

БЪЛГАРСКА ГРАЖДАНСКА АВИАЦИЯ 2022

Въведение

Четири години минаха от последната ни среща (2019г., анализирайки 2018г.), през които настъпиха сериозни промени, основна причина за които е COVID-19 пандемията – затваряне на граници, ограничаване на пътуванията до максимум, рязко намаляване на пътническите превози, развитие на карго полетите.

Основните предизвикателства през този период бяха запазване на авиокомпаниите, техниката и персонала – почти спрени чартърни полети и силно намалели редовни линии до нива на 30% от 2019г., разтренираност на персонала, консервиране на самолетите. Освен авиокомпаниите, бяха засегнати и всички летища, бази за техническо обслужване на самолети, учебни центрове и други субекти на гражданската авиация у нас и в световен мащаб. Но като цяло секторът у нас прояви по-голяма гъвкавост, отколкото големите западноевропейски компании.

Преди отпадането на COVID-19 ограниченията през 2022г., авиационният сектор изпитваше сериозни финансови затруднения, ето защо от съществено значение беше финансовата подкрепа от страна на държавата в размер на 60 милиона лева.

На този фон ще разгледаме 2022г.

Голяма част от българските авиокомпаниии се запазиха, а след излизането от ограниченията на COVID-19, флотът им нарасна спрямо 2019г. Появиха се и нови авиокомпаниии.

Според IATA загубите в индустрията в света по време на COVID-19 годините достигнаха над 186 млрд. долара, въпреки получените финансови помощи от правителствата към авиокомпаниите.

През 2022г., след премахване на ограниченията, започна бързо възстановяване на авиационните пътнически превози, макар все още да не могат да се преодолеят акумулираните в предишните кризисни години загуби.

2022г. се характеризира с нестабилност в работата на повечето летища в света, като проблемите в наземното обслужване често бяха драстични. Закъснения, отменени полети, дълги опашки, стачки, по-малко полети, по-високи цени. Летният хаос при пътуванията премина в зимен такъв основно поради постпандемичен недостиг на персонал, консервирани самолети и неувереност в авиопревозвачите. За щастие българските летища не бяха толкова силно засегнати.

Ограниченията – липса на капацитет във флота, забавени доставки от страна на производителите на самолети, недостиг на капацитет на базите за техническо обслужване на самолети и работилниците за самолетни двигатели да реактивират самолетния флот (който беше с отложено техническо обслужване през пандемията). Към това се добави и недостигът на персонал в авиокомпаниите и летищата, които освободиха много служители по време на пандемията, а сега се оказва трудно да се възстановят в кратък срок.

Всички тези фактори доведоха до много отменени полети и закъснения.

На макроикономическо ниво през 2022г. най-голямото непредвидено събитие беше войната на Русия с Украйна, която хвърли глобалната икономика в рецесия, с неочаквано високи нива на инфлация, повишени лихвени проценти и цени на горива, загубени пазари, нарушени вериги за доставки на суровини и материали, затворено въздушно пространство и т.н.

През 2022г. поръчките на самолети бяха на най-високите нива от 2014г. насам, но доставените в авиокомпаниите самолети бяха значително под

нивата преди COVID-19 поради проблеми във веригите за доставки на материали и компоненти.

Като цяло, по данни на IATA, в световен мащаб броят превозени пътници през 2022г. достигна 70% от нивата на 2019г., а за 2023г. се очаква да достигне 85,5% от нивата на 2019г.

Българската гражданска авиация през 2022г.

Авиокомпани

Към края на 2022г. действащи са 19 въздушни превозвачи с валиден оперативен лиценз като Юрпиън Еър Чартър, България Еър, Би Ейч Еър, Карго еър, Бул Еър, АЛК, Fly2sky, Електра Еъруейс, Компас Карго Еърлайнс, Хели Ер, Авиостарт и други, които изпълняват редовни и чартърни пътнически полети, товарни и специализирани авиационни превози.

Въздухоплавателни средства

Въздухоплавателните средства с максимално излетно тегло 6600 кг, с които българските авиокомпаниите оперират са 74 (спрямо 49 през 2018г.), в това число:

- 56 (спрямо 39 през 2018г.) пътнически самолета:
 - 30 (спрямо 20 през 2018г.) самолета от семейство Airbus A320
 - 10 (спрямо 8 през 2018г.) самолета Boeing 737
 - 9 McDonnell Douglas 82-83
 - 4 самолета Embraer 190
 - 3 Airbus A330
- 18 (спрямо 10 през 2018г.) карго самолета Boeing 737

Прави впечатление сериозното увеличаване на пътническите самолети от типа Airbus A320, както и увеличението на карго самолети от типа Boeing 737.

Пазари на авиокомпаниите

В момента повечето самолети на българските авиокомпани работят на други пазари. Запазва се и се задълбочава тенденцията за забележимо и трайно навлизане на българските авиокомпани на европейския пазар - авиационният пазар с най-високи изисквания към предлаганите услуги и качество, което говори за нивото на съответствие на българските

авиокомпаниите с европейските изисквания. Това също е потвърждение на все по-голямата интеграция на българската авиация към общия европейски пазар. Основно страните в които се работи са: Италия, Германия, Португалия, Полша, Гърция, Турция, Франция, Нидерландия, Косово, както и Египет, Ирак, Израел, Армения, Тунис, Мароко и страни от Персийския залив. Карго полетите се изпълняват изцяло в Европа. Работата на чуждестранни пазари осигурява по-голяма гъвкавост, по-равномерна заетост през годината и икономическа стабилност на българските оператори.

