



АКТУАЛЕН ОБЗОР НА БЪЛГАРСКАТА АВИАЦИОННА ИНДУСТРИЯ

¹Тонко Петков, ^{2,3}Светослав Станулов, ³Йовко Йоцев
ivt.petkov@tea.bg; stanulov@sofiaflighttraining.com; iiozvezd@air.bg

^{1,2} „Институт по въздушен транспорт“ ЕООД, София, аерогара София,
³ Асоциация на българските авиокомпании -АБА
БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: анализ на състоянието, анализ на дейността

Резюме: Българската авиационна индустрия обхваща: въздушните превозвачи с валиден оперативен лиценз на въздушен превозвач на Общността; оператори, изпълняващи полети за авиохимическа растителна защита, с валидни свидетелства за авиационни оператори за специализирани авиационни работи; одобрени организации по Регламент (ЕС) №2042/2003 -за управление на поддържането на летателната годност, за техническо обслужване, за провеждане на обучение и изпити на персонал по техническо обслужване; учебни центрове (по Регламент (ЕС) №1178/2011 и Наредба № 27 За авиационните учебни центрове); предприятия от инфраструктурата на въздухоплаването (оператори на международни летища, доставчик на аеронавигационно обслужване); оператори по наземно обслужване; оператори на летателни площадки; авиационната администрация; персоналът, нормативна уредба на въздухоплаването; субекти на общата авиация; неправителствени организации.

В обзора, с акцент към търговското въздухоплаване, се прави анализ на дейността, посочват се някои икономически резултат, дава се оценка за дела на БВП, създаван от българската авиационна индустрия.

Опит за обхващане на българската авиационна индустрия

Българската авиационна индустрия обхваща: въздушните превозвачи на общността; оператори, изпълняващи полети за растителна защита, с валидни свидетелства за авиационни оператори за специализирани авиационни работи /CAO - CAP/; предприятия от инфраструктурата на въздухоплаването (международни летища и Доставчик на аеронавигационно обслужване; предприятия за базово обслужване и ремонт на ВС и одобрени организации по Регламент (ЕС) №2042/2003 (част М, Част 145, Част 147); оператори по наземно обслужване в летищата; Учебни центрове (по Регламент (ЕС) №1178/2011 и Наредба № 27); Оператори на летателни площадки; персонал в агенции за продажби на билети (не може да бъде обхванат). Летищните оператори и операторите по наземно обслужване са разгледани другаде.

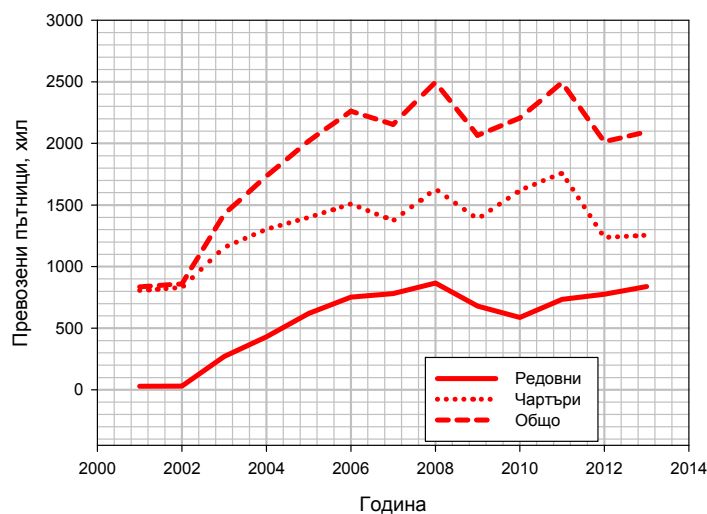
I. Въздушни превозвачи на общността и авиационни оператори за специализирани авиационни работи

Към 2015 г. Регистърът на авиационните оператори, установени в Република България и извършващи предимно международни рейсове, включва 19 оператора. От тях 16 оператора са с валиден оперативен лиценз на въздушен превозвач на Общността. Пет от седемте авиокомпании, членове на Асоциацията на българските авиокомпании –АБА: „България ер“ АД, „Ер ВИА“ ООД, „Би ейч еър“ ООД, „Българскиан еър чартър“ ООД, „Карго Ер“ ООД, са основните превозвачи на пътници и товари. Кратък обзор на дейността на авиационните оператори ни дава следните резултати.

