

## **НИСКОТАРИФНИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ АВИОПРЕВОЗИ, АЛТЕРНАТИВА И КОНКУРЕНЦИЯ НА ДРУГИТЕ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ**

**Симеон Ананиев, Орлин Колев**

[saexpert@abv.bg](mailto:saexpert@abv.bg), [okolev@abv.bg](mailto:okolev@abv.bg)

**ВТУ “Тодор Каблешков”, София, ул. “Гео Милев” №158, “Ай Би Ти Лизинг”  
АД, София, Ул. “Цар Асен” №64, България**

**Ключови думи:** Нискотарифни пътнически превози; нискобюджетна авиокомпания; low - cost; Wizz Air; Интернет продажба; Vexx Air.

**Резюме:** Целта на настоящата статия е да разгледа една услуга, на която предстои развитие в България. С утвърждаване на страната ни като туристическа дестинация се увеличава и пътническият трафик от и към България. Това предполага развитието на различни видове услуги с цел обслужване на пътническия трафик. На Балканите единствено България е “свободна” от нискотарифни авиокомпаниии. Липсата на законова правна рамка и отлагането на подписването на споразумението “Общоевропейско небе” за 2007г. предизвиква слаб интерес от страна на лоу – кост авиокомпаниите. Настоящата статия цели да запознае и анализира алтернативата на нискотарифните low cost/ пътнически авиопревози с възможните други видове пътнически транспорт – автомобилен, железопътен и авио.

Основните приоритети на транспортната политика на България в транспортния сектор са Либерализация на транспортния пазар, създаване на благоприятни условия за развитието на частни конкурентоспособни транспортни компании във всички сектори на транспорта. Това е свързано с превръщането на транспортната мрежа на страната в конкурентен, ефективен транспортен мост между Западна и Централна Европа. Основите на новата българска икономика са в сектора на услугите най-вече в туризма и пазара на имоти, според авторитетния Британски сайт “Бизнес онлайн” /<http://www.buisnessonline.com/> като сред негативните страни се посочва отсъствието на евтини самолетни компании, които биха допринесли за трансформирането на туристическата индустрия и пазара на имоти в България. Предстоящото влизане на България в

Европейската общност и развитието на туристическия сектор и пазара на недвижими имоти предполага увеличаване на пътническия трафик към и от България, както и появата на интерес от страна на нискотарифните авиокомпании /low – cost company/. От септември 2005г. стартира своята дейност първият официален нискотарифен авиопревозвач – Wizz Air. Компанията лети в дестинацията София – Будапеща с редовен полет четири пъти седмично. Промоционалната цена за пътническия превоз в едната посока е 1,00 EUR, като в цената не са включени летищните такси. Първият нискобюджетен авиопревозвач за пътнически превози в Европа е ирландската “Ryanair”, стартирала през месец юли 1985г. с полет от Уетърфорд / югоизточна Ирландия/ до Лондон с 15 местен самолет. За 2005г. авиокомпания “Ryanair” е превозила 24 635 000 пътника. Компанията вече разполага с флотилия от 91 самолета Boeing 737, като общата поръчка до 2012 г. възлиза на още 134 самолета и 193 самолета с опция на право за закупуване. Други водещи нискобюджетни авиокомпании са EasyJet, SkyEurope, Buzz, Go, Virgin Express и др. В момента, според различни източници и данни, нискотарифните пътнически авиопревозвачи осигуряват между 12 – 15 % от полетите по разписание. Статистиката на специализираната компания за пътническа информация OAG показва, че през месец април 2005г. в световен мащаб са били планирани 2 300 000 полета с приблизително 260 млн. седалки, от които делът на нискобюджетните авиокомпании е в размер на 300 000 планирани полета с 38 млн. седалки. Това означава, че този тип авиокомпании в момента осигуряват приблизително 15 % от местата в световния въздушен транспорт. Като сравнение може да се посочи, че през април 2001г., нискотарифните авиокомпании са обслужвали приблизително 6% от пътническите полети в световен мащаб и са осигурявали 8% от наличните седящи места.

