

Ние в медиите:

**Председателят на Асоциацията на българските авиокомпани
Светослав Станулов:**

**През 2022 година България е достигнала близо 75 процента от
предпандемичното ниво на международните полети**

<https://www.bta.bg/bg/news/economy/424814-prez-2022-godina-balgariya-e-dostignala-blizo-75-protsenta-ot-predpandemichnoto-fotogaleriya>

През 2022 г. България е достигнала 74,8 процента от нивото на международните полети за 2019 г. Това каза председателят на Асоциацията на българските авиокомпани (АБА) Светослав Станулов на пресконференция, на която беше представен анализ на авиационния пазар. По думите му пътниците по международните полети през 2022 г. са достигнали общо 8 583 925, докато през 2019 г. са били 11 474 051. Международните полети традиционно се осъществяват през 4-те летищата в страната - София, Варна, Бургас и Пловдив.

По данни на Международната асоциация за въздушен транспорт (International Air Transport Association - IATA) в световен мащаб броят превозени пътници през 2022 г. е достигнал 70 процента от нивата на 2019 г., а за 2023 г. се очаква да стане 85,5 на сто от нивата на 2019 г., коментира председателят на АБА.

През 2022 г., 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, добави Станулов. Изминалата година 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, заяви Станулов.

На макроикономическо ниво през 2022 г. 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., обясни председателят на АБА.

През 2022 г. поръчките на самолети бяха на най-високите нива от 2014 г. насам, но доставените в авиокомпаниите самолети бяха значително под нивата преди КОВИД-19 поради проблеми във веригите за доставки на материали и компоненти, допълни Станулов.

Към края на 2022 г. действащи са 19 въздушни превозвача 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" и други, които изпълняват редовни и чартърни пътнически полети, товарни и специализирани авиационни превози.

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

В момента повечето самолети на българските авиокомпаниии работят на други пазари. Запазва се и се задълбочава тенденцията за забележимо и трайно навлизане на българските авиокомпаниии на европейския пазар.

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 процента през 2018 г., понастоящем около 10 на сто от пилотите в българските авиокомпаниии са чужденци. През летния период на 2023 г. делът на заетите чуждестранни пилоти в български авиокомпаниии вероятно ще достигне 15 процента, посочи председателят на БТА получи голямата годишна журналистическа награда на Асоциацията на българските авиокомпаниии

Българската телеграфна агенция (БТА) получи голямата годишна журналистическа награда на Асоциацията на българските авиокомпаниии (АБА). Наградата е присъдена, защото БТА обективно отразява авиационната проблематика, обясниха от АБА. БТА получи почетна статуетка и почетен знак - медал. Асоциацията на българските авиокомпаниии цени високо политиката на достъпност и достоверност, които са следвани от ръководството и от генералния директор на Агенцията Кирил Вълчев, беше посочено на събитието.

Генералният директор на БТА Кирил Вълчев каза при получаването на наградата, че през тази година Агенцията навърши 125 години и е една от най-старите информационни агенции в света. "За нас е чест да получим тази награда", изтъкна Вълчев. Той обърна внимание на 19-те действащи с лиценз въздушни превозвачи в България, като припомни, че от почти 2 години БТА пише за икономиката с имената на фирмите.

"Силно се надявам да ни дават поводи с нови дестинации да разказваме за българския въздушен транспорт", заяви още Кирил Вълчев.

"За по-добра медийна среда" награда получи Марина Цекова от БНР за проверка на факти. Наградата е индивидуална, но е и оценка на целия екип на БНР. Отличен бе и репортерът от БНР Хоризонт Мила Младенова за коректно отразяване на авиационната тематика. Запрян Запрян от Нова телевизия получи награда за коректно отразяване на авиационната тематика. Цветелина Катанска от "По света и у нас" на БНТ бе отличена за обективност в репортажите, свързани с авиационната тематика. Румяна Стоилкова от БТВ Новините получи награда за коректно отразяване на авиационната тематика. Мултимедиен формат "Авиокаст Ал. Богоявленски и Красимир Грозев" в телевизия "България Он Еър" бе отличен за обективно критично отразяване на авиационната проблематика.

Мариана Желева и екипът от отдел "Пазари и компании" във вестник "24 часа" получиха награда за последователно аналитично и коректно отразяване на авиационната тематика. Ирина Керемидчиева от "Клуб Предприемач" бе отличена за създаване на достъпна медийна среда за постиженията на българските компании и коректно отразяване на авиационната проблематика. Мирослав Иванов от "Травъл нюз" получи грамота за отразяване на тясната връзка между гражданската авиация и туризма и обективност при отразяване проблемите на българската гражданска авиация. Маргарита Димитрова от вестник "Филтър" получи приз за цялостно творчество и коректно отразяване на транспортната тематика. Димитър Ставрев от "Криле" получи грамота за дългогодишна неуморна работа. Богинка Матеева от "Българска транспортна преса" получи награда за цялостно творчество и коректно отразяване на транспортната тематика.

Награден бе и проектът на филателното издание – 75 години Българска гражданска авиация (БГА). Това издание е поставено на плика на всички наградени журналисти. Наградата получи авторът на проекта Глория Московска.

/ВЙ/

БНР

Асоциацията на българските авиокомпани Светослав Станулов:

Авиационният сектор постепенно се възстановява след пандемичните години

публикувано на 16.03.23 в 16:01

Автор: Мила Младенова

Авиационният сектор постепенно се възстановява след пандемичните години - От деня (bnr.bg)

Авиационният сектор у нас е проявил по-голяма гъвкавост, отколкото големите западноевропейски компании във връзка с предизвикателствата, пред които секторът беше изправен в периода на Covid. Този извод правят от Асоциацията на българските авиокомпаниии. Финансовата подкрепа от страна на държавата в размер на 60 милиона лева е била от съществено значение за сектора преди отпадането на COVID-19 ограниченията през 2022 г., когато авиационният сектор изпитваше сериозни финансови затруднения.

Асоциацията на българските авиокомпаниии провежда Традиционната си годишна среща. На нея се връчват Годишните журналистически награди на организацията. Награда **за коректно отразяване на авиационната тематика** е присъдена на Мила Младенова – БНР, "Хоризонт".

Екипът за проверка на факти на Българското национално радио по проекта "За по-добра медийна среда" също беше отличен като оценка за неговата работа. Наградата получи неговият ръководител Марина Цекова.