Тази стабилност, от друга страна, дава възможност за по-трайно присъствие и на българския пазар, което е от особена важност за осигуряване на необходимата свързаност на страната с Европа и света.

Безопасност

През 2022-ра година авиокомпаниите продължиха да функционират стабилно, осигурявайки висока безопасност полетите и запазвайки достатъчна икономическа стабилност на операциите си. Специфичен риск за това представляваше загубата на рутинна и натренираност по време на COVID-19 пандемията. Това обстоятелство се смекчи значително от наличието на тренировъчни мощности за основните типове самолети в страната, поради ограниченията за пътуване извън страната, наложени от пандемията.

Бази за ТО и ремонт на авиационна техника

През този период, България продължи да се утвърждава с бързи темпове като важен европейски център за техническо обслужване и ремонт на самолети.

Водещите организации за техническо обслужване към момента вече са Луфтханза Техник София, Аеротехник, Юръпиън Еър Чартър, Глоубъл Мейнтенънс (осигуряваща линейно обслужване на ВС, включително и част от по-обемни операции, отстраняване на дефекти и смяна на компоненти в хангар на самолети на Wizz air) и новопоявилите се Плейн тех и Електра във Варна. Аеротехник значително увеличи своя капацитет и добави типове самолети, които обслужва.

В периода след 2018г., влязоха в експлоатация хангарите на Роуз еър и Хели Еър в София. Възстановена е и работата на хангара във Варна от Електра

Мейntenънс. С това общият капацитет линиите за техническо обслужване на 150-местни самолети нарасна на 17 (спрямо 12 през 2018г.). Можем да заявим, че капацитетът за техническо обслужване и ремонт на самолети неколkokратно надхвърля нуждите на местните авиокомпании, което на практика създава значителни експортни възможности. Това прави България важен център за техническо обслужване на самолети в Източна Европа.

Базираният в Пловдив производител на самолетни врати и компоненти Латекоер успешно разшири капацитета и портфолиото на своите продукти и вече има над 350 служители.

Авиационен персонал

Българската гражданска авиация разполага с два учебно-квалификационни центъра за обучение на пилоти, техници и кабинен екипаж, както и действащи учебни центрове за първоначално обучение на пилоти. Кадрите, които се обучават там, се подготвят в съответствие с европейските изисквания.

Продължава тенденцията за недостиг на пилоти и наемане на чуждестранни такива заради разрастването на операциите и липса на капацитет при първоначалното летателно обучение. От около 5% през 2018г., понастоящем около 10% от пилотите в българските авиокомпании. През летния период на 2023г. делът на заетите чуждестранни пилоти в български авиокомпании вероятно ще достигне 15%.

Превозна дейност през 2022г.

Пътникопотокът е показател за активността на икономическите връзки на държавата и бизнеса с другите държави от европейското семейство и други части на света. Свързаността на България е мощен стимул за икономически растеж, заетост, търговия, туризъм, мобилност на предприятията и гражданите.

Международните полети традиционно се осъществяват през 4-те летищата София, Варна, Бургас и Пловдив.

Пътници по международни полети, общо

- Общо пътници по международни полети 2022г. – 8 583 925
- Общо пътници по международни полети 2019г. – 11 474 051

- През 2022г. сме достигнали 74.8% от нивото през 2019г.

Пътници по редовни линии

Пътниците по редовни линии, лични, бизнес пътувания, индивидуални туристически пътувания, гостуване при роднини, са определящи за свързаността.

- Общо пътници по международни редовни полети 2022г. - 7 252 190, тоест 84,5% от общо пътниците по международни полети
- Общо пътници по международни редовни полети 2019г. - 9 032 227
- През 2022г. сме достигнали 80% от нивото през 2019г.

Пътници по чартърни полети

- Общо пътници по международни чартърни полети 2022г. - 1 331 735 (15,5% от общо пътници по международни полети)
- Общо пътници по международни чартърни полети 2019г. - 2 441 824
- През 2022г. сме достигнали 54.5% от нивото през 2019г.)

Потвърждава се тенденцията за намаляване на броя на чартърните полети до България. Това се дължи на навлизането на нискотарифните превозвачи, както и на самостоятелното организиране от страна на туристите (по интернет) на техните пътувания. Важно за организираните туристи с чартърните полети е развитието на туристическите услуги, включващи всички възможности, които страната ни предлага като исторически, винен, спа и др. видове туризъм. Туристическият бранш успешно акцентира на това и успешно се адаптира в условията на международна конкуренция.

Вероятно до 2025г. ще достигнем нивата на пътнически превози от 2019г. Възстановяването от 2020г. до момента „изглежда бързо“, но като се отчете общата икономическа ситуация, през 2023-та и 2024-та темповете на възстановяване е възможно да се забавят.