През 2013 г. от българските авиационни превозвачи са били превозени 838 хил. пътници по редовни международни линии и 1255,3 хил. пътници с международни чартърни превози. Общият брой на превозените пътници е бил 2093,3 хил. По вътрешни линии са били превозени 175,3 хил. пътници. Редовни превози на пътници изпълнява само „България ер“ АД. През 2001 г. редовно превозените пътници по международни линии е бил 28,8 хил., чартърните превози са били 806,6 хил. пътници и общо са били превозени 835,4 хил. пътници. Отчитайки фактът, че 2001- 2003 г. са свързани с положението непосредствено след фалита на националния превозвач авиокомпания „Балкан“, разглеждаме десетгодишен период 2004-2013 г.

Така, за разглеждания период средногодишният брой на превозените пътници по редовни международни линии е 706,9 хил. Нарастването от 2004 г. (430,5 хил) до 2013 г. (838 хил.) е близо 2 пъти (1,95 пъти). Международните чартърни превози за същия десетгодишен период са били средно годишно 1446,8 хил. пътници с максимум 1759,5 хил. през 2011 г. и минимум 1237,1 хил. през 2012 г. Общият брой превозени пътници по международни линии за периода 2004-2013 е бил средно годишно 2153,7 хил. с минимум 1734 хил. през 2004 г. и максимум 2496,8 хил. през 2008 г. Нарастването за периода е 1,21 пъти.

Българските въздушни превозвачи работят основно на международния пазар. Делът на превозените пътници по вътрешни линии се движи от 2.48% (2001 г.) до 7.38% (2010 г.) от общия брой превозени пътници, а изпълнените пътник - км при вътрешните превози се движи в рамките на 0,5% - 1,55% от общите изпълнени пътник - км. Българските въздушни превозвачи работят предимно в областта на чартърните превози. Последните осигуряват средно за периода 2001 -2013 г. около 66,68% от транспортната работа като размахът през различните години се движи от 98,74% до 63,35%.



Фиг.1. Динамика на превода на пътници от българските превозвачи

На база данните на ИКАО за 2013 г. [1] можем да оценим какъв е дела на изпълнената транспортна работа от българските въздушни превозвачи в общия обем транспортна работа, изпълнявана от превозвачите по света. Така, през 2013 г. от българските въздушни превозвачи по редовни международни и вътрешни линии са превозени общо 1013,3 хил. пътници, т.е. около 0,033% от световния трафик (3103 млн.) или 0,175% от превозените пътници от европейските редовни авиокомпани. През същата година изпълнениите пътник - километри от българските превозвачи достигат до около 1,394 милиарда, което представлява около 0.024% от световната транспортна работа (5782,2 млрд. пътник-км.) или около 0.108% от съответната работа на европейските авиопревозвачи. Българските превозвачи са изпълнили 168.4 мил. тон-км, което представлява около 0.09% от световните резултати или около 0.089% от съответната работа на европейските авиокомпани.

Някои основни икономически резултати за авиационните превозвачи към 2012 г. са посочени в таблица 1 (кол.1). През приетата за оценка година авиационните оператори, извършващи предимно международни рейсове са получили оперативни приходи от дейността в размер на **701519** хил. лв. Този размер на приходите представлява близо 6,6% от общите приходи на туристическата индустрия в страната през същата година (12% от приходите на страната от международен туризъм)[2], съответно може да се оцени на около 0,9 % БВП на страната за същата година [2].

Таблица 1. Някои основни икономически резултати за авиационните оператори 2012 г.

	Оператори, изпълняващи предимно международни рейсове	Членове на АБА	%, кол.3/кол.2	Оператори CAO-CAP	%, кол.5/кол.2
1	2	3	4	5	6
Оперативни приходи, хил.лв.	701519	684208	97,53	14996	2,14
Оперативни разходи, хил. лв.	720189	703036	97,62	11762	1,63
Разходи за персонала, хил. лв.	54329	51817	95,38	1649	3,0
Персонал, бр	1852	1699	91,74	170	9,2

В табл. 1 са посочени и данни за съответните резултати, реализирани от превозвачите, членове на Асоциацията на българските авиокомпани –АБА (кол. 3). В кол. 4 е даден (в проценти) делът на членовете на АБА в общите резултати. Показано е, че по отношение на реализираните приходи и разходи от оперативната дейност, членовете на АБА формират над 97% от съответния показател.

Броят на регистрираните оператори, изпълняващи полети за авиохимическа растителна защита, с валидни свидетелства за авиационни оператори за специализирани авиационни работи (CAO-CAP), към 2015 г. е 23. За тези оператори не може да се представят данни за изпълнената от тях работа доколкото няма нормативно изискване за предоставяне от операторите на такава статистическа информация. Основни данни за икономическите показатели на тази група оператори е дадена в таблица 1, кол. 5. Данните в известна степен да приблизителни, доколкото годишните финансови отчети за някои от операторите не са обявени в Търговския регистър. Оперативните приходи от дейността на тези оператори възлизат на 14996 хил. лв., или на 2,14% от оперативните приходи от дейността на авиационните оператори, изпълняващи предимно международни рейсове. Съответно оперативните разходи възлизат на 1,63% от съответните разходи на превозвачите, разходите за персонала възлизат на около 3% от съответните разходи.

