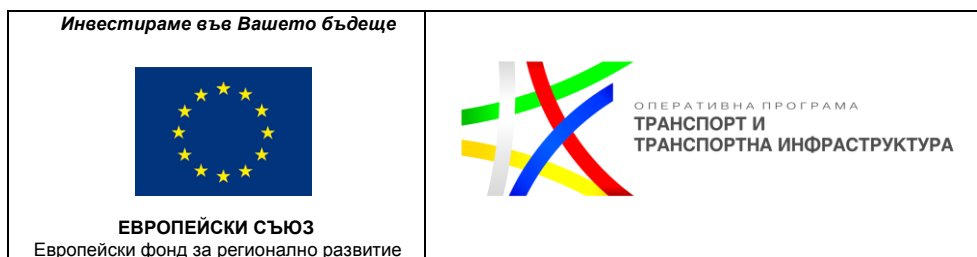
Контейнерен трафик в зоната на влияние на ИМТ Русе е представен в таблица 7-36:

**Таблица 7-36 Контейнерен трафик (прогноза) в зоната на влияние на ИМТ Русе**

Източник: Доклад за изпълнение Етап 1 на проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе”

	2020	2030	2040	2045
тонове	362928	441554	536780	597380
вътрешен	38524	42226	47315	49045
износ	199790	237566	281622	312115
внос	124613	161762	207844	236219
ТЕУ/пълни ТЕУ	20981	27449	34488	39236
вътрешен	2903	3181	3564	3691
износ	12406	15685	18986	21416
внос	5672	8583	11938	14129

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Интермодални превози предлага и една от най-големите спедиторски фирми - "Гопет транс", която също организира превози с блок-вагон през Румъния за Западна Европа. Той пътува всяка седмица, свързвайки Стара Загора и Русе през Куртич, Румъния, с терминалите в страните от Бенелюкс и региона Рур в Германия. В последно време се наблюдава ръст на регулярните интермодални линии преминаващи през страната. От юни 2014 г. ДБ Шенкер организира редовна линия за превоз на сменяеми каросерии от Кьолн (Германия) през Румъния до Черкезкой (Турция). От м. октомври 2014 г. Райл Карго Австрия също започна да вози по нова регулярна линия от Германия за Турция през Русе като основни клиенти са Toyota и Bosch. От 31.01.2015 г. ДБ Шенкер стартира нова регулярна линия за сменяеми каросерии, стандартни контейнери и танк контейнери от Русе до Нюрнберг (Германия) с честота 1 чифт влакове/седмица. Блок-вагонът е с капацитет 17 покет-вагона, в които могат да се натоварят 34 товарни ремаркета. Линията е организирана в сътрудничество с българския автомобилния превозвач ПИМК, като пловдивската фирма се ангажира с превоза от/до терминала в Нюрнберг и следва да осигурява 23 от общо 34 места в композицията. Поради липса на подходящо оборудване за претоварване на гара Русе Разпределителна вагоните се товарят в пристанищен терминал Русе Запад, след което вагонът се композира в Русе Разпределителна.

По данни от Пристанище Русе, от юли 2014 г. работи редовна контейнерна линия по направление Русе – Куртич (Румъния). Контейнерите се превозват комбинирано с воден и железопътен транспорт. За периода юли – декември 2014 г. отчетените товари по това направление са близо 4 хил. т.

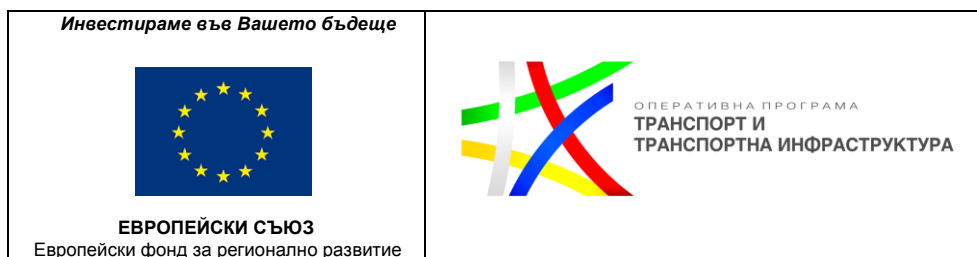
## ❖ ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ ПЛОВДИВ

Интермодален терминал Пловдив (ИМТ Пловдив) ще се намира в Южен централен район на планиране (ЮЦРП) в България, област Пловдив, община „Родопи“, землище на с. Златитрап, местност „Камища“, северно от гара Тодор Каблешков. Гара Тодор Каблешков се намира на km 146+745 по първа главна железопътна линия София – Пловдив – Свиленград. Терминалът е на 4 км от гр. Пловдив.

Терминалът се изгражда на гара, разположена на стратегически важния коридор IV от София за Истанбул, коридор VIII и коридор X, свързващ страните от Западните Балкани през пристанища Бургас и Варна със страните от Черноморския регион и ТРАСЕКА. Интермодалният терминал Пловдив напълно отговаря на изискванията за осъществяване на интермодални превози между два вида сухопътен транспорт, съгласно изискванията на ЕС. Терминалът ще включва площадка за извършване на претоварни операции с TEU, от един товарно-разтоварен коловоз. Връзката с него се осъществява с изтеглителен коловоз, а той е свързан с приемноотправните коловози 5, 6 и 7 на гара Т. Каблешков, които ще обслужват терминала.

Основната цел на изграждане на ИМТ Пловдив е създаване на условия за прехвърляне на превозите на товари с контейнери от автомобилния към железопътния транспорт за избягване на замърсяванията и затрудненията при движението на автомобили по пътната мрежа на ЮЦРП. Целите на инвестиционния проект са в съответствие с основната цел на ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г., приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари“, а именно: „да се облекчат и подобрят условията за прехвърляне на пътници и товари от един вид транспорт към друг и да се насочи трансфера на пътници и товари към по-екологосъобразните видове транспорт“. Строителството на ИМТ Пловдив е в съответствие с Решение № 509/08.07.2011 г. на Министерския съвет на България, Виж Приложение III, с което той е обявен за национален обект. Проектът е приоритет по Националната стратегия за развитие на националната железопътна инфраструктура през периода 2010 – 2020 г. по

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

приоритет 2 – Развитие на инфраструктурата за интермодални превози на товари. ИМТ ще се използва като основен интермодален терминал за претоварване на TEU от автомобилен на железопътен транспорт в ЮЦРП.

Проектът „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България - Пловдив“ /ИМТ/ е насочен към строителство на нов интермодален терминал с необходимата инфраструктура за обработка на контейнери в района на Пловдив. ИМТ ще бъде изграден на площ от 71450 кв. м. Той включва ново строителство на един товарно-разтоварен коловоз, един изтеглителен коловоз, един приемо-отправен коловоз, електрификация на част от коловозите, сигнализация на коловозите, телекомуникации, електроснабдяване, ВиК, административно-обслужваща сграда, контролно пропускателен пункт, подходни пътища, складови площи за складиране на контейнери от различен тип, паркинги за товарни и леки автомобили, навеси, съответно за: митнически контрол, бензиностанция, автомивка и компресор (самото оборудване ще е за сметка на бъдещия Оператор на терминала и няма да се финансира по настоящия проект), ограда и други елементи, присъщи на терминал за обработка на контейнери.