Основната идея на този тип авиокомпании е икономия на разход от всички възможни направления. Като основни характеристики на този вид превози могат да се дефинират:

- неудобните часове на тръгване или пристигане;
- липсата на безплатни храни и напитки;
- липса на право на избор на конкретно място;
- непоемане на разходи при “изпуснати” връзки в трансферни летища;
- неосигуряване на услуга за транзитна връзка, т.е. транзитните пътници при пристигане в транзитното летище са длъжни да влизат в страната, на чиято територия се намира летището (да се подчинят на паспортна проверка), да си приемат регистрирания багаж и да се явят за проверка за следващия си полет на транзитното летище. Ако пътникът може да влиза в страната, където се намира транзитното летище само с виза, той трябва да притежава такава.
- кацане на летища с по–малък трафик;
- продажба на самолетни билети чрез Интернет, без реалното им отпечатване;
- закупуване на самолетните билета от 3 до 6 месеца по – рано от полета.

Концепцията е, че колкото по – рано се закупи билетът, толкова по – ниска е цената му, т.е. с приближаване на датата на полета и цената се доближава до цената на конвенционалния авиопревозвач по съответната дестинация. По този начин ниско – бюджетните авиокомпании си гарантират почти пълна четири

сезонна запълняемост на полетите си. В случай, че непосредствено преди полета има свободни места, то те също се продават на изключително привлекателна цена /това са т.нар. last-minute offer/, като логиката при този вид предложение е, че по - добре да се продаде на ниска стойност, отколкото самолетът да не е със 100 % запълняемост.

Според извършено проучване от страна на италиански авиоспециалисти, представено на Адриатическия логистичен форум през юни 2005г., появата на нискоразходен авио-превозвач на даден пазар по - скоро генерира нов трафик, отколкото да привлича пътнически поток, обслужван от конвенционален авиопревозвач по съответната дестинация. Според изследването:

- 40% от общия пътнически поток на нискобюджетната авиокомпания са ползвали преди това услуга на традиционна авиокомпания, обслужваща линията.
- 30% са ползвали алтернативни видове транспорт – автомобилен или железопътен;
- 30% са нов пътнически поток, генериран от пътници, непътували по тази дестинация преди това.

Именно заради генерирането на нов пътнически трафик и ползването на регионално летище, нискобюджетните авиокомпания се считат като силно мотивиращ фактор за регионалното развитие на съответния град или област. Анализът на показателите от извършените изследвания сочи, че ползващите нискоразходни полети туристи и бизнесмени изразходват в града, където отиват не по-малко средства от пристигналите пътници с традиционния превозвач.

На 18 септември 2005г. ще се осъществи първият лицензиран редовен нискотарифен пътнически авиополет по дестинацията София – Будапеща от унгарската авиокомпания Wizz Air /настоящата статия е подготвяна в периода юни – август 2005г./. Стартът на интернет продажбата на билети за този полет е от края на Юни 2005г. Промоционалната цена за този полет е 1,00 EUR /в което не са включени летищните такси на българското и унгарското летище/. С таксите, двупосочният билет по дестинацията София – Будапеща – София възлиза на 65,00 EUR. В средата на август 2005г. същият билет за същата дестинация вече е с цена 90,00 EUR, с включени в себе си летищни такси. За съпоставка, двупосочен билет по редовната линия София–Будапеща–София е :

- с автомобилен транспорт ГРУП - 90,00 EUR
- с железопътен транспорт – “БДЖ”ЕАД - 70,00 EUR и по желание спално място в едната посока - 12,00 EUR.
- с традиционния авиопревозвач – МАЛЕВ – 199,00 EUR, без летищни такси.

