

The Air Transport of Bulgaria in the Conditions of Crisis

Donka Zhelyazkova - Assoc. Prof. PhD
University of Economics - Varna, Varna, Bulgaria
d_zhelyazkova@ue-varna.bg

Abstract

The present study traces the impact of changes in the environment on Bulgaria's air transport, which is particularly vulnerable in times of crisis. This transport sector is viewed through the prism of the health crisis that has accompanied humanity for the past more than two years, and in the future air transport will continue to be directly affected by the unfavorable political situation in Ukraine and the sanctions imposed on and by the Russian Federation. In this connection, the purpose of development was formulated, namely to follow the development of air transport in Bulgaria in the conditions of crisis and to outline the vision for its future development. Air transport is expected to gradually recover, but the forecasts are moderately optimistic given the volatile environment and expectations of an impending economic crisis, caused mainly by a noticeable rise in fuel prices.

Keywords: air transport, passengers, cargo, crisis, Bulgaria.

JEL Code: L90, N70, O18

Въведение

Актуалните условия, в които функционират всички икономически сектори, са силно повлияни от форсмажорните фактори на обкръжаващата среда и тяхното влияние е особено осезателно в сегмента на въздушния транспорт. Този транспортен вариант е изключително чувствителен към промените, които настъпиха под влияние на здравната криза през периода 2020 – 2022 г. и последвалата военна обстановка в Украйна и съпътстващите я икономически санкции спрямо Русия, както и реципрочните действия, които предприе Руската Федерация и които пряко засегнаха въздухоплаването.

Целта на настоящата разработка е да проследи развитието на въздушния транспорт на България в условията на криза и да очертае визията за неговото бъдещо развитие.

За постигане на така заложената цел могат да бъдат формулирани две основни задачи:

1. Да се проследи динамиката в развитието на въздушния транспорт на България през периода 2017 – 2021 г.
2. Да се изведат перспективи пред неговото бъдещо развитие.

Обект на настоящото изследване е въздушният транспорт на България, а предмет на изследване е неговото актуално състояние преди и по време на криза.

Проблемите, свързани с развитието на въздушния транспорт в условията на криза, са особено актуални, тъй като неговите икономически параметри отразяват влиянието на форсмажорните обстоятелства не само върху транспортния сектор, но те са индикатори и за нивата на бизнес активност в международен план. Същевременно развитието на сектора се намира под прякото влияние на непрекъснато променящите фактори на среда, главно политически и икономически, което сериозно ще повлияе върху процесите на възстановяване.

1. Анализ на динамиката в развитието на въздушния транспорт на България за периода 2017 – 2021 г.

Воздушният транспорт е податлив на влияние на редица външни фактори, които през последните години са изключително агресивни и бързо проникващи. Кратките срокове, в които COVID-19 вирусът създаде безпрецедентна здравна обстановка и забави развитието на световната икономика, рефлектира върху всички икономически сектори, но един от най-засегнатите е транспортът по въздух. Ограниченията във връзка със здравето и пътуванията, въведени от държавите членки на ЕС и трети държави в отговор на пандемията, доведоха до

значително понижение в потребителското търсене и доверие, което от своя страна породило рекорден и траен спад във въздушното движение в Европа (ЕК, 2020), в това число и в България (вж. табл. 1).

Таблица 1

Динамика в развитието на обслужените пътници от въздушния транспорт на България за периода 2017 – 2021 г.

Година	Превозени пътници	Абсолютен прираст на превозените пътниците (брой)		Темп на снижение/увеличение на превозените пътници (%)		Индекс (%)	
		1	3	4	5	6	7
	брой	2017=100	вер.	2017=100	вер.	2017=100	вер.
2017	11 436 679	-	-	-	-	100,000	-
2018	12 505 096	1 068 417	1 068 417	9,342	9,342	109,342	109,342
2019	12 044 306	607 627	-460 790	5,313	-3,685	105,313	96,315
2020	3 874 985	-7 561 694	-8 169 321	-66,118	-67,827	33,882	32,173
2021	5 2762 47	-6 160 432	1 401 262	-53,866	36,162	46,134	136,162

