

## Концесията на летище Русе: химера или реалност

Методи Иванов

### **Abstract:**

*In this report, the author will attempt to present the real opportunities for granting concessions of airport Rousse. Will be made a brief analysis of the socio-economic and geo-demographic situation in the border region Ruse-Giurgiu and on this basis will be answered the question a chimera or reality is granting concessions of airport Rousse in actuality.*

**Key words:** *concession, airport, regional development, region, state administration*

### **ВЪВЕДЕНИЕ**

След приключването на третия опит за намиране на концесионер на летището в Русе, което не функционира от 1996 г., е необходимо, дори задължително, да се направи един по обстоен и сериозен анализ на причините или по-скоро на липсата на проявен интерес от страна на стопанските субекти(концесионерите) към предложения инфраструктурен обект. Летище Русе е изградено на километър и половина от село Щръклево и се намира на 17 км. южно от гр. Русе. Достъпът до селото се осъществява по първокласния път от републиканската пътна мрежа (Е-70) Русе - Варна. Но трябва да отбележим, че пътят от село Щръклево до летището не е включен като републикански в списъка[1] на републиканските пътища, за които се събира такса за ползване на пътната инфраструктура - винетна такса, и за определяне на съоръжение, за което се събира такса по чл. 10, ал. 4 от закона за пътищата за ползване на отделно съоръжение по републиканските пътища за Министерски съвет. Още тук прозира липсата на държавна политика по отношение на предоставянето на възможности за осъществяването на концесия на летище Русе. Или с други думи казано трябва да отбележим липсата на възможност за предоставяне на инфраструктурно осигуряване на летище Русе, което от своя страна създава допълнителни пречки пред бъдещият стопански субект(концесионер), тъй като съгласно чл. 3 ал. 2 от Закона за пътищата „републикански пътища са автомагистралите, скоростните пътища и пътищата от първи, втори и трети клас, които осигуряват транспортни връзки от национално значение и образуват държавната пътна мрежа. Отделни републикански пътища са включени в трансевропейската пътна мрежа.“ Изключвайки пътят от село Щръклево до летище Русе като част от републиканската пътна мрежа на страната, държавата в лицето на Министерски съвет показва индиректно на бъдещият концесионер на летище Русе, че възстановяването на летищната дейност на летателната площадка не е приоритетна цел на правителството към момента и/или съществува липсата на диалог от страна на отговорните институции, и/или от тези които имат отношение към проблема в лицето на общинската и областната администрация. И имайки предвид, че в съвременните условия за създаването на конкурентни предимства на отделната територия или регион, от изключително важно значение се отдава на изграждането на интермодални транспортни връзки, посока към която правителството и отговорните институции красноречиво показват, че не мислят по отношение на възможността за изграждането на един такъв интермодален терминал, в които да бъде включено и летище Русе.

### **ИЗЛОЖЕНИЕ**

Анализа на причините за невъзможността летище Русе да бъде отдадено на концесия ще започнем с изначално поставената грешна постановка да се търси стопански субект (концесионер), които да осъществи „частичното изграждане, разширение и реконструкция на летището, което в момента не функционира, и неговото управление и поддържане след въвеждането му в експлоатация на свои

собствен риск“[2]. Много добре формулиран текст от гледна точка на намеренията и желанията на концедента, а и от гледна точка на законодателството на страната, за въвеждането на обекта в експлоатация, но тъй като се очаква от концесионера да изработи Генерален план, Подробен устройствен план, както и на инвестиционни проекти за достигане на определени категории на летището (посочени са в документацията за участие в откритата процедура). На основа на одобрените проекти от концедента концесионерът трябва да извърши необходимите строителни дейности и да въведе летището в експлоатация, както и да извършва периодична актуализация на Генералния план, а при необходимост - изменение и на Подробния устройствен план на летището, изработване на инвестиционни проекти и извършване на частични строителни и монтажни работи или строителство на подобрети във връзка с реализацията на изменението на Генералния план. Но за изработването на посочените документи са необходими и съответните данни, които при летище Русе липсват, тъй като там повече от десет години не се извършва летателна дейност и няма пътнически и карго трафик, а това от своя страна затруднява изготвянето на каквито и да било прогнози за развитието на авиопорта, а оттам - и на бизнес план с нужните инвестиции и срокове за тяхната възвращаемост.

