

Въздушен пътнически транспорт в Европа: тенденции и перспективи за България

Индъстри Уоч, май 2018 г.

(резюме от неперiodичен доклад на Индъстри Уоч)

Основни тенденции в развитието на въздушния транспорт в Европа

През 2017 г. пътническият въздушен транспорт отчита ръст от 8.5% в Европа (7.7% в страните от ЕС) – най-високият ръст от 13 години насам, като за последните 5 години увеличението на броя на обслужените пътници е 30%. Двущифрен ръст отчитат летищата в Централна и Източна Европа, както и в Португалия, Малта и Кипър. Петте най-големи летища са обслужили с 5.5% повече пътници за изминалата година спрямо 2016 г., като броят на летищата с трафик над 25 млн. пътника годишно е нараснал от 14 през 2012 г. до 24 през 2017 г.

Тези резултати трябва да се разглеждат като част от динамичните промени, случващи се както в управлението на летищата, така и в пазарното поведение на авиолиниите. Така например, по данни за 2016 г. са открити нови 3000 полета (routes), които са изместили закритите 2500 маршрута – или съответно 17% и 14% от общия брой дестинации в Европа за годината. Нискотарифните авиокомпании откриват и закриват дестинации с двойно по-голям интензитет от традиционните превозвачи. Летищата трябва да се развиват в силно конкурентна среда, като с изключение на 10-те най-големи, за всички останали пътниците могат да избират полети по 20 до 30% от дестинациите от алтернативно летище на до 100 км разстояние.

Двигатели на растежа при дестинации в рамките на ЕС са нискотарифни и необвързани превозвачи – близо 99% от увеличените места в полети в ЕС за периода 2010-2016 г. се дължи на тях. Общо за полетите от и за Европа приносят на този вид авиокомпании е малко над 60%, като особено важен е той за летищата, обслужващи между 5 и 10 млн. пътника годишно – около 94%. Увеличава се броят на обслужваните дестинации, като директните полети са с 5.4% повече през 2017 г., при ръст на предлаганите полети с прекачване е 3.8%. Нискотарифните превозвачи вече заемат 32% от директните връзки, докато преди 10 години делът им е едва 13% - постигайки ръст за периода 2007-2017 г. от 175%, при намаление на предлаганите директни полети от традиционните авиолинии с 8%. За същия период най-голямо увеличение – над 24% - на предлаганите дестинации с директен полет са летищата с обслужване между 5 и 10 млн. пътника, като там нискотарифните компании вече превозват 43% от пътниците.

Активните стратегии за адаптация към потребностите на пазара и растеж при засилена конкуренция са резултат и от реформите в собствеността и управлението на летищната инфраструктура в много европейски страни. През 2010 г. близо 77% от летищата в Европа са изцяло държавна собственост, докато през 2016 г. делът им спада на 53%; летищата, оперирани от

частни или смесени компании нарастват от 14% са вече 30%. Едва в 6 страни от ЕС летищата се стопанисват изцяло от държавата. В последното десетилетие бяха концесионирани много летища в Източна Европа – Любляна, Загреб, Скопие, Тирана, наскоро и Белград, 14 летища в Гърция през миналата година, 10 летища в Португалия през 2012 г., голяма част от летищата в Испания се управляват от смесена компания с частни инвеститори. В Обединеното кралство има най-дълга история на публично-частни партньорства в сектора, 22 летища с трафик над 1 млн. пътника годишно се управляват от частни или смесени оператори.

Доброто управление на летищата е фактор както за привличане на превозвачи, подобряване на свързаността и инвестиции, така и за създаване на нови услуги и диверсификация на източниците на приходи. През 2016 г. 37% от приходите на европейските летища са различни от авиационни такси – включително наеми, бизнес услуги, обслужване на пътниците, реклами и др.

Развитието в България, бъдещето на Летище София и перспективата в европейски контекст

Данните сочат, че делът на въздушния транспорт при на осъществените пътувания за повече от ден в България през 2016 г. е бил 5.9%, докато средно за гражданите на ЕС надхвърля 13%. Разликата е значителна, въпреки нарастването на дела в България с 50% за последните 4 години.