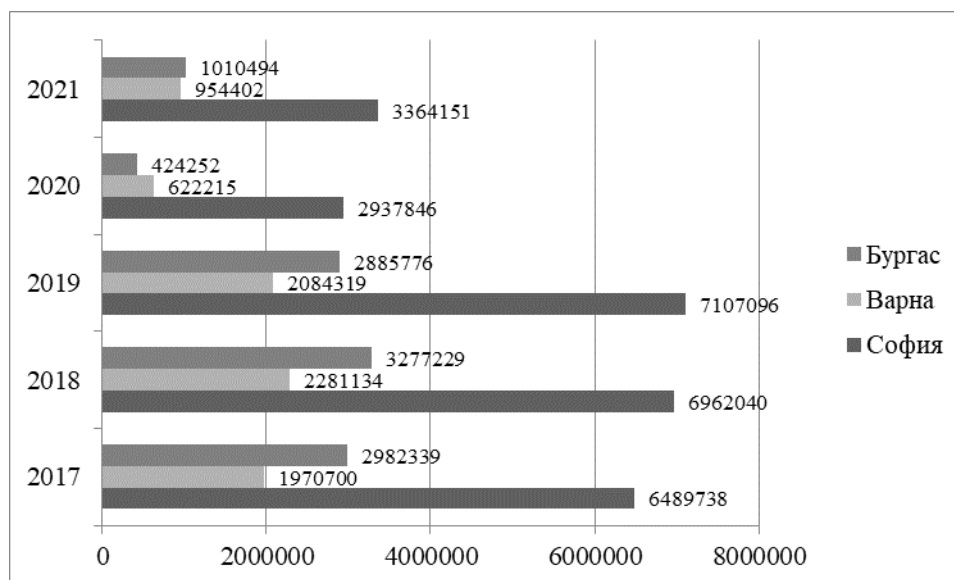
Източник: Национален статистически институт.

Данните, които обхващат периода преди и след началото на COVID-19 кризата, отчитат рязък спад в броя на пътниците през 2020 г. спрямо предходните три години, който се запазва и през следващата 2021 г. Наблюдаваме, че спрямо пиковата 2018 г., когато са превозени 12 505 096 пътника, намалението по този показател през 2020 г. е повече от три пъти и достига нива от 3 874 985 лица. Този неочакван обрат на събитията от месец март 2020 г. създаде всеобща нагласа за промени и гъвкава адаптация към създадалата се ситуация, които ще имат дългосрочно отражение върху авиосектора. Независимо, че нормализирането на обстановката допринася за възраждане на интереса към редица туристически пътувания, то оттеглянето на част от бизнеса от традиционния пътничкопоток ще бъде трайно. Причината за тези очаквания е преориентирането на партньорите към осъществяване на бизнес контакти с посредничеството на различни платформи, които разгърнаха своя потенциал и се доразвиха, с което предоставиха възможност за срещи и преговори в дистанционна форма. Този подход осигурява пряка визуална и вербална връзка между контактуващите страни, което разкри пред човечеството, че е възможен „жив“ контакт и с посредничеството на информационно-комуникационните технологии. Тази посока в развитието на общуването между хората се разпространи и в образователната и научната сфера, като доказва, че обмяната на научни и образователни идеи може да се осъществява успешно и във виртуална среда. Именно това разширяване на хоризонта в използването на технологиите и осъществяването на контакти в безопасни за здравето условия, ще редуцира сериозна част от пътуванията с цел работа.

За да измерим влиянието на здравната криза върху въздушния транспорт на България следва да проследим броя на пътниците, преминали през най-големите летищата на страната в София, Варна и Бургас през периода 2017 – 2021 г. (вж. фиг. 1).

