**ДОКЛАД 2-2**

**за постигнатите резултати**

**по Работен пакет 2**

**„Анализ и оценка на икономическите, обществени и финансови въздействия на пандемията COVID-19 и развитие на транспортния сектор след нея“,**

**Глава 2**

**„Анализ на ограничителните мерки и обема на превозите по въздушен транспорт“**

**Изготвили: проф. д-р Христина Николова**

**д-р Вероника Гъркова**

|  |  |
| --- | --- |
| **Номер на договора** | КП-06-ДК2/4 |
| **Заглавие на проекта** | ОЦЕНКА НА ИКОНОМИЧЕСКИТЕ, СОЦИАЛНИТЕ И ФИНАНСОВИТЕ ПОСЛЕДСТВИЯ НА ПАНДЕМИЯТА COVID-19 ВЪРХУ ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР И МЕРКИ ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ |
| **Тематично направление** | Социални, икономически и образователни аспекти на пандемията COVID-19 |
| **Начало на проекта** | 30.03.2021 г. |
| **Продължителност (мес.)** | 24 |
| **Базова организация** | УНСС |
| **Ръководител на проекта** | Проф. д-р Христина Николова |
| **Ел. поща** | hrnikolova@unwe.bg |
| **Партньорски организации** | - |
| **Интернет страница** | http://departments.unwe.bg/transport/bg |

# Анализ на обема на товарните превози по въздушен транспорт

Въздушният транспорт се развива с бързи темпове в световен мащаб и е от особено важно значение за мобилността на хората и стоките. Чрез своята гъвкавост той отговаря на непрекъснато изменящата се конюнктура на стоковите пазари и осигурява необходимите условия за търсене и предлагане на транспортни услуги в кратки срокове за доставка. Въздушните превозвачи от Съюза, които преди пандемията от Covid-19 са били в добро финансово състояние, сега са изправени пред проблеми с ликвидността, които биха могли да доведат до спирането на действието или отнемането на оперативния им лиценз, или до замяната му с временен лиценз, без да е налице структурна икономическа необходимост за това. Въз основа на оценката, извършвана в периода от 1 март 2020 г. до 31 декември 2020 г. е целесъобразно действието на оперативния лиценз на тези въздушни превозвачи да не бъде спирано или оперативният лиценз да не бъде отнеман, при условие че безопасността не е застрашена и са налице реални перспективи за задоволително финансово възстановяване в рамките на 12 месеца.

Разпространението на пандемията Covid-19 порази въздушния транспорт в световен мащаб. Драстичният спад в обема на превозените пътници, превозените товари и самолетодвижения са само част от последиците в световен мащаб. Очакванията са секторът да се възстановява до 2024 г., докато достигне нивата от преди кризата. На национално ниво, летище София не е спирало своята дейност през най-засегнатите месеци април и май, но отчита финансови загуби за първото тримесечие на 2020 г. Летищата Варна и Бургас са силно засегнати от пандемията, като причина за това е, че по своя характер те имат сезонност на трафика, а пандемията блокира туристическите и чартърни пътувания.

## Анализ на въздушните товарни превози в България за периода 2010 – 2020 г.

Въздушният транспорт в България поддържа изключително нисък дял в обема на товарните превози. Това е обяснимо с неговата специфика и важното му значение основно при експресните доставки на скъпоструващи товари, които могат да понесат високата цена на транспортните услуги. Анализираните данни за периода 2010 – 2020 г. от националния въздушен транспорт показва, че обемът на товарните превози по този вид транспорт все още е изключително нисък.

Анализът на данните за обработените количества товари в националните летища на страната показва трайна тенденция за повишаване на товарооборота през периода 2010 – 2014 г., особено що се отнася до натоварените количества товари. По отношение на разтоварените количества товари се забелязва намаление съответно с 18% през 2010 г., което се компенсира от ръст през следващите години и постепенно през 2015 г. отново се достигат нивата от 2010 г. Натоварените количества товари след 2014 г. се повишават и достигат до 24 086 тона през 2017 г. За периода от 2017 до 2019 г. се отчита постоянен плавен спад в общите количества обработени товари. Настъпилата ковид пандемия през 2020 г. блокира авиационната индустрия през месеците март, април и май, а общите количества обработени товари от българските летища за съответната година отчитат спад от 9,78% спрямо 2019 г. От анализа на данните, представени на фигура 1 може да се направи обобщението, че се забелязва тенденция на спад в обема на товарните въздушни превози по отношение на натоварените количества товари с около 5% по-малко в сравнение с предходната година. През 2020 г. се отчита лек спад в количествата обработени товари. Това показва, че пандемията не е оказала съществено влияние в количествата превозените товари, както при броя на превозените пътници.

**Фигура 1** Обработени количества товари в тонове в българските летища

Източник: НСИ-Инфостат

Отчетените данни за обработените количества товари за периода 2010 – 2020 г. от НСИ Инфостат са за осъществените товарни превози не само от национални карго превозвачи, но и от всички останали международни въздушни карго оператори, които извършават товарни превози до и от летищата в България.

Динамиката на обработените количества товари по години в сравнение с базовата 2020 г. показва, че съществуват значителни колебания в количествата натоварени и разтоварени товари в българските летища (фигура 2). Като цяло тенденцията е в посока на по-голямо нарастване на натоварените количества за сметка на намаляване на разтоварените. През 2017 г. е отчетен пик на натоварените количества товари в българските летища, но през следващата година количествата са малко по-ниски. Общият обем на обслужени количества товари в българските летища през разглеждания период показват по-високи нива от тези през 2020 г. в процентно отношение количествата обслужени товари за 2019 г. за разтоварени (11%) и натоварени (9%) са съответно повече спрямо базовата 2020 г.

**Фигура 2** Изменения в количествата обслужени товари в българските летища

Източник: ГД ГВА

От данните, представени на фигура 3 ясно се вижда, че летище София и летище Бургас имат най-голям пазарен дял при обслужването на товарни превози. Останалите международни летища в страната поддържат ниски нива в обслужването на товарни превози като за периода 2015-2021 г. бележат леко увеличение, след което отново се забелязва спад. Около 70% от всички въздушни товарни превози на страната преминават през летище София. Въпреки пандемията, количествата обработени товари от столичното летище се запазват и отчитат лек спад за 2020 и 2021 г. Летище Бургас отчита ръст за 2021 г. с 20% спрямо 2020 г. Единствено летище Пловдив отчита ръст на количествата обработени товари с 379 тона през 2020 г., в сравнение с 2019 г., съответно от 57 тона.

**Фигура 3** Обработени товари в тонове по летища

Източник: ГД ГВА

*Забележка:* *липсват данни за летище Горна Оряховица след 2018 година*

### Обем на извършените товарни превози по летища

В Република България има изградени 5 летища със статут на международни (София, Варна, Бургас, Пловдив, Горна Оряховица) и 150 летателни площадки, предназначени за използване от авиационни оператори с предмет на дейност изпълнение на специализирани авиационни полети и други видове въздухоплавателна дейност, включително селскостопанска авиация .

#### Летище София

Карго зоната на Летище София обхваща площ от 17 444 кв. м. и осигурява възможности за обработка на товарни пратки, както с обикновен режим, така и със специален режим на обработка (бързо развалящи се продукти, опасни товари, ценни, пощенски, дипломатически и други). Тенденциите на развитие на пътническия и товарния трафик наложиха модернизация и реконструкция на летищния комплекс. Основните причини за това са както увеличеният обем на международните пътнически и товарни превози, така и ръстът на вътрешните полети през последните години.

На Фигура 4 е показан общият обем на товарните превози, които са обслужени на летище София и са превозени както от български, така и от чуждестранни въздушни карго превозвачи. Количествата обработени товари на летище София отбелязват постоянен плавен ръст след 2010 г. През 2018 г. има увеличение на обслужените товари с 6,17% спрямо предходната година. Това увеличение е за сметка на натоварените количества товари в летището, които се увеличават с 8,5%, докато разтоварените количества намаляват с 5,6% спрямо 2017 г. Навлизането на чуждестранни товарни превозвачи, които извършват карго полети до и от летище София оказва влияние върху ръста на обслужените товари в тонове. Новопостроеният склад на DHL express през 2018 г. непосредствено до терминал 2 се очаква да увеличи общия обем на обслужените товари на летище София през следващите години. През 2019 г. е отчетен пик в количества обработени товари, но следващите две години показват отражението на ковид пандемията. За 2021 г. количествата разтоварени товари отчита ръст спрямо количествата натоварени товари.

За разглеждания период количествата превозена поща имат постоянни нива, като до 2019 г. се отчитат леки увеличения. След този период обработената поща отчита спад причина, за което е настъпването на Ковид пандемията.