Във фокуса на анализа на развитието и ползването на въздушен транспорт в България логично е състоянието на Летище София. За последните четири години обслужените пътници нарастват с 86%, за последните две – с 58%, а през 2017 г. – с 30.3%, като това е най-високият ръст сред 100-те най-натоварени летища в Европа.

Растежът е следствие на навлизане на нови участници на пазара, засилена конкуренция и общо подобряване на икономическата картина в страната. За миналата година над 53% от пътниците са ползвали 2 нискотарифни компании (Райънеър и Уизеър), едва 15% националния превозвач и по-малко от 7% Луфтханза Груп. Едновременно с това, България отчита ръст на БВП на човек от населението от 4.3% средно за последните 3 години (най-висок в ЕС след Румъния), като средните заплати са се увеличили с 30% за периода. Същевременно, в сектора на информационните технологии – в който доходите са около 3 пъти над средните за страната – работните места са нараснали 4 пъти за последното десетилетие, като почти изцяло те са концентрирани в София.

Летището в София няма специализация, то обслужва както почти изцяло бизнес пътуванията от и за България, така и българите, работещи за кратко или продължително в по-богати страни от ЕС, студенти в чужди университети, българите с туристически пътувания, както и все по-бързо нарастващия брой посетители на София за кратки градски ваканции. Всъщност, „откриването“ на София за туризъм е именно резултат от такава трансформираща промяна – едновременно навлизане на конкуренция в полетите до града и разширяването на ползването на онлайн приложения за търсене, оценяване и резервиране на услуги. Според изследване на столичната агенция за инвестиции, през 2016 г. – т.е. преди нарастването с 30% на трафика през 2017 г. – 56%

от туристите пристигат с нискотарифна авиокомпания и нощуват в некатегоризирани места за настаняване. Общо за България, такъв тип настаняване достига 35% през 2017 г., при 15% през 2012 г., което надхвърля средните стойности за ЕС от 27%, по данни от Евростат.

Водеща дестинация за 2015-2017 г. неизменно е Лондон, като броят на пътниците за столицата на Обединеното кралство е с над 3 пъти по-голям от следващата дестинация Милано. Конкуренцията във вътрешните полети до Варна от своя страна придвижи града до трето място по трафик от Летище София с почти удвояване на броя пътници.

Концесия и развитие

Планираното отдаване на Летище София на концесия трябва да се разглежда в контекста на динамиката на европейския пазар на въздушен транспорт. Бъдещата процедура трябва да е насочена към избор на кандидат, който има опит и дългосрочна визия за развитие, насочено към подобряване на услугата, увеличаване на свързаността и достъпа за пътниците, разширяване на ползването на въздушния транспорт. Привличането на стратегически инвеститор при добре формулирана рамка за дейността е шанс за по-добро управление, от което полза ще имат пътниците, местния бизнес и общото позициониране на България като инвестиционна дестинация. Какво най-малкото трябва да очакваме от концесията:

- Фискалният ефект, или по-скоро, първоначално платената цена, не трябва да е единствен и водещ критерий. Въпреки това, при прозрачна и правилно структурирана процедура, очакваните приходи не са пренебрежимо малки – в последната година при сделката за летището в Белград, което обслужва с 20% по-малко пътници от софийското, бе договорена сума от 500 млн. евро и бъдещи 700 млн. евро инвестиции.
- Дългосрочната цел е София, а и голяма част от България, да получат повече достъп и свързаност с добро качество и на конкурентна цена. Летището и в момента, а още повече – в бъдеще – ще трябва да предлага комплексна услуга, да обслужва бизнес пътници, студентни и сезонни работници, търсещи ниски цени, туристи за близки и далечни дестинации, да предлага връзки с големи хъбове, осигуряващи още повече връзки и маршрути. Затова бъдещия оператор трябва да има разнообразен опит и добри позиции както с нискотарифни или регионални авиокомпаниии, така и с традиционни превозвачи, обслужващи глобален трафик.
- Добрата свързаност е предпоставка за позициониране като добра инвестиционна дестинация и отваряне на региона и страната за разнообразни услуги – от културни фестивали, през медицински услуги до развлекателен туризъм. При избора на концесионер е важна визията на кандидатите – доколко те имат разбиране за важната роля, която имат за развитието на града и региона, доколко това е част от стратегията им за управление на инфраструктурата. От друга страна, трябва да се отчита, че са възможни и други стратегии – например, от оператори на летища в близост до София – които по-скоро целят ограничаване на услугите и свързаността на града до регионална