Над 186 млрд. долара са достигнали загубите в авиационната индустрия в света по време на коронавируса въпреки финансовите помощи от правителствата към авиокомпаниите, сочат данните на Международната асоциация за въздушен транспорт – ИАТА.

След премахване на ограниченията в последните месеци бяхме свидетели на редица проблеми - закъснения, по-малко полети, отменени полети, опашки, стачки, по-високи цени, като основните причини са свързани с недостига на персонал, забавени доставки от страна на производителите на самолети, недостиг на капацитет на базите за техническо обслужване на самолети. Войната в Украйна доведе до нови предизвикателства

По данни на Международната асоциация за въздушен транспорт – ИАТА в световен мащаб броят на превозените пътници през 2022 г. е достигнал 70% от нивата на 2019 г., а за настоящата се очаква да достигне 85,5% от тези през 2019. По-гъвкавите се оказаха по-подготвени и успяха да преодолееят този стрес. Българските авиокомпаниии влизат в тази група, каза председателят на Асоциацията на българските авиокомпаниии Светослав Станулов. 19 са действащите въздушни превозвачи с валиден оперативен лиценз към края на миналата година

В момента повечето самолети на българските авиокомпаниии работят на други пазари. Запазва се и се задълбочава тенденцията за забележимо и трайно навлизане на българските авиокомпаниии на

европейския пазар. 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.

България се утвърждава като важен европейски център за техническо обслужване и ремонт на самолети в Източна Европа, посочват от Асоциацията на българските авиокомпаниии. Тези бази се увеличиха, а някои от тях увеличиха капацитета си. Линиите за техническо обслужване на 150-местни самолети е нараснал на 17 - спрямо 12 през 2018 г. В момента за българската авиация са нужни 4 или 5 бази, което създава значителни експортни възможности.

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, а кадрите се подготвят в съответствие с европейските изисквания. Въпреки това продължава тенденцията за недостиг на пилоти :

Международните полети традиционно се осъществяват през 4-те летища - София, Варна, Бургас и Пловдив. През миналата година са достигнати близо 75% от нивото на пътниците по международни полети през 2019г. и те са били близо 8 милиона 584 хиляди за четирите летища. 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.

До 2025 г. се очаква да бъдат достигнати нивата на пътнически превози от 2019 г., но икономическата ситуация може да бъде причина за забавяне. Летище "София" е обслужило около 67% от всички пътници по международни полети. Трафикът там се възстановява най-бързо като е достигнал 84% от пътникопотока през 2019. На летище "София" преобладават редовните полети. През Варна и Бургас преминават 33% от пътниците по всички международни полети, като много по-бързо се възстановяват пътниците по редовни линии, отколкото по чартърните.

В последните години значително се увеличиха разходите на авиокомпаниите. Какво да очакваме според Светослав Станулов:

"Основните приоритети остават същите. На първо място - безопасността на пътниците - както от техническа гледна точка, така и от гледна точка на квалификацията на персонала. Приоритет ще продължи да бъде и качеството на услугата. Важно е и да има и

авиационна свързаност, както и посрещане на високите изисквания за екологичен транспорт".

Относно използването на по-устойчиво авиационно гориво – Христо Тодоров – член на управителния съвет на Асоциацията на българските авиокомпаниии заяви:

"Декарбонизацията на авиационния транспорт е може би най-актуалната в момента. Ориентираме се към самолети, които имат по-нисък разход на гориво".

Репортаж на Мила Младенова **в предаването "12+3" можете да чуете** от звуковия файл.

Отличие за Екипа за проверки на факти на БНР от Асоциацията на българските авиопревозвачи

публикувано на 17.03.23 в 07:09

Автор: Екип БНР

<https://bnr.bg/post/101794677/otlichie-za-ekipa-za-proverki-na-fakti-na-bnr-ot-asociaciata-na-balgarskite-avioprevozvachi>

Екипът за проверка на факти на Българското национално радио получи колективна награда от Асоциацията на българските авиопревозвачи за усилията си за утвърждаване на по-добра медийна среда.

На церемонията по награждаването беше отбелязано, че Екипът е първият, създаден в национална медия с мисия журналистите в него да проучват съмнителни твърдения, като идентифицира и разкрива манипулации и дезинформация, базирайки се на доказателства, факти, документи и експертни мнения. Журналистите от БНР, които вече година и половина работят за разкриване и опровергаване на фалшивите новини си сътрудничат и с европейски институции в "Коалиция срещу дезинформацията", както и са партньори Европейския институт в България по пилотен проект "Радио-проверка на факти за по-надеждна медийна среда" с подкрепата на Европейския фонд за медии и информация.

България е достигнала близо 75% от предпандемичното ниво на международните полети

Bgtourism.bg - Най-важното от туризма!

4 са основните причини за увеличените разходи на авиокомпаниите в Европа и света. Голяма част от българските авиокомпаниии се запазиха, а след излизането от

ограниченията на COVID-19, флотът им нарасна спрямо 2019 г. Появиха се и нови авиокомпани

София. През 2022 г. България е достигнала 74,8% от предпандемичното ниво на международните полети, заяви на пресконференция днес председателят на Асоциацията на българските авиокомпани (АБА) Светослав Станулов. В София беше представен анализ на авиационния пазар, който показва, че пътниците по международните полети м.г. е бил 8 583 925 спрямо 11 474 051 през 2019 г.

В края на м.г. действащи са 19 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 и други, които изпълняват редовни и чартърни пътнически полети, товарни и специализирани авиационни превози. Въздухоплавателните средства с максимално излетно тегло 6600 кг, с които българските авиокомпаниите оперират са 74 (спрямо 49 през 2018 г.), в това число:

- 56 (спрямо 39 през 2018 г.) 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.

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 авиокомпани 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.

През 2022 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.

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 2018 г., влязоха в експлоатация хангарите на Роуз еър и Хели Еър в София. Възстановена е и работата на хангара във Варна от Електра Мейнтенънс. С това общият капацитет линиите за

техническо обслужване на 150-местни самолети нарасна на 17 (спрямо 12 през 2018 г.). Капацитетът за техническо обслужване и ремонт на самолети неколккратно 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.