**Фигура 4** Обслужени товари на летище София за периода 2007 – 2021 г.

Източник: ГД ГВА

Обработените товари на летището намаляват до 2013 г., а след това плавно започва нарастване, което е по-високо само през 2019 г., но спрямо 2020 г. нивата остават по-ниски. Това увеличение е преди всичко за сметка на натоварените в летището количества товари с 5% ръст за 2019 г., докато разтоварените количества са с 3% повече спрямо 2020 г. Измененията на обслужените товари в летище София са с тенденция на плавно нарастване за разглеждания период, а най-високи нива до момента са отбелязани през 2017 и 2019 г. Разтоварените количества товари имат положителен растеж след ковид пандемията, като отчитат ръст от 7% спрямо базовата година. Количествата обработена поща се превозва предимно с пътнически полети. От настъпването на пандемията в началото на 2020 г. и в резултат от многобройните анулирани полети на пътнически превози, количествата превозена поща отчита драстичен спад за 2020 и 2021 г., спрямо базовата година.

***Фигура 5*** *Изменения на обслужените товари на летище София спрямо 2020 г.*

Източник: Собствени изчисления

#### Летище Бургас

Летище Бургас е публична държавна собственост, отдадена на концесия за срок от 35 години на „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД. То разполага с една писта за излитане и кацане с дължина 3 200 м и ширина 45 м, подходяща за обслужване на големи пътнически и товарни самолети.

През последните години обемът на товарите на летище Бургас не показва трайна еднозначна тенденция. В региона на град Бургас няма подходящо производство, което да се нуждае от задграничен въздушен карго транспорт, с изключение на специализирана продукция на нефтената промишленост.

Обработените товари на летище Бургас за периода 2010 – 2021 г. като цяло имат тенденция на неравномерно нарастване при обслужването на карго пратки. Пикът на обработените товари в тонове на летището е през 2017 г. като за следващата година количествата обслужени товари отбелязват спад с 40,7%. На база на анализираните тенденции може да се направи изводът, че са налице значително развитие на трафика от и до летище Бургас и нарастване на неговото регионално значение. На този етап летището привлича повече пътници, а нивата на обработените товари остават сравнително ниски. Натоварените количества товари запазват по-високи стойности през разглеждания период спрямо количествата разтоварени товари. Летище Бургас също отчита по-високи нива на обработените товари в тонове за 2021 г. спрямо базовата 2020 г.

***Фигура 6*** *Обем на товарните превози на летище Бургас*

Източник: ГД ГВА

Количеството обработени товари в тонове се колебае през различните години от периода, като общото количество обработени товари в летището за 2010 – 2015 г. нараства петкратно. Количествата натоварени товари имат почти същия ръст като общите количества, а разтоварените също бележат нарастване от 7 тона през 2010 г. до 859 тона през 2014 г., което е приблизително 42 пъти повече. Разтоварените количества товари за 2020 г. отчитат ръст, спрямо 2019 г. Трябва да се им предвид обаче, че количествата обслужени товари на летището са многократно по-ниски от тези, обслужени на летище София, например.

***Фигура 7*** *Обслужени товари на летище Бургас спрямо 2020 г.*

Източник: Собствени изчисления

#### Летище Варна

Летище Варна е публична държавна собственост, отдадена концесия за срок от 35 години на „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД. Летището разполага с една писта за излитане и кацане с дължина от 2 500 м и ширина от 45 м. Това позволява излитането и кацането на тежки и големи самолети.

Обемът на товарните превози на летище Варна не е особено голям. Както в Бургас, така и в региона на Варна няма подходящо производство, което да се нуждае от въздушни карго превози. През 2012 г. летище Варна достига обслужването на минимален обем товари (33 т) за периода 2010 – 2021 г. Почти 100% от товарите се превозват с редовни линии от и до летището. Най-голямо увеличение на превозените товари има през 2016 г., като са обслужени 3 265 тона товари. През следващите две години отново има спад до 228 т за 2017 г. и 136 т за 2018 г. От фигура 8 се забелязва, че почти 100% от обслужените товари са натоварени и се изменят паралелно с общите количества. Общото количество обработени товари на летище Варна отчита спад след ковид пандемията.

***Фигура 8*** *Обработени товари на летище Варна за периода 2010 – 2021 г.*

Източник: ГД ГВА

Количествата на разтоварените товари са относително постоянни за целия период на анализа. Тенденцията по отношение на общите количества товари в тонове, които се превозват от и до летище Варна е да се наблюдават малки амплитудни отклонения на обема, без да има значителни разлики спрямо 2020 г. За 2021 г. са отчетени най- ниските нива на обработени товари с 21% по- малко спрямо базовата година.

***Фигура 9*** *Обем на превозените товари в летище Варна спрямо 2020 г.*

Източник: Собствени изчисления

#### Летище Пловдив

Летище Пловдив е разположено на 10 км от града и разполага с писта за излитане и кацане с дължина от 2 500 м и позволява оперирането на самолети от среден и тежък тип. То е функционира като резервно на летище София и приема неговия трафик в периодите на затваряне при ниска видимост или по други причини.

Общият обем на обслужените товари в тонове на летището в Пловдив се характеризира с неравномерни изменения за периода 2010 – 2021 г. Натоварените товари бележат спад през целия период, за разлика от разтоварените, които имат почти същия ръст като общите количества. В сравнение с другите летища в страната, където тенденцията е разтоварените количества товари да регистрират по-голяма част от общия обем обработени товари, в летище Пловдив това са разтоварените товари. За 2020 г. е отчетено повишение в натоварените количествата товари. Причина за този ръст е включването на летището във верига за експресни карго пратки за Европа.

***Фигура 10*** *Обем на обслужените товари в летище Пловдив*

Източник: ГД ГВА

Количествата товари, които се превозват до и от летище Пловдив бележат значително намаление – особено през 2013 г., когато са превозени 90% по-малко товари в сравнение с предходните години. След това започва бързо възстановяване на обемът на товарните превози в тонове, като през 2016 г. се достига до равнище от 2,5 пъти повече от количествата, обработени през 2020 г. През следващите години летището достига до минимален обем на превозените товари. Една от причините за рязкото намаляване в товарните превози до и от летището е изчакването за откриване на нова процедура за отдаване на концесия, която през 2018 г. бе прекратена.

***Фигура 11*** *Изменения в количествата товари на летище Пловдив спрямо 2020 г.*

Източник: Собствени изчисления

#### Летище Горна Оряховица

Летище Горна Оряховица се намира на 4 км от града и е със статут на международно летище. Има една писта за излитане и кацане, която е дълга 2 450 м и позволява обслужването на самолети от среден и тежък тип. От летището не се изпълняват полети по редовни линии, а чартърните полети се изпълняват при необходимост.

Количествата обработени товари в тонове, които са превозени до и от летището, варират значително по години. През 2015 г. е отчетено най-високо количество обслужени товари, които са били разтоварени. Обемът на натоварените количества е относително постоянен и нисък за разглеждания времеви диапазон. През следващите години е налице тенденция на стабилен спад на превозваните товари от и до летище Горна Оряховица.

***Фигура 12*** *Обработени количества товари в летище Горна Оряховица*

Източник: ГД ГВА

*Забележка: Липсват официални данни след 2018 г. за количествата обработени товари на летище Горна Оряховица*

Изменението в обслужените количества товари са несъществени, в сравнение с останалите международни летища в страната. Въпреки това, летище Горна Оряховица поддържа по-високи нива на обслужените товари след 2014 г. за целия разглеждан период.

***Фигура 13*** *Обработени товари в летище Горна Оряховица спрямо 2020 г.*

Източник: Собствени изчисления

*Забележка: За 2013 г. и след 2018 г. липсват официални данни за обработените товари на летище Горна Оряховица.*

## Обем на извършените товарни превози по оператори, регистрирани в България

Към края на 2018 г. в България са регистрирани 19 въздушни превозвачи с валиден оперативен лиценз на въздушен превозвач от Общността, които обслужват пътнически и товарни превози. Въпреки развитието на въздушния транспорт, на национално ниво все още не са достигнати конкурентни равнища при обслужването на въздушно карго от страна на българските превозвачи.

Данните по отношение товарните превози, извършени от български превозвачи по редовни международни линии показват много ниски количества на превозените товари в тонове, които са относително постоянни по години. Причината за тези ниски количества, е че само компанията „България ер“ изпълнява товарни превози по редовни международни линии. От друга страна е налице намаляване на общия обем превозени товари при чартърните международни превози от 2010 до 2014 г., но след това се наблюдава тенденция на стабилен ръст, особено след 2016 г. Рязкото увеличение на превозените товари през 2018 г. с почти 66% спрямо предходната година се дължи на превозите, извършени от авиокомпания „Cargo Air“ по сключени лизингови договори за превози с други въздушни карго превозвачи. През 2018 г. са стартирани два нови чартърни маршрута на компания „UPS -България“ за превоз на въздушно карго, които се оперират от „Cargo Air“ и водят до значително отражение върху обема на превозените товари в тонове от български превозвачи. Това налага извода, че сключването на лизингови договори от страна на български въздушни превозвачи с чуждестранни авиокомпании би могло да доведе до повишаване на обема на товарните превози, както и до повишаване на относителния дял на въздушния транспорт в общия обем на превозените товари в страната. За следващите две години, нивата на превозените товари от български превозвачи по международни чартърни превози се запазват, въпреки настъпилата пандемия в началото на 2020 г. Общите количества превозени товари с редовни превози отчитат спад за 2019 и 2020 г.

