



Асоциация на
Българските
Авиокомпани

БЪЛГАРСКА ГРАЖДАНСКА АВИАЦИЯ 2023

Основни акценти по отношение на средата на опериране на гражданската авиация през 2023г.

- Силното търсене на пътуванията по въздух продължи да стимулира възстановяването на пътническите пазари през 2023г.
- В световен мащаб общият трафик през цялата 2023г. е бил на ниво от 94,1% от нивата преди пандемията. Увеличението за 2023г. спрямо 2022г. е 23%, достигайки 4.3 млрд. пътници. Според IATA броят на пътниците ще достигне 4,7 милиарда през 2024 година.
- Въпреки бързия растеж на търсенето и липсата на ограничения за пътуване, авиационната индустрия все още се бори с последиците от пандемията по време на която отчете историческа загуба от почти 140 милиарда USD.
- През 2023г. приходите по показателя пътничко-километър (RPK) са се увеличили с 38% с активизирането на пътуванията на дълги разстояния. Въпреки това много авиокомпани не успяха да отговорят напълно на търсенето поради комбинация от проблеми с качеството, веригата на доставки и инфраструктурата и поради недостиг на персонал.
- Цените на билетите на много пазари бяха с 20-30% по-високи от пред-Covid-19 периода.
- Един ключов показател, който донесе значителен попътен вятър на индустрията в световен мащаб през 2023г., беше 20% намаление на средната цена на самолетното гориво.
- 2023г., за съжаление, продължи да се характеризира с нестабилност в работата на повечето летища в света, като проблемите в наземното

обслужване все още създаваха сериозни проблеми като закъснения, отменени полети, дълги опашки, стачки, по-високи цени.

- На макроикономическо ниво през 2023г. една от големите пречки за нормалното възстановяване на гражданските полети в Европа бяха военните конфликти в Украйна и Близкия Изток.
- Затрудненията във веригите за доставки, наличностите, както и цените на ключови стоки и квалифициран персонал продължиха да пречат на икономическия растеж на авиационния сектор. Тези проблеми се отразиха негативно и върху броя на произведени и доставени нови самолети.
- Няколко нови конструктивни проблема излязоха наяве при самолетите на Boeing и при някои двигатели, най-вече при Geared Turbofan на Pratt & Whitney.
- Нивото на „складираните“ (съхранени на земя) пътнически самолети продължи да спада през изминалата година от 19% на 13% от наличния флот. Отлагането на обслужването на самолетите по време на пандемията доведе до нарастващо затруднение в базите за поддръжка и ремонт.
- 2023г. беше забележителна година за лизингодателите на самолети, като очакванията са, че до 110 милиарда USD финансиране за доставка на самолети ще са необходими през 2024 г.
- Секторът вече е постигнал голямо повишаване на екологичната ефективност (53% намаление на CO₂ на пътничко-километър спрямо 1990 г. (RPK))
- Само 25% от сегашния флот в експлоатация е последно поколение горивно ефективни самолети. 50% от всички произведени в момента самолети Airbus са способни да използват SAF (sustainable aviation fuels – устойчиви авиационни горива). Тенденцията е това да се увеличи до 100% през 2030г.

Голямата част от българските авиокомпании се запазиха през 2023г. и дори флотът им нарасна спрямо 2019г.

Българската гражданска авиация през 2023г.

Авиокомпании

В края на 2023г. действащи са 20 въздушни превозвачи с валиден оперативен лиценз като Юръпиън Еър Чартър, България Еър, Би Ейч Еър, Карго еър, Бул Еър, АЛК, Fly2Sky, Електра Еъруейс, Компас Карго Еърлайнс, Хели Ер, Авиостарт, Гъливеър и други, които изпълняват редовни и чартърни пътнически полети, товарни и специализирани авиационни превози.

Въздухоплавателни средства

Въздухоплавателните средства с максимално излетно тегло над 5700 кг, с които българските авиокомпаниите оперираха през 2023г. са 78 (спрямо 49 през 2018г.), в това число:

- 59 пътнически самолета:
 - 38 самолета от семейство Airbus A320
 - 6 самолета Boeing 737
 - 7 McDonnell Douglas 82-83
 - 4 самолета Embraer 190
 - 1 Airbus A330
 - 3 Airbus A220
- 18 карго самолета Boeing 737 и 1 Boeing 747