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 2018 г., понастоящем около 10% от пилотите в българските авиокомпании. През летния период на 2023г. делът на зетите чуждестранни пилоти в български авиокомпании вероятно ще достигне 15%.

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 четирите летищата София, Варна, Бургас и Пловдив.

Пътници по международни полети, общо

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

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

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 2022 г. – 7 252 190, тоест 84,5% от общо пътниците по международни полети
- Общо пътници по международни редовни полети 2019 г. – 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 2025 г. ще страната ни ще достигне нивата на пътнически превози от 2019 г. Възстановяването от 2020 г. до момента „изглежда бързо“, но като се отчете общата икономическа ситуация, през 2023 и 2024 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.

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 делът 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 авиокомпании 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 авиокомпании 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.

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

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 2022 г., 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.

2022 г. 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 2022 г. 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 2022 г. 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 2022 г. достигна 70% от нивата на 2019 г., а за 2023г. се очаква да достигне 85,5% от нивата на 2019 г.

АБА награди авиожурналисти за роботата им през 2022 г., сред тях и редактора на „Клуб КРИЛЕ“ Димитър СТАВРЕВ (ГОЛЯМА НАГРАДНА ГАЛЕРИЯ) | | 16.03.2023 21:28 | www.pan.bg | Новини |

хаджи Димитър СТАВРЕВ pan.bg На 16 март 2023 г. се проведе 18-ата годишна среща на Асоциацията на българските авиокомпани (АБА). На нея присъстваха членовете на Асоциацията и високопоставени гости като **зам.-министъра на транспорта** и съобщенията **Николай Найденов** ; Васил Велев, председател на УС на АИКБ; Георги Пеев, ген. директор на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“; Христо Христов, председател на НБРПВВЖТ; о.з. ген. Пламен Богданов, председател на Българската авиационна асоциация; действащи мениджъри и ветерани от българската авиоиндустрия. Срещата започна с връчване на традиционните годишни награди за журналисти отразяващи авиационната тематика. Председателят на АБА Светослав Станулов започна с думите: „Преди да пристъпим към връчването на журналистическите награди, ще обявим две други награди, каквито по традиция винаги присъждаме – те са за опазване на историческото наследство на БГА. Първата е на Съюза на ветераните от БГА – грамота и почетен знак – медал. Наградата получи председателят на съюза Иван Вълчинов; Следващата награда е за проекта на филателното ни издание „75 години БГА“. Това издание е поставено на плика на всички наградени журналисти – наградата е за Глория Москова – автор на проекта; Голямата награда на АБА - почетна статуетка и почетен знак - медал, се присъжда на БТА. Агенцията обективно отразява авиационната проблематика. Политиката на достъпност и политиката на достоверност, следвани от ръководството и лично от г-н Кирил Вълчев АБА цени високо. Наградата получи генераленият директор Кирил Вълчев; Награда за Марина Цекова - „БНР - проверка на факти“, ръководител на проекта на БНР „За по-добра медийна среда“ - наградата е индивидуална, но е и оценка на целия екип за проверка на факти на БНР. Тя е осигурена от авиокомпания European Air Charter; Награда за Мила Младенова (БНР Хоризонт) – неуморният репортер, коректно отразяващ авиационната тематика. Наградата е осигурена от а/к „Авиостарт“; Награда за Запрян Запрянов (Нова ТВ) – за коректно отразяване на авиационната

тематика – наградата е осигурена от Lufthansa Technik Sofia; Награда за Цветелина Катанска (По света и у нас - БНТ) – за обективност в репортажите, свързани с авиационната тематика – наградата е осигурена от а/к „България Еър“; Награда за Румяна Стоилкова (БТВ Новините) - за коректно отразяване на авиационната тематика – наградата е осигурена от Aero Technik BG; Награда за мултимедиен формат „Авиокаст“ за Александър Богоявленски и Красимир Грозев - за обективно и критично отразяване на авиационната проблематика, което не е самоцел. Наградата е осигурена от Института за въздушен транспорт; Награда за Отдел „Пазари и компании“ (в. 24 часа) – Мариана Желева и екипът – за последователно аналитично и коректно отразяване на авиационната тематика– наградата е осигурена от а/к Cargo Air; Награда за Ирина Керемидчиева (Клуб Предприемач) - за създаване на достъпна медийна среда за постиженията на българските компании и коректно отразяване на авиационната проблематика - наградата е осигурена от Института по въздушен транспорт; Мирослав Иванов Travell news) - за отразяване на тясната връзка между гражданската авиация и туризма и обективност при отразяване проблемите на БГА.- наградата е осигурена от а/к ВН Air; Награда за Маргарита Димитрова (в. Филтър) за цялостно творчество и коректно отразяване на транспортната тематика – наградата е осигурена от European Air Charter; Награда за Димитър Ставрев (сп „Клуб Криле“) - коректно отразяване на проблемите на българската гражданска авиация. Наградата е осигурена от а/к Cargo Air; Награда за Богинка Матеева (Българска транспортна преса) – за цялостно творчество и коректно отразяване на транспортната тематика – наградата е осигурена от Lufthansa Technik Sofia.

https://www.pan.bg/view_article-1-566364-aba-nagradi-aviozhurnalisti-za-robotata-im-prez-2022-g-sred-tyah-i-redaktor.html

Акценти: Отчет на АБА за 2022 г. - българските авиокомпани се възстановяват по-добре от световните, има ръст в регистрираните пътнически самолети над 100 места (ГОЛЯМА АВИАЦИОННА ГАЛЕРИЯ)

| | 16.03.2023 20:58 | www.pan.bg | Новини |
хаджи Димитър СТАВРЕВ pan.bg По информация на АБА На 16 март 2023 г. Асоциацията на българските авиокомпани (АБА) представи годишния си доклад. На пресконференцията присъстваха Светослав Станулов, председател на АБА; капитан Йовко Йоцев, главен секретар на АБА; Христо Тодоров, изп. директор на а/к „България Еър“; Апик Гарабедян, изп. директор на а/к European Air Charter; Лъчезар Лазаров, управител на а/к ВН Air; Георги Кънчев, изп. директор на Aero Technik BG; Явор Конаров, изп. директор на Lufthansa Technik Sofia. Пресконференцията започна с експозе на председателя на АБА Светослав Станулов. В него бе заявено: „Изминаха 4 години от последната ни среща през 2019г., когато анализирахме резултатите от 2018 г. В паузата от тогава настъпиха сериозни промени, основна