***Фигура 14*** *Превозени товари в тонове при редовни международни и чартърни полети, извършени от български превозвачи*

Източник: ГД ГВА

Динамиката в развитието на обема на извършената превозна работа от български превозвачи във въздушния транспорт отразява колебанията в развитието на транспортния пазар на страната. Спадът на товарната превозна работа през 2010 г. може да се обясни до голяма степен с въздействието на икономическата криза. През 2011 г. започва нарастване на извършената товарна превозна работа по въздушен транспорт и увеличение в количествата превозени товари, което се компенсира през следващите години от значителен спад. През 2015 г. се забелязва плавен ръст по отношение на товарната превозна работа, извършена от всички български оператори, но през следващите години се отчита постоянен спад (виж фигура 15). За периода 2016 – 2020 г. товарната превозна работа и общото количество превозени товари отбелязват постоянен спад за разглеждания период.

***Фигура 15*** *Обработени товари в България спрямо 2020 г. от български въздушни оператори*

Източник: Собствени изчисления

По отношение на извършената превозна работа в ткм от българските авиопревозвачи, редовните превози остават сравнително постоянни през годините, без да имат съществени промени. Двата показателя – количества превозени товари в тонове и извършена превозна работа в ткм - се променят паралелно през периода 2011 – 2016 г. след което данните от анализа показват лек спад на международните полети и значителен ръст в чартърните превози с около 2,5 пъти повече през 2018 г. спрямо предходната.

Общият обем на извършената товарна превозна работа от националния въздушен транспорт е много ниска в сравнение с тази, извършена от другите видове транспорт.

***Фигура 16*** *Извършена превозна работа в ткм при редовни международни и чартърни полети, извършени от български превозвачи*

Източник: ГД ГВА

Данните по отношение на извършената превозна работа в ткм за международни редовни превози показват много ниски количества на превозените товари и несъществени изменения през годините. По отношение на международните чартърни превози по показателя извършена транспортна работа в ткм, измененията спрямо 2007 г. са с постоянен спад до 2014 г. След това започва постепенно увеличение, като за периода 2018 - 2020 г. обемът на превозите в ткм многократно надвишава стойностите от базовата 2007 г. Обемът на извършената превозна работа от въздушния транспорт във вътрешно съобщение се характеризира с много ниски равнища и слаби изменения през годините.

**Фигура 17** Изменения на извършена превозна работа в ткм при редовни международни и чартърни полети, извършени от български превозвачи спрямо 2020 г.

Източник: Собствени изчисления

#### Авиокомпания „България ер“ АД

Авиокомпания „България ер“ е основана през 2001 г. и е най-голямата българска компания, която предлага вътрешни и международни полети с флотилия от 21 самолета за пътнически превози с капацитет за извършване на товарни превози.

Най-висок дял от обема на превозените товари е осъществен при международните превози, извършвани от националния превозвач. Обемът на количествата превозени товари в тонове по международни превози отбелязват пик през 2011 г., след което данните показват спад през следващите години. По отношение на чартърните и вътрешните полети превозените товари са в незначителни количества.

***Фигура 18*** *Обем на товарните превози извършвани от „България ер“*

Източник: ГД ГВА

Извършената товарната превозна работа в ткм от националния превозвач при международните редовни превози следва тенденция на спад през изследвания период. По отношение на показателя „количества превозени товари в тонове“ при осъществяването на международните товарни превози е налице колебание и се забелязват отклонения по години. Тенденцията до 2020 г. е плавен спад на превозените товари и товарната превозна работа.

***Фигура 19*** *Извършена товарна превозна дейност от авиокомпания „България ер“ при международни превози спрямо 2020 г.*

Източник: Собствени изчисления

Динамиката на показателите за обем на международните чартърни товарни превози показва тенденция на многократно нарастване на превозените товари в тонове до 2014 г. През следващите години нивата намаляват до минимум, след което през 2018 г. отново се възстановяват до стойности, по-високи от тези спрямо базовата 2007 г. Превозените товари при международните чартърни полети са в незначителни количества, затова увеличението през 2014 г. (9 тона) е толкова силно изразено в процентно отношение. Сходна е ситуацията и през 2020 г., когато са превозени едва 21 тона товари. Това оказва влияние и върху товарната превозна работа на авиокомпания България ер.

**Фигура 20** Изменение на обема на международните чартърни превози, извършвани от „България Ер“ спрямо 2020 г.

Източник: Собствени изчисления

#### Авиокомпания „Cargo Air“ ООД

Авиокомпанията е основана през 2007 г. и стартира своята дейност през 2009 г. Към 2019 г. „Cargo Air” разполага с 1 пътнически и 10 товарни и самолета от семейството на Boeing 737, а също така има поръчани още 2 самолета за товарни превози. Компанията извършва само чартърни товарни и пътнически превози в Европа и Близкия изток.

Авиокомпанията осъществява активно превози от 2009 г., като съществуват значителни колебания в превозените количества товари по години, тъй като работи на принципа on-demand. Анализът показва, че през 2017 г. обемът на превозените товари в тонове има значително увеличение спрямо предходните години, причина за което е сключването на лизингови договори за превози с други въздушни карго превозвачи. През 2018 г., авиокомпанията започва да извършва товарни превози по два нови чартърни маршрута на компания „UPS- България“ за въздушно карго. Сключването на лизингов договор за изпълнение на товарни превози под флага на „Cargo Air“ водят до значително отражение върху обема на превозените товари в тонове за 2018 г. Увеличението спрямо 2017 г. е 67,1%. За 2019 и 2020 г. се запазва тенденция на по-високи нива , което доказва, че ковид пандемията не е повлияла значително върху дейността на авиокомпанията.

**Фигура 21** Превозени товари в тонове при международни чартърни превози, извършвани от авиокомпания „Cargo Air“

Източник: ГД ГВА

Проследявайки динамиката на количествата превозени товари в тонове за 2010 г. се забелязва известен ръст, който се компенсира в следващите години от значителен спад до 2014 г. През 2015 г. се наблюдава възстановяване на обработените количества товари в тонове, а през 2018 г. нивата са по-високи спрямо 2020 г. Измененията в товарната превозна работа на “Cargo Air” следват тенденцията на измененията в общите количества превозени товари в тонове.

**Фигура 22** Изменение на обема на международните чартърни превози, извършвани от „Cargo Air“ спрямо 2020 г.

Източник: Собствени изчисления

#### Авиокомпания „Heli Air“ Services ООД

Авиокомпания „Хели Ер“ извършва международни чартърни превози на пътници и товари от 2009 г., като притежава 6 самолета от типа на L-410 и 6 хеликоптера.

Обемът на превозените товари в тонове от „Хели Ер“ е по-нисък от тези на останалите конкуренти в сектора, като на фигура 23 ясно се виждат големи колебания и непостоянни количества превозени товари през изследвания период. Общата тенденцията е намаляване на обема на превозените товари при извършването на чартърни превози, изпълнявани от авиокомпанията.

**Фигура 23** Обем на превозени товари в тонове при международни чартърни превози от авиокомпания „Хели Ер“

Източник: ГД ГВА

Прави впечатление, че обемът на извършената работа от „Хели Ер“, който е отчетен в официалната статистика през 2011 г., многократно превишава този през останалите години. Това буди съмнение за допуснати грешки при изчисляването на данните и предоставянето им в отчета на компанията, тъй като количествата превозени товари в тонове не превишават, а дори са по-малки от тези през предходните години.

**Фигура 24** Изменение на обема на международните чартърни превози, извършвани от „Хели Ер“ спрямо 2020 г.

Източник: Собствени изчисления

Останалите регистрирани и лицензирани авиокомпании са насочени осъществяват предимно услуги за частни бизнес пътувания и карго превози. Такива компании към 2019 г. са: BH Air, Bulgarian Air Charter, Aviodelta, Aviostart, ALK, Air Volta, AVB 2012, Bul Air, Jets Ops Europe, Top Jets, Авио Отряд Варна, Fly2Sky, Electra Airways, Fleet Air, Holiday Europe и Таяран Джет, които извършват отделни частни полети.

## SWOT-анализ на въздушната товарна превозна дейност

Обобщените тенденции в развитието на националния въздушен транспорт за периода 2010 – 2020 г. дават основание за извеждане на неговите силни и слаби страни и да се дефинират възможностите и заплахите пред неговото развитие.