точка, обслужваща визия на друг хъб или превозвач. Условието за избор на концесионер трябва да отчитат в максимална възможна степен подобни рискове.

- В среда на иновативно предприемачеството самата промяна в предлагането създава търсене – видно например от трафика по линията София-Варна. „Неразработен“ пазар са много от градовете от Източна Европа - доскоро авиокомпаниите се фокусираха върху „гарантиран“ поток от работници и студенти към по-богатите страни в Западна Европа. Целият регион обаче вече е в ЕС – свободно пространство за движение на капитали, хора, стоки и услуги – което предполага както засилване на бизнес отношенията, така и избора на университет или болница за лечение между тези страни. Към момента, от 27 столици или градове с население над 300 хил. жители в Централна и Източна Европа, софийското летище предлага директни полети до 8 града. Няма полети до Тирана, Загреб или Сараево, няма свързаност и с водещи ИТ хъбове като Клуж, Краков, Лодз или Вроцлав, столиците на Балтийските републики, или Солун.
- Независимо от Брекзит, Великобритания ще остане предпочитано място за висше образование, а важноста му като транзитен хъб и център на финансовите пазари за Европа предполага, че не трябва да отписваме трафика между София и основните летища на острова. Новите дестинации от последната година – например, значителният пътнически поток към Станстед – показва, че потенциалът далеч не е достигнат.
- Не на последно място – самото летище може да създава добавена стойност и чрез разширяване на предлаганите услуги. Пространството в терминалите може да се използва за маркетинг и бизнес изложения, а сградите са в перфектна позиция да се превърнат в конферентен център. Средно за европейските летища например, 29% от неавиационните приходи са от наеми и бизнес услуги, различни от магазини и заведения за хранене. Бизнес услугите обикновено се характеризират с по-висока добавена стойност и биха могли да привлекат потребители с по-висока покупателна способност. Този тип услуги създават търсене за множество други дейности по веригата на добавената стойност (например кетъринг) и възможности за разкриване на допълнителни работни места. Развитието на бизнес услугите би засилило конкурентните позиции на столичното летище в борбата за привличане на нови авиокомпани и пускане на допълнителни маршрути от вече присъстващи компании.

ИЗБРАНИ ИНДИКАТОРИ: ГРАФИКИ И ТАБЛИЦИ

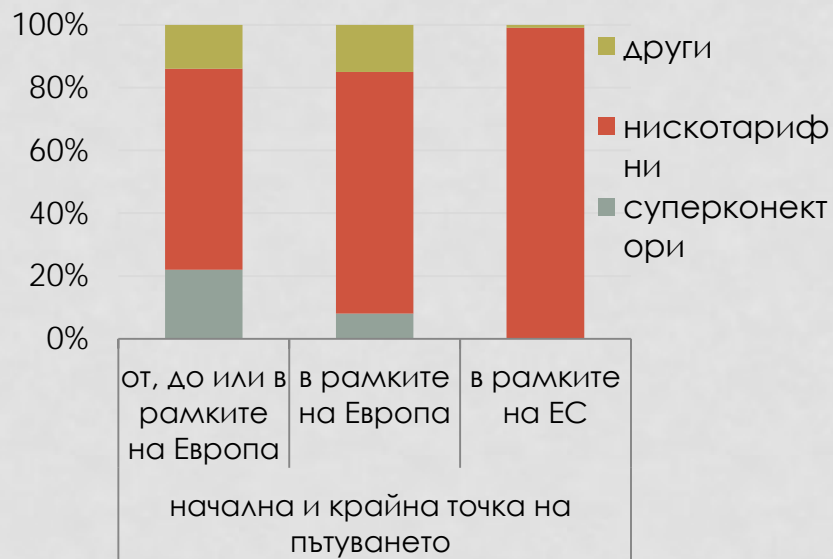
ВЪЗДУШЕН ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ В
ЕВРОПА: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА
БЪЛГАРИЯ