причина за които бе пандемията от COVID-19. Тя доведе до затваряне на граници, ограничаване на пътуванията до максимум, рязко намаляване на пътническите превози, ръст при карго полетите. Основните предизвикателства през този период бяха запазване на авиокомпаниите, техниката и персонала. Вследствие на пандемията бяха практически спрени чартърни полети и силно намалени редовни линии до нива на 30% от 2019 г., настъпи разтренираност на персонала, самолети бяха консервирани. 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 в България прояви по-голяма гъвкавост, отколкото големите западноевропейски компании. Преди отпадането на COVID-19 ограниченията през 2022 г., авиационният сектор изпитваше сериозни финансови затруднения, ето защо от съществено значение бе финансовата подкрепа от страна на държавата в размер на 60 млн. лв. Резултатите през 2022 г. Голяма част от българските авиокомпани се запазиха, а след излизането от ограниченията на COVID-19, флотът им нарасна спрямо 2019 г. Една-две авиокомпани фалираха, но се появиха и нови авиокомпани. Според IATA загубите в авиоиндустрията в света по време на COVID-19 достигнаха над 186 млрд. долара, въпреки получените финансови помощи от правителствата към авиокомпаниите. През 2022 г., след премахване на ограниченията, започна бързо възстановяване на авиационните пътнически превози, въпреки че те все още да не могат да се преодолеят акумулираните в предишните кризисни години загуби. 2022 г. 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 през 2022 г. 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 бяха липса на капацитет във флота, забавени доставки от страна на производителите на самолети, недостиг на капацитет на базите за техническо обслужване на самолети и за обслужване на самолетните двигатели. Така не бе успешно реактивирането в пълен размер да самолетния флот, който бе 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 после оказва трудно да го възстановят в кратък срок. Всички тези фактори доведоха до много отменени полети и закъснения. На макроикономическо ниво през 2022 г. най-голямото непредвидено събитие бе 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.т. През 2022 г.

поръчките на самолети бяха на най-високите нива от 2014 г. насам, но доставените в авиокомпаниите самолети бяха значително под нивата отпреди COVID-19 пандемията поради проблеми във веригите за доставки на материали и компоненти. Като цяло, по данни на IATA, в световен мащаб броят превозени пътници през 2022 г. достигна 70% от нивата на 2019г., а за 2023 г. се очаква да достигне 85,5% от нивата на 2019 г. Българската гражданска авиация през 2022г. Авиокомпани Към края на 2022 г. действащи са 19 въздушни превозвачи с валиден оперативен лиценз - **„България Еър“**, European Air Charter, VNAir, Cargo Air, „Бул Еър“, АЛК, Fly2sky, „Електра Еървейс“, „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 2018 г.), в това число: •56 (спрямо 39 през 2018 г.) пътнически самолета и 18 карго самолета; о30 (спрямо 20 през 2018 г.) самолета от семейство Airbus A320; о10 (спрямо 8 през 2018 г.) самолета Boeing 737; о9 McDonnell Douglas 82/83; о4 самолета Embraer 190; о3 Airbus A330; •18 (спрямо 10 през 2018 г.) 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 авиокомпани 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 г. авиокомпаниите продължиха да функционират стабилно, осигурявайки висока безопасност полетите и запазвайки достатъчна икономическа стабилност на операциите си. Специфичен риск за това представляваше загубата на рутина и натренираност по време на пандемията от COVID-19. Това обстоятелство се смекчи значително от наличието на тренировъчни мощности за основните типове самолети в страната. Това б е добре дошло с оглед на 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 Lufthansa Technik Sofia, Aero Technik BG, European Air Charte, „Глоубъл Мейntenънс“ (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. Aero Technik BG значително увеличи своя капацитет и добави типове самолети, които обслужва. В периода след 2018 г., влязоха в експлоатация хангарите на „Роуз еър“ и „Хели Еър“ в София. Възстановена бе 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 2018 г.). Можем да заявим, че капацитетът за техническо обслужване и ремонт на самолети неколкосткратно надхвърля нуждите на българските авиокомпании (4-5 линии), 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 Latecoere Bulgaria успешно разшири капацитета и портфолиото на своите продукти и вече има над 350 служители. **Авиационен персонал** Българската гражданска авиация разполага с 2 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 2018 г., понастоящем около 10% от пилотите в българските авиокомпании са чужденци. През летния период на 2023 г. дялът на заетите чуждестранни пилоти в български авиокомпании вероятно ще достигне 15-20%. Превозна дейност през 2022 г. 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 международни летищата София, Варна, Бургас и Пловдив. Пътници по международни полети, общо •Общо пътници по международни полети 2022 г. – 8 583 925 (2019 г. – 11 474 051). Така през 2022 г. сме достигнали 74.8% от нивото през 2019 г. 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 2022 г. - 7 252 190, или 84,5% от общо

пътниците по международни полети (2019 г. - 9 032 227). Така през 2022 г. сме достигнали 80% от нивото през 2019 г. Пътници по чартърни полети •Общо пътници по международни чартърни полети 2022 г. - 1 331 735 или 15,5% от общо пътници по международни полети (2019 г. - 2 441 824). Така през 2022 г. сме достигнали 54.5% от нивото през 2019 г. 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 2025 г. ще достигнем нивата на пътнически превози от 2019 г. Възстановяването от 2020 г. 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 Столичното **летище София** се откроява като важно летище за свързаността на страната с около 67% от всички превозени 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 пътническия поток на 2019 г. София остава летище с преобладаващо редовни полети. **Летище София** – брой пътници (пристигащи и заминаващи) •Редовни международни – 5 461 290 (спрямо 6 572 314 през 2019 г.) •Чартърни международни - 257 233 (спрямо 222 135 през 2019 г.) •Общо международни – 5 718 523 (спрямо 6 794 449 през 2019 г.) Наред с това, важно е да отбележим, че София е главното 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 като 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 свързаността на източна България. През тях преминават 33% от пътниците по всички международни полети (14,5% Варна, 18,5% Бургас). За двете летища е характерно значително повишеният 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. **Летище Варна** – брой пътници (пристигащи и заминаващи) •Редовни международни – 958 346 (спрямо 1 030 961 през 2019 г.) 76% от пътниците по