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

Пазари на авиокомпаниите

През 2023г. над 85% от самолетите на българските авиокомпаниии работеха на пазари с превози между летища изцяло извън България. Запази се и се задълбочи тенденцията за забележимо и трайно навлизане на българските авиокомпаниии на европейския пазар, който е с най-високи изисквания към предлаганите услуги и ниво на безопасност. Това говори за нивото на съответствие на българските авиокомпаниии с европейските изисквания и също е потвърждение на все по-голямата интеграция на българската авиация към общия европейски пазар, който в голяма степен се възприема и като присъщ пазар за българските авиокомпаниии. Основно страните в които се работеше са: Италия, Германия, Полша, Гърция, Турция, Франция, Нидерландия, Косово, както и Египет, Армения, Тунис, Нигерия, Филипините, САЩ и други. Карго полетите се изпълняваха изцяло в Европа.

Работата на чуждестранни пазари осигурява по-голяма гъвкавост и по-равномерна заетост през годината, което е решаващо за икономическа стабилност на българските оператори. Това състояние на пазарната ориентираност, този износ на авиационни услуги, характеризира силната експортна насоченост на българската авиация. Едновременно с това,

авиокомпаниите продължават да осигуряват работни места и приходи за българския бюджет.

Безопасност

През 2023-та година авиокомпаниите продължиха да функционират стабилно, осигурявайки висока безопасност на полетите и запазвайки достатъчна икономическа ефективност на операциите си. Акцент в работата им беше непрекъснатото повишаване на цялостното качество на услугата чрез постигането на висока оперативна и техническа надеждност на операциите си. Овладеен беше специфичният риск за загубата на рутинна и натренираност възникнал като следствие от периода на COVID-19 пандемията.

Бази за ТО и ремонт на авиационна техника

Друг важен клон на българския авиационен бранш е техническото обслужване и ремонт на самолети. През 2023-та година България продължи да се утвърждава с бързи темпове като важен европейски център за техническо обслужване и ремонт на самолети.

Водещите организации за техническо обслужване са Луфтханза Техник София, Аеротехник, Юрпиън Еър Чартър, Глоубъл Мейнтенънс и Плейн тех в София, а също и Електра във Варна.

Към 2023г. общият капацитет на линиите за техническо обслужване на 150-местни самолети нарасна до 17 (спрямо 12 през 2018г.). Можем да заявим, че капацитетът за техническо обслужване и ремонт на самолети поне 4-кратно надхвърля нуждите на местните авиокомпани, което създава значителни експортни възможности. Проучванията показват че до 20% от мощностите на базите обслужват българските авиокомпани. Това прави България важен център за техническо обслужване на самолети в Източна Европа.

Продължи успешното функциониране и развитие на производство на компоненти за въздухоплателни средства от Латекоер, Пловдив.

Важен акцент е Северният район на Летище София, където вече изградените хангари не могат да се осигурят летищно с достъп на перон за самолети и втора рулжовка. Проблем пред базите е, че ремонтните мощности изпреварват възможностите на летището. Летището не само не създава условия за развитие, но не може да осигури на вече изградените бази

необходимите инфраструктурни условия. Нещата се влошават, а не се подобряват. Липсата на визия за развитие на летището и фактът, че вече са изградени мощности за техническо обслужване на самолети за над 100 млн. лв. в северния район и са осигурени хиляди работни места, налагат спешни мерки и инвестиции. Особено, имайки предвид обезпечаването на съвместното ползване с военната структура.

Авиационен персонал

Българската гражданска авиация разполага с два комплексни 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.