Основните *силни и слаби страни* на българския въздушен пазар могат да се обобщят по следния начин:

**Таблица 1** SWAT-анализ на въздушната товарна превозна дейност

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Положително влияние** | **Отрицателно влияние** |
| **Вътрешна среда** | **Силни страни**  1. Благоприятно географско местоположение на страната, създаващо добри възможности за развитие на въздушните товарни превози по направленията Западна и Централна Европа, близкия Изток, Западна и Централна Азия;  2. Удобно разположение на действащите летища на територията на страната;  3. Достатъчен за страната брой (19) регистрирани въздушни превозвачи, обслужващи пътнически и товарни превози;  4. Наличие на свободен капацитет от летищна инфраструктура на територията на страната по отношение на товарните въздушни превози. | **Слаби страни**  1. Ниско ниво на поддържане на летищната инфраструктура, поради недостиг на финансови средства от страна на държавата за стандартна поддръжка и модернизация;  2. Ниски конкурентни равнища при обслужването на въздушното карго от страна на българските превозвачи;  3. Липса на ясна стратегия по отношение на развитието на малките летища в страната и необходимост от модернизация на материалната база;  4. Необходимост от инвестиции за рехабилитация и модернизация на летищата Пловдив и Горна Оряховица.  5. Последици от ковид пандемията. |
| **Външна среда** | **Възможности**  1. Привличане на частни инвестиции за модернизация на летищната инфраструктура чрез отдаване на концесия.  2. Развитие и изграждане на интермодални терминали.  3. Повишаване на качеството на извършваните транспортни услуги, чрез въвеждане на интелигентни системи за управление и контрол на въздушните товарни превози.  4. Сключване на лизингови договори от страна на български въздушни превозвачи с чуждестранни авиокомпании, което би довело както до повишаване на обема на товарните превози, така и до повишаване на общия относителен дял на въздушния транспорт в обема на превозените товари в страната. | **Заплахи**  1. Забавяне в преструктурирането на сектор „Товарен въздушен транспорт“ на национално ниво.  2. Остарял авиопарк на българските превозвачи.  3. Българските авиопревозвачи не могат да отговорят на нарастващата конкуренция от страна на чуждестранните карго превозвачи.  4. Повишаване на цените на авиационното гориво.  5. Въведените ограничения от пандемията ще оказват влияние и в следващите 1-2 години върху развитието на авиационната индустрия. |

# Ефекти и въздействия от пандемията covid-19 върху дейността по обслужване на пътници на летище София

Настъпилата пандемия в началото на 2020 г. причинява сериозни ограничения върху въздушните пътнически превози, които ще имат дългосрочно въздействие и ще изискват години за възстановяване на въздушния сектор. Бързото разпространение на вируса блокира милиони пътници по целия свят, затвори летища и доведе до фалити на авиокомпании, което рефлектира силно върху работещите в авиационния сектор. Рестрикциите, които се прилагат по отделно от страните в Европа предизвикаха затруднения, както за пътниците, така и за наземните оператори и летищата. Силно развиващият се въздушен сектор в Европа до началото на годината, който беше изправен пред проблем с недостиг на пилоти и инфраструктурен капацитет за обслужването на пътническите и товарните превози в момента е изправен пред сериозни предизвикателства, свързани с възстановяването на въздушните превози до нива от преди кризата.

### Предприети мерки на летище София за ограничаване разпространението на пандемията Covid-19

С цел ограничение и намаляване на разпространението от корона - вируса, на 16 март 2020 г. Европейската комисия препоръча на държавите членки да наложат временно 30-дневно координирано ограничение за неналожителните пътувания от трети държави към Европейския съюз (ЕС). След одобрението от страна на лидерите на ЕС всички държави от Съюза (с изключение на Ирландия) и всички асоциирани към Шенген държави (Исландия, Лихтенщайн, Норвегия, Швейцария) приложиха това ограничение. На 8 април Комисията прикани държавите от ЕС и останалите държави от Шенгенското пространство да удължат до 15 май временните ограничения върху неналожителните пътувания до Европейския съюз.

Настъпилите промени в условия на пандемия доведоха до големи усложнения и неясноти относно пътуванията за пътниците. Служителите, които регистрират пътници и техните багажи извършваха обстойна проверка на документите на пътниците, които заминават от България за друга държава. Всяка страна имаше определени рестрикции при влизането на чужди граждани. Някои изключения бяха пътници с документи за самоличност издадени от държавата, до която пътуват без да е необходимо да показват допълнителни документи. Държавите от Европейския съюз въведоха онлайн здравни декларации, които задължително се попълваха от всички пътници, независимо от тяхното гражданство. В здравният формуляр се включваха подробни данни за пътника – номер на паспорт, дата и час на излитане, име на авиокомпанията, която изпълнява полета, адрес, където ще отседне и др. Въвеждането на такъв формуляр имаше за цел при установяване на заразен пътник с Covid-19 бързо да се проследи какви контакти е имал с други лица за да се ограничи разпространението на вируса. За някои държави задължително се изискваше тест за Covid-19, който е негативен и е направен до 72 часа преди влизането на пътника в страната. В случаи, когато пътници не са имали необходимите документи, те не се допускаха до борда на самолета. Както авиокомпаниите, така и наземните оператори търпяха глоби за пътници, които са върнати от граничните власти на дадена страна. Дори пътникът да е бил изряден и да е имал всички необходими документи за влизане в съответната страна (виза, постоянна карта за пребиваване), граничните власти имаха право да му откажат влизане поради факта, че е пристигнал от трета страна, която е била с висок процент на заразени от Covid-19.

От началото на месец март 2020 г. главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна агенция“ (ГД ГВА) наложи мерки, които се прилагаха на територията на летище София до май 2022г. Ограниченията започваха от момента на пристигане на пътници до терминалите. Изграден бе пропускателен пункт на входа, на който се измерваше температурата на всички служители и пътници, който се допускат в обществената зона на терминала два часа преди часът им на излитане. На територията на терминалите не се допускаше влизането на хора, които нямат предпазна маска и на такива, които не пътуват с цел избягване на струпването на много хора в затворени пространства.

На гишетата за регистрация са поставени плексиглас стъкла, а служителите задължително работят с предпазни маски и ръкавици, когато имат пряк контакт с пътниците. Има реорганизация на опашките, които се получават пред гишетата за регистрация и изходите към самолета. Когато извеждането на пътниците към самолетите става чрез автобуси, те се пълнят с не повече от 30 пътника. По време на пътуването в самолетите, маските са задължителни.

В самолетите се прилагат мерки за дезинфекция на всички багажници, облегалки, колани и седалки. Качеството на въздуха в самолета преминава през „хепа“ филтри и циркулира вертикално и също така на всеки 2 минути въздухът в самолета се сменя. Филтрите осигуряват постоянна циркулация на термично обработен въздух до над 200 градуса, ограничавайки евентуално разпространение на каквато и да е зараза по въздушен път. За полети с продължителност над 6 часа задължително се извършва дезинфекция на въздухоплавателното средство.

Въведените ограничителни мерки в началото на месец март за затваряне на търговските обекти, разположени на територията на терминалите отпаднаха през месец май.

От началото на пандемията, на всички членове на екипажа и летищния персонал е предоставена информация от въздушните превозвачи и летищните власти, относно действията при:

* случаи на установяване на пътници с остра респираторна инфекция на борда на въздухоплавателно средство;
* установяване на пътник със симптоми на Covid-19, при което екипажът, извършил съответния полет не се планира и не се допуска до изпълнението на нови полети, като след съгласуване с компетентните органи и по тяхна преценка се поставя под задължителна 14 - дневна карантина;
* кабинният екипаж, следва да предоставя на пътник със симптоми, медицинска маска за лице, с цел намаляване риска от разпространение на потенциална инфекция Covid-19 и минимализиране на контактите му с членовете на екипажа и другите пътници. Ако не е налична маска или пътника има чувствителност към нея, следва да покрие устата и носа си с кърпичка, когато кашля или киха, която задължително се изхвърля в затворен контейнер. Освен това задължително се изключва индивидуалната вентилация над пътника;
* в случай, че се разболее служител от летище София от Covid-19, под карантина се поставят и всички служители, които са били в контакт с лицето.

Чрез установените процедури се гарантира постигане на по-високи нива на безопасност при пътувания със самолет, действия и предпазни средства, еднакво приложими както за заминаващите и пристигащите пътници, използващи въздушен транспорт, така и от всички летищни, наземни и авиационни оператори, ангажирани с обслужването на пътниците в рамките на ЕС. Прилагането по еднакъв начин на еднакви мерки и предпазни средства гарантира по-голяма сигурност за опазването на общественото здраве и спомага за възвръщане на доверието у гражданите, използващи въздушен транспорт.