Единствената пътна връзка на терминала с републиканската пътна мрежа - III-375 Пловдив-Пещера се осъществява чрез IV-то класен път PDV-1251, което налага реконструкция на участъка от РПМ до отбивката към ИМТ (775 м) с цел възстановяване носимоспособността на съществуващата пътна настилка, решаване на проблемите с отводняването и увеличаване на експлоатационния период на пътя. От входа на терминала до път PDV – 1251 се изгражда нов участък с дължина около 262 м. Реконструкцията на участъка от път PDV-1251 се явява икономически по-изгодно решение в сравнение с варианта за изграждането на нова пътна връзка с РПМ.

Процесът на строителство е с очакван краен срок м. Септември 2016г.

В процес на подготовка е обявяване на процедура за избор на Оператор/Концесионер за експлоатация на ИМТ Пловдив. Възложено е разработване на „Концесионен анализ (технически, финансово-икономически, правен и екологичен анализ) за предоставяне на концесия за услуга върху обект „Интермодален терминал в ЮЦРП в България – Пловдив“. Процедурата се процедира от МТИТС – дирекция „Концесии“

Заложеният капацитет на ИМТ Пловдив е обработката на 57 600 TEU/година. В плана на терминала е оставена възможност за развитие и увеличение на капацитета до 115 200 TEU/година при достигане на максималните стойности.

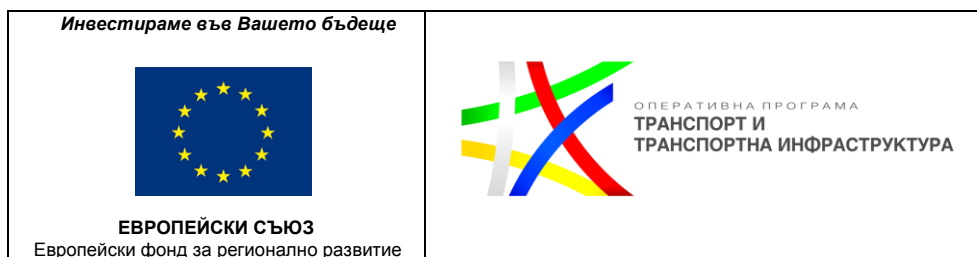
Основните проектни параметри на интермодален терминал Пловдив са представени в таблица 3-37 и фиг. 7-42:

**Таблица 7-37 Проектни параметри на интермодален терминал Пловдив**

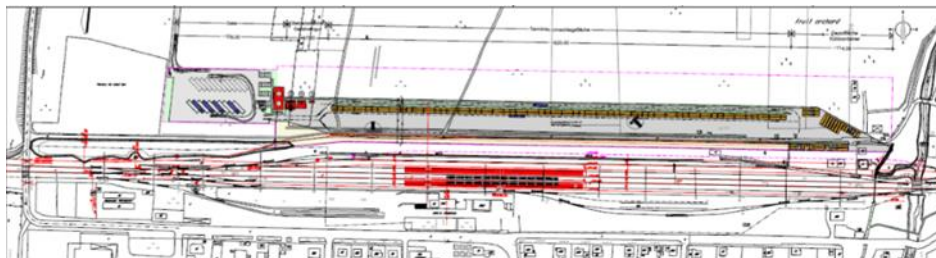
Източник: документация по проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България - Пловдив“

интермодален терминал	капацитет	терминална инфраструктура	изградени нови сгради и навеси	коловоз за товарно-разтоварни операции в ИМТ
Пловдив	57 600 товарни единици на година	- зона на ИМТ 26565 кв. м.; - площадки за контейнери – 3329 кв. м.; - вертикална планировка – 71450 кв. м.; - паркинг за товарни и леки автомобили – 8935 кв. м.	- административно-обслужваща сграда (РЗП 526м2); - навеси съответно за: - КПП (216м2), митница (267м2), - бензиностанция и автомивка за обслужване на мобилната техника на терминала (119м2) с обща разгъната застроена площ на ИМТ 1137 м2.	полезна дължина 645 м.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: Документация по проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България - Пловдив”

Фиг. 7-42 Схема на интермодален терминал Пловдив

## ❖ ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ ВАРНА

Идеята за изграждане на интермодален терминал в района на град Варна се основава на ревизираната политика за изграждане на Трансевропейската транспортна мрежа, и цели подобряване на интермодалността в югоизточния регион на ЕС, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт и повишаване качеството на предоставяните товарни транспортни услуги. Като резултат от осъществяването на проекта се очаква предоставянето на възможност за ефективно транспортиране на големи обеми товари от Черно море до Централна Европа и търговските възли в ЕС. Необходимостта от подобен терминал е насочена и към посрещането на очакваните нови предизвикателства за българската транспортна система, поради прогнозите за значително повишаване на трафика между Турция и Украйна/Русия от една страна, и ЕС от друга, както и обемите на товарните превози като цяло.

Град Варна е най-големият черноморски транспортен център и е възлова интермодална точка благодарение на уникалното си геостратегическо местоположение. Градът е важен търговски, индустриален и транспортен център, съчетаващ четири вида транспорт - железопътен, автомобилен, морски и въздушен.

Град Варна е разположен по протежение на Общоевропейски транспортен коридор VIII и ТРАСЕКА, свързващ страните от Централна Европа със страните от Закавказието, Средна Азия и Китай. Пристанище Варна е най-голямото черноморско пристанище, осъществяващо връзка с пристанищата от Черноморския регион. Посредством железопътната линия Русе – Варна се осъществява връзка с най-голямото речно пристанище на река Дунав – Русе, прилежащо към Трансевропейски коридор VII, което е изключителна предпоставка за развитие на интермодалния транспорт и създава условия за развитие на логистични вериги от типа „море-железница-река“.

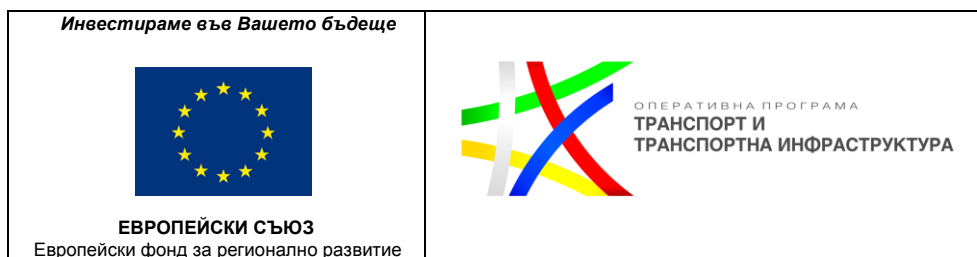
Новият интермодален терминал ще се превърне в централен транспортен регионален възел, който ще позволява ефективно, безопасно и качествено концентриране в една точка, обработване и пренасочване на съществуващите и на привлечените нови товари по нужните направления.

Изграждането на новите интермодални мощности трябва да се съчетае с изработването на цялостен план за реконструкция и урбанизация на съществуващата територия на:

- пристанищен терминал Варна-изток;
- участъка, на който ще се развият допълнителните пристанищни и гарови инфраструктурни мощности на северния бряг на Варненското езеро, включващи пристанищна зона 1 и гарова зона 1а.

Обектът ще се развива на няколко териториални зони:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

Зона „1“ и „1а“, разположена в района южно от бившата фабрика „Христо Ботев“ и ул. „Девня“, ще бъде разработена с приоритет. Трябва да се развият две основни инфраструктурни зони на северния бряг на Варненското езеро – пристанищна зона (1) и гарова зона (1а).

Зона 2 - територията от съществуващия терминал Варна-изток, състояща се от товарни корабни места от № 1 до № 3, съществуващите пътнически корабни места от № 1 до № 7 и акваторията на съществуващия яхт-клуб, която е определена за яхтени и спортни дейности.