международни полети •Чартърни международни - 306 814 (спрямо 680 496 през 2019 г.) 24% от пътниците по международни полети •Общо международни - 1 265 160 (спрямо 1 711 457 през 2019 г.) **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 2019 г.) 48% от пътниците по международни полети •Общо международни - 1 606 534 (спрямо 2 833 257 през 2019 г.) 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 в Украйна - руския, украинския и белоруския пазари. 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 делът 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 авиокомпании 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 авиокомпании 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. Навигирайте с бутоните под снимката, за да разгледате галерията!
ПРЕДИШНА СНИМКА 1/10 СЛЕДВАЩА СНИМКА
https://www.pan.bg/view_article-1-566361-otchet-na-aba-za-2022-g-bylgarskite-aviokompanii-se-vyzstanovyavat-po-dobr.html

АБА награди авиожурналисти за работата им през 2022 г., сред тях и редактора на „Клуб КРИЛЕ“ Димитър СТАВРЕВ (ГОЛЯМА НАГРАДНА ГАЛЕРИЯ) | | 16.03.2023 21:28 | www.pan.bg | Новини |

хаджи Димитър СТАВРЕВ pan.bg На 16 март 2023 г. се проведе 18-ата годишна среща на Асоциацията на българските авиокомпании (АБА). На нея присъстваха членовете на Асоциацията и високопоставени гости като зам.-министъра на транспорта и съобщенията Николай Найденов; Васил Велев, председател на УС на АИКБ; Георги Пеев, ген. директор на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“; Христо Христов, председател на НБРПВВЖТ; о.з. ген. Пламен Богданов, председател на Българската авиационна асоциация; действащи мениджъри и ветерани от българската авиоиндустрия. Срещата започна с връчване на традиционните годишни награди за журналисти отразяващи авиационната тематика. Председателят на АБА Светослав Станулов започна с думите: „Преди да пристъпим към връчването на журналистическите награди, ще обявим две други награди, каквито по традиция винаги присъждаме – те са за опазване на историческото наследство на БГА. Първата е на Съюза на ветераните от БГА – грамота и почетен знак – медал. Наградата получи председателят на съюза Иван Вълчинов; Следващата награда е за проекта на филателното ни издание „75 години БГА“. Това издание е поставено на плика на всички наградени журналисти – наградата е за Глория Москова – автор на проекта; Голямата награда на АБА - почетна статуетка и почетен знак - медал, се присъжда на БТА. Агенцията обективно отразява авиационната проблематика. Политиката на достъпност и политиката на достоверност, следвани от ръководството и лично от г-н Кирил Вълчев АБА цени високо. Наградата получи генералният директор Кирил Вълчев; Награда за Марина Цекова - „БНР - проверка на факти“, ръководител на проекта на БНР „За по-добра медийна среда“ - наградата е индивидуална, но е и оценка на целия екип за проверка на факти на БНР. Тя е осигурена от авиокомпания European Air Charter; Награда за Мила Младенова (БНР Хоризонт) – неуморният репортер, коректно отразяващ авиационната тематика. Наградата е осигурена от а/к „Авиостарт“; Награда за Запрян Запрянков (Нова ТВ) – за коректно отразяване на авиационната тематика – наградата е осигурена от Lufthansa Technik Sofia; Награда за Цветелина Катанска (По света и у

нас - БНТ) – за обективност в репортажите, свързани с авиационната тематика – наградата е осигурена от а/к „**България Еър**“; Награда за Румяна Стоилкова (бТВ Новините) - за коректно отразяване на авиационната тематика – наградата е осигурена от Aero Technik BG; Награда за мултимедиен формат „Авиокаст“ за Александър Богоявленски и Красимир Грозев - за обективно и критично отразяване на авиационната проблематика, което не е самоцел. Наградата е осигурена от Института за въздушен транспорт; Награда за Отдел „Пазари и компании“ (в. 24 часа) – Мариана Желева и екипът – за последователно аналитично и коректно отразяване на авиационната тематика– наградата е осигурена от а/к Cargo Air; Награда за Ирина Керемидчиева (Клуб Предприемач) - за създаване на достъпна медийна среда за постиженията на българските компании и коректно отразяване на авиационната проблематика - наградата е осигурена от Института по въздушен транспорт; Мирослав Иванов Travell news) - за отразяване на тясната връзка между гражданската авиация и туризма и обективност при отразяване проблемите на БГА.- наградата е осигурена от а/к ВН Air; Награда за Маргарита Димитрова (в. Филтър) за цялостно творчество и коректно отразяване на транспортната тематика – наградата е осигурена от European Air Charter; Награда за Димитър Ставрев (сп „Клуб Криле“) - коректно отразяване на проблемите на българската гражданска авиация. Наградата е осигурена от а/к Cargo Air; Награда за Богинка Матеева (Българска транспортна преса) – за цялостно творчество и коректно отразяване на транспортната тематика – наградата е осигурена от Lufthansa Technik Sofia. Навигирайте с бутоните под снимката, за да разгледате галерията! ПРЕДИШНА СНИМКА 1/18 СЛЕДВАЩА СНИМКА

https://www.pan.bg/view_article-1-566364-aba-nagradi-aviozhurnalisti-za-robotata-im-prez-2022-g-sred-tyah-i-redaktor.html

АВИАЦИЯ НА КРЪСТОПЪТ: Възстановиха ли се авиокомпаниите след пандемията | България ще внедри нови, по-ергономични самолети | 16.03.2023 20:34 | www.novanews.bg | Новини |

Глътка въздух за българската гражданска авиация. Авиокомпаниите бележат ръст на пътничопотока след COVID пандемията. Горивото за самолетите обаче се оскъпява. Авиация на кръстопът и пандемия, тласнала сектора към ръба на фалита. Много от авиокомпаниите стигнали до там да съкращават персонал, казва председателят на Асоциацията на българските авиокомпаниии Светослав Станулов. COVID-19 обаче отслаби хватката си, а авиацията пое първа глътка въздух. Секторът се възстановил на 75%, казва още Станулов. А след пандемията - война. По-скъпото гориво и увеличените разходи повдигнаха нов въпроса ще има ли скок в цените на самолетните билети. „Не очакваме да има драстично увеличение. Възможно е тук и там това да се получи“, заяви председателят на АБА. NOVA получи награда за коректно отразяване на гражданската авиация За да няма скок в цените на билетите, България ще внедри нови, по-ергономични