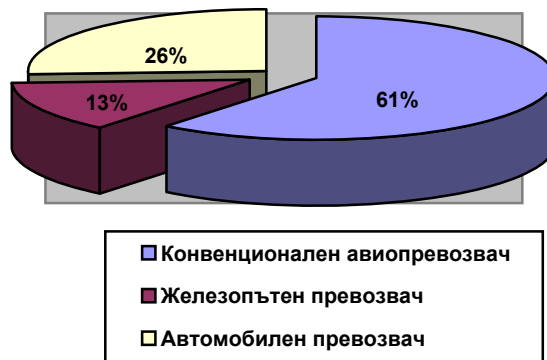
Сравнителна характеристика между отделните видове транспорт е представена в Таблица №1 по следните показатели:

Време на пътуване  
Пътнически поток  
Цена на пътуването

Показател	С нискотарифен авиопревозвач	С конвенционален авиопревозвач	С железопътен превозвач	С автопревозвач
Време на пътуване	1ч. 15 мин.	1ч. 15 мин.	41ч. 40м.	23ч. 30м.
Пътникопоток, месечно	2880	3392	750	1440
Цена за двупосочен билет	90,00 EUR	265,00 EUR	70,00 EUR + 12.00 EUR спално място	90,00 EUR

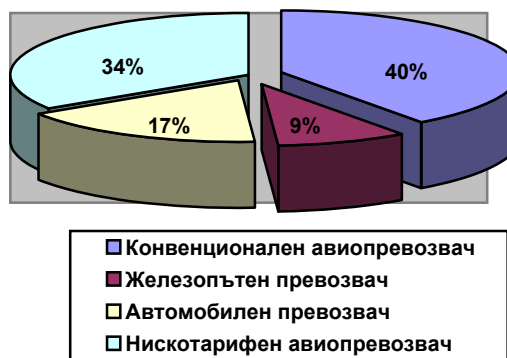
Динамиката на разпределение на транспортния пазар на пътническите превози София – Будапеща – София през 2005г. по видове транспорт е показана в два варианта:

- **I вариант:** Съществуващо разпределение с конвенционален авиопревозвач, с железопътен превозвач и с лицензиран автопревозвач е показано на фигура 1



Фигура 1

- **II вариант:** Прогнозно разпределение след появяване на пазара на нискотарифен авиопревозвач е показано на фигура 2.



Фигура 2

*Забележка:* За всички видове транспорт е отчетен пътникопоток при пълен капацитет на транспортните средства;

В автопревозите е отчетен пътничкопотока само на лицензираните автопревозвачи по дестинацията София – Будапеща – София. Не са отчетени пътниците, превозвани с “нелицензирани” автопревозвачи и така наречените “случайни превози”. Цените на авиопревозите са с включени летищни такси.

Като основен извод на настоящата статия може да се характеризира:

Появата на нискотарифните авиокомпани не се явява само като конкуренция на традиционния авиопревозвач по съответната дестинация. Появата на този вид услуга генерира един нов пътничкопоток, който е в размер на 20 – 30 % от страна на стандартния пътничкопоток.

#### **Литература:**

- [1.] Вестник КАПИТАЛ, брой 24, година XIII, 18- 24 юни 2005г., стр. 54 -55
- [2.] Вестник КАПИТАЛ, брой 25, година XIII, 25 юни - 01 юли 05г., стр. 44 -45
- [3.] Вестник КАПИТАЛ, брой 15, година XIII, 16 – 22 април 2005г., стр. 50 –51
- [4.] <http://wizzair.com>; [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com); [www.easyjet.co](http://www.easyjet.co); [www.buisnessonline.com](http://www.buisnessonline.com)

## **LOW-COST ITINERANT PORTAGES: OPTION AND COMPETITION WITH OTHER MODES OF TRANSPORT**

**Simeon Ananiev, Orlin Kolev**

*saexpert @ abv.bg, okolev @ abv.bg*

*VTU Todor Kableshkov, Sofia, Bulgaria,*

*IBT Leasing, Sofia, Bulgaria,*

*Key words: low-cost passenger transport; airline; low - cost; Wizz Air; Bexx Air; Internet-sale*

*Abstract: The aim of the present article is to examine a utility, which is to be further developed in Bulgaria. The passenger traffic to and from Bulgaria has been increasing with strengthening the position of our country as a tourist destination. It supposes to develop different kinds of utilities to serve the passenger traffic. In the Balkans it is only Bulgaria, which is “free” from low-cost airlines. The lack of a legislation framework and the delay of signing the agreement “Common European sky” for 2007 incite low interest*