Зона 2.1 - на територията на съществуващия терминал Варна-изток – Мола – 6-10 корабни места ще се развие инфраструктурата за международен пътнически терминал. Останалата територия на съществуващия терминал Варна-изток (Зона 2) ще се урбанизира и подлежи на допълнително проектиране извън посочените в документацията за участие в открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Проектиране на интермодален терминал Варна“ от 2014 г.

Необходимата територия за изграждане на интермодалния терминал ще се състои от съществуващата територия на ДП „ПИ“ и НК „ЖИ“, и новосъздадена територия във Варненското езеро.

Пристанищната зона (Зона 1) трябва да има: дълбочина на оперативната акватория – минимум 12.50 м.; две корабни места за обработка на контейнери; две корабни места за обработка на зърно; едно многофункционално корабно място; кей/корабно място за служебни кораби, влекачи, букеровчик и др.

Гаровата зона (Зона 1а) ще включва нова товарна гара Варна запад, обхващаща РП Варна запад със съществуващия му приемно-отправен парк и разпределителния парк на гара Варна.

Новото приемно здание ще се състои от необходимите помещения за обслужването на ИМТ по отношение на железопътния транспорт. Съществуващото коловозно развитие на РП Варна запад ще изпълнява функциите на приемно-отправен парк за товарни влакове от и към ИМТ Варна. Върху територията на ИМТ Варна да се предвиди развитие на железопътна инфраструктура, която ще свързва Приемо-предавателния парк за товарни влакове с всички необходими зони за обработка и складиране на контейнери, зърнени товари и генерални товари.

С интермодалния терминал трябва да се осигури необходимата пристанищна, железопътна и пътна инфраструктура за ефективна обработка на основните и емблематични за региона товари.

Новото пътно развитие следва да се изгради със съответните връзки и подходи от южната страна на железопътната линия, свързваща сега Варна с направленията София и Русе.

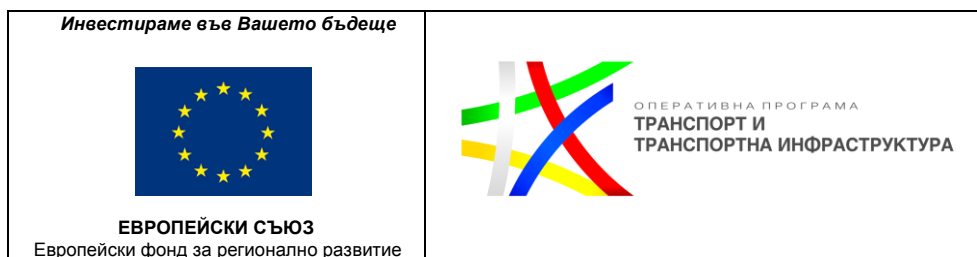
Приоритетно следва да се изградят допълнителни пристанищни мощности (инфраструктура и съоръжения) за основните и емблематични за региона товари (контейнери, зърнени товари и някои генерални товари, в т. ч. тежки и извънгабаритни товари).

ИМТ Варна е сложен комплексен инфраструктурен транспортен обект, където ще се осъществява претоварване на товари между три вида транспорт: морски, автомобилен и железопътен с възможности за комбинации между тях.

С изграждането на ИМТ „Варна“ се цели да се обезпечат възможности за добри транспортни връзки в направленията:

- Варна – София и обратно;
- Варна – Русе с възможност за ефективна връзка с Констанца и обратно;
- Варна – Бургас с възможност за ефективна връзка с Истанбул и обратно.

Проектът се финансира със средства по Публичната инвестиционна програма „Растеж и устойчиво развитие на регионите“, съгласно Постановление № 19 на Министерския съвет от



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

2014 г. за одобряване на средства от резерва по чл. 1, ал. 2, раздел II, т. 4.1.2 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2014 г.

Прогнозната стойност на поръчката е 12 000 000 (дванадесет милиона) лева без ДДС.

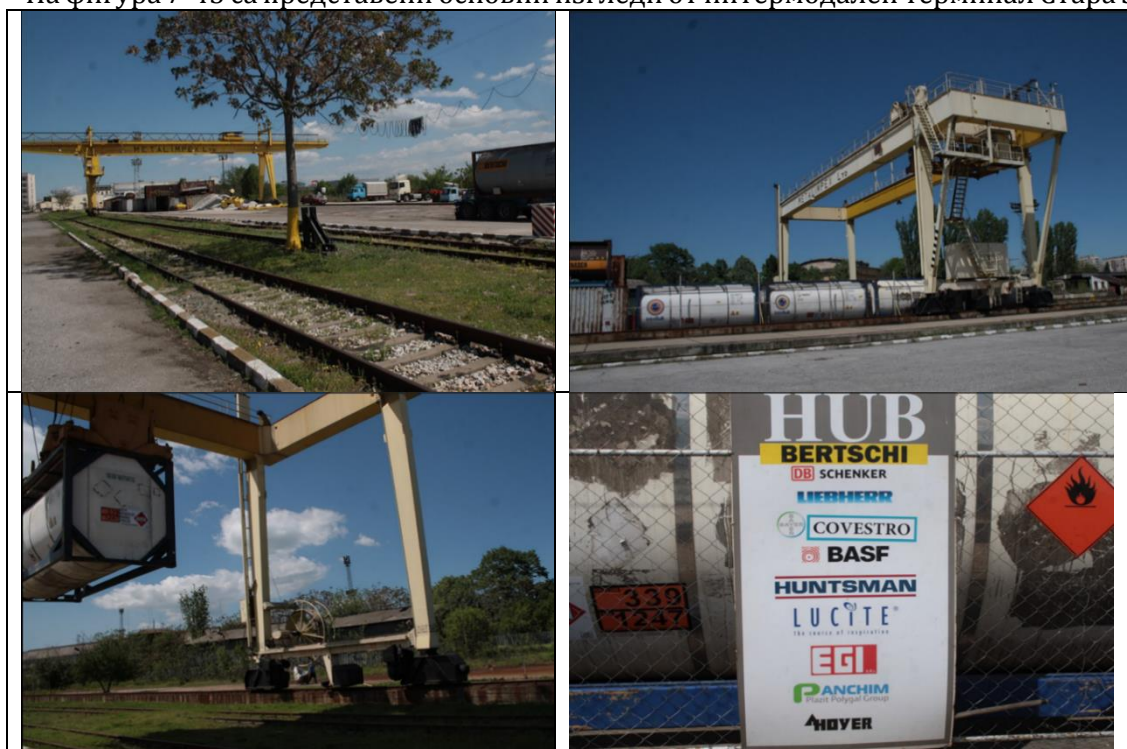
Източник: Документация за участие в открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Проектиране на интермодален терминал Варна“ от 2014 г.

## 2.3. ИНТЕРМОДАЛНИ ТЕРМИНАЛИ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

### ❖ ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ СТАРА ЗАГОРА

Интермодален терминал “МЕТАЛИМРЕХ” Ltd.- Стара Загора, разполага с 5 коловоза (5, 6, 7, 8 и 9 коловоз от товарната гара) с дължина 360 м., общата площ на терминала е 240 декара бетонова площадка която е напълно осветена. Терминала разполага с два портални крана, 2 броя локомотива, 3 броя мотокари, 20 броя товарни автомобили с лиценз за извършване на превози в страната. Капацитета на терминала е 16 000 контейнера годишно. Персоналът зает във фирмата, по данни на собственика е 74 души.

На фигура 7-43 са представени основни изгледи от интермодален терминал Стара Загора.