Така, българските авиационни оператори осигуряват директно около **2000** работни места, за които се изразходват близо 56 млн. лв. годишно средства за заплати и осигуровки.

II. Поддържане на летателната годност, техническо обслужване и ремонт на ВС

Управлението на поддържането на летателната годност, самото поддържане на летателната годност, одобрението на организации за техническо обслужване и ремонт на въздухоплавателни средства се извършва от одобрени от ГД "ГВА" организации. Броят на одобрените за съответна дейност организации към 2015 г. е посочен в таблица 8. Обикновено авиационни оператори (превозвачи с оперативен лиценз на Общността или оператори за специализирани авиационни работи) имат и одобрение по реда на Регламент (ЕС) № 2042/2003 г и изпълняват сами задачите по съответната дейност, вкл. създават вътрешна организация за техническо обслужване на ВС, вместо да възложат дейността на специализирана такава организация. Някои от фирмите, например „Хели ер САУ“ АД и „Българиън еър чартър“ ООД са изградили и експлоатират собствена техническа база за техническо обслужване (чекове "С" и "D" на експлоатираните от тях ВС). Други авиационни субекти, например авиационни учебни центрове за летателно обучение на пилоти, обикновено възлагат техническото обслужване на специализирани организации. Списъкът на одобрените организации по националните норми на Наредба № 145 включва 17 организации, основно оператори на специализирани авиационни услуги, както и Правителствения Авиотряд 28" и военното предприятие „Терем Г. Бенковски“.

Единственото предприятие, което е специализирано и извършва базово техническо обслужване и ремонтни услуги на самолети. на самолети е „Луфтханза техник София“ ООД. Дружеството оперира в хангар, разположен на летище София – съвременен съоръжение, позволяващо разполагане, обслужване и боядисване на пет тяснокорпусни самолета. Услугите, предоставяни от това предприятие надхвърлят значително собствените потребности на националната авиационна индустрия и затова се осигурява обслужване на външни клиенти от Близкия Изток и Северна Африка. Друго специализирано предприятие за ремонт на леки самолети е „Авиоремонтен завод“ Монтана.

Таблица 5. Брой организации, одобрени по регламентиращите документи за управление и поддържане на летателната годност и техническо обслужване и ремонт на ВС

Организации, одобрени по реда на Регламент (ЕС) № 2042/2003 г, бр.			Организации, одобрени по реда на националните норми
Част М, подчаст Г	Част М, подчаст Ф	Част 145	Наредба № 145
31	5	25	17

Някои основни икономически резултати на организациите от тази група са дадени в таблица 6.

Оценката за общата сума на приходите от продажби на дейности, свързани с поддържане на летателната годност на ВС възлиза на около 76,4 млн. лв. към 2012 г. Осигурени са около 710 работни места като разходите за персонала възлизат на около 19,8 млн.лв.

Таблица 6. Някои икономически резултати за дейностите по поддържане на летателната годност на ВС през 2012 г.

	„Луфтханза техник България“ ООД	Други организации	Общо
1	2	3	4
Оперативни приходи, хил.лв.	70165	6285	76450
Оперативни разходи, хил. лв.	64838	5864	70702
Разходи за персонала, хил. лв.	17983	1793	19776
Персонал, бр	593	118	711

III.Одобрени организации за обучение

Към 2015 г. броят на одобрените организации за обучение на пилоти в съответствие с Регламент(ЕС) № 1178/2011 г, допълнен с Регламент (ЕС) №290/ 2102 г. е 12 („Авиоотряд Варна” ООД, „Институт по въздушен транспорт” ЕООД, „Частен транспортен колеж” ЕООД, „Фортуна еър” ЕООД, Висша школа „Авиация” – ТУ София, „Бриз авиейшън” АД, „Еър Скорпио” ЕООД, „Ратан” ООД, „Олимпия ер” ЕООД, „Еър Ситис” ЕООД, „Скай Виктори” ЕООД, ЕТ „Ребус – Стоянка Георгиева”.

„Институт по въздушен транспорт” ЕООД е одобрен също така като организация за обучение на кабинен екипаж.

По реда на националната Наредба № 27 За авиационните учебни центрове са одобрени 5 организации: „Институт по въздушен транспорт” ЕООД, „Еър Скорпио” ЕООД, „Частен транспортен колеж” ЕООД, Авиационен учебен център – летище София, Център за подготовка на кадри към ДП „РВД” и „Еърпорт секюрити клиаранс” АД (преобразувано в „Данлекс”ЕООД).