Industry Watch, май 2018 г.



НОВ ЛЕТИЩЕН КАПАЦИТЕТ

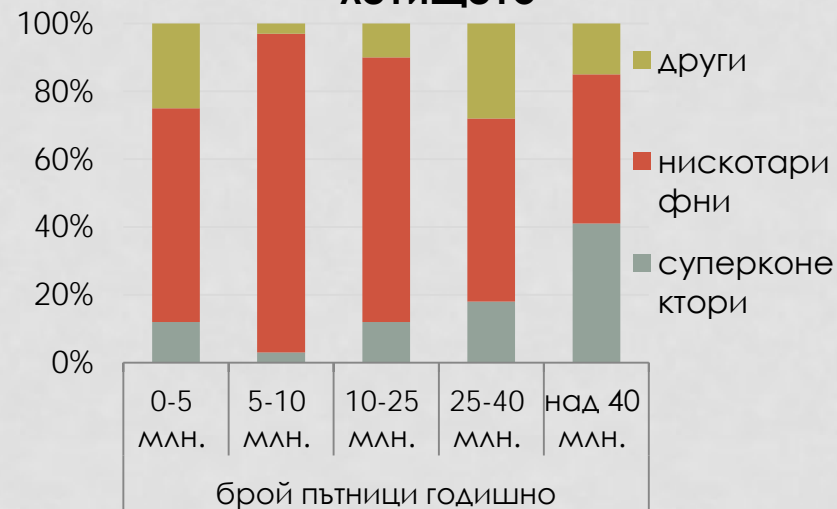
Разпределение на допълнително създадения летищен капацитет в Европа по вид на превозвача



Забележка: Суперконекторите включват Emirates, Etihad Airways, Qatar Airways, Turkish Airlines

Източник: Industry Watch по данни на Oхera, OAG за периода 2010-2016 г.

Разпределение на допълнително създадения летищен капацитет в Европа според големината на летището

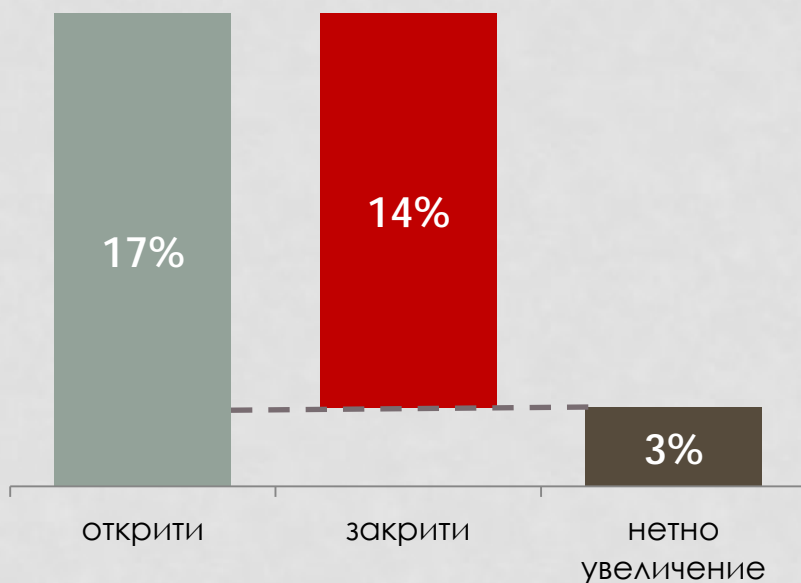


Забележка: Суперконекторите включват Emirates, Etihad Airways, Qatar Airways, Turkish Airlines

Източник: Industry Watch по данни на Oхera, OAG за периода 2010-2016 г.