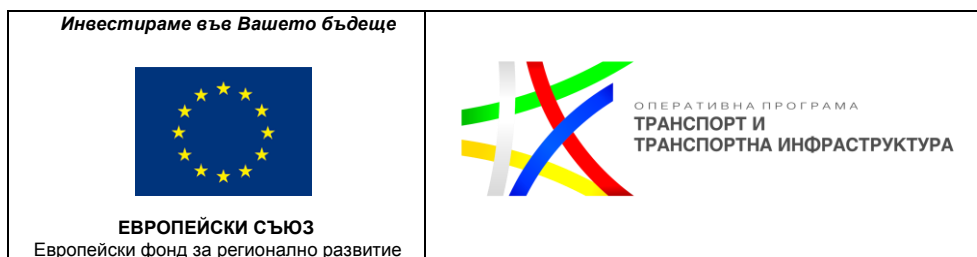
Източник: личен архив

Фигура 7-43 Основни изгледи от интермодален терминал Стара Загора

Тарифите (обичайни) за предлаганите услуги на терминала са следните:

- за товарене на контейнер- 100-150 евро;
- за обработка на контейнери 40-60 евро/контейнер;
- за обработка на влак (32 вагона) 3000-4000 евро;
- за съхранение на склад 10 евро;
- безплатното време за съхранение на склад - 8 часа;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

- за укрепване на големи международни товари (пр. реактор) – 8000 лева;  
Времето за товаро-разтоварна операция на контейнер е около 3 мин., за влак 4-6 часа, автомобил 3 минути.

Обичайните обслужвани товари през 2015 г. са контейнери, комбайни, тръби, корабни въжета, насипни товари (чакъл, пясък, кварцов пясък, бетонен гриз, едра морска сол), органична химия, стъкло, гумено-транспортни ленти, тролейбуси, биг бегове (трошено стъкло), плоскости ПДЧ. Терминалът няма право да обслужва газ, нефт и бензин. Товарите не се характеризират със сезонност.

Основни точки на произход и получатели на товарите са:

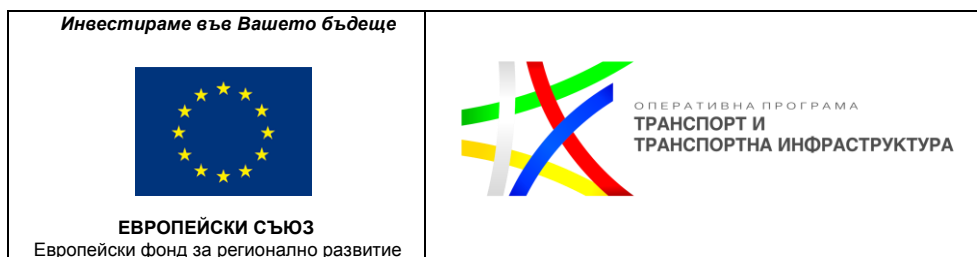
- контейнери – САЩ (за Липхер-Пловдив), Милано (за Панхим-Стара Загора), Германия (за Метекно-Плевен), Франция (за Лукойл-Бургас), Белгия (за Оргахим-Русе), Холандия (за София), Тайланд (за Аурубис-Пирдоп) и др.;
- тръби – основно от Германия за Марица-изток – около 10 000 тона;
- корабни въжета – основно от Германия за пристанищата в България – 190 тона;
- насипни товари – основно от Русия, Огняново и Пазарджик за ДП НКЖИ – 10 000 тона чакъл и пясък;
- органична химия – основно от Швейцария, Германия и Англия – 25 000-30 000 тона годишно;
- гумено-транспортни ленти – от Полша и Австрия за Марица-изток – 12 000 тона годишно;
- биг бегове (трошено стъкло) – от Русия за Стара Загора – 10 000 тона годишно;
- ПДЧ плоскости – от Турция – 1 000 тона седмично.

#### ❖ ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ БУРГАС-ДОЛНО ЕЗЕРОВО

Интермодалният терминал в Бургас е собственост на Деспред. На фиг. 7-44 са представени основни изгледи от терминала:



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: <http://despred.com>

Фигура 7-44 Основни изгледи от интермадален терминал Долно Езерово

Мултифункционалният складов терминал включва 5 покрити складови помещения за съхранение на генерални товари с обща площ 5980 кв.м и 12000 кв.м открити специализирани складови площадки. Два от складовете са с окачени локални товароподемни съоръжения (електротелфери, т.с. Зт.) и имат разрешение за временно и митническо складиране на стоки. Функционира сертифициран склад за съхранение на хранителни стоки, както и сертифициран склад за стоки под контрола на ЗОБВВПИ.

Складовете имат двустранно рампи и едностранно ж.п. подход с 4 коловоза (собствен индустриален жп клон). Осигурена е възможност за достъп на товарни автомобили във всички складове. Тегленето на МПС (вкл. по оси) се осъществява с електронна автовезна (до 50 тона). Претоварните операции от/на автомобили, вагони и контейнери се осъществяват с мотокари и козлови ел. кранове. Складовата база притежава специализирана контейнерна площадка за съхранение на 4000 бр. TEU, както и мобилен автокран за обработка на 20` и 40` контейнери.

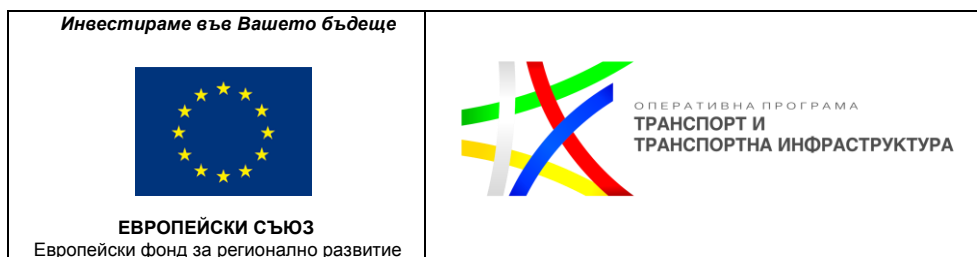
Деспред – клон Бургас предоставя следния логистичен сервиз:

- изготвяне на всички видове митнически, търговски и транспортни документи, удостоверения и сертификати;
- обща банкова гаранция за обезпечаване транзитни митнически операции, включително на акцизни стоки;
- пристанищна спедиция в Бургас;
- автомобилни транспорти в страната, ЕС, Македония, Сърбия, Русия, Армения, Грузия, Украйна и Молдова;
- митническо представителство за всички режими пред РМУ-Бургас;
- превоз на товари по море (full ship load);
- контейнерен транспорт;

#### 2.4. ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

В разработването на задача 1.2 Анализ на трафика и прогнози за потребностите отнасяща се до изграждането на ИМТ Пловдив е представена примерна интермодална мрежа за България с необходимите терминални площи, представени в таблица 7-38:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

**Таблица 7-38 Примерна интермодална мрежа за България и необходими терминални площи**

Източник: Задача 1.2 Анализ на трафика и прогнози за потребностите, отнасяща се до изграждането на ИМТ Пловдив

възел	товарно селище/интермодален терминал-общо нужни към 2015 хил.кв.м.	интермодални терминали нужни към 2015 хил.кв.м.	товарно селище/интермодален терминал-общо нужни към 2020 хил.кв.м.	интермодални терминали нужни към 2020хил.кв.м.
София Изток	4000	400	4900	490
Варна	3500	350	4100	410
Бургас	5000	500	6000	600
Пловдив	600	60	700	70
Русе	2400	240	2800	280
Димитровград	900	90	1100	110
Горна Оряховица	350	35	400	40
РЛом	1150	115	1350	135
София Запад	1350	135	1600	160
София Юг	1000	100	1250	125

## 2.5. ОБЩ ПРЕГЛЕД НА ИНДУСТРИАЛНИТЕ ЗОНИ В БЪЛГАРИЯ

Направеният преглед на индустриалните зони е на база информация представена в стратегията за развитие на индустриалните зони от 2015 г.

