



Асоциация на  
Българските  
Авиокомпани

## БЪЛГАРСКА ГРАЖДАНСКА АВИАЦИЯ 2024

Основни акценти по отношение на средата на опериране на гражданската авиация през 2024г.

### Глобално ниво

- В глобален план, в много отношения 2024г. надмина прогнозите на IATA за възстановяване на трафика след COVID-19. Авиокомпаниите превозиха повече пътнически и товарен трафик при по-високи средни load factor, докато разходите за гориво бяха по-ниски от прогнозираните.  
2024г. показва ясно, че хората искат да пътуват. Авиокомпаниите посрещнаха това търсене с много добра ефективност. Средно 83,5% от всички предлагани места бяха заети.
- Авиацията в света, която оперира с повече от 30 000 самолета, превозва почти 5 милиарда пътници (10,2% годишно увеличение) и транспортира 30% от световната търговия по стойност.
- Карго полетите бележат увеличение с 11,6% до 68,5 милиона тона, обръщайки низходяща тенденция след COVID-19.
- В момента съществува недостиг от повече от 4 500 търговски самолета в сравнение със заявените намерения на производителите на самолети през 2019г. и това води до забавяне на темпа на развитие на авиацията.

## **Състояние и тенденции на Европейската гражданска авиация и пазар и нашето място в него**

Авиационният сектор в България функционира в условията на единен европейски пазар не само от търговска, но и от регулаторна гледна точка. Ние сме интегрална част от него, отчитайки достъпността на българските авиокомпани до европейските летища и маршрути, а също и достъпността на европейските авиокомпани до нашите летища. Еднакви са и регулаторните изисквания, които ние и останалите европейски авиокомпани трябва да спазваме за дейността си. Това означава че границите практически не съществуват в областта на авиацията в Европа и то отдавна, особено за нас след влизането ни във въздушния Шенген. Това са нови условия, които влияят и все по-силно ще оказват въздействие върху работата на нашите авиокомпани.

Ето някои конкретни примери за състоянието и тенденциите в Европа и сравнението им с българския пазар.

- По данни на Евростат, през 2024г. в ЕС са регистрирани 6,7 милиона търговски полета, с 5,8% повече в сравнение с 2023г. (6,3 милиона). Въпреки това увеличение, броят на полетите остава под нивата отпреди пандемията през 2019г. (7 милиона).
- Нередовните търговски полети в Европа (чартърни полети и други специални полети) представляват 8,7% от всички полети през 2024г. Делът на нередовните полети в България е 13%. Сред летищата с най-голям брой нередовни търговски полети от европейските столици са Атина (5,5%), Виена (4,6%) и Мадрид (4,5%). За сравнение делът на нередовни полети на българските летища е както следва: София 4%, Варна 26%, Бургас 45%.
- Дългосрочната прогноза за гражданската авиация на Евроконтрол до 2050г. предвижда, че през следващите 25 години ще има увеличение на броя на полетите в Европа между 1% и 2,4% годишно. Очаква се броят на полетите да продължи да расте и до 2050г. в Европа вероятно този показател ще се увеличи с над 50% в сравнение с 2023г. В основния сценарий се очаква трафикът да достигне 15,4 милиона полета в Европа до 2050г. Растежът няма да бъде еднакъв на целия континент. Като цяло най-бърз растеж ще има в направление Азия, тоест в страните по източната граница на Европа. Там се намира и нашата страна. Като пример от 2014г. насам, по данни на РВД,

трафикът над България се е увеличил 2 пъти, а за 2024г. спрямо 2019г. се отчита ръст от 20%. За 2024г. РВД обслужва над 1 милион въздухоплавателни средства. Това постижение, едновременно с високото качество на обслужване на въздухоплавателните средства от стана на РВД, заслужават нашите поздравления.