самолети. „Самолетите Airbus 220, от които първите три ще дойдат през тази година с доставка юни, август и септември, имат 30 процента по-нисък разход. Тези нови самолети ще бъдат на финансов лизинг и са договорени от американската лизингова компания Air lease corporation“, обясни изпълнителният директор на „**България Еър**“ Христо Тодоров. Все пак е трудно да се каже кога броят на пътниците по летищата ще се изравни с този от преди няколко години. „COVID-19 може би не е напълно забравен. Войната, цените на енергията и горивата са фактори, с които ние трябва да се съобразим. Вероятно 2024 година ще е годината, в която ще достигнем предпандемичните нива“, коментира Росен Бъчваров от **Летище София**. Не по-малко важен за сектора е и отливът на специалисти. „Имаше колеги, принудени от обстоятелствата да търсят друго развитие. Някои от тях така и не се върнаха към авиацията“, сподели Явор Конаров от „Луфтханза Техник София“. Новините на NOVA - вече в Instagram, Twitter, Telegram и Viber - последвайте ни. За още новини харесайте и страницата ни във Facebook.

<https://www.nova.bg/news/view/2023/03/16/404979/авиация-на-кръстопът-възстановиха-ли-се-авиокомпаниите-след-пандемията/>
България е достигна 75% от предпандемичното ниво на международните полети

През 2022 г. България е достигнала 74,8 процента от нивото на международните полети за 2019 г. Това каза председателят на Асоциацията на българските авиокомпани (АБА) Светослав Станулов на пресконференция, на която беше представен анализ на авиационния пазар. По думите му пътниците по международните полети през 2022 г. са достигнали общо 8 583 925, докато през 2019 г. са били 11 474 051. Международните полети традиционно се осъществяват през 4-те летищата в страната - София, Варна, Бургас и Пловдив.

По данни на Международната асоциация за въздушен транспорт (International Air Transport Association - IATA) в световен мащаб броят превозени пътници през 2022 г. е достигнал 70 процента от нивата на 2019 г., а за 2023 г. се очаква да стане 85,5 на сто от нивата на 2019 г., коментира председателят на АБА.

През 2022 г., 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, добави Станулов. Изминалата година 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, заяви Станулов.

На макроикономическо ниво през 2022 г. 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., обясни председателят на АБА.

През 2022 г. поръчките на самолети бяха на най-високите нива от 2014 г. насам, но доставените в авиокомпаниите самолети бяха значително под нивата преди КОВИД-19 поради проблеми във веригите за доставки на материали и компоненти, допълни Станулов.

Към края на 2022 г. действащи са 19 въздушни превозвача 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" и други, които изпълняват редовни и чартърни пътнически полети, товарни и специализирани авиационни превози.

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

В момента повечето самолети на българските авиокомпаниии работят на други пазари. Запазва се и се задълбочава тенденцията за забележимо и трайно навлизане на българските авиокомпаниии на европейския пазар.

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 процента през 2018 г., понастоящем около 10 на сто от пилотите в българските авиокомпаниии са чужденци. През летния период на 2023 г. делът на заетите чуждестранни пилоти в български авиокомпаниии вероятно ще достигне 15 процента, посочи председателят на Асоциацията на българските авиокомпаниии Светослав Станулов.

У нас летели 8,5 млн. души, авиокомпаниите ни са 19 със 74 самолета

Председателят на Асоциацията на българските авиокомпаниии Светослав Станулов направи анализ за състоянието на авиацията от 2019 г. насам.

19 български авиокомпаниии със 74 самолета изпълняват редовни, чартърни и товарни полети от и до България. Така е излязла

българската авиация от невиджданата криза по време на пандемията. Данните съобщи Светослав Станулов, председател на Асоциацията на българските авиокомпаниии, на първата от четири години среща на авиопревозвачите.

Няма фалити, няма затворени авиокомпаниии, напротив, има две нови, а "България ер" купува нови 7 самолета, обяви той и допълни, че българските авиокомпаниии са се справили в кризисната ситуация на пандемия и след нея по-добре от европейски авиопревозвачи. Продължава недостигът на пилоти и наемането на чуждестранни, заради разрастването на авиокомпаниите и липса на капацитет при първоначално летателно обучение. От около 5 на сто през 2018 г. сега около 10% от пилотите са чужденци. През летния период броят им ще достигне 15%.

Превозените пътници през 2022 г. са 8,5 млн., при 11,4 млн. през предковидната 2019 г., или е достигнато 74,8 на сто от нивото преди три години. При пътниците по редовни полети достигнатият процент от 2019 г. е 80%.

Тенденцията да намаляват чартърните полети се затвърждава. Пътувалите с тях през миналата година са 1,3 млн., при 2,4 млн. през 2019 г., или е достигнато нивото от 54,5% в сравнение с 2019 г.

Предковидните нива на превозени от и до България пътници ще бъдат достигнати през 2025 г. Друго характерно за авиацията у нас е, че повечето самолети на българските авиокомпаниии работят на други пазари. Те трайно навлизат на европейския пазар, което говори, че нашите авиопревозвачи покриват изискванията на ЕС, казва Станулов.

Основните страни, в която самолетите работят, са Италия, Германия, Португалия, Полша, Гърция, Турция, Франция, Нидерландия, Косово. Извън континента те летят още в Египет, Ирак, Израел, Армения, Тунис, Мароко и в страните от Персийския залив. Работата на чуждестранните пазари осигурява гъвкавост, по-равномерна заетост през годината и икономическа стабилност на авиопревозвачите.

Предковидните нива на превозени от и до България пътници ще бъдат достигнати през 2025 г. Друго характерно за авиацията у нас е, че повечето самолети на българските авиокомпаниии работят на други пазари. Те трайно навлизат на европейския пазар, което говори, че нашите авиопревозвачи покриват изискванията на ЕС, казва Станулов.

Основните страни, в която самолетите работят, са Италия, Германия, Португалия, Полша, Гърция, Турция, Франция, Нидерландия, Косово. Извън континента те летят още в Египет, Ирак, Израел, Армения,

Тунис, Мароко и в страните от Персийския залив. Работата на чуждестранните пазари осигурява гъвкавост, по-равномерна заетост през годината и икономическа стабилност на авиопревозвачите.