„Национална компания Индустриални Зони“ ЕАД („НКИЗ“ ЕАД) е създадена през 2009 г. с протокол на Министъра на икономиката, енергетиката и туризма. Тя е дружество от холдингов тип със 100% държавно участие в капитала и едноличен собственик на капитала - Министърът на икономиката.

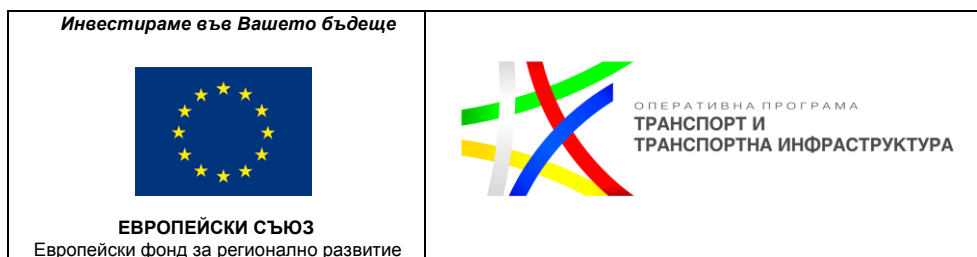
„Национална компания Индустриални Зони“ ЕАД оперира с три действащи свободни зони:

„Свободна зона – Русе“ ЕАД - В зоната се предоставя възможност на инвеститорите, които развиват дейност, да използват данъчни и митнически облекчения. „Свободна зона – Русе“ обхваща 370 235 кв.м. в Източната промишлена зона на гр.Русе. Има стратегическо географско и транспортно местоположение. Към февруари 2015 г. всички производствени и складови помещения са заети, единствените свободни терени са терените за инвестиции на зелено, обхващащи 35 000 кв.м. Зоната е сключила договори с 18 фирми.

„Свободна зона – Видин“ ЕАД – Зоната е със стратегическо местоположение, което я характеризира със сравнително предимство, и достъп до различен вид транспорт - речен, шосеен, железопътен. Общата площ на „Свободна зона – Видин“ е 308 627 кв.м., има изградена и функционираща инфраструктура. Дейностите и услугите, които се извършват от „Свободна зона – Видин“ ЕАД, са стандартни за този вид зони и са фокусирани най-вече в областта на логистиката; административното обслужване; отдаване на площи, складови бази и съоръжения под наем. През 2015 г. броят на сключените договори с фирми се е увеличил от 9 на 27.

„Свободна зона – Свиленград“ ЕАД - Зоната е разположена в южния край на град Свиленград на площ от 70 139 m<sup>2</sup>. В зоната има изградена материално – техническа база, която включва: складове, павилиони, кафе-магазин с кухненски блок, канцелария, други. Застроената площ е 4 130 m<sup>2</sup>, разполага с открити складови площи от 2 500 m<sup>2</sup>; паркинги с площ от 3157 m<sup>2</sup>, а незастроената свободна площ е между 50-55 дка. Цялата материална база е предназначена за производствена и логистична дейност. „Свободна зона – Свиленград“ има стратегическо

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

местоположение, което ѝ дава предимство при осъществяване на услуги като логистичен център. Фирмите, които оперират на територията на зоната са 6.

“Икономическа зона София-Божурище” - Тя обхваща площ от 2 550 000 кв. м. Отличава се със стратегическо местоположение. На територията на „Икономическа зона София – Божурище“ се предвижда да бъдат обособени административен и бизнес център, високотехнологичен център, индустриален парк и логистична база, интермодален терминал.

„Индустриален и логистичен парк - Бургас“ - заема 238 150 кв. м. от територията на промишлена зона „Север“. Паркът се отличава със стратегическо местоположение. Има изградена визия и стратегически план за реализирането на проекта, включващо стратегия за изграждане на парка, маркетингова стратегия, мерки за привличане на инвеститори, комуникационен план. Терените, които се предлагат на инвеститорите, са различни по големина - от 2 до 30 дка, с благоприятно разположение и частично изградена довеждаща инфраструктура. Освен това, на територията ПЗ „Север“ има улици, тротоари, терени за озеленяване и места за паркиране (с обща площ около 75 дка). До момента са сключени договори с 6 фирми.

НКИЗ разполага с терени и при интерес на инвеститори може да развие следните зони:

„Индустриална зона Варна –Запад“ - Зоната е разположена в землището на гр. Суворово, Варненска област и обхваща площ от 399 000 кв. м., предимно селскостопански земи.

“Индустриална зона “Карлово“ - Индустриалната зона с площ от 580 дка е разположена в землището на село Марино поле, на 10 км от общински център Карлово, на 50 км северно от град Пловдив и на 60 км от летище Пловдив. Земята се отдава под наем за земеделски нужди. На територията на зоната няма изградена инфраструктура.

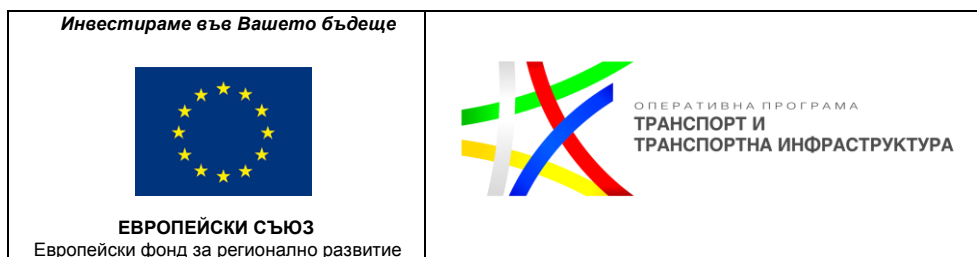
“Индустриална зона Телиш“ - 2036,638 дка имот, находящ в с.Телиш, Плевенска област. Зоната е подходяща за развитие на селскостопанска и преработвателна индустрия. Към настоящия момент инфраструктурата в зоната е амортизирана. Необходимо е да бъде изградена нова инфраструктура.

Тракия икономическа зона (ТИЗ) е мащабен проект, който се намира в непосредствена близост до гр. Пловдив. ТИЗ обединява в себе си няколко съседни, по-малки зони, като всяка е секторно или функционално специализирана, и това обстоятелство дава основанията зоната да бъде дефинирана като икономическа. От старта през 1995 г. като публично-частна инициатива, досега са привлечени над 100 инвеститори, от тях 80 чужди. Инициатори на ТИЗ са Сиенит Холдинг, дивелъпър на индустриални зони, и КЦМ, производител на цветни метали, заедно с 9 общини.