Четири от одобрените организации са авиационни оператори („Авиотряд Варна” ООД, ЕТ „Ребус – Стоянка Георгиева” и „Фортуна еър” ЕООД през 2015 г., а „Еър Скорпио” ЕООД през 2012 г.).

Нормативната уредба не изисква обявяване на статистика за изпълнената работа от учебните центрове и затова трудно може да се направи оценка.

Основните икономически резултати на организациите, чиято основна дейност за 2012 г. е била обучение са както следва:

Приходи от оперативната дейност:	9440 хил.лв.;
Разходи за оперативната дейност:	8804 хил.лв.;
Разходи за персонала:	3069 хил.лв.
Зает персонал:	119

IV.Аеронавигационно обслужване на полетите

Аеронавигационното обслужване на полетите на граждански въздухоплавателни средства в Република България се изпълнява от ДП” Ръководство на въздушното движение” в качеството му на Доставчик на аеронавигационно обслужване (ДАНО).

В периода 2005 – 2013 г. годишният брой на обслужените прелитаци въздухоплавателни средства нараства от 340, 2 хил. през 2005 г. до 482,4 хил. през 2013 г. или 1,42 пъти. Средно годишният брой е бил 411 хил. Минимумът е бил през 2006 г. - 332,7 прелитаци ВС. В периода 2006 – 2013 г. годишният брой на излитащите и кацащите ВС на български летища след първоначално нарастване от 91,2 хил. (2006 г.) до 106,5 хил. (2008 г.) постепенно намалява до 76,8 хил през 2013 г. Средно годишният брой е 89 хил. ВС.

Дейността ангажира 1124 души персонал (2012 г.), реализира годишен размер на приходите 161457 хил. лв. (2012 г.), съответно разходи 148168 хил. лв. и разходи за персонала - 100228 хил. лв.

Заклучение

Направен е анализ на основната дейност на българските въздушни превозвачи на общността за периода 2004-2014 г.

Събрани са основни икономически резултати от дейността на българската авиационна индустрия (база 2012 г.) като е получен общ размер на приходите от дейността **1 293, 8** млн. лв. (в т.ч. **330** млн. лв. приходи на летищните оператори и операторите по наземно обслужване [6]), което по оценка представлява **1,66%** от БВП на страната за 2012 г.

Оценено е, че българската авиационна индустрия през 2012 г. има пряко ангажиран персонал от **7981** души (в т.ч. 4000 души персонал на летищните оператори и операторите по наземно обслужване [6]), като разходите за този персонал възлизат на **270,1** млн. лв. (в т.ч. **91** млн. лв. разходи за персонала на летищните оператори и операторите по наземно обслужване [6]).

Литература

[1] Annual Report of the ICAO Council: 2013, Appendix 1. Tables relating to the World of Air Transport in 2013

[2] Стратегия за устойчиво развитие на туризма, Хоризонт 2030, приета с Протокол № 22.1 на Министерския съвет от 04.06.2014 г./Република България, Министерство на икономиката и енергетиката, 2014 г.

[3] Интернет страницата на ГД“Гражданска въздухоплавателна администрация“ www.caa.bg

[4] Търговски регистър

[5] Материали от НСИ, Министерство на икономиката и туризма и пр.

[6] Актуален обзор на българската авиационна индустрия (летищни дейности)

CURRENT REVIEW OF BULGARIAN AVIATION INDUSTRY

¹Tonko Petkov ^{2,3}Svetoslav Stanulov, ³Yovko Yotsev
ivt.petkov@tea.bg; stanulov@sofiaflighttraining.com; iitzev@air.bg

^{1,2} "Institute of Air Transport" LTD, Sofia, Sofia Airport,
³Association of Bulgarian Airlines –ABA
BULGARIA

Key words: *situation analysis, business analysis*

Abstract: *Bulgarian aviation industry incorporates: air carriers with a valid Community air carrier operating license; operators performing flights for plant protection with valid Air Operator Certificates for aerial work; approved organizations under Regulation (EC) №2042 / 2003 -for management of continuing airworthiness, organizations for provision of training and examinations of maintenance personnel; training centers (under Regulation (EC) №1178 / 2011 and Ordinance № 27 for aviation training centers); enterprises of aviation infrastructure (international airport operators, air navigation service providers); ground handling operators; airfields operators; aviation administration; staff, aviation regulations; general aviation entities; NGOs.*

Focusing on commercial aviation, the survey analyzes aviation activities, indicates some economic results and estimates the share of GDP generated by Bulgarian aviation industry.