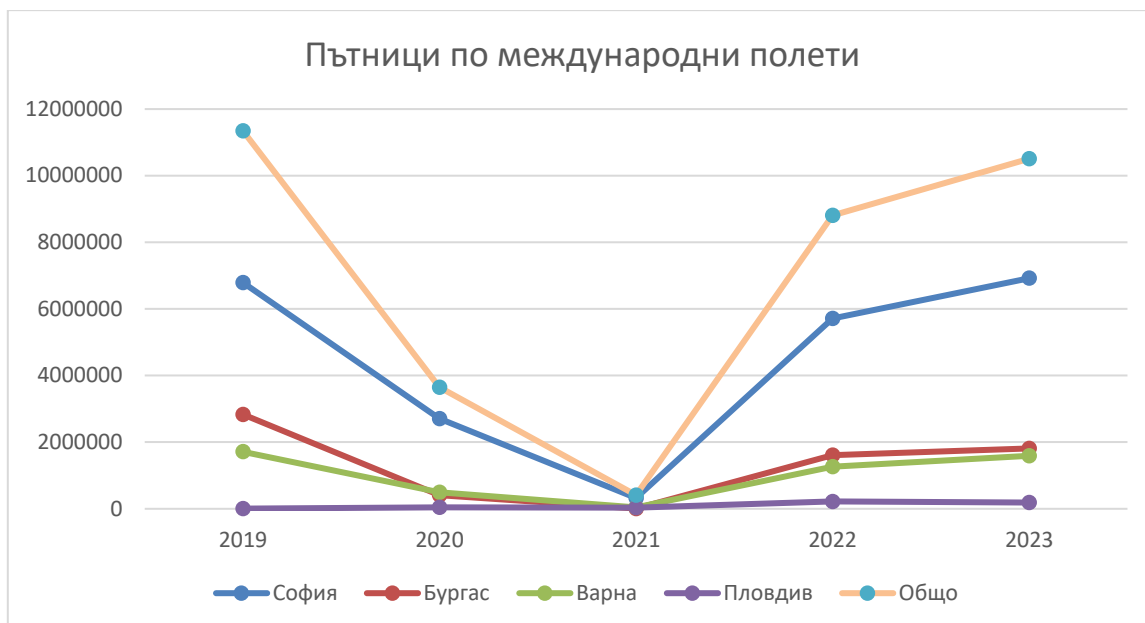
Продължава тенденцията за недостиг на пилоти и наемане на чуждестранни такива заради разрастването на операциите и липса на капацитет при първоначалното летателно обучение. От около 5% през 2018г., през изминалата година над 10% от пилотите в българските авиокомпании бяха чужденци основно от европейски страни.

Недостатъчният капацитет за първоначално обучение на пилоти се оформя като сериозен риск за нормалното функциониране на гражданската авиация в България. Трайното отдръпване на държавата от темата и недостатъчното внимание от страна на авиокомпаниите формират нарастващ риск за задълбочена тенденция на недостиг на професионални пилоти. Вече над 10 години няма и държавна стипендия за първоначално обучение на пилоти.

Превозна дейност през 2023г.

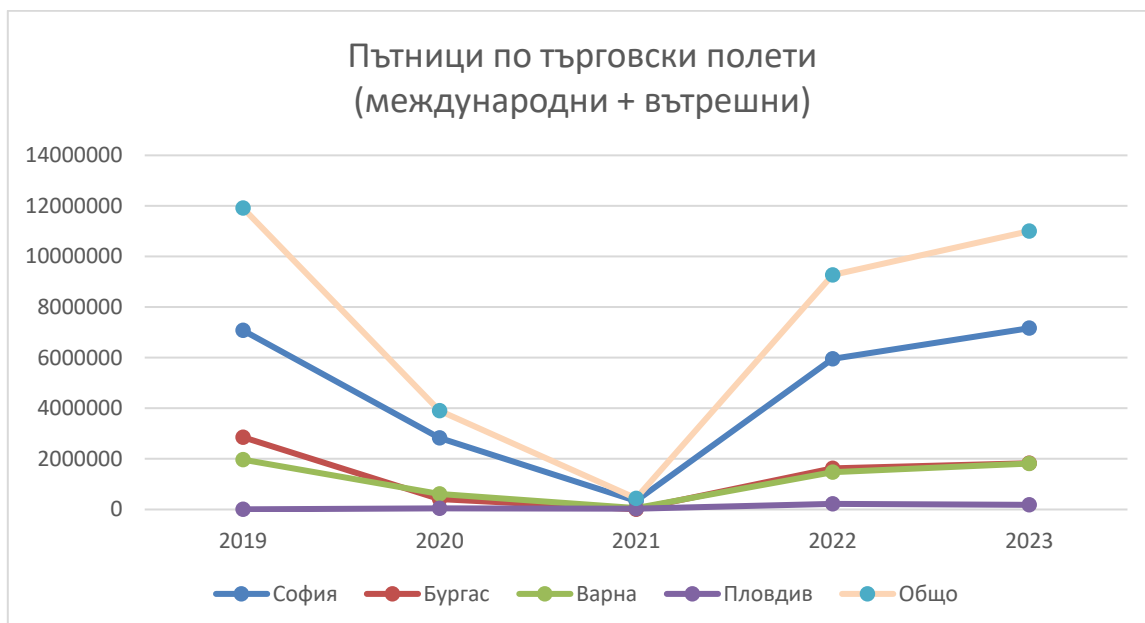
Пътникопотокът е основен показател за активността на икономическите връзки на населението и бизнеса с държави от европейското семейство и света. Европейските изследвания за развитие на въздухоплаването до 2035г. подчертават, че свързаността е мощен стимул за икономически растеж, заетост, търговия, туризъм, мобилност на предприятията и гражданите.