- **Близкият изток и Азиатско-тихоокеанският регион** ще бъдат най-динамичните партньори на Европа до 2050г.: средният годишен темп на нарастване на полетите, заминаващи от Европа до тези региони, вероятно ще бъде 3,4% за Близкия изток и 2,7% за Азиатско-тихоокеанския регион.
- Въпреки, че разходите за гориво са намалели с 3% в сравнение с 2023г., останалите разходи са се увеличили с 11%, отразявайки натиска на инфлацията върху заплатите на персонала и увеличенията на другите оперативни разходи.
- Голяма част от европейския флот е ориентиран към далечни дестинации, за разлика от българския. Все пак широкофюзелажните самолети в България са 3 карго и 1 пътнически, за съжаление не обслужваме дълги дестинации. За да има успехи в тази насока, трябва да са осигурени необходимите летищни условия и политика на държавата, в което ние изоставяме.
- Най-големият пазарен сегмент в Европа остават **класическите авиокомпани** с дял от 36%, следван плътно от **нискотарифните авиокомпани** с дял от 34%.
- 41% от всички полети в Европа са извършени от самолети Airbus и 32% от Boeing. В българския флот 58% от самолетите са от типа Airbus, а 38% от типа Boeing.
- Продължава проблемът с доставките на самолети. Само през 2024г. OEM производителите не са изпълнили ангажиментите си за доставка с около 560 самолета, от които Boeing представлява 70%. Поради тази причина авиокомпаниите задържат своите по-стари и по-малко ефективни самолети. Вследствие на това средната възраст на глобалния търговски флот се увеличава през последните пет години, за да достигне 14,8 години през 2024г., която е една от високите досега.

## Българската гражданска авиация през 2024г.

2024 година бе добра. Така можем да оценим и състоянието на гражданската авиация като цяло.

### Авиокомпани

В края на 2024г. **активно действащи**, които изпълняват пътнически редовни и чартърни полети, както и товарни превози са 12 въздушни превозвачи с валиден оперативен лиценз - Юръпиън Еър Чартър, България Еър, Би Ейч Еър, Карго Ер, Бул Ер, АЛК, Флай2Скай, Електра Еъруейс, Компас Карго Еърлайнс, Гъливеър, ГП Авиейшън, Джет Скай Еъруейс, Авиостарт.

### Въздухоплавателни средства

Въздухоплавателните средства, с които посочените по-горе български авиокомпани оперираха през 2024г. са 80, в това число:

- 59 пътнически самолета:
  - 39 самолета от семейство Airbus A320
  - 9 самолета Boeing 737
  - 4 самолета Embraer 190
  - 1 самолет Airbus A330
  - 6 самолета Airbus A220
  - 2 самолета Piaggio P180 Avanti
- 21 карго самолета:
  - 18 самолета Boeing 737
  - 3 самолета Boeing 747

### Пазари на авиокомпаниите

През 2024г. близо 85% от самолетите на българските авиокомпани работеха на пазари с превози между летища извън България, като основно страните в които се работеше са: Германия, Белгия, Португалия, Гърция, Турция, Албания, Косово, Сърбия и други. Карго полетите се изпълняваха за и в Европа. Тази експортна насоченост осигурява икономическа стабилност на операторите чрез по-равномерна заетост през годината. Силната експортна насоченост на авиационни услуги също е показател за високото ниво на предлагания продукт и безопасността на полетите, отговаряйки на високите изисквания на европейския пазар.

Отчитайки всичко казано до тук, можем да кажем, че авиокомпаниите успяват устойчиво да покриват променливите и постоянните си разходи, както и да осигуряват квалифицирани работни места и приходи в българския бюджет

### **Безопасност на полетите**

През 2024-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. Този показател е бил и остава първостепенен в работата на цялата гражданска авиация на България, включително авиокомпаниите, бази за техническо обслужване на самолети, летища, обучителни и тренировъчни центрове, РВД.

### **Бази за ТО и ремонт на авиационна техника**

Особено важен клон на българския авиационен бранш са базите за техническо обслужване и ремонт на самолети. През 2024-та година България продължи да се утвърждава с бързи темпове като важен европейски център за техническо обслужване и ремонт на самолети. По данни на Ch-aviation по капацитет на активно работещите бази за техническо обслужване, София се нарежда на 9-то място в света. Този дял на гражданската авиация в България продължава да се развива като предстои изграждането в следващите години на не малък брой нови хангарни места в София и Бургас.

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

Към 2024г. има 17 линии за техническо обслужване на самолети с над 150 места, което 4-кратно надхвърля нуждите на местните авиокомпаниите и създава значителни експортни възможности.

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

## Авиационен персонал

Важен фактор за поддържане на безопасността на полетите е високата квалификация на летателен състав (пилоти и стюардеси), авиационни инженери и техници, ръководител полети, летищни работници и други. Българската гражданска авиация разполага с достатъчно добри капацитет и възможности за обучение на авиационен персонал.