От наблюдаваната практика в България на концесиониране на летищната инфраструктура, ни се показва, че процесът се базира на положението, че кандидат концесионера ще предложи оферта за инвестиции и след получаване на концесията в последствие ще разработи Генерален план, към които се включва и изготвянето на финансово-икономически анализ, като за изготвянето на Генерален план на концесионираните летища Варна и Бургас концесионерът отчита изразходвани няколко стотин хиляди лева. Или тук се забелязва следния проблем, че държавата не формулира още на ниво конкурс за концесионер, какво точно желае да получи в инвестиционен план, т.е. не формулира изискване за минимален обхват на инвестициите. А това от своя страна подкрепя тезата, че политиката на концесиониране не се подкрепя от явно дефинирани цели. Едно своеобразно решение на този проблем е държавата да осигури разработването и приемането на Генерален план за летището, което смята да отдаде на концесия и на база прогнозите и инвестиционните мероприятия по приетия план да определя задълженията на концесионера, които ще се включат в концесионния договор. По този начин ще може да се реализира значително по-гъвкава политика от страна на държавата (концедента) към бъдещия концесионер. Това означава на практика за летище без близка история, което не се използва от години (напр. Русе, Търговище, Стара Загора, Видин), или за летище, което никога не е било използвано за обществено ползване (бивши изцяло военни летища), изготвяните прогнози, необходими за анализите, представляват по същество програми или цели за постигане за ново инвестиционно предложение. С отчитане на размера на необходимите инвестиции, постигането на положителни резултати за нетната сегашна стойност и вътрешната норма на възвращаемост до голяма степен става на база на твърде оптимистични прогнози за постъпленията, т.е. на база залагане на относително големи размери на потребността от летищни услуги (обслужване на пътници, въздухоплавателни средства или товари), а то друга страна концесионерът не може да използва летището като обезпечение за получаване на кредити за инвестиционни нужди или за оборотен капитал, което налага да се търси концесионер, който разполага със значителни средства за обезпечение, готов да финансира собствен капитал с твърде голям срок на откупуване, при твърде ниска или липса на възвращаемост.

За да бъде относително пълен анализа първо ще трябва да предстивим потребността от летищни услуги за населението. Демографското развитие на региона е може би един от най-важния параметър, върху който можем да се опитаме да влияем, но той зависи от много фактори, който са извън нашия контрол. В

границите на трансграничния регион Русе – Гюргево към 2009 г. живеят 243152 д. Като и за двете части от трансграничния регион е характерна тенденция на слабо изразено, но трайно обезлюдяване, като динамиката в броя на населението за периода не се различава съществено за българската и за румънската част от трансграничния регион. Като цяло регионът Русе – Гюргево се сблъсква със спад на населението, особено при младите хора, което се поражда преди всичко от липсата на местни работни места, както и на привлекателни работни места в частност. Наблюдаваната тенденция трябва да бъде спряна и обърната в обратна посока като според основния принцип на промишленото развитие, това обикновено се получава отгоре надолу, а не отдолу нагоре. Или необходимо е създаването на големи фирми, което от своя страна ще генерира значително търсене на работна сила само по себе си и ще стимулира стопанския растеж и изискванията на трудовия пазар от страна на местните доставчици. Обикновената практика показва, че броят на производните работни места, създадени от доставчици и местни услуги, е двойно по-голям от броят на заетите в самото производствено предприятие. В този ред на мисли най-неотложното решение на посочения проблем в региона е да се привлекат поне една, две големи фирми, за да могат да поведат и задвижат устойчиво търговско развитие в по-широките граници на целия регион. Но за да се постигне такъв очакван резултат, трябва да бъде убеден един производител от висока класа да дойде в Русе или в Гюргево. Такова предприятие трябва да има потенциала да може в крайна сметка да наеме около 5000 работници и служители с различна квалификация. И неминуемо създаването на такава работна площадка ще създаде общо между 10 000 и 15 000 работни места, заедно със съпътстващите и обслужващи дейности от страна на партньори и доставчици на стоки и услуги.

Възможност за осъществяването на концесия на летище Русе се крие в разработването на трансрегионални стратегии за развитие на дунавските региони. В това отношение интерес за българските административни структури представлява проектът „Donauregionen+“, който е една концепция за пространствено развитие на интеррегионално сътрудничество в Дунавското пространство, като проектът на изхода са стратегии за трансдунавско сътрудничество в рамките на Трансдунавските райони(ТДР). В изработването на такава стратегия е необходимо включването на възможността да се осъществи концесията на летище Русе, което да бъде изградено като резервно летище на летище „Отопени“ (обслужващо Букурещ).