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



Пътници по международни полети, общо

- Пътници по международни полети 2023г. – 10 511 473
- През 2023г. сме достигнали 92% от нивото през 2019г.
- Пътници по международни полети 2022г. – 8 583 925
- Пътници по международни полети 2019г. – 11 474 051



Пътници общо по търговски полети (международни и вътрешни)

- Пътници по търговски полети 2023г. – 11 001 062
- През 2023г. сме достигнали 92% от нивото през 2019г.
- Пътници по търговски полети 2022г. – 9 274 365
- Пътници по търговски полети 2019г. – 11 915 405

Пътници по редовни линии

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

- Пътници по международни редовни полети 2023г. - 8 997 832, тоест 85,6% от общо пътниците по международни полети
- През 2023г. сме достигнали 99% от нивото през 2019г.
- Пътници по международни редовни полети 2022г. - 7 252 190, тоест 84,5% от общо пътниците по международни полети
- Пътници по международни редовни полети 2019г. - 9 032 227

Пътници по чартърни полети

- Пътници по международни чартърни полети 2023г. - 1 513 641 (14,4% от общо пътници по международни полети)
- През 2023г. сме достигнали 62% от нивото през 2019г.
- Пътници по международни чартърни полети 2022г. - 1 331 735 (15,5% от общо пътници по международни полети)
- Пътници по международни чартърни полети 2019г. - 2 441 824

Потвърждава се тенденцията за намаляване на броя на чартърните полети от и до България. Това се дължи както на оперирането на нискотарифните превозвачи, така и на самостоятелното организиране от страна на туристите на техните пътувания.

Разпределението на броя полети по летища изглежда по следния начин.

Летище София – брой пътници (пристигащи и заминаващи)

Столичното летище София се откроява като важно летище за свързаността на страната с около 66% от всички пътници по международни полети. При него 95,8% от пътниците по международни полети бяха по редовни линии, а само 4,2% бяха пътниците по чартърни полети, обслужващи основно зимните курорти.

Трафикът на летище София, спрямо останалите български летища, най-бързо се възстанови от COVID-19 пандемията, достигайки 102% от пътникопотока на 2019г.

През 2023г. броят на пътниците, преминали през летище София е както следва:

- Редовни международни – 6 631 906 (спрямо 6 572 314 през 2019г.)
- Чартърни международни – 288 838 (спрямо 222 135 през 2019г.)
- Общо международни – 6 920 744 - 102% спрямо 6 794 449 през 2019г.

Двете морски летища, Варна и Бургас имат решаващо значение за морския туризъм и важно значение за свързаността на Източна България. През тях преминават 32% от пътниците по всички международни полети (15.2% Варна, 17.2% Бургас). За двете летища е характерно значително по-високият процент на превозени пътници с чартърни полети, с които се превозват организирани групи туристи. За Варна те са 23%, за Бургас 46% от пътниците по международни полети за 2023 г.

Броят на пътниците за двете морски летища за 2023 г. са както следва:

Летище Варна – брой пътници (пристигащи и заминаващи)

- Редовни международни – 1 228 993 (спрямо 1 030 961 през 2019г.)
77% от пътниците по международни полети
- Чартърни международни – 365 520 (спрямо 680 496 през 2019г.) 23%
от пътниците по международни полети
- Общо международни - 1 594 513 - 93% спрямо 1 711 457 през 2019г.

Летище Бургас– брой пътници (пристигащи и заминаващи)

- Редовни международни – 971 673 (спрямо 1 305 996 през 2019 г.) 54%
от пътниците по международни полети
- Чартърни международни – 841 280 (спрямо 1 527 261 през 2019г.) 46%
от пътниците по международни полети
- Общо международни - 1 812 953 - 63% спрямо 2 833 257 през 2019г.

И за двете летища е характерно много по-бързото възстановяване на пътниците по редовни линии, в сравнение с чартърните. През изминалата година морските летища Варна и Бургас не успяха да се възстановят напълно, особено при чартърите. Основни причини за това бяха срива на пътуванията по време на пандемията и загубата на 3 ключови пазара в следствие на войната на Русия в Украйна и на конфликта в Израел. При летище Варна съотношението редовни линии спрямо чартърни полети през 2023 г. е 3 към 1, докато при Бургас съотношението е почти изравнено.