Обучението на професионални пилоти за тип самолет, както и ежегодните тренировки са напълно обезпечени с капацитет за основните типове самолети. Ежегодните тренировки на този персонал се провеждат на всеки 6 месеца като се тренират различни аварийни ситуации. В това отношение България разполага с всички възможности за осигуряването на тези обучения и тренировки вече десетки години в лицето на Институт по въздушен транспорт с 4 пълни полетни симулатора от най-висок клас на Airbus и Boeing и 3 от по-нисък клас. Наличният капацитет надхвърля двойно потребностите на българската гражданска авиация и осигурява добри експортни възможности за България. Симулаторният център е разпознаваем за страните от Балканите и Източна Европа, както и за страни от Африка и Азия. Добре е уреден и въпросът с типовото обучение и преучване на професионални пилоти.

България разполага и с достатъчно капацитет за първоначално обучение и текущи тренировки на кабинен състав. Капацитет надвишава също двойно нуждите на българската авиация.

Достатъчност има и в обучението на технически персонал за базите за техническо обслужване и ремонт на самолети.

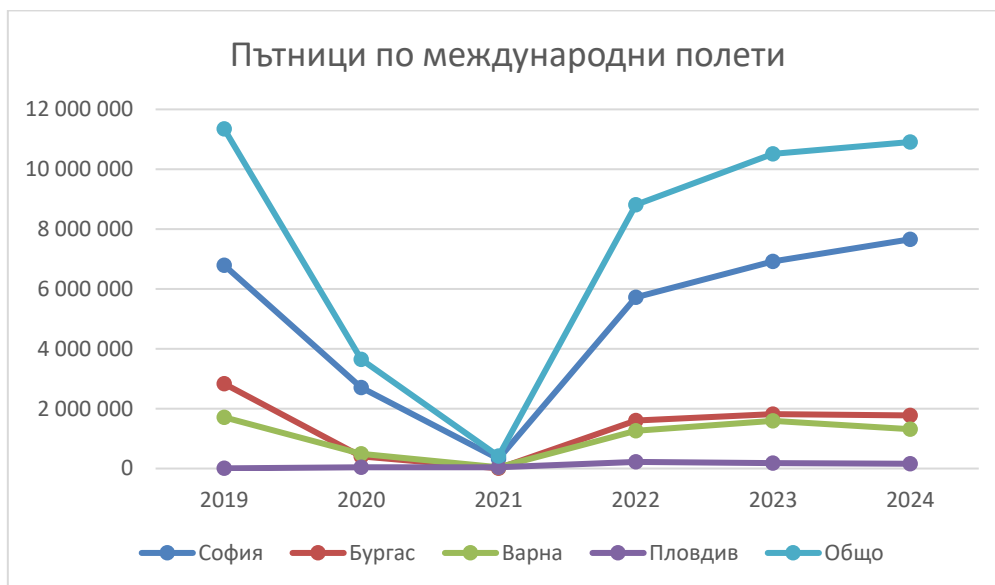
В областта на кадрите сериозен проблем съществува при първоначалното обучение на пилоти. Наличието на обучение в Долна Митрополия, както и няколко летателни центъра, все още не осигурява достатъчен приток на професионални пилоти в България, което води до необходимостта от наемане и на чуждестранни пилоти.

## Полети от и до България през 2024г.

Европейските изследвания за развитие на въздухоплаването до 2050г. подчертават, че има силна корелационна връзка между свързаността по въздух с икономическия растеж на страната, включително туризъм, развитие на индустрията и БВП. Свързаността трябва да бъде държавен