Тракия икономическа зона включва:

- Индустриално-търговска зона „Марица“: Площ – 5 000 000 м<sup>2</sup>, на 6 км от гр.Пловдив. Индустрии: машиностроене, електроника, хранително-вкусова промишленост, логистика. Построени са 49 обекта, зоната се разширява с проект за изграждане на търговски и логистичен парк, в процес на изграждане и на етап влизане в експлоатация са 6 нови обекта. о
- Индустриална зона „Раковски“: Площ - 1 000 000 м<sup>2</sup>, на 14 км от гр. Пловдив, на 4 км от автомагистрала „Тракия“. Индустрии: автомобилостроене, битова химия, текстил, логистика, хранително-вкусова промишленост, енергийно оборудване. В процес на изграждане и на етап влизане в експлоатация са 3 нови обекта. Сключени договори с 17 инвеститори.
- Промислено-търговска зона „Куклен“: Площ - 1 000 000 м<sup>2</sup>, на 10 км от гр.Пловдив, непосредствено до международно летище Пловдив. Индустрии: металургия, машиностроене, химическа промишленост, автомобилостроене, логистика. Инвеститори -

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

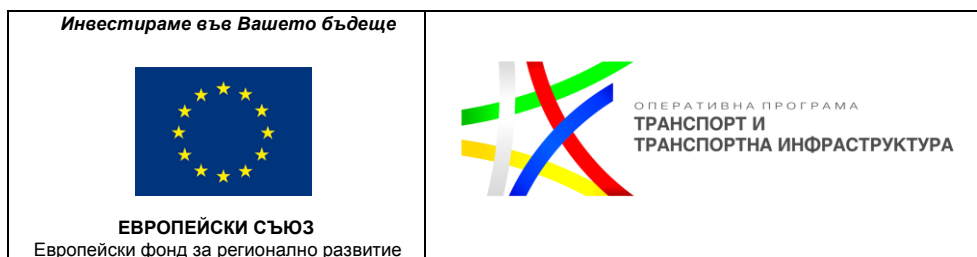
5 компании. Проектирани и с издадено строително разрешение - 2 сгради по 4 000 квадратни метра.

- Парк „Образование и високи технологии“: Площ - 300 000 м<sup>2</sup>. Разположение - на територията на град Пловдив. Зоната е предназначена за инвеститори в иновативни производства и развитие на високи технологии.
- Индустриална зона и високотехнологичен център „Тракия“: Площ – 2 600 000 м<sup>2</sup>, на 12 км от гр.Пловдив, в Община Марица. Развитие на логистика, аграрен сектор и преработвателни дейности в хранително-вкусовата промишленост, изграждане на тържище за земеделска продукция и предприятия за опаковки, за сушени плодове, за консерви, за плодови сокове, завод за пелети, завод за тръби, завод за преработка на утайки и завод за течен тор. Високотехнологичен център в сферата на агроиндустрията и хранителните технологии. Изграждане на интелигентен град – електронно и високотехнологично управление на всички дейности в зоната. В процес на изграждане и на етап влизане в експлоатация са 2 нови обекта.
- Индустриална зона „Калояново“: Площ - 800 000 м<sup>2</sup>, на 22 км от град Пловдив. Зоната е насочена към развитие на биологично земеделие и натурални продукти, без да генерира органични отпадъци. Дейности - хранителна индустрия, производство на опаковъчни материали, дистрибуция на продукти, оборудване, препарати, ноу-хау и сервиз, логистика и лека промишленост.

„София Тех Парк“ АД – новоизграждащ се, първоначално е замислен и стартира като зона от икономическата група на “НКИЗ” ЕАД. Впоследствие излиза от групата и се обособява като самостоятелно акционерно дружество със 100% собственост на Министерство на икономиката. Основна задача на дружеството е осъществяването на проекти, чиято непосредствена цел е да благоприятстват развитието на изследователския, иновационния и технологичен капацитет на България. Очаква се създаването на първия научен и технологичен парк в България, да се превърне в престижна локация за световните, регионални и национални изследователи и иновативни компании.

Индустриален Парк София Изток е друг сериозен конкурент в областта на складовите площи, който представлява мащабен индустриален и логистичен комплекс, разположен в източните покрайнини на София на площ от 700 хил.кв.м., в непосредствена близост до основни национални и международни транспортни коридори. Индустриалният парк предлага пълна гама от решения в съответствие с конкретните нужди на клиента – наем на спекулативни площи, сгради под наем по поръчка (built-to-suit), както и продажба на парцели в регулация и с достъп до инфраструктура, предлагани с опция за изграждане до ключ. Базирайки се на стратегическото си разположение и отличния транспортен достъп, концепцията цели да създаде нов логистичен и индустриален хъб за региона на София. По този начин формира клъстер от предприятия със сходни дейности, създава условия за синергия, улеснява бизнес отношения и изгражда привлекателна производствена среда на база на сигурност и удобство. Освен основния си продукт от складови площи, паркът ще предлага и административни площи. Индустриален Парк София Изток е собственост на консорциум от местни и международни инвеститори и се управлява от Рослин Капитал Партньрс.

Индустриалната зона East Ring край Нови хан се развива по сходен модел. Паркът е разположен в промишлена зона, в непосредствена близост до София, между магистралите Хемус и Тракия. Заема площ от над 200 хил. кв м., с потенциал за изграждане на повече от 90 хил. кв. м. промишлени и складови халета. Строителството се извършва на етапи, до момента са завършени четири сгради, изградена е инфраструктурата. До 2020 г. се предвижда завършване



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

на целия проект, включващ 91 хил. кв. м. сухи и хладилни складови халета и производствени помещения.

Логистичен парк „Елин Пелин“ - създадено е специално дружество за изграждане на парка, община Елин Пелин притежава 10% дял. Паркът е предвиден за транспортно-логистичен център с екологично чисти производства от леката промишленост и Hi-Tech технологиите. Изградена е вътрешна пътна и електрическа мрежа.

„Индустиален парк София“ - на територията на община "Божурище" с площ общо от 1 045 000 кв.м. Паркът е подходящ за развитие на лека промишленост, средно-тежка промишленост, логистичен център, индустрия в сферата на услугите, изложбени търговски зали, молове и магазини, продажба на суровини за съответните индустрии. Изградената инфраструктура е: пътища, ж.п. линия, електрозахранване, водопровод, газоснабдяване, канализация, телекомуникации, оптична връзка.

Индустиален парк – Русе е проект на общината, като изграждането му е с финансова подкрепа от държавата. Индустиалният парк е разположен 800 м източно от Дунав мост, свързващ България и Румъния, в близост до пресечната точка на два европейски транспортни коридори №7 и №9; в близост до пристанище Русе (2км) и второкласен път Русе - Силистра. Общата площ на Индустиален парк Русе е 640 000 кв.м. Изградена инфраструктура: електрическа и газопрепосна мрежа, канализация, телекомуникационни и интернет връзки, четвъртокласен път. В момента се изгражда и интермодален терминал, който трябва да направи логистиката още по-удобна. Паркът е подходящо място за привличане на инвеститори в областта на химическата и нефтопреработвателната промишленост, машиностроенето, машинното инженерство и металопроизводството, леката промишленост, хранителната индустрия и др.

„Свободна безмитна зона – Бургас“ - Основни характеристики: специален статут „свободна зона“, стратегическо местоположение (достъп до пристанище, летище, жп транспорт, паневропейски транспортен коридор №8); обща площ от 155 хил.кв.м., напълно изградена инфраструктура и комуникации, наличие на терени за инвестиции. Основните услуги са: складиране и съхранение на стоки, транспорт, митническо агентиране, обработка на стоки, товаро-разтоварни дейности, застраховки и финансови операции. Освен това „Свободна безмитна зона – Бургас“ предлага интермодални дейности тип „товарно селище“ – фокусна точка за крос-докинг на различни видове транспортни единици – контейнери по море, жп вагони, камиони, въздушни транспортни единици.