Но имайки предвид, че капацитетът на летище „Отопени“ е подобен на този на летище Виена и при настоящ годишен поток от пътници само 5 млн., а за сравнение с 20 млн. за Виена. То става повече от ясно, че летището трябва да покрие цялото търсене на въздушен транспорт в региона (в радиус от по не 200 км), даже като се вземе предвид очакваният ръст през следващите 20-30 години. Също така трябва да се вземе предвид възможността да се осъществи проектът за изграждане на ново летище южно от Букурещ, което ще се отрази върху необходимостта от реалното съществуване на летище Русе в еврорегиона Русе-Гюргево. От друга страна интересен факт е, че летище Русе не е включено в изготвения ЕРГО Мастерплан, а напротив дори се споменава, че при настоящите условия е неатрактивен проект и авторите не препоръчват подновяването на летище Русе (на 1,5 км. от Щръклево), което е разположено в близост до Русе, тъй като е прекалено далеч от града и освен това е в средата на природен парк. А и безспорно факта, че не е използвано повече от 20 години, реконструкцията на неговите ж.п. съоръжения ще изисква обем инвестиции, сходен на този за изграждането на ново летище.

Възможностите за възстановяването на дейността на летище Русе като стратегическо резервно летище, когато летище „Отопени“ (край Букурещ) е затворено, ще бъдат реални при определени условия. На първо място при положение, че не се осъществи проекта за ново летище южно от Букурещ, капацитетът на летище „Отопени“ бъде запълнен като едновременно с това се

изгради втори мост над река Дунав при град Русе, свързващ градовете от Трансдунавския район Разград – Русе – Гюргево – Букурещ и то със високоскоростна ж.п. линия. С развитието на Трансдунавския район трябва да бъде обвързано концесионирането на летище Русе, а това от своя страна включва изграждането на един мултимодален логистичен възел, който да позволява товарене и обработка на товари между плавателни съдове, ж.п. влакове, шосеен транспорт и не на последно място въздушен на територията на община Русе и в частност използването на летище Русе. Това, разбира се, е свързано с изграждането на едно пристанище „Изток“ в Русе, което да събере в себе си всички операции по обработка на товари на едно място, а не както е в момента като се използват три, четири сходни съоръжения (от сегашното пристанище „Запад“ до Безмитна зона) и едновременно с това изграждането на едно ново планирано товарно пристанище в Гюргево. Самото обособяване и оборудване на пристанища като мултимодални логистични възли биха могли да направят целия регион Русе-Гюргево един уникален център и изключително привлекателна точка за интермодални транспортни услуги по Дунава, като обхватът му може да се разшири дори и до Букурещ. И именно в тази посока би следвало да се положат необходимите усилия по планирането, подготовката и изпълнението на проект за изграждането на „мега-площадка“ в трансграничния район Русе-Гюргево, за което разбира се, ще бъдат необходими значителни по размер инвестиции. Еврорегионът Русе-Гюргево отговаря на всички изисквания за изграждането на „мега-площадка“, разбира се, за целта са необходими освен изливането на значителни капиталови потоци и осигуряването на пълното и безусловно съдействие от публичните институции, но и определена целенасочена държавна политика към предоставянето на възможности за реализирането на подобни амбициозни цели. Изграждането на „мега-площадка“ ще привлече не само автомобилната индустрия, но и други предприятия, тъй като такива големи площи не са на разположение навсякъде. Това от своя страна ще създаде необходимите предпоставки и предимства за изграждането на втори мост над река Дунав при град Русе, което от своя страна ще направи реална възможността и необходимостта от възобновяване на дейността на летище Русе или изграждането на ново такова в близост до града, при положение, че предварителните анализи покажат, че разходите за изграждането на ново летище ще бъдат по-малки, отколкото необходимите финансови ресурси за отварянето на съществуващото такова летище до с. Щръклево, т.е. като конкурентен модел на съществуващото летище Русе може да се разглежда изграждането на изцяло ново летище в близост до град Русе.