Разпределение на пътниците между чужди и български авиокомпани по чартърни полети при морските летища

- Варна – 32% от пътниците по международни чартърни полети са превозени от български авиокомпани



- Бургас – 41% от пътниците по международни чартърни полети са превозени от български авиокомпани



Икономиката на морските ни градове разчита основно на туристическата индустрия и затрудненията в тази индустрия пряко се отразяват на превозите на пътници от/до летище Варна и летище Бургас. Според изследвания на Европейската комисия, отразени в Стратегията за развитие на въздухоплаването, развитието на локалната икономика пряко влияе върху нивото на въздушни превози до съответния регион, а в същото време развитието на гражданските въздушни превози е предпоставка за напредъка на местната икономика. Наличието на подобна „автокореция“ явно се

вижда при едновременното развитие на икономиката на Пловдивския регион и въздушните превози от/до летище Пловдив. Преди години трафикът през летищата Варна и Бургас беше приблизително равен на този през летище София. Днес съсредоточаването на голяма част от икономиката на България в Софийски регион е причина за увеличаване от 50% на 70% на въздушния трафик до/от страната през летище София.

Свързаност по въздух на България с редовни линии се осъществява основно от:

- Класически големи европейски авиокомпании, които оперират от и до България, които захранват с пътнически трафик своите хъбове в Европа;
- Българската авиокомпания България Еър;
- Нискоразходни превозвачи.

При днешното дефиниране на България само като крайна точка за излитане и кацане, и отчитайки необходимостта от задължителна икономическа ефективност на провежданите полети, сегашното състояние на свързаност по въздуха е това, което можем да постигнем. Ако искаме да преминем към качествено ново ниво на свързаност, ние трябва да предефинираме задачата за развитие на летище София като хъб, осигуряващ освен това и транзитни и трансферни полети. За тази цел е необходимо да бъдат направени предварително задълбочени технико-икономически проучвания. Потенциалът ни е обусловен от факта, че ние сме най-източната точка на европейския пазар, на пътя между Европа и Азия, с огромен и все по-нарастващ обем на прелитания трафик, но със сравнително малък излитащ и кацащ трафик. България засега не работи в посока на създаване на собствен хъб за въздушни превози. Това е въпрос на държавна политика.

Авиационна инфраструктура

Авиационната инфраструктура тук включва основно летищата и РВД.

РВД оперират на високо европейско ниво. Нашите ръководители на полети изпълняват и функциите на далечен подход на новото летище на Истанбул. Компетентността на персонала в РВД отговаря на най-високите квалификационни изисквания. ДП РВД повиши значително стандарта на обслужване на въздушното пространство. Техническото осигуряване на работата на РВД е на високо европейско ниво.

Летищата, от които се изпълняват граждански полети в България са четири: София, Варна, Бургас и Пловдив.

Най-голямото летище, на което се изпълняват над 2/3 от всички граждански обществени полети е летище София. То е базово летище, на което е разположена почти цялата българска гражданска авиация – РВД, авиокомпаниите, бази за техническо обслужване, учебно-тренировъчни центрове. В този смисъл летището има решаващо значение както за място за излитане и кацане, така и като територия, осигуряваща функционирането и бъдещето развитие на българската гражданска авиация като цяло. Това трябва да се има предвид при планирането и изпълнението на стратегията за развитие на гражданската авиация. По-нататъшното развитие на летище София следва да осигурява както от достъпа до наземната, така и до въздушната инфраструктура. Например, в момента летище София няма бърза и пряка връзка с националната железопътна инфраструктура. Все още липсва и добър достъп на Северния район на летището до пистата. Решаването на тези задачи в условията на вече установена концесия на летище София става все по-трудна задача.

Тенденции

Очаква се авиоиндустрията да има по-бавен растеж през 2024г., тъй като глобалният трафик най-накрая трябва да достигне нивото отпреди пандемията, слагайки край на фазата на възстановяване с висок темп на растеж.

В заключение, основен приоритет за българските авиокомпаниите остават:

- безопасността на полетите, осигурена чрез техническа поддръжка и натренираност на персонала;
- предлагането на качествена услуга за клиентите;
- добавяне на нови икономически ефективни дестинации;
- работа по посрещане 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;
- много сложна ситуация с набиране на квалифициран персонал;
- да покрием оперативните изисквания за осигуряване на Въздушния Шенген.

Материалът е изготвен от Институт по въздушен транспорт и Асоциацията на българските авиокомпани от екип в състав: Светослав Станулов, Йовко Йоцев, Душан Станулов, Таня Томова и Валентина Лулева. Използвани са статистически данни от ГД ГВА.