Euronews - Българските авиокомпани се възстановяват след пандемията (euronewsbulgaria.com)- интервюта можете да видите тук Euronews - Българските авиокомпани се възстановяват след пандемията (euronewsbulgaria.com)

С близо 2 млн по-малко пътници са пътували по международни редовни полети през 2022 г, спрямо 2019 г. Това обяви Асоциацията на българските авиокомпани. А ще поскъпнат ли билетите и какво е състоянието на сектора?

Самолетните билети засега запазват цената си, категорични са от Асоциацията на българските авиокомпани.

Виждате, че навлизат все повече на пазара ниско разходните превозвачи, това провокира всички ни да предоставяме възможно колкото можем по-достъпни условия за превоз на пътниците.

Светослав Станулов, председател на Асоциация на българските авиокомпани

От организацията отчитат ръст при пътуванията по международни редовни линии от пандемията насам. По официални данни миналата година са отчетени над 7 млн и 250 хил пътници през четирите летища у нас, което е с 2 млн по-малко от данните за 2019 г.

Аз мисля, че всички дестинации са възстановени, а и това е процес който ще продължи при всички положения.

Светослав Станулов, председател на Асоциация на българските авиокомпани

Иван Начев не е спирал да пътува дори и по време на пандемията, заради служебните си ангажменти, но е разочарован от качеството.

Иван Начев не е спирал да пътува дори и по време на пандемията, заради служебните си ангажменти, но е разочарован от качеството.

„За съжаление азиатските авиолинии в момента съвсем друго качество на услугата, съвсем други цени. Самолетите са чисто нови, докато в Европа освен че е стара Европа, и самолетите са в този вид стари. А би трябвало като се плащат по-скъпи билети да има повече персонал и по-бързо да се обслужват клиентите“, споделя Начев.

„Ако платиш билет който е 30 евро, няма какво толкова да очакваш. Един самолет трябва само да те докара до мястото и за мен няма много значение какви екстри има“, казват Дебора и Мартин.

От сектора на авиокомпаниите отчитат недостиг на български пилоти.

„Ако досега разчитахме на български пилоти, то сега ще трябва да се обърнем към международния пазар, и недостигът на пилоти да бъде попълнен от пилоти, които са със свидетелства за управление от други авиационни администрации“, посочва Йовко Йоцев – гл. секретар на АБА.

Една от причините според тях е липсата на държавно финансиране за първоначално обучение на летците.

Средната възраст на пилотите у нас е между 35 и 40 г, въпреки това от сектора твърдят, че няма тенденция към застаряване.

За Euronews България Саня Петков

Авиационният сектор постепенно се възстановява след пандемичните години | | 16.03.2023 19:30 | www.front.bg | Новини |

Авиационният сектор у нас е проявил по-голяма гъвкавост, отколкото големите западноевропейски компании във връзка с предизвикателствата, пред които секторът беше изправен в периода на Covid. Този извод правят от Асоциацията на българските авиокомпаниии. Финансовата подкрепа от страна на държавата в размер на 60 милиона лева е била от съществено значение за сектора преди отпадането на COVID-19 ограниченията през 2022 г., когато авиационният сектор изпитваше сериозни финансови затруднения. Асоциацията на българските авиокомпаниии провежда Традиционната си годишна среща. На нея се връчват Годишните журналистически награди на организацията. Награда за коректно отразяване на авиационната тематика е присъдена на Мила Младенова – БНР, „Хоризонт“. Екипът за проверка на факти на Българското национално радио по проекта “За по-добра медийна среда” също беше отличен като оценка за неговата работа. Наградата получи неговият ръководител Марина Цекова. Над 186 млрд. долара са достигнали загубите в авиационната индустрия в света по време на коронавируса въпреки финансовите помощи от правителствата към авиокомпаниите, сочат данните на Международната асоциация за въздушен транспорт – **ИАТА** . След премахване на ограниченията в последните месеци бяхме свидетели на редица проблеми – закъснения, по-малко полети, отменени полети, опашки, стачки, по-високи цени, като основните причини са свързани с недостига на персонал, забавени доставки от страна на производителите на самолети, недостиг на капацитет на базите за техническо обслужване на самолети. Войната в Украйна доведе до нови

предизвикателства По данни на Международната асоциация за въздушен транспорт – **ИАТА** в световен мащаб броят на превозените пътници през 2022 г. е достигнал 70% от нивата на 2019 г., а за настоящата се очаква да достигне 85,5% от тези през 2019. Поговките се оказаха по-подготвени и успяха да преодолеят този стрес. Българските авиокомпании влизат в тази група, каза председателят на Асоциацията на българските авиокомпании Светослав Станулов. 19 са действащите въздушни превозвачи с валиден оперативен лиценз към края на миналата година. В момента повечето самолети на българските авиокомпании работят на други пазари. Запазва се и се задълбочава тенденцията за забележимо и трайно навлизане на българските авиокомпании на европейския пазар. 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. България се утвърждава като важен европейски център за техническо обслужване и ремонт на самолети в Източна Европа, посочват от Асоциацията на българските авиокомпании. Тези бази се увеличили, а някои от тях увеличили капацитета си. Линиите за техническо обслужване на 150-местни самолети е нараснал на 17 – спрямо 12 през 2018 г. В момента за българската авиация са нужни 4 или 5 бази, което създава значителни експортни възможности. 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, а кадрите се подготвят в съответствие с европейските изисквания. Въпреки това продължава тенденцията за недостиг на пилоти : Международните полети традиционно се осъществяват през 4-те летища – София, Варна, Бургас и Пловдив. През миналата година са достигнати близо 75% от нивото на пътниците по международни полети през 2019г. и те са били близо 8 милиона 584 хиляди за четирите летища. 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. До 2025 г. се очаква да бъдат достигнати нивата на пътнически превози от 2019 г., но икономическата ситуация може да бъде причина за забавяне. Летище „София“ е обслужило около 67% от всички пътници по международни полети. Трафикът там се възстановява най-бързо като е достигнал 84% от пътникопотока през 2019. На летище „София“ преобладават редовните полети. През Варна и Бургас преминават 33% от пътниците по всички международни полети, като много по-бързо се възстановяват пътниците по редовни линии, отколкото по чартърните. В последните години значително се увеличили разходите на авиокомпаниите. Какво да очакваме според Светослав Станулов: „Основните приоритети остават същите. На първо място – безопасността на пътниците – както от техническа гледна точка, така и от гледна точка на квалификацията на персонала.