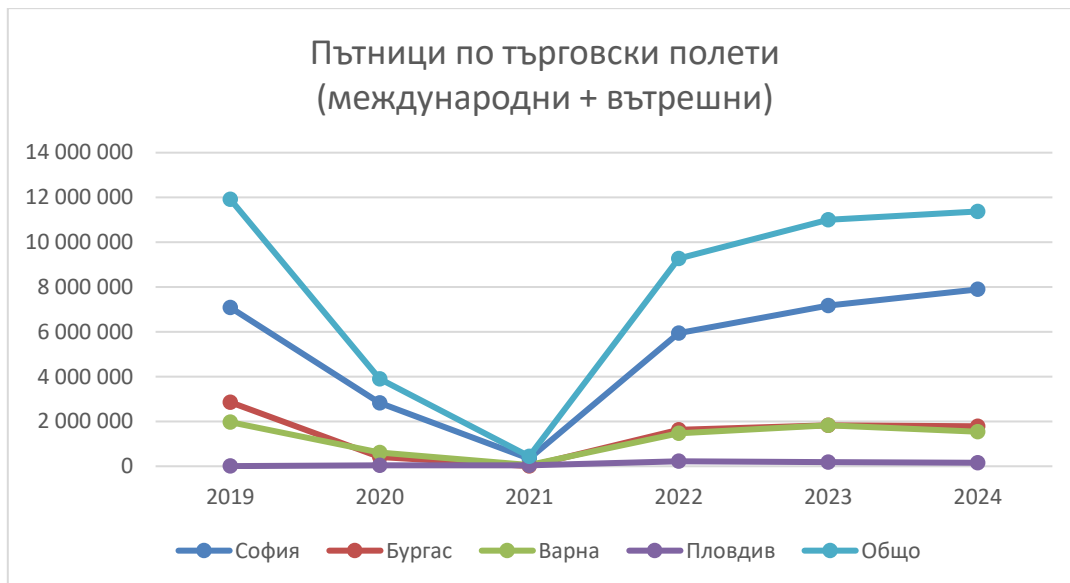
приоритет, за което се изискват както политики в областта, така и необходимите предпоставки на летищата, включително за развитието на long haul. Страната ни се намира точно на трасето Европа-Азия, най-динамичният регион за развитие на авиационна свързаност на Европа, и това създава изключително благоприятстващи условия за нас като потенциал, от който си струва да се възползваме. Това всичко особено важи за летище София. Ако това се реализира, в бъдеще можем да се радваме на добри резултати.

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



### Пътници по международни полети, общо

- Пътници по международни полети 2024г. – 10 905 281
- През 2024г. сме достигнали 95% от нивото през 2019г.
- Пътници по международни полети 2019г. – 11 474 051
- Пътници по международни полети 2023г. – 10 511 473
- 2024г. спрямо 2023г. има растеж от 3,7% на пътниците по международни полети



### **Пътници общо по търговски полети (международни и вътрешни)**

- Пътници по търговски полети 2024г. – 11 377 440
- През 2024г. сме достигнали 95% от нивото през 2019г.
- Пътници по търговски полети 2019г. – 11 915 405
- Пътници по търговски полети 2023г. – 11 001 062
- 2024г. спрямо 2023г. има растеж от 3,4% на пътниците по търговски полети

### **Пътници по редовни линии**

Пътниците по редовни линии, включващи лични, бизнес пътувания, индивидуални туристически пътувания и гостуване.

- Пътници по международни редовни полети 2024г. – 9 445 303, тоест 87% от общо пътниците по международни полети
- През 2024г. сме надминали с 4,6% нивата от 2019г.
- Пътници по международни редовни полети 2019г. - 9 032 227
- Пътници по международни редовни полети 2023г. - 8 997 832
- 2024г. спрямо 2023г. има растеж от 5% на пътниците по международни редовни полети

### **Пътници по чартърни полети**

- Пътници по международни чартърни полети 2024г. - 1 459 978 (13% от общо пътници по международни полети)
- През 2024г. сме достигнали 60% от нивото през 2019г.
- Пътници по международни чартърни полети 2019г. - 2 441 824
- Пътници по международни чартърни полети 2023г. - 1 513 641



- 2024г. спрямо 2023г. има спад от 3,5% на пътниците по международни чартърни полети

Спрямо базисната 2019г. общо по търговски полети, ние достигаме 95% през 2024-та година. Редовните линии имат 4,6% повишение, а чартърните – драстично намаляват с 40% спад спрямо 2019г. Това е закономерна тенденция, която наблюдаваме години наред. Тя се дължи както на ръста на опериране 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 особено важно летище за свързаността на страната с около 70% от всички пътници по международни полети и почти 11% увеличение на този показател спрямо 2023г.

При него 96% от пътниците по международни полети бяха по редовни линии, а само 4% бяха пътниците по чартърни полети, обслужващи основно зимните курорти. Такова е съотношението на полетите и в други европейски столици с туристически трафик (Атина, Виена, Мадрид).

Относно свързаността на летище София, която е определяща за цялата държава, може да отбележим, че на този етап няма почти никакви редовни полети на изток от България към дългосрочно най-бързо развиващия се азиатски трафик от и до Европа. Можем да си пожелаем сериозен ръст в следващите години по това направление.