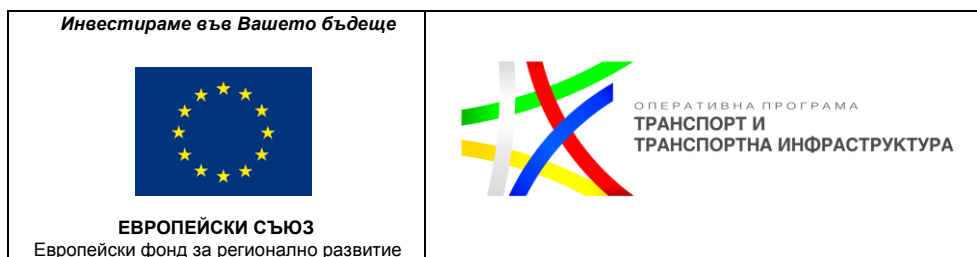
Индустиален и бизнес парк „Айтос“ - съвместен проект на Община Айтос (49 % от капитала) и „Квинтесенс Кепитъл“ АД, общата площ на парка е 800 хил.кв.м, наличие на изградена инфраструктура, пътища, електричество, ВИК, газоснабдяване и телекомуникации. Индустиалният парк е предназначен за инвеститори за развитие на дейност в областта на леката промишленост, електрониката, логистиката, производството на софтуер и високи технологии.

Индустиален парк „Кабиле“ - собственост на Община Тунджа, общата площ на парка е 190000 кв.м. Изградена инфраструктура: пътна и електрическа мрежа, водоснабдяване и канализация. Осигурен достъп до първокласна и второкласна пътна мрежа.

Логистичен Парк Варна- инвестиционен проект на "Варна Лоджистикс" ЕАД. Обща застроена площ от над 120,000 кв.м. и местоположение в Западна промишлена зона. Проектът предвижда предлагане на складови площи, площи с температурен контрол, търговски и офис площи.

"Свободна зона Пловдив" АД - изградени складови съоръжения и индустриални площи, осигурен достъп до всякакъв вид транспорт. Безмитен внос и износ на стоки, машини и оборудване, суровини и др. Освобождаване от ДДС, местни данъци и такси; гарантиране на инвестициите и

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

избягване на двойното данъчно облагане; отдаване под наем на производствени и складови помещения; други услуги.

Индустриална зона „Асеновград“ - собственик Община Асеновград, площ: 73 362 кв.м. Изградена инфраструктура: пътища, електрозахранване - (20 kV), водопровод, канализация. Наличие на разрешителни за строеж, строителство според спецификации на инвеститори, възможност за закупуване и/или наемане на производствени съоръжения; възможност за прилагане на други схеми, предложени от инвеститорите; възможно освобождаване от корпоративен данък.

Промислена зона „Караджалово-Първомай“ - в процес на разработване. Инвеститор Интерзона ООД. Площ - 1000 декара в с. Караджалово, област Първомай, с одобрен подробен устройствен план. Преприимства: в непосредствена близост минава жп линия, свързваща Западна Европа с Истанбул, възможност за организиране на площта според нуждите на заинтересованите лица - складови бази, офисни или флекс сгради, позициониране на оборудване за производство, терминали, съоръжения за логистика и спедиция, изграждане на инфраструктурна среда.

Логистична зона „Съединение“ - в процес на разработване. Промислен терен от 20 дка за изграждане на керамичен комплекс- цех за производство на керамични изделия с капацитет 100-250 т. дневно, оранжерии и когенераторна система за комбинирано производство на електрическа и топлинна енергия.

Индустриална зона „Плевен“ - площ от 2 000 000 кв.м., общинска и частна собственост. Основната дейност е отдаване под наем на свободни терени за производствени нужди и на открити и закрити складови площи. Има изградена инфраструктура.

Логистичен парк Видин - с местоположение на входа на града, местност „Майски лес“. Площта на парка е 200 000 кв.м, със статут на урегулиран поземлен имот от 30 000 кв. м. с напълно изградена инфраструктура. Инвеститорът е "Глориент инвестмънт БГ". На площадката на „Логистичен парк Видин“ функционира магазин „Техномаркет“.

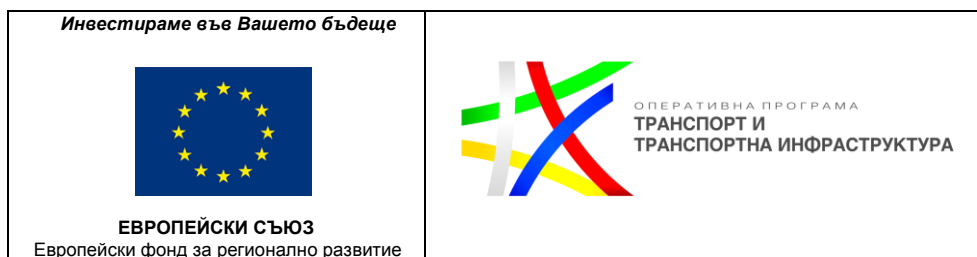
Индустриална зона Свиленград - с площ от 103 653 кв.м., намираща се на 0,5 км от магистрала Марица, на 3 км. от границата на страната с Гърция и на 28 км. от границата с Турция. Изграждането на зоната е финансирано по програма ФАР. Инфраструктурата в зоната е частично изградена - в завършено състояние са пътищата, водопровод - за индустриални и питейни нужди и канализация, съществува електрическа подстанция на 77 м. от зоната. Разработен е идеен проект, който предвижда обособяване на терени за складови бази, производствени нужди, хипермаркети, логистичен център и др.

„Индустриална зона Димитровград“ - с площ от 188 704 кв.м., намираща се на 4 км. от Димитровград, на 7 км от магистрала Марица. Инфраструктура - няма изградена вътрешна пътна, канализационна и газопреносна мрежа. Има изградена електрическа и телекомуникационна мрежа, съществуваща канализация на 10 м. от зоната, водопровод и газопровод на 500 м. от зоната.

Индустриален парк – Шумен - с потенциал за успешно развитие е публично-частният проект, който представлява партньорство между общината (40%) и "Ники-БТ" (60%). Проектът предвижда зоната да заема 2400 дка, от които 460 дка са подходящи за инвестиции. Зоната е напълно газифицирана, в нея има станция на "Булгаргаз", а за всеки парцел са предплатени по 100 киловата първоначална мощност към "Енерго-про". Централната жп линия София - Варна минава през самата зона, а на 1 км разстояние е най-близката товарна гара.

Докато София, Пловдив и Русе са интересни за логистичните оператори заради близостта до магистрала "Тракия" и до Дунав мост, по-малките областни градове са привлекателни за различни производства. Причините са по-голямото предлагане на работна ръка и по-ниските заплати. В това число влизат градове като Плевен, Шумен а покрай отварянето на втория мост над Дунав - също Монтана и Видин. Ботевград също се очертава като хъб за леката индустрия.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## 2.6. ПЛАНИРАНО РАЗВИТИЕ НА ИНДУСТРИАЛНИ ЗОНИ ПО РАЙОНИ НА ПЛАНИРАНЕ В БЪЛГАРИЯ

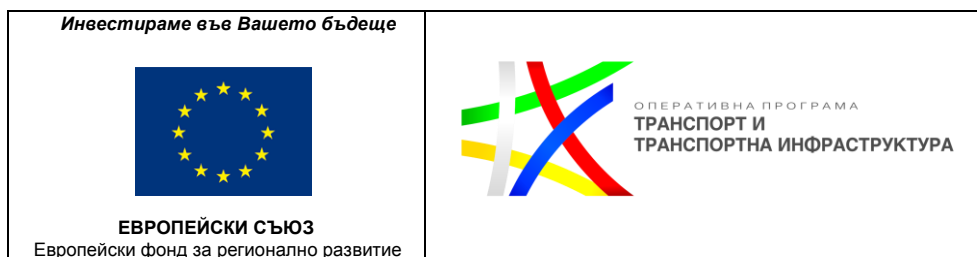
В таблица 7-39 са представени приоритети, проекти и мерки за развитие на съществуващите индустриални зони и/или изграждането на нови, съобразно предвидените в областните и общински стратегии в периода 2014-2020 г.