#### Анализ на дейността на летище София през първите месеци на 2020 г. спрямо 2019 г.

За първите два месеца на 2020 г. летище София отбелязва ръст на обслужените пътници, както се вижда на фигура 1. Увеличението е 5,9 % за януари месец и 8,8 % за февруари месец спрямо същия период на 2019 г. Пътникопотокът по международни редовни линии съставлява 92 % от целия обем на обслужените пътници. Настъпването на пандемията започна в началото на месец март и предизвика преустановяване на полетите и прилагане на строги санитарни мерки, както на територията на летището, така и по време на полет. Това ясно се вижда на данните за трафика на летище София, съгласно които за месец март се отчита спад в обслужените пътници с 52,9 % спрямо предходната година. Най-силен спад има през месец април, когато обслужените пътници за 2020 г. са с 94,2 % по-малко, спрямо същия месец на 2019 г.

Летище София не e спирало своята дейност през най-тежките месеци от пандемията. Авиокомпаниите България ер и Wizz air преустановиха своите полети от началото на пандемията, като поддържаха маршрути до държави – членки на ЕС, в които няма обявени забрани за извършване на полети от държавните органи. Това позволи на много пътници, които са блокирани в чужда държава да се приберат обратно в своята страна. При необходимост се планираха чартърни полети, които са съгласувани с властите на съответната страна, за да се извозят пътници, които са били блокирани и нямат алтернативен транспорт за връщане в страната си.

**Фигура 25** Брой обслужени пътници на летище София по месеци за 2019 г. и 2020 г.

Източник: *летище София*

Обявената епидемична обстановка (от 14 март) в страната само за две седмици намали броят на самолетодвиженията (излитания и кацания) с 31 % спрямо март месец 2019 г. За предходните два месеца на 2020 г., броят на самолетодвиженията от и до летище София отчитат ръст от 4,3 % за януари месец и ръст от 7,9 % за февруари месец (вж. Фиг. 2). Самолетодвиженията за следващите месеци драстично намаляват, като най-силен спад има през месец април, отчитайки 78,3 % по-малко полети спрямо същия месец през 2019 г.

От показаните данни на фигура 2 е видна ясно изразена тенденция на възстановяване броя на самолетодвиженията след април месец, като към този момент летище София работи на около 60 % от капацитета си спрямо предходната година. Чартърни туристически пътувания за 2020 г. не са планирани, а редовните полети в лятното разписание са преустановени, като са анулирани полети до Русия, Катар, Израел, Турция, Украйна, Ливан и др. През месеците април и май са извършвани среднодневно между 36 – 47 полета от и до летище София. За сравнение с преходната година средно извършваните полети за ден са били между 166 – 175.

**Фигура 26** Брой на самолетодвиженията на летище София за периода 2019-2020 г. по месеци

Източник: *Летище София*

На фигура 27 са представени данни за товарните превози, от които е видно, че разликата в количествата превозени товари за 2019 и 2020 г. не е толкова съществена, както при превозените пътници. Причината за това, е че в условията на настъпилата епидемия, въздушният транспорт не остана парализиран по отношение на товарните превози и обслужваше предимно карго полети.

Обработените товари и поща за първото тримесечие на 2020 г. са 5 769 тона, което е с около 100 тона (5 666) повече от предходната година. В процентно отношение летище София отчита ръст от 18,2 % за януари месец, спрямо същия месец на 2019 г. с количества от 1983 тона. Данните от фигура 3 показват спад на превозените товари и поща, който е най-силно изразен през месец май – 21,8 % по-малко превозени товари спрямо 2019 г. Обработените товари за осемте месеца на 2020 г. сумарно възлизат на 14 242 тона, а за 2019 г. за периода от януари до август превозените товари са 15 660 тона.

Във финансовия отчет за първото тримесечие на 2020 г., летище София отчита преизпълнение на превозените товари спрямо 2019 г., което се дължи на ръста през януари месец 2020 г [3]. За този месец са обработени 1920 тона товари и поща, от които 68 % са превозени с товарни самолети, а останалите 32 % от товарите са превозени с пътнически самолети.

За август месец 2020 г. превозените количества товари се възстановяват до нивата от 2019 г., и е възможно до края на годината данните да покажат увеличение на количествата товари и дори да се надминат стойностите от 2019 г.

**Фигура 27** Обем на превозените товари и поща на летище София за 2019-2020 г. по месеци

Източник: *летище София*

# РИСКОВЕ И ПОСЛЕДИЦИ ОТ ПАНДЕМИЯТА

## Технически

По време на пандемията над 70 % от флотилията на европейските авиокомпании беше блокирана в дълъг престой на летищата. Престоят на самолетите на земя увеличава риска от авиационни произшествия по данни на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA). За да бъде безопасно връщането на въздухоплавателни средства в летателна годност, агенцията е изготвила насоки за връщане в експлоатация. В този документ са описани възможни неизправности, на които да бъде обърнато внимание при извършването на техническа проверка на самолетите. В насоките се подчертава необходимостта да се вземат предвид особеностите на всеки отделен случай и да се комуникира със съответните компетентни национални органи за летателна годност и организациите за поддръжка на въздухоплавателните средства [4]. Това от своя страна води до повишаване на осведомеността за възможни опасности и ограничаване на последствията от дългия престой на въздухоплавателните средства.

В своя информационен бюлетин, Европейската агенция за безопасност предупреждава авиокомпаниите преди да въведат в експлоатация въздухоплавателните си средства да засилят контрола върху датчиците за въздушно налягане в самолетите. Основателна причина за този контрол е увеличеният брой доклади, в които се описват проблеми с ненадеждни данни, отнасящи се до скоростта и височината на самолета по време на тестовите полети след дългия престой на самолетите. Причината за възникване на такива ситуации е замърсяване на датчиците за въздушно налягане. В описаните случаи тази неизправност е довела до прекратяване на излитането или до връщане на самолета в отправното летище преди да се е извършила цялостна проверка на въздухоплавателното средство.

## Загуби

Авиационната индустрия е един от най-стратегическите сектори на националните и световните икономики. Тя е от съществено значение за търговията, бизнеса, туризма и икономическия растеж на всяка една страна [5]. По данни на международния съвет на летищата (ACI) се очаква броят на пътниците в световен мащаб да намалее с 5,6 милиарда през 2020 г., а загубите от приходи за летищата да възлизат на 104,5 милиарда долара[6].

Въздушните превозвачи от Съюза, които преди пандемията от Covid-19 са били в добро финансово състояние, сега са изправени пред проблеми с ликвидността, които биха могли да доведат до спирането на действието или отнемането на оперативния им лиценз, или до замяната му с временен лиценз, без да е налице структурна икономическа необходимост за това. Въз основа на оценката, извършвана в периода от 1 март 2020 г. до 31 декември 2020 г. е целесъобразно действието на оперативния лиценз на тези въздушни превозвачи да не бъде спирано или оперативният лиценз да не бъде отнеман, при условие че безопасността не е застрашена и са налице реални перспективи за задоволително финансово възстановяване в рамките на 12 месеца.

Като еднолично акционерно дружество със 100% държавно участие, летище София осъществява експлоатационна дейност като:

* наземно обслужване на пътници и самолети;
* безмитна търговия;
* търговия на дребно в магазини;
* отдаване под наем на паркинги;
* отдаване под наем на магазини и реклама.

Освен таксите, които събира от офисите, паркингите и магазините, които отдава под наем, летището има приходи от летищни такси, които авиокомпаниите изплащат [7]. Влиянието на Covid-19 върху финансовото състояние и резултатите от дейността на дружеството за първите три месеца на 2020 г. спрямо 2019 г. се отчита:

* спад на търговските приходи с 681 хил. лв;
* спад на приходите от летищни такси, възлизащи на 6 312 хил. лв и
* спад на печалбите с 1 549 хил. лв.

**Таблица 2 Междинен финансов отчет от дейността на летище София за първото тримесечие на 2020 г.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| натурални показатели | отчет към 31 март 2020 г. | бизнес план към 31 март 2020 г. | разлика | | отчет към 31 март 2019 г. | разлика | |
| к. 2 - к.1 | | к.3 - к.1 | |
|  | 1 | 2 | брой | % | 3 | брой | % |
| самолетодвижения - бр. | 12836 | 14163 | 1327 | -9.4 | 13827 | 991 | -7.2 |
| наземно обслужени самолети - бр. | 1816 | 2097 | 281 | -13.4 | 1064 | -752 | 70.7 |
| обслужени пътници - бр. | 1369657 | 1659685 | 290028 | -17.5 | 1597818 | 228161 | -14.3 |
| натоварени и разтоварени товари - тона | 5769 | 5855 | 86 | -1.5 | 5666 | -103 | 1.8 |
| обработени товари от летище София - тона | 1841 | 2147 | 306 | -14.3 | 2044 | 203 | -9.9 |
| продажба на авиационно гориво - тона | 34251 | 38626 | 4375 | -11.3 | 34068 | -183 | 0.5 |

Източник: *летище София*

Според отчетните данни ( вж. Табл. 1) от Междинния доклад за дейността на “Летище София” ЕАД за периода от 01.01.2020 г. до 31.03.2020 г., въведеното извънредно положение от Covid-19 е оказало съществено влияние върху дейността на летището по отделните натурални показатели. За първото тримесечие на 2020 г. отчетеният брой самолетодвижения бележат спад с 1 327 самолетодвижения по-малко спрямо заложения бизнес план. При сравнението на отчетните периоди за първото тримесечие на 2020 г. с първото тримесечие на 2019 г. (к.3-к.1) намалението е 991 самолетодвижения, което е спад от 7,2 %.