През 2024г. броят на пътниците, преминали през летище София е както следва:

- Редовни международни – 7 358 241 (спрямо 6 631 906 през 2023г. и 6 572 314 през 2019г.)
- Чартърни международни – 299 960 (спрямо 288 838 през 2023 г. и 222 135 през 2019г.)
- Общо международни – 7 658 201 – 10,7% увеличение спрямо 2023г. (6 920 744) и 12,7% увеличение спрямо 2019г. (6 794 449);

Този резултат може да бъде оценен като много добър.

Двете морски летища, Варна и Бургас имат решаващо значение за морския туризъм и важно значение за свързаността на Източна България. През тях преминават 28% от пътниците по всички международни полети (12% Варна, 16% Бургас). Делът на чартърните полети на всяко от летищата през 2024г. е следният: за Варна са 26%, за Бургас 45%. Прави впечатление малкият процент редовни полети особено за Бургас, но явно краткият сезон и тук оказва влияние.

Броят на пътниците за двете морски летища за 2024г. са както следва:

#### Летище Варна – брой пътници (пристигащи и заминаващи)

- Редовни международни – 977 501 (спрямо 1 228 993 през 2023г. и 1 030 961 през 2019г.). Това са 74% от пътниците по международни полети от и до летище Варна. Спад от 251 492 (20,5%) пътници спрямо 2023г.
- Чартърни международни – 339 483 (спрямо 365 520 през 2023г. и 680 496 през 2019г.). Това са 26% от пътниците по международни полети от и до летище Варна.
- Общо международни – 1 316 984 (спрямо 1 594 513 през 2023г. и 1 711 457 през 2019г.); спад от 277 529 (17,4%) пътници спрямо 2023г.
- Пътници по вътрешни линии – 219 488 (спрямо 227 623 за 2023г.)
- Общо пътници по търговски полети – 1 536 472 (спрямо 1 822 136 за 2023г.)

#### Летище Бургас– брой пътници (пристигащи и заминаващи)

- Редовни международни – 968 128 (спрямо 971 673 през 2023г. и 1 305 996 през 2019г.) Това са 55% от пътниците по международни полети от и до летище Бургас.
- Чартърни международни – 802 785 (спрямо 841 280 през 2023г. и 1 527 261 през 2019г.) Това са 45% от пътниците по международни полети от и до летище Бургас.
- Общо международни – 1 770 913 – (спрямо 1 812 953 през 2023г. и 2 833 257 през 2019г.); спад от 42 040 (2,3%) пътници спрямо 2023г.
- Пътници по вътрешни линии – 15 745 (спрямо 16 020 за 2023г.)
- Общо пътници по търговски полети – 1 786 658 (спрямо 1 828 973 за 2023г.)

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. Прави впечатление, че през изминалата 2024г. има спад спрямо 2023г. в броя на обслужените пътници. Спадът е по-силно видим особено при превозените пътници по редовни международни линии от и до летище Варна – 20,5%.

### **Разпределение на пътниците между чужди и български авиокомпаниии по чартърни полети при морските летища**

- Варна – 22% от пътниците по международни чартърни полети са превозени от български авиокомпаниии
- Бургас – 26% от пътниците по международни чартърни полети са превозени от български авиокомпаниии

## **Тенденции**

В заключение, 2024г. бележи ръст от 3,7% спрямо 2023г. на пътниците по международни полети в България. Това ни дава основание за оптимистични прогнози в бъдеще.

Основен приоритет за българските авиокомпаниии остават:

- безопасността на полетите, осигурена чрез качествена техническа поддръжка, висока натренираност на персонала, оптимални управленски решения;
- предлагането на висококачествена услуга при приемлива цена за клиентите;
- разширяване на пазарното покритие;
- работата във високо конкурентна среда на европейския пазар и своевременно реагиране на база анализ на пазара;
- планиране на конкурентен самолетен флот (Fleet Planning), по отношение на подмяна на стари самолети и добавяне на нов капацитет;
- проявата на гъвкавост при вземането на решения в динамично променящата се геополитическа обстановка при стриктно спазване на изискванията за безопасност и сигурност;
- подбор на квалифициран персонал в рамките на европейския пазар на труда;
- бързият напредък на изкуствения интелект ще допринесе за ефикасността и оперативни подобрения в сектора с течение на

времето, както и ще ускори някои от техническите решения, необходими за справяне с предизвикателствата, свързани с устойчивостта. Обратната страна на монетата е повишена заплаха за киберсигурността, като Европейският регулатор ЕАСА вече постави изисквания за развитие на системи за киберсигурност.

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