Съществува и още една възможност за предоставянето на концесия с цел запазване на дейността на летище Русе в относително близко бъдеще и тя се крие във възможността държавата да предприеме необходимите стъпки по изработването на Генерален план, Подробен устройствен план, както и на инвестиционни проекти за достигане на определени категории на летището и на основата на изработените инвестиционни проекти, актуализира изискванията към концесионерите и предварително определи възможностите за изкупуване на направените инвестиции след изтичането на концесионния договор при положение, че концесионера е на загуба. Това е малко вероятно при настоящите икономически условия и за целта са необходими законодателни промени, политическа воля и ясно дефинирани цели за развитието на въздухоплаването.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Нарасналата степен на пряк трансфер на товари до Румъния и България (и двете държави са бъдещи участници в договора от Шенген), както и непрестанното силно нарастване на обществения и товарния транспорт по този маршрут са допълнителен атестат за незабавното изграждане на нов мост на този транспортен възел. Естествено новият мост между Гюргево и Русе трябва да бъде

високоскоростна връзка по шосе(магистрала с две платна във всяка посока) и по ж. п линия (високоскоростен влак). Съвсем реалистично погледнато за изграждането на нов мост са необходими около 10 години и то при положения, че се вложат максимални усилия и с пълната подкрепа на всички заинтересовани участници и партньори. Тук, може би, ще се разглеждат различни варианти за определяне на местоположението на новия мост над река Дунав. Дали трябва да бъде разположен по пряката връзка между Букурещ и София т.е. северно от Плевен, или на пряката връзка между Букурещ и Варна т.е. при Силистра, или в близост да сега действащия мост над река Дунав при Русе. Разбира се, оптималния вариант за развитието на Северна България и в частност Трансдунавските райони е да се построят три нови моста на посочените вече места, но в близките десет години изграждането на дори един нов мост над река Дунав изглежда като химера. В тази връзка сякаш дори концесионирането на летище Русе е по-скоро химера отколкото реалност, тъй като обективно погледнато дори един нов мост над река Дунав да се изгради край Русе, това автоматично не означава, че е нараснала необходимостта от възстановяването на дейността на летище Русе, тъй като за бъдещият концесионер определящо значение имат размерът на потребността от летищни услуги, включващо в себе си обслужване на пътници, въздухоплавателни средства или товари.

#### ЛИТЕРАТУРА

[1] Решение № 945 от 1 декември 2004 г. за утвърждаване на списък на републиканските пътища, достъпно на <http://www.api.bg/files/8013/6854/9750/API-Putishta-vinetki.pdf>

[2] Виж стр. 11 Документация за участие в открита процедура за предоставяне на концесия на летище за обществено ползване Русе, достъпна на <http://www.caa.bg/upload/docs/Dokumentacia Airport Rouse 29 03 11 3 FINAL.pdf>

[3] Евро-регион Русе-Гюргево оперативни решения. Мастерпланинг за интегрирано управление на възможностите за развитие, достъпен на [http://www.ruse-bg.eu/uploads/files/ERGO\\_Masterplan\\_BG.pdf](http://www.ruse-bg.eu/uploads/files/ERGO_Masterplan_BG.pdf)

[4] Стратегически план "Русе 2019", достъпен на [http://www.ruse-bg.eu/uploads/files/Strategicheski\\_dokumenti/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%20%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD\\_%D0%A0%D1%83%D1%81%D0%B5\\_2019.pdf](http://www.ruse-bg.eu/uploads/files/Strategicheski_dokumenti/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%20%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D0%BD_%D0%A0%D1%83%D1%81%D0%B5_2019.pdf)

[5] План за развитие на Община Русе за периода 2014 - 2020 г. - Стратегическа рамка – проект, достъпен на [http://www.ruse-bg.eu/uploads/files/Strategicheski\\_dokumenti/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B0\\_%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BA%D0%B0.pdf](http://www.ruse-bg.eu/uploads/files/Strategicheski_dokumenti/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B0_%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BA%D0%B0.pdf)

[6] Общински план за развитие 2014-2020г. Община Русе достъпен на [http://www.ruse-bg.eu/uploads/files/Strategicheski\\_dokumenti/%D0%A1%D0%BE%D1%86%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D0%BD%D0%BE%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8\\_%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B7.pdf](http://www.ruse-bg.eu/uploads/files/Strategicheski_dokumenti/%D0%A1%D0%BE%D1%86%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D0%BD%D0%BE%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8_%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B7.pdf)

[7] Закон за концесиите

[8] Правилник за прилагане на закона за концесиите

#### За контакти:

Докторант Методи Иванов, катедра „Публична администрация и регионално развитие“, Университет за национално и световно стопанство, тел. 0889 41 41 81, e-mail: [ivanov.metodi@abv.bg](mailto:ivanov.metodi@abv.bg)

Докладът е рецензиран.