Докато за месеците януари и февруари 2020 г. има увеличение на самолетодвиженията спрямо планираните и отчетените за тези месеци на 2019 г., то през месец март 2020 г. излетелите и кацнали самолети са 3 389 при заложени по бизнес план - 5 102, т.е. намалението е 33,6 %. Основна причина за това намаление е значителния брой на анулирани полети през месец март 2020 г.

Намалението в броя на наземно обслужените самолети за първото тримесечие на 2020 г. спрямо бизнес плана е с 281 по-малко. Данните от таблица 1 показват увеличение спрямо същия период на 2019 г. със 752 бр. (70,7 %). Само за месец март 2020 г. летището е обслужило 501 самолета, като намалението спрямо плана е 273 бр. (- 35,3 %).

Аналогично е положението и при обслужените пътници - има намаление при отчета за първото тримесечие на 2020 г. В заложения бизнес план за този показател са планирани да бъдат обслужени 1 659 685 пътника, но е отчетено намаление от 290 028 пътника.

През първото тримесечие на 2020 г. са обработени 5 769 тона, като спрямо планираните намалението е с 1,5 %. Спрямо същият период на 2019 г. обаче има увеличение със 108 тона (1,8 %), което се дължи на засилена дейност през месец януари 2020 г.

Обработените товари от летище София отчитат намаление в сравнение с планираните от 306 тона и намаление спрямо отчетените за първото тримесечие на 2019 г. с 9,9 %.

Намалението на продажбите на авиационно гориво е с 4 375 тона спрямо плана за 2020 г. (11,3 %) и увеличение със 183 тона (0,5 %) в сравнение с първото тримесечие на 2019 г.

Причината за загубите са намаляването в броя на обслужените пътници, респективно намаляване в броя на самолетодвиженията. Прилаганите противоепидемични мерки в зоните на терминалите наложиха затваряне на търговските обекти за периода от края на месец март до края на месец май. Наземните оператори и представители на различни авиокомпании се отказаха от използване на офиси, вътрешни телефони и услуги, предоставяни от летище София, за да намалят разходите си до минимум.

Ръководството на летището е предприело следните мерки за справяне с кризата от Covid-19:

* извършен е цялостен преглед и оценка на въздействието от пандемията;
* направено е намаляване или отлагане на разходи;
* планираното увеличение на заплатите на персонала е отказано, както и допълнителните възнаграждения за празничните дни, с цел избягване на съкращения на служителите;
* решено е да се намалят планираните капиталови разходи; и
* въведено е постоянно отчитане на непланирани разходи, свързани с пандемията и движението на паричните потоци.

В следващия междинен отчет очакванията са, че ще се наблюдава по-силно изразено въздействие на пандемията Covid-19 върху дейността на летище София. През месеците април и май е имало най-много отменени полети, поради което и броят на обслужените пътници също е много нисък.

Към настоящия доклад е отбелязано, че договорът за отдаване на концесия на летището все още не е сключен. Настъпилата епидемиологична обстановка допълнително забавя процедурата за финализиране на сделката по определения в Закона за концесиите и проведената процедура.

# Анализ на обема на пътническите превози по въздушен транспорт

Като индустрия, въздушният транспорт се основава на принципа на взаимозависимостта на отделните си части на икономиката, като осигурява свързаност, търговия, логистика, работни места, туризъм, мобилност и др. Разпространението на пандемията Covid-19 порази въздушния транспорт в световен мащаб. Драстичният спад в обема на превозените пътници, превозените товари и самолетодвижения са само част от последиците в световен мащаб. Очакванията са секторът да се възстановява до 2024 г., докато достигне нивата от преди кризата. Анализ на въздушните пътнически превози в България за периода 2010 – 2021 г.

#### Обем на извършените пътнически превози по летища

В настоящия проект е направен анализ на обема на извършените пътнически превози на национално ниво. Въздушният транспорт поддържа изключително висок дял в обема на международните пътнически превози. Анализът на данните за броя на обслужените пътници (фигура 28) в българските летища показва трайна тенденция на нарастване за периода от 2010-2019 г. През 2018 г. е отбелязан най-висок брой обслужени пътници от българските летища. За 2019 г. се забелязва спад с 5,3% спрямо предходната година. Това може да се обясни с намаление на обслужените пътници от летище Варна и Бургас за 2019 г. с около 12-13% спрямо предходната година.

**Фигура 28 Б**рой на превозените пътници по летища в България

Източник: ГД ГВА

Най-голям дял на превозените пътници отчита летище София, като за 2019 г. са превозени рекордните 7,1 млн. пътника (фигура 4). Летищата Варна и Бургас се отличават със сезонна неравномерност в обслужването на пътниците, която е силно изразена през летните месеци. Именно заради това, обслужването на пътниците е най-натоварено през месеците от юни до септември. За този период от годината те обслужват около 92% от годишния си трафик. Летище Бургас обслужва с около 1 млн. пътника повече годишно спрямо летище Варна, но се забелязва, че броят на обслужените пътници в двете аерогари нарастват паралелно. През изследвания период морските летища отбелязват плавен ръст в броя на обслужените пътници с изключение на 2019 година, за която е налице спад. През 2019 г. на летище Бургас са обслужени с 12,2% по-малко пътници спрямо 2018 г. Летище Варна отчита спад в броя на превозените пътници за същата година с почти 13% спрямо 2018 г.

Летище Пловдив има нисък относителен дял в броя на превозените пътници, причина за което е неколкократно провежданите процедури за отдаване на концесия, вкл. текущата, която се очаква да приключи през 2021 г. Освен това, летището се използва като помощно на летище София и приема неговия трафик, в ситуации на затваряне, лоши метеорологични условия или др.

Летище Горна Оряховица не обслужва редовни пътнически превози, а чартърни полети се изпълняват само при необходимост. В тази връзка броят на обслужените пътници е нисък и не се забелязват съществени изменение през изследвания период (Николова, 2017).

#### Летище София

Летище София не е спирало своята дейност през най-засегнатите месеци на 2020 година, но отчита драстичен спад в обема на превозените пътници за последните две години. В тази връзка е направен преглед на дейността на летище София за периода преди и по време на пандемията. Също така са разгледани и мерките, които се прилагат от държавите в Европейския съюз (ЕС) за справяне с пандемията и преодоляване на предизвикателствата, пред които е изправен въздушният сектор. Разгледани са основни социални въздействия върху дейността и качеството на предлаганите услуги на летище София.

От началото на месец март 2020 г. главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна агенция“ (ГД ГВА) наложи мерки, които да се прилагат на територията на летище София. Наложените ограничения от всички държави за пътуване оказват драстичен спад в броя на обслужените пътници за 2020г. Направеният анализ на пътническите и товарните превози на летище София обхващат периода от 2010 до 2021 г. като направените изчисления са спрямо 2020 г., която е използвана за базова.

От представените данни на фигура 29 става ясно, че е налице непрекъснат ръст на самолетните движения до и от летище София до 2019 г., което доведе до превишаване на неговия проектен капацитет и налагаше необходимостта от предприемането на мерки, които да отговарят на развитието на въздушния трафик в България.

Бурното развитие на въздушния транспорт до 2019 г. поставяше много важен въпрос, свързан с изчерпването на капацитета на летище София. От началото на 2020 г. тези нива отчитат повече от 90% спад в броя на самолетните движения. Очакванията са възстановяването на въздушния сектор да продължи до 2024 г. докато достигне нивата от преди пандемията. Общият брой на самолетните движения за 2021 г. отчитат ръст спрямо предходната година от 12%.

**Фигура 29** Самолетни движения на летище София

Източник: собствени изчисления

От анализа на данните, представени на фигура 30 може да се направи извода, че е налице сериозен ръст на обслужените пътници в летище София - през 2019 г. са преминали почти 7.1 милиона пътника, което е ръст от 2,1% спрямо 2018 г. Данните за периода 2010 – 2019 г. показват непрекъснато нарастване на пътникопотока. Това нарастване се забелязва по отношение най-вече на извършените международни редовни превози. Пътникопотокът по международни редовни линии съставлява 92% от целия обем на обслужените пътници. Най-силен спад има през 2020 г., когато обслужените пътници са с 94,2% по-малко, спрямо предходната година. Анализът на данните за броя на обслужените пътници показва, че за 2021 г. най-силен ръст има в обслужените пътници при международните чартърни полети.