Приоритет ще продължи да бъде и качеството на услугата. Важно е и да има и авиационна свързаност, както и посрещане на високите изисквания за екологичен транспорт". Относно използването на по-устойчиво авиационно гориво – Христо Тодоров – член на управителния съвет на Асоциацията на българските авиокомпани заяви: „Декарбонизацията на авиационния транспорт е може би най-актуалната в момента. Ориентираме се към самолети, които имат по-нисък разход на гориво". Репортаж на Мила Младенова в предаването „12+3" можете да чуете от звуковия файл.

<https://www.front.bg/aviacionniyat-sektor-postepenno-se-vazstanovyava-sled-pandemichnite-godini/>

Чартърите до България намаляват заради офанзивата на нискотарифните | Нивата на пътническите превози от 2019-а ще бъдат достигнати през 2025-а | 16.03.2023 21:02 | www.lupa.bg | Новини |

Авиационният сектор у нас е проявил по-голяма гъвкавост, отколкото големите западноевропейски компании, във връзка с предизвикателствата на ковид пандемията. Това отчитат от Асоциацията на българските авиокомпани, която провежда традиционната си годишна среща. Финансовата подкрепа от страна на държавата в размер на 60 милиона лева е била от съществено значение за сектора преди отпадането на COVID-19 ограниченията през 2022 г., съобщи БНР. Над 186 млрд. долара са достигнали загубите в авиациониндустрията в света по време на пандемията въпреки финансовите помощи от правителствата към авиокомпаниите по данни на Международната асоциация за въздушен транспорт (**ИАТА**). В световен мащаб броят на превозените пътници през 2022 г. е достигнал 70% от нивата на 2019 г., а за настоящата очакванията са за 85,5%. По-гъвкавите се оказаха по-подготвени и успяха да преодолеят този стрес. Българските авиокомпани влизат в тази група, заяви председателят на Асоциацията на българските авиокомпани Светослав Станулов. 19 са действащите въздушни превозвачи с валиден оперативен лиценз към края на миналата година. Към момента повечето самолети на българските авиокомпани работят на други пазари. Запазва се и се задълбочава тенденцията на забележимо и трайно навлизане на българските авиокомпани на европейския пазар. 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. Освен това страната ни се утвърждава като значим център за техническо обслужване и ремонт на самолети в Източна Европа, според от Асоциацията на българските авиокомпани. Линиите за техническо обслужване на 150-местни самолети са вече 17, при 12 през 2018 г. В момента за българската авиация са нужни 4 или 5 бази, което създава значителни експортни възможности. Гражданската авиация у нас разполага с два учебно-квалификационни центъра за пилоти, техници и кабинен екипаж, както и с действащи учебни центрове за

първоначално обучение на пилоти, като кадрите се подготвят в съответствие с европейските изисквания. Въпреки това продължава тенденцията за недостиг на пилоти. 35% от чуждите граждани са преминали през страната ни транзитно. Международните полети традиционно се осъществяват през летищата в София, Варна, Бургас и Пловдив. През миналата година са достигнати близо 75% от броя на пътниците по международни линии от 2019 г. - близо 8 584 00 за четирите летища. Потвърждава се тенденцията за намаляване на броя на чартърните полети до България заради навлизането на нискотарифните превозвачи в страната ни, както и на самостоятелното организиране на пътуванията от страна на туристите в интернет. До 2025 г. се очаква да бъдат достигнати нивата на пътнически превози от 2019 г., но икономическата ситуация може да бъде причина за забавяне. Летище "София" е обслужило около 67% от всички пътници по международни полети. Трафикът там се възстановява най-бързо, като са достигнати 84% от пътническия поток през 2019 г. На столичното летище преобладават редовните полети. През Варна и Бургас преминават 33% от пътниците по всички международни полети, като много по-бързо се подобряват показателите за редовните линии, отколкото за чартърните. Същевременно в последните години разходите на авиокомпаниите значително са се увеличили. "Основните приоритети остават същите. На първо място - безопасността на пътниците - както от техническа гледна точка, така и от гледна точка на квалификацията на персонала. Приоритет ще продължи да бъде и качеството на услугата. Важно е и да има и авиационна свързаност, както и посрещане на високите изисквания за екологичен транспорт", Светослав Станулов. Относно използването на по-устойчиво авиационно гориво Христо Тодоров от Управителния съвет на Асоциацията на българските авиокомпани заяви: "Декарбонизацията на авиационния транспорт е може би най-актуалната в момента. Ориентираме се към самолети, които имат по-нисък разход на гориво."

<https://lupa.bg/news/chartarite-do-balgariya-namalyavat-zaradi-ofanzivata-na-niskotarifnrite-226338news.html>

duma.bg Недостиг на пилоти за гражданската авиация

Продължава тенденцията за недостиг на пилоти, което кара българските авиокомпани да прибегват до услугите на чуждестранни летци. през 2018 година около 5% от пилотите са били от други държави, а сега те вече са 10% от авиационния състав. "през летния период на 2023 г. делът на заетите чуждестранни пилоти в български авиокомпани вероятно ще достигне 15%", заяви председателят на асоциацията на българските авиокомпани Светослав Станулов. Според него през 2022 г. България е достигнала близо 75% от равнището на международните полети за 2019 г. по думите му пътниците по международните полети през 2022 г. са достигнали общо 8,583 млн., докато през 2019 г. са били 11,474 милиона. международните полети традиционно се осъществяват през 4-те

летищата в страната - София, Варна, Бургас и Пловдив. "през миналата година най-голямото непредвидено предизвикателство 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", обясни председателят на АБА. Според него през 2022 г. поръчките на самолети бяха най-много от 2014 г. насам, но доставките в авиокомпаниите самолети бяха значително под нивата преди COVID-19 поради проблеми във веригите за доставки на материали и компоненти. Към края на 2022 г. действащи са 19 въздушни превозвача с валиден лиценз да оперират в България. В момента повечето самолети на българските авиокомпании работят на други пазари. Запазва се и се задълбочава тенденцията за забележимо и трайно навлизане на българските авиокомпании на европейските пазари.