**Таблица 7-39 Приоритети, проекти и мерки за развитие на индустриални зони в България**

Източник: Областни и общински стратегии за развитие в периода 2014-2020 г.

район на планиране	областна стратегия	приоритет/проект/мярка
Северозападен	Интегриран план за градско възстановяване и развитие на гр. Видин 2014-2020	„Северна промишлена зона-разширение“
	Областна стратегия за развитие на област Плевен 2014-2020 г.	Проектиране и изграждане на индустриална зона със съпътстваща инфраструктура в гр. Плевен
		Проектиране и изграждане на индустриални зони със съпътстваща инфраструктура в градовете Червен бряг, Долна Митрополия, Левски и Никопол
		Проектиране и изграждане на индустриална зона със съпътстваща инфраструктура на площадка „АЕЦ - Белене“ с функции, съобразени с плана за управление на ПП „Персина“
Северен централен	Регионален план за развитие на Северен централен район от ниво 2 за периода 2014-2020 г.	„Изготвяне на проекти и изграждане на индустриални, технологични и транспортно-логистични и панаирни паркове.“
	Областна стратегия за развитие на област Русе 2014-2020 г.	„Изграждане на индустриална зона в гр. Две могили“
	Общински план за развитие на Община Русе за периода 2014-2020 г.	„Изграждане на индустриална зона към летище Щръклево“
Южен централен	Общински план за развитие на община Свиленград за периода 2014-2020 г.	„Научен високотехнологичен парк – Русе“
Югозападен	Общински план за развитие на Община Божурище 2014-2020 г.	„Завършена индустриално-логистична зона Свиленград“
Югоизточен	Общински план за развитие на Община Бургас за периода 2014-2020 г.	„Обособяване и развитие на индустриално-икономически зони“
Североизточен	Регионален план за развитие на Североизточен район от ниво 2 за периода 2014-2020 г.	„Проект: Изграждане на техническата инфраструктура на Индустриален и логистичен парк -Бургас и Високотехнологичен парк Българово.“
		„Изграждане на инфраструктура в индустриални зони и бизнес паркове и поддържане на активна и привлекателна бизнес среда“
		„Изграждане на нова и подобряване на съществуващата инфраструктура в индустриалните зони на градовете“
	Областна стратегия за развитие на Област Варна 2014-2020 г.	„Изграждане на нови и реконструкция на съществуващи индустриални зони“
		„Създаване на индустриална зона Варна-Запад на територията на общини Суворово, Ветрино и Вълчи дол, с подкрепата на "Национална Компания Индустриални Зони" ЕАД на площ 399 дка.“

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

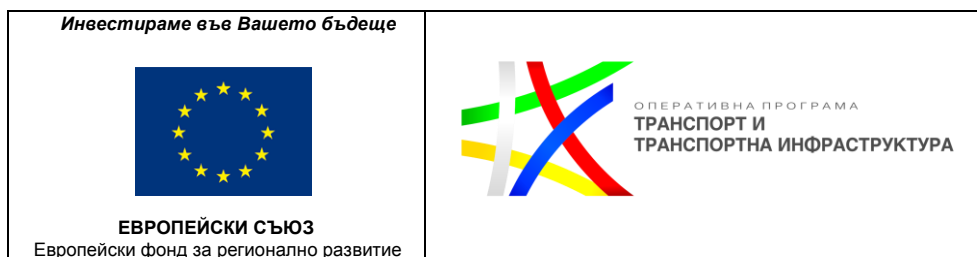


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Изводи:

- *Северозападен район на планиране* - индустриалните и логистични центрове от района се характеризират със стратегическо географско положение и лесен достъп до различен вид транспорт- речен, шосеен, железопътен. Съществува изградена инфраструктура, която трябва да бъде модернизирана и допълнена според изискванията на бъдещите инвеститори. Района се характеризира с наличие на свободни производствени и складови помещения и неусвоени терени.
- *Северен централен район на планиране* – района се характеризира със сравнително ниска наемна цена на площите.
- *Южен централен район на планиране* - Стратегическо местоположение на индустриалните зони в района е в близост до българо-гръцката и българо-турската граница, достъп до паневропейски транспортен коридор и важни международни пътища. Област Пловдив е част от този район на планиране и се характеризира със стратегическо местоположение. През нейната територия преминават общоевропейските транспортни коридори VIII и IV, главни пътища - АМ „Тракия“, международни пътища Е-80 и Е-773, главна жп линия. В област Пловдив се осъществяват важни транспортни връзки между север и юг, изток и запад. През Карловска община преминава важен шосеен и железопътен транспорт- главен шосеен път Е-78 и подбалканската жп-линия София – Бургас, с отклонение за Пловдив. Района се характеризира с изградена инфраструктура, която е необходимо да бъде модернизирана, за да отговори на изискванията на клиентите и предприемачите. Има наличие на свободни и незаети площи, включително терени за инвестиция на зелено и складове.
- *Югозападен район на планиране* – района се характеризира със стратегическо местоположение на индустриалните зони.
- *Югоизточен район на планиране* - Основните индустриални сектори, които се развиват на територията на района са: нефтохимическа промишленост, хранително-вкусовата промишленост, текстилна промишленост, дървообработваща промишленост и други. Района се характеризира със стратегическо местоположение на индустриалните зони, наличие на различни по големина свободни терени, изградена модерна довеждаща инфраструктура.
- *Североизточен район на планиране* - Североизточният район се характеризира със стратегическо местоположение в страната. През територията на района преминава отсечката Бургас-Варна, част от Общоевропейския транспортен коридор № 8 Дурас-Тирана-Скопие-София-Пловдив-Бургас-Варна; сухопътната отсечка Русе-Варна, връзката с ОЕТК № 7 /р. Дунав/ и връзка с ОЕТК № 9 при град Русе. Пристанище Варна е основен пункт в логистичната верига на Общоевропейските транспортни коридори № 8 от Италия през Албания и Македония към Средна Азия и е основен логистичен център за връзка между общоевропейските транспортни коридори № 7, № 8, № 9 и ТРАСЕКА. Пътищата, които свързват СИР със съседни страни и райони са първокласни с международна категоризация- Е-772, път Е-70, път Е-87 и път I-7. В СИР се намира участъка Варна-Шумен от АМ „Хемус“. Чрез летище Варна се осъществява връзка с множество дестинации по света. Област Варна също се характеризира със стратегическо местоположение и представлява транспортен възел с национално и международно значение. През територията на областта преминават описаните по-горе транспортни коридори и пътища. Освен това, на нейна територия се намират и функционират пристанище Варна и летище Варна. Община Суворово се намира в близост до главен път Е 70, а транспортната достъпност до общината се осъществява от третокласни и местни

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



*Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.*

пътища. Района се характеризира със стратегическо местоположение на индустриалните зони с достъп до главни пътища и морско пристанище. Няма изградена инфраструктура в зоните, необходимост от големи начални инвестиции за изграждане на индустриалните зони.

*Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.*