**Фигура 30** Брой на обслужените пътници на летище София спрямо 2020 г.

Източник: собствени изчисления

#### Летище Бургас

Летище Бургас е второто по големина летище в България, което се характеризира със своята сезонна неравномерност по отношение на броя на обслужените пътници и броя на самолетните движения. За разглеждания период данните показват, че международните чартърни превози имат най-голям относителен дял, като причина за това са туристическите пътувания до българското Черноморие. То е най-силно изразено през месеците от юни до септември. Като туристическа дестинация през тези месеци, най-голям брой превозени пътници има по международни чартъри превози.

Броят на самолетните движения за разглеждания период са сравнително постоянни, като се наблюдава лек спад от 2016 г. до настъпването на ковид пандемията. Възстановяването на въздушните пътнически превози през 2021 г. отчита ръст от 103% спрямо 2020 г. Намалението на самолетните движения по международни чартърни превози е за сметка на международните редовни превози. Ето защо общият брой на самолетните движения остава постоянен до 2020 г. Броят на самолетодвиженията по вътрешно направление е нисък, тъй като само авиокомпания България еър изпълнява директни полети от и до София само през активния летен сезон.

**Фигура 31** Брой на самолетните движения на летище Бургас спрямо 2020 г.

Източник: собствени изчисления

От фигура 32 ясно се забелязва влиянието на ковид пандемията за разглеждания период, като е отбелязан спад от над 91% в броя на обслужените пътници за 2020 г. спрямо предходната. Развитието на летище Бургас от 2006 г до 2019 г. е в резултат от отдаването му на концесия на Фрапорт Туин Стар. За периода от 2010 до 2019 г. се отчита ръст в обслужените пътници по международни чартърни превози. Въпреки повишаването на броя на превозените пътници през 2021 г. спрямо 2020 г. все още се отчита спад от 60% спрямо обема на превозените пътници през 2019 г. По отношение на авиокомпаниите, които извършват полети до летище Бургас, най-голям пазарен дял имат чартърните превози. За 2022 година водещите авиокомпании, които предоставят най-голям брой дестинации са BH Air, Bulgaria Air и European Air Charter по отношение на пътническите превози. Въпреки големият брой дестинации, до които се извършват полети от и до летище Бургас за 2022 година, броят на превозените пътници ще остане по-нисък спрямо нивата от преди Ковид пандемията.

**Фигура 32** Брой на превозените пътници на летище Бургас спрямо 2020 г.

Източник: собствени изчисления

#### Летище Варна

Летище Варна също се характеризира със своята сезонна неравномерност на полетите. Активните месеци са през летния сезон, а през останалото време поддържа по-малък брой самолетодвижения и обслужване на пътници. Данните на фигура 33 показват, че броят на самолетодвиженията е доминиран от чартърните полети. За периода от 2010 до 2018 г. е отчетен ръст в броя на самолетните движения, но 2019 г. е отчетен спад. Причина за това е по-малкият брой туристи, които са пътували до българското Черноморие за тази година. За 2020 година летище Варна отчита спад в броя на самолетните движения с 56% спрямо предходната година. За 2021 г. започва бавно увеличение от 36% на общия брой самолетодвижения спрямо 2020 г.

**Фигура 33** Изменение в броя на самолетните движения на летище Варна спрямо 2020 г.

Източник: Собствени изчисления

През изследвания период морското летище отбелязва плавен ръст в броя на обслужените пътници до 2019 година, за която е налице спад. Летище Варна отчита спад в броя на превозените пътници за същата година с почти 13% спрямо 2018 г. Драстичният спад в броя на обслужените пътници за 2020 година съответно е 70% или 618 409 пътника. Изменението в броя на обслужените пътници за 2021 г. спрямо базовата 2020 г. е ръст от 63%. По – голям дял от този процент са превозените пътници по международни чартърни превози. Това показва, че има възстановяване и в туристическият сектор, който ще има положително влияние върху броя на превозените пътници през 2022 година.

**Фигура 34** Обслужени пътници на летище Варна спрямо 2020 г.

Източник: Собствени изчисления

#### Летище Пловдив

Летище Пловдив е обявено като резервно на летище София. То приема трафика на летище София в периодите на затваряне поради ниска видимост или друга причина. Данните за трафика на летище Пловдив представени на фигура 35, отразяват значително намаление в броя на самолетните движения през разглеждания период. Ниският брой на самолетните движения не е повлиян значително от ковид пандемията през 2020 г.

**Фигура 35** Изменение в броя на самолетодвиженията на летище Пловдив спрямо 2020 г.

Източник: собствени изчисления

Летище Пловдив има нисък относителен дял в броя на превозените пътници, причина за което е неколкократно провежданите процедури за отдаване на концесия. До този момент не е сключен концесионен договор. За 2020 година е отчетен спад в броя на превозените пътници с 45,5% по-малко спрямо предходната година. Общият брой на превозените пътници за следващата година е още по-нисък спрямо базовата година.

**Фигура 36** Брой на обслужените пътници на летище Пловдив, спрямо 2020 година

Източник: собствени изчисления

Летище Горна Оряховица не обслужва редовни пътнически превози, а чартърни полети се изпълняват само при необходимост, поради което няма анализирани данни за въздушните пътнически превози.

#### Оценка на качеството на обслужване на летищата в България

Skytrax Covid-19 Airport Safety Rating предоставя единствена в света надеждна оценка и сертифициране на мерките за здраве, безопасност и хигиена на летищата, която се основава на професионално и научно изследване на действителните стандарти за качество на услугите в условията на пандемия, предоставяни от летищата по цял свят. Акредитацията за безопасност в условията на пандемия се счита за глобален еталон за определяне на гаранция за безопасно пътуване чрез комплексен анализ на процедурите и системите за оценката за безопасност. Проучват се над 190 протокола включващи почистване, дезинфекция, политики и контрол на социално дистанциране, използване на предпазни маски, както от служителите, така и от пътниците, дезинфектанти и други системи за опазване здравето на пътуващите с въздушен транспорт. Критериите, по които се извършва оценки са в съответствие с препоръките на работната група за възстановяване на въздухоплаването – Международна организация за гражданско въздухоплаване (ICAO) и на агенцията за авиационна безопасност (EASA). Оценяват се съоръженията и услугите, за да се определи колко ефективно и последователно се прилагат процедурите за противовъздействие на Covid-19 (Skytrax rating, 2022).

е адаптирана с летище София. Въпреки, че Методологията, която прилага Skytrax за оценка на качеството на обслужване в летищата не е направена индивидуална оценка на българските летища, противоепидемичните мерки, които се прилагат отговарят по всички критерии, като дори надвишават изискванията за качествени процедури в условия на пандемия (виж таблица 3). Част от процедурите остават валидни и след отваряне на въздушния сектор от гледна точка на здравни документи за пътуване в чужбина. На територията на летищата София, Варна и Бургас има обозначени табели с инструкции за движение в терминалите.

За летище София на двата терминала има обособени отделени вход и изход с цел допускане единствено на пътуващи. На входа има разположени термокамери и стационарни дезинфектанти, както и информационни табели за задължително използване на предпазни маски. В самите терминали има изградени съоръжения за ковид тестове, които предлагат голяма набор от услуги, като резултатите излизат до 15 минути за антигенни тестове и до 1.30ч за PCR тестове. Работното им време е съобразено с полетното разписание, така че пътниците да имат достатъчно време за реакция, ако наземните оператори са им поискали задължителен тест за пътуване. Акустични съобщения се правят в общите части на терминалите с предупреждения за задължително спазване на дистанция и носене на предпазни маски. На пристигащите пунктове се правят съобщения пътниците да подготвят своите сертификати и документи за проверка, а също и спазване на дистанция и носене на предпазни маски. Както в самолетите, така и на територията на летището се предлагат предпазни маски, а в зоните за изчакване седалките са редуцирани с 50%, така че да се осигури по-голяма дистанция.

***Таблица 3*** *Skytrax Covid-19 Airport Safety Rating критерии за оценка на летищата*

|  |  |
| --- | --- |
| N: | Ковид-19 процедури |
| 1 | информационни табели за Ковид |
| 2 | правила за достъп до терминала |
| 3 | Съоръжения за тестване на Ковид |
| 4 | Температурни проверки |
| 5 | необходими маски за лице |
| 6 | задължително използване на маски |
| 7 | наличност при продажба на ЛПС |
| 8 | наличност на дезинфектант за ръце |
| 9 | Известност и полезност на дезинфектанта за ръце |
| 10 | маркировка и табели за социална дистанция |
| 11 | налагане на социална дистанция |
| 12 | маркировка на седалките за дистанция |
| 13 | подобрен въздушен поток и филтриране на терминала |
| 14 | чистота и наблюдение на обществените зони |
| 15 | чистота и наблюдение на тоалетните |
| 16 | чистота и наблюдение на зоните за хранене |
| 17 | обработка на сигурността - хигиенни политики |
| 18 | обработка на сигурността - съответствие на персонала с ЛПС |
| 19 | имиграционна обработка |
| 20 | друг персонал на летището |
| 21 | мониторинг на капацитета на магазините |

Източник: (Skytrax rating, 2022)

Българските летища - София, Варна и Бургас са сертифицирани със здравна акредитация, която се издава от Международния съвет на летищата ([ACI Europe](https://aci.aero/about-aci/priorities/health/aci-airport-health-accreditation-programme/)). Сертификатът за здравна акредитация е с валидност от една година, като е възможно подновяване след изтичане на този период. Получаването на акредитация потвърждава усилията на българските летища в посока за справяне с ковид пандемията и прилагане на противоепидемични мерки, с цел да се осигури безопасна среда и безпроблемен престой на пътниците в летищата.