Данните за броя на пътниците през изследваните години сочат първоначален ръст през 2017 г., 2018 г. и 2019 г., когато летище София регистрира 7 107 096 пътника. Очевидно България е представлявала привлекателна туристическа и логистична дестинация, но още в края на годината се появи информация за новия вирус, който постепенно парализира света. До началото на месец март 2020 г. в Европа не се отчитаха ефекти от породения здравен

проблем, но влошаването на обстановката стана осезателно в много кратък времеви диапазон, което наложи строги мерки. Превенцията, на която заложи и нашата страна под влияние на общата европейска здравна политика, рефлектира пряко върху целия стопански живот на страната, но директно засегна най-сериозно в негативен план сектори като транспорта и туризма, а паралелно с това даде тласък на електронната търговия и на куриерските услуги да се разгърнат в нови мащаби, които до голяма степен ще се запазят и ще променят каналите за реализация в дългосрочен план.



Източник: Летище София и Fraport Group.

Фиг. 1. Брой пътници, преминали през летищата София, Варна и Бургас през периода 2017 – 2021 г.

Спадът на пътничекотока е отражение на тоталния срив в туристическия бранш, който е основната движеща сила на въздушния пътнически транспорт. През последните години преди появата на COVID-19 пътуванията на сравнително далечни дестинации бяха неизменна част от живота на хората в глобален мащаб. В последствие туристическите маршрути се затвориха в границата на държавата, но това не е решение на възникналия проблем.

Забелязваме, че през 2021 г. има съживяване и се повишава броят на пътниците, преминали през терминалите на българските летища, но техният брой е далеч под нивата преди кризата. Очевидно възстановяването на интензивността на пътуванията се очертава като бавен процес, който ще изисква значителен времеви ресурс. Темповете на тези процеси допълнително се забавят и от неблагоприятната политическа обстановка, породена от военния конфликт между Русия и Украйна. По данни на НСИ руските граждани, посетили България са около 5% от пътничекотока през последните години и налагането на нови санкции ще засегне и въздушния транспорт, тъй като „се предвиждат ограничения за пътуване, замразяване на активи и забрана за предоставяне на финансови средства или други икономически ресурси...“ (Европейски съвет, 2022), които вече са факт. Същевременно макроикономическата среда реагира спонтанно на геополитическата обстановка, което намира пряко отражение върху цените на горивата, равнището на цените, инфлацията, покупателната способност на населението и неминуемо ще коригира нагласите за пътувания, предвид бюджетните ограничения, които поставят новите икономически реалности. В подобна ситуация „потребителската лоялност се движи основно от ценовата мотивираност на потребителите, които са склонни да променят своите предпочитания, стимулирани от по-добрите ценови условия на размяната“ (Стоянов, М., 2015), което може да мотивира

развитието на сегмента на нискобюджетните авиопревозвачи.

За разлика от пътническите превози развитието на товарния въздушен транспорт на България през изследвания транспорт не отчита сътресения, въпреки наблюдаваните световни тенденции за смущения във функционирането на веригите на доставки. Динамиката на въздушния товарен транспорт, който допълва сухопътните и морските доставки, е изключително важна за темповете, с които се развива световната търговия, предвид факта, че 35% от световния обмен се осъществява с посредничеството на тази транспортна алтернатива. Въздушният транспорт се откроява със стратегическа значимост особено по отношение на товари, които са с кратки периоди на експлоатационна годност, както и за продукти с особена значимост като храни, медицински консумативи, лични предпазни средства и др., които определят виталността на т. нар. чувствителни вериги на доставки.

През изследвания период за българския товарен въздушен транспорт се наблюдава запазване на нивата преди настъпване на кризата, както по отношение на обема на превозените товари, измерен в хиляди тона, така и по отношение на комплексния показател извършена работа, който отчита както превозените товари, така и средното превозното разстояние (вж. табл. 2, фиг. 2).