Разпределението на броя полети по летища изглежда по следния начин.

Столичното летище София се откроява като важно летище за свързаността на страната с около 67% от всички пътници по международни полети. При него 95,5% от пътниците по международни полети са по редовни линии, а само 4,5% са пътниците по чартърни полети, обслужващи основно зимните курорти.

Трафикът на летище София най-бързо, спрямо останалите български летища, се възстановява от COVID-19 пандемията, достигайки 84% от пътничепотока на 2019г. София остава летище за преобладаващо редовни полети.

Летище София – брой пътници (пристигащи и заминаващи)

- Редовни международни – 5 461 290 (спрямо 6 572 314 през 2019г.)
- Чартърни международни - 257 233 (спрямо 222 135 през 2019г.)
- Общо международни – 5 718 523 (спрямо 6 794 449 през 2019г.)

Наред с това, важно е да отбележим, че София е главното базово летище, на което е разположена почти цялата българска гражданска авиация – РВД, авиокомпаниии, бази за техническо обслужване, учебно-тренировъчни центрове. В този смисъл летището има решаващо значение както като за място за излитане и кацане, така и като територия осигуряваща функционирането и бъдещето развитието на българската гражданска авиация като цяло. Това трябва да се има предвид в бъдеще все повече.

Двете морски летища, Варна и Бургас имат решаващо значение за морския туризъм и важно значение за източна България. През тях преминават 33% от пътниците по всички международни полети (14.5% Варна, 18.5% Бургас). За двете летища е характерно значително по-високия процент на превозени пътници с чартърни полети, с които се превозват организирани групи туристи. За Варна те са 24%, за Бургас 48% от пътниците по международни полети за 2022 г.

Конкретните цифри изглеждат така:

Летище Варна – брой пътници (пристигащи и заминаващи)

- Редовни международни – 958 346 (спрямо 1 030 961 през 2019г.) 76% от пътниците по международни полети
- Чартърни международни - 306 814 (спрямо 680 496 през 2019г.) 24% от пътниците по международни полети
- Общо международни - 1 265 160 (спрямо 1 711 457 през 2019г.)

Летище Бургас– брой пътници (пристигащи и заминаващи)

- Редовни международни – 829 420 (спрямо 1 305 996 през 2019 г.) 52% от пътниците по международни полети

- Чартърни международни – 777 114 (спрямо 1 527 261 през 2019г.) 48% от пътниците по международни полети
- Общо международни - 1 606 534 (спрямо 2 833 257 през 2019г.)

И за двете летища е характерно много по-бързото възстановяване на пътниците по редовни линии, отколкото по чартърните. През изминалата година морските летища Варна и Бургас не успяха да се възстановят напълно, особено при чартърите, от срива по време на пандемията, поради загубата на 3 ключови пазара в следствие на войната на Русия в Украйна. Продължава тенденцията на развитие на редовните полети и намаляване на броя превозени пътници по чартърни полети от и до Варна и Бургас, което се дължи основно на навлизането на нискотарифни превозвачи. При летище Варна съотношението редовни чартърни полети е 3 към 1, докато при Бургас съотношението е почти изравнено. Варна също се оформя като базово летище.

Тенденции

Продължава тенденцията, която се забелязваше последните 7-8 години все повече от пътниците се превозват по редовни линии. Все повече авиокомпании имат сезонни редовни линии за сметка на чартърните полети, т.е. наблюдава се изместване на вида на превозната услуга на пазара. Основна причина за това е навлизането на пазара на нискотарифни превозвачи, улеснения начин на резервиране на билети онлайн. Друга причина е, че авиокомпаниите разширяват обхвата на услугите, които предлагат на своите пътници, раздробявайки силно цената на предлаганата услуга и в същото време осигурявайки услуги, които са свързани с техните пътувания като застраховки, наемане на кола и др. В процентно отношение расте дялът на допълнителните услуги в общите приходи.

В последните години се увеличиха разходите на авиокомпаниите в Европа и света поради:

- Увеличаване на разходите за гориво във връзка с пакета от мерки по инициатива Подготвени за цел 55 (Fit for 55)
- Повишаване на лизинговите вноски поради фактори като увеличение на лихвения процент и инфлацията.
- Увеличаване на разходите за закупуване на емисии за парникови газове

- Разходи свързани с възнагражденията и подобряване условията на труд на авиационния персонал.

Българските авиокомпани трябва да отделят значителни средства в инвестиции за нова самолетна техника, за да удовлетворят изискванията по зелените политики на Европа и новите чисто технически изисквания, поради усложняване на структурата на въздушния трафик.

В заключение, основен приоритет за българските авиокомпани остават:

- безопасността на полетите – техническа поддръжка и натренираност на персонала;
- предлагането на качествена услуга за клиентите;
- по-добрата авиационна свързаност на България и добавянето на нови дестинации;
- посрещането на високите изисквания за екологичен транспорт;
- работата във високо конкурентна среда на европейския пазар и своевременно реагиране на база анализ на пазара;
- проявата на гъвкавост при вземането на решения в динамично променящата се геополитическа обстановка.