Основните направления по които се прави тази оценка включва: почистване и дезинфекция, физическо дистанциране (където е осъществимо и практично), защита на персонала, физическо оформление, комуникация с пътниците и съоръжения за пътниците.

Вземат се предвид всички пътнически зони и процеси, включително достъп до терминали, зоните за чек-ин, проверки за сигурност, изходи за качване към самолетите, салоните за изчакване, търговските зони, храна и напитки, оборудване за изходни врати като мостове за качване, ескалатори и асансьори, зони и съоръжения за граничен контрол (в сътрудничество с власти), зона за вземане на багаж и изход за пристигащи (Airports Council International, 2022).

От направения преглед за качеството на обслужване на пътниците и ковид процедурите, които се прилагат на летище София можем да направим индивидуална оценка, която според методологията на Skytrax по рейтинговата система отговаря на пет звезди. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) продължава да прилага високи изисквания по отношение на безопасното преминаване на пътниците и постига целта си за ограничаване на разпространението на вируса и опазване здравето на пътниците. Освен това въз основа на направената оценка можем да отбележим, че летище София остава конкурентоспособно в условията на пандемия.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

От направения преглед на ситуацията и въздействието на пандемията Covid-19 може да се заключи, че въздушният транспортен пазар започва постепенно да се възстановява, но придвижването на пътници през 2020 и 2021 остана по-трудно. Бързо променящите се рестрикции затрудняваха пътуващите с въздушен транспорт. Авиокомпаниите трудно възстановиха част от полетите си. Приземяването на флотилиите от своя страна, доведе до по-големи финансови последици за авиокомпаниите, което ги изправи пред сериозни финансови предизвикателства. Въздействията от пандемията Covid-19 зависят от различни фактори като: продължителността на разпространение; колко строги са мерките, които се прилагат в държавите и до кога ще се прилагат сериозни рестрикции, които ограничават пътуванията на гражданите. Все повече се обръща внимание на степента на доверие на потребителите при пътуване със самолет и се обсъждат възможности за държавна помощ на авиокомпаниите, съобразени с икономическите условия в ЕС.

На този етап тенденцията е за бавно увеличение в броя на обслужените пътници на летище София, но без да се достигат нивата от 2019 г. Единствено товарните превози надминават количествата превозени товари от и до летището.

В междинния анализ на дейността, резултатите показват, че летище София е в устойчива и силна позиция, като разполага с достатъчен капитал и ликвидност да обслужва своите оперативни дейности и задължения.

На база на анализираните тенденции може да се направи изводът, че е налице възстановяване в броя на самолетните движения и броят на обслужените пътници в българските летища към 2022 г. Във връзка с отрицателното въздействие от ковид пандемията ще продължи да оказва влияние върху авиационната индустрия в следващите 2-3 години докато се достигнат нивата от преди кризата. Това е най-благоприятният сценарии и при условие, че не се допуснат нови ограничения за влизане в чужда държава и ограничавания на пътуванията със самолет.

Може да се обобщи, че прилаганите мерки и рестрикции свързани с пандемията Covid-19, водят до негативни ефекти по отношение на качеството на предлаганите услуги от авиокомпаниите и летищните оператори и неудобства за пътниците. Тези неудобства са неизбежни, за да може да се запази високото ниво на сигурност за опазване на общественото здраве на пътуващите с въздушен транспорт. Авиокомпаниите компенсират намаленото качество на услугите, като се стремят да предоставят по-ниски и достъпни цени на самолетните билети. Ефектът от пандемията доказа, че авиационния сектор може да се справи с настъпилата ситуация, като бъде гъвкав и устойчив в процесите на работа без да прави компромис със сигурността и безопасността на пътниците.

За да бъде овладяна пандемията от Covid-19, държавите от ЕС наложиха безпрецедентни ограничения за пътуванията. Тези ограничения продължават да имат висока и постоянно нарастваща цена за пътниците - допълнителни разходи за пътуване като тестове, предпазни маски и предварително платени тестове при пристигане в съответната страна. Необходимо е да се създадат еднакви условия за пътуванията в рамките на единния пазар, за да се даде възможност за безопасно и координирано отваряне, така че гражданите да могат да се ползват изцяло от правата си и да се възстанови икономическата и социалната дейност (Европейска комисия, 2021). Това от своя страна ще осигури по-бързо възстановяване на сектора, чрез координиран подход за безопасно отваряне, който насърчава целта за отмяна на ограниченията в рамките на общ набор от мерки, основани на ясно разбиране за това как да се осигури и поддържа ефективно премахване на вируса. Освен това ако се извършва по координиран начин, ще гарантира непрекъснатостта на вътрешния пазар, който е неразривно свързан с икономическия и социалния живот на гражданите. Наличието на взаимозависимост между държавите означава, че докато има ограничения в едни държави членки, в други от тях успешното отваряне ще бъде ограничено.

От направения преглед на развитието на въздушния транспорт можем да заключим, че той е един от най-тежко засегнатите сектори. Драстичното намаление в броя на превозените пътници, включително и забраните за полети от отделните държави доведоха до отмяна на полети за много авиокомпании, приземяване на флотилията и спиране на дейността на някои летища с цел освобождаване на места за престой на въздухоплавателните средства. Самолетостроителната индустрия също беше силно засегната по време на развиващата се пандемия. Неведнъж въздушният транспорт се е изправял пред икономически и финансови кризи, което доказва, че секторът е приспособим и гъвкав в бързо променящи се и динамични условия.

Началото на пандемията напълно блокира авиационния сектор, като до този момент оказва силно влияние върху оперативната дейност на повечето европейски летища. Силното увеличение на самолетните движения и броя на превозените пътници водят до затруднения в авиационната индустрия, причина за което е съкращенията на наземен персонал по време на ковид пандемията. От началото на 2022 г. големи европейски авиокомпании са принудени да отменят полети в пиковия летен сезон заради задълбочаващата се криза с липсата на наземен персонал. Отменят се полети предимно на къси разстояния в рамките на Европа, но за сега презокеанските полети остават незасегнати. В резултат от съкращенията някои от европейските авиокомпании започват да продават скъпи самолетни билети, за да ограничат търсенето на международни въздушни превози. Липсата на персонал за наземно обслужване и контрол на въздушното движение, както и високите нива на заболявания от ковид водят до оперативна криза в авиационния сектор. Войната в Украйна също допринася за усложнената ситуация, като засяга трафика и коридорите за използването на въздушното пространство. Затвореното въздушно пространство над и около територията на Украйна води до натоварен трафика върху останалите държави от европейския съюз. Всичко това създава комплекс от сложно действащи фактори и причини за затруднено възстановяване на сектора и изисква координирана политика и целенасочени мерки и действия за устойчиво възстановяване на въздушния транспортен пазар.

# ИЗПОЛЗВАНИ ИЗТОЧНИЦИ

[1] Официален сайт на ЕС, 2020. *ec.europa.eu*. [Онлайн] Достъпна от: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/ip_20_1035>

[2] ГД ГВА, 2020. *„Директива за безопасност – Инфекцията от корона вирус SARS-CoV-2“* [Онлайн] Достъпна от: <https://www.caa.bg/bg/category/793/vuzdushen-transport>

[3] Летище София, 2020. Sofia Airport. *Междинен съкратен финансов отчет за първото тримесечие на 2020 г.*  [Онлайн] Достъпна от: <https://www.sofia-airport.bg/sites/default/files/1quarter2020.pdf>

[4] Европейска агенция за авиационна безопасност, 2020. *Safety* *Information Bulletin* *2020*. [Онлайн] Достъпна от: <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-publishes-safety-information-bulletin-sib-2020-14-relation-aircraft>

[5] Официален документ на ЕС, 2020. *www.consilium.europa.eu* [Онлайн] Достъпна от: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-13-2020-REV-1/bg/pdf>

[6] International Airport Review,2020. *ACI analysis outlines predicted extent of COVID-19 impact on airport industry* [online] <https://www.internationalairportreview.com/news/126266/aci-analysis-extent-covid-19-impact-airports>

[7] Летище София, 2020. Sofia Airport. *Междинен съкратен финансов отчет за първото тримесечие на 2020 г.*  [Онлайн] Достъпна от: <https://www.sofia-airport.bg/sites/default/files/1quarter2020.pdf>