От кривите, които описват показателите, ясно се вижда, че ръстът на извършената работа през двете години от периода (2019 и 2020) е резултат от увеличаване на средното превозното разстояние, а не на обема на превозените товари, защото превозените товари намаляват в тесни граници през 2019 г. и 2020 г. спрямо 2018 г., а средното превозното разстояние бележи положително развитие и се увеличава от 696 км (2018) на 800 км (2019) и на 905 км (2020) (вж. фиг. 3). Това на практика означава, че постепенно въздухоплаването започва да се развива в правилната насока и да се използват неговите основни предимства, свързани с транспортирането както на товари, така и на хора на дълги разстояния. Но предвид динамиката в развитието на този сегмент от транспортния пазар забелязваме, че през 2021 г. посоката се обръща и отчитаме 10 хил. тона ръст в превозите на товари и 292 км спад по показателя средно превозно разстояние.

Таблица 2

Динамика в развитието на товарния въздушен транспорт на България
за периода 2017 – 2021 г.

Години	Превозени товари	Абсолютен прираст на превозените товари (хил. тона)		Темп на снижение/увеличение на превозените товари (%)		Индекс (%)	
		1	3	4	5	6	7
	хил. тона	2017=100	вер.	2017=100	вер.	2017=100	вер.
2017	9	-	-	-	-	100,000	-
2018	23	14	14	155,556	155,556	255,556	255,556
2019	20	11	-3	122,222	-13,043	222,222	86,957
2020	21	12	1	133,333	5,000	233,333	105,000
2021	31	22	10	244,444	47,619	344,444	147,619

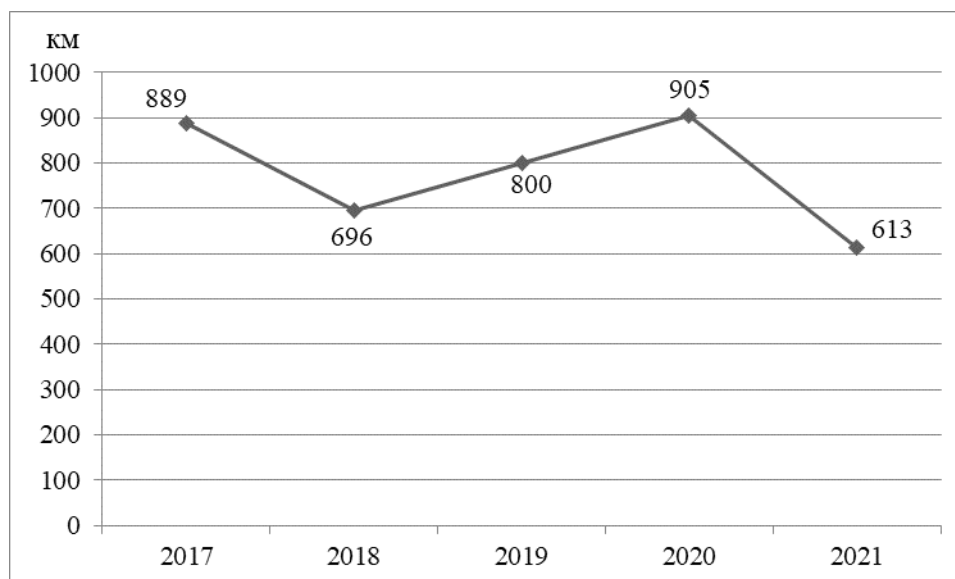
Източник: Национален статистически институт.

Очевидно мерките, които спешно предприема Европейският съюз в самото начало на зараждащата се през март 2020 г. здравна криза, дават резултати. Тези мерки са в пълен унисон с принципа, че „всички вътрешни граници на ЕС следва да останат отворени за товари и че трябва да бъдат гарантирани веригите на доставки на основни стоки, например

храни...“ (ЕК, 2020, с. 1).



Фиг. 2. Динамика в развитието на превозените товари и извършената работа от въздушния транспорт на България за периода 2017 – 2021 г.



Фиг. 3. Средно превозна разстояние в км, изминато от товарния въздушен транспорт на България през периода 2017 – 2021 г.