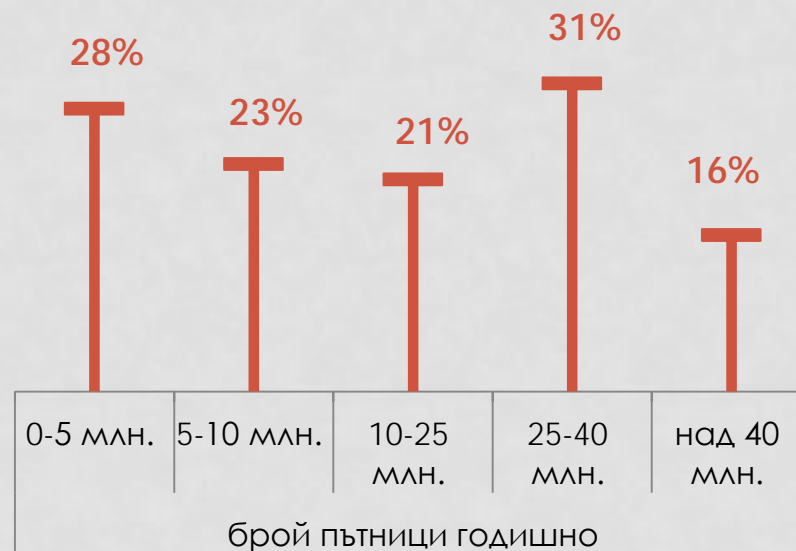
КОНКУРЕНЦИЯ И ДИНАМИКА ПРИ МАРШРУТИТЕ

Открити и закрити маршрути в
Европа в рамките на година
като % от всички маршрути



Източник: Industry Watch по данни на Oхера,
OAG за 2016 г.

Дял на маршрутите, за които
има алтернатива на конкурентно
летище до 100 км според
големината на летището



Източник: Industry Watch по данни на Oхера,
OAG за 2016 г.

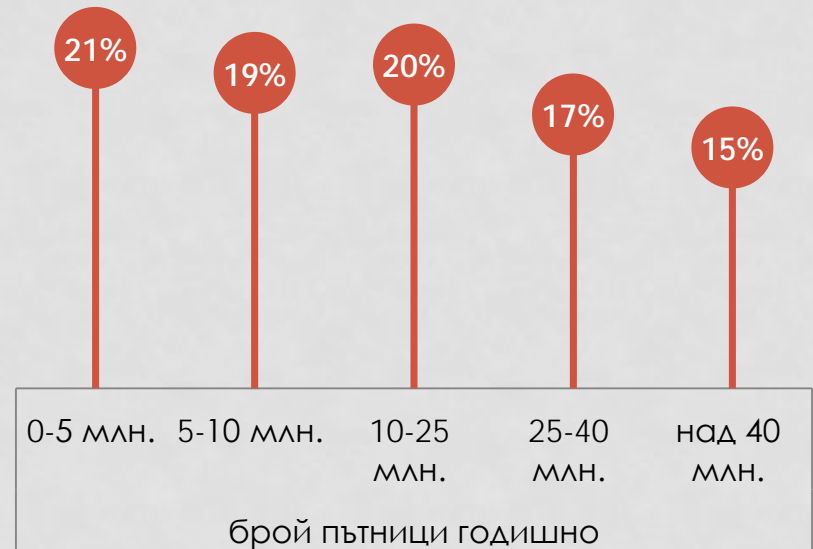
ОТКРИТИ МАРШРУТИ

Дял на откритите маршрути в Европа според вид на превозвача като % от всички маршрути



Източник: Industry Watch по данни на Oхера, OAG за 2016 г.