3. Перспективи за развитие пред въздушния транспорт на България

Бъдещето на българския въздушен транспорт ще се определя от макро факторите на средата, върху които е общоизвестно, че не можем да оказваме влияние, а следва да се адаптираме. Новите реалности предизвикват сектора да се приспособява към ценовите равнища на горивата, които по принцип са определящи и за крайната цена на транспортните услуги, предоставяни по въздух. Тази положителна динамика на петролните пазари ще рефлектира върху калкулираните разходи като ги завиши, които ще бъдат платени от клиентите на авиокомпаниите. Това очаквано ще допринесе отново за оттегляне както на пътници, така и на товаропотоци от превозите по въздух. Причината е, че в много от случаите съществуват алтернативни решения с по-ниски разходни нива в лицето на сухопътния и морския транспорт, ако характеристиките на товара и естеството на пътуването за хората позволят удължаване на времевия хоризонт.

Мерките за възстановяване на въздушния транспортен сегмент в обсега на пътническите превози трябва да кореспондират с предприетите целенасочени действия за

стабилизиране на туристическия сектор. Основната причината е, че взаимодействието между двете стопански дейности е много тясно, още повече, че работните пътувания до известна степен намериха алтернатива в дигитална среда, докато пътуванията с цел отдых и почивка нямат такава възможност. Интересът към въздушния транспорт с цел туризъм се свързва с два основни фактора: първо, повишаване доходите на средната класа в развиващите се икономики, което предполага по-високи потребителски разходи, в т.ч. за пътуване чрез различни модели, и второ, фактът, че въздушният транспорт е с по-добро съотношение качество/цена в резултат на усъвършенствани летателни технологии и либерализация на пазара (Иванова, П., 2018, с. 37).

Стимулирането на хотелиерството, ресторантьорството, туристическите и пътническите агенции и пр. е прекия път към увеличаване на пътничкопотока във въздушния транспорт, особено когато дестинациите са извън границите на страната за българските туристически поток и към България за чуждестранните туристи. Следователно, държавната политика трябва да се фокусира първоначално върху стимулиране на стопанската активност в сферата на туризма и като логично продължение на тези процеси да очаква засилване на интереса на хората към пътувания по въздух. За постигане на тази цел е необходимо и общо подобряване на икономическата стабилност на българските граждани, които също са активна страна в този процес.

Неминуемо в условията на криза се създават и благоприятни предпоставки за развитие, провокирани от необходимостта да се търсят принципно нови похвати за постигане на удовлетворяващи крайни резултати, независимо от неблагоприятната среда. Именно пандемията, с която човечеството се бори вече трета година, предизвика всички стопански субекти да преоценят възможности, които до момента са се позиционирали в периферията на техния интерес. Такива потенциални възможности се превърнаха в реални, въз основа на задълбочаване на дигиталната трансформация на процеси и технологии. Това разкрива перспективи за повишена прозрачност, скорост и комуникация във всяка точка на оперативно взаимодействие между клиента и доставчика на транспортни услуги. Една от възможностите в тази посока е да се редуцира активното участие на човешкия фактор при въвеждане на данните, с което ще се осигури максимално връзка в реално време между участниците в процеса. Тази стъпка за дигитализация във всяка възможна точка на допир при извършване на резервации, актуализиране на състояние, фактуриране и пр. е от съществено значение при необходимост от бързи и обективно обосновани решения. За целта се създават т. нар. портфейли от данни за пратките, които позволяват автоматично четене и извличане на информация от множество документи, съпътстващи пратката, нейното преобразуване в електронно съобщение и изпращане на компилираната информация до система за управление на транспорта, която да обслужи информационното обезпечаване на пратките. По този начин с помощта на автоматизирането на този процес значително намалява ръчното въвеждане на данни и дублирането на информация. Дигитализацията обхваща и процеса на получаване на оферта и резервиране на капацитет, като по този начин се свързват спедиторите с множеството превозвачи. По този начин спедиторият може да получи автоматично най-добрата оферта, която пазарът на транспортни услуги в сегмента на въздушния транспорт може да предложи в даден момент и да я потвърди. Следователно, дигитализацията на бизнеса, „ускорява целия икономически цикъл, като позволява незабавна реакция и изменение на неговите параметри, спрямо случайните колебания на пазарната среда, по този начин шансовете на моментната стопанска конюнктура могат в сравнително кратки срокове, а в цифрова среда и незабавно да бъдат усвоени от най-приспособимите и иновативни икономически агенти“ (Stojanov, M., D. Grozdeva, V. Peteva, 2018). Ето защо „инвестицията в нови дигитални технологии е необходим и незаменим източник на конкурентно предимство“ (Христова, Ю., 2018) за всеки бизнес участник с оглед на неговото справяне с предизвикателствата на нестабилната пазарна среда и в конкурентната борба.

Именно технологиите проникват във всички области на човешкото познание и бързо

намират своето адекватно място, тъй като те допринасят не само за ускоряване протичането на процесите, но и позволяват да се игнорира субективния човешки фактор и по този начин се повишава от една страна ефективността за стопанския субект на база качество на продукта или услуга, а от друга страна значително се подобряват нивата на удовлетвореност на клиентите, което е база постигане на стратегически съюзи по цялата дължина на веригата на доставки.

Заклучение

Реално всеки един сектор се повлиява от една или друга конфигурация от фактори, които се променят непрекъснато и създават условия на неопределеност, но транспортът със своята обхватност и активни преки контакти с всички останали сектори е особено подвластен на тези динамичните изменения. Въздушният транспорт е изключително уязвим от променливите условия, които предизвикаха необратими процеси не само на адаптация към шоково променящата обстановка на оперативно действие и дори бездействие, но и на тотална трансформация в изключително кратки срокове.

Използвана литература

1. ЕК (2020), Насоки на Европейската комисия: улесняване на въздушните превози на товари по време на епидемията от COVID-19. Достъпен на: <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0327\(03\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0327(03)&from=EN)> (22.08.2022).
2. ЕК (2020), Доклад до Европейския парламент и Съвета в съответствие с член 9, параграф 1в, член 21а, параграф 5 и член 24а, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, изменен с Регламент (ЕС) 2020/696 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 2020 г., с оглед на пандемията от COVID-19. Достъпен на: <https://www.parliament.bg/pub/ECD/4114721_BG_ACT_part1_v2.pdf> (08.08.2022).
3. Европейски съвет (2022), Хроника – ограничителни мерки на ЕС в отговор на кризата в Украйна. Достъпен на: <<https://www.consilium.europa.eu/bg/policies/sanctions/restrictive-measures-ukraine-crisis/history-ukraine-crisis/>> (14.08.2022).
4. Иванова, П. (2018), Модернизирание на транспортната система в България в посока развитие на туризма. // Икономика 21, бр. 2. Достъпен на: <<https://dlib.univishtov.bg/bitstream/handle/10610/4035/4127d8878bb03ad6d6e07126227e7e10.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> (22.08.2022).
5. НСИ (2022), Посещение на чужденци в България по страни.
6. НСИ (2022), Превозените товари и извършената работа от въздушния транспорт на България. Достъпен на: <<https://nsi.bg/sites/default/files/files/publications/StatBook2022.pdf>> (21.09.2022).
7. НСИ (2022), Национален статистически институт. Обслужени пътници на летищата. Достъпен на: <<https://www.nsi.bg/bg/content/1749/въздуше-транспорт>> (05.08.2022).
8. Стоянов, М. (2015), Характерни особености на нискотарифните авиопревозвачи и развитието им в Европа. Икономика 21, год. V, книга 1, 2015, с. 55-72.
9. Христова, Ю. (2018), Дигитални технологии разтърсват конкурентната структура на търговията на дребно. Търговия 4.0 - наука, практика и образование, Варна, Наука и икономика, с. 215 - 225.
10. Stojanov, M., Grozdeva, D., Peteva, V. (2018), National dimensions of digital transformation of Bulgarian enterprises. SGEM 2018, vol. 5, issue 1.5, pp. 697-704. DOI: 10.5593/sgemsocial2018/1.5.
11. Fraport Group (2022), Monthly Group Traffic Figures 2017, 2018, 2019, 2020, 2021. Достъпен на: <<https://www.fraport.com/en/investors/traffic-figures.html>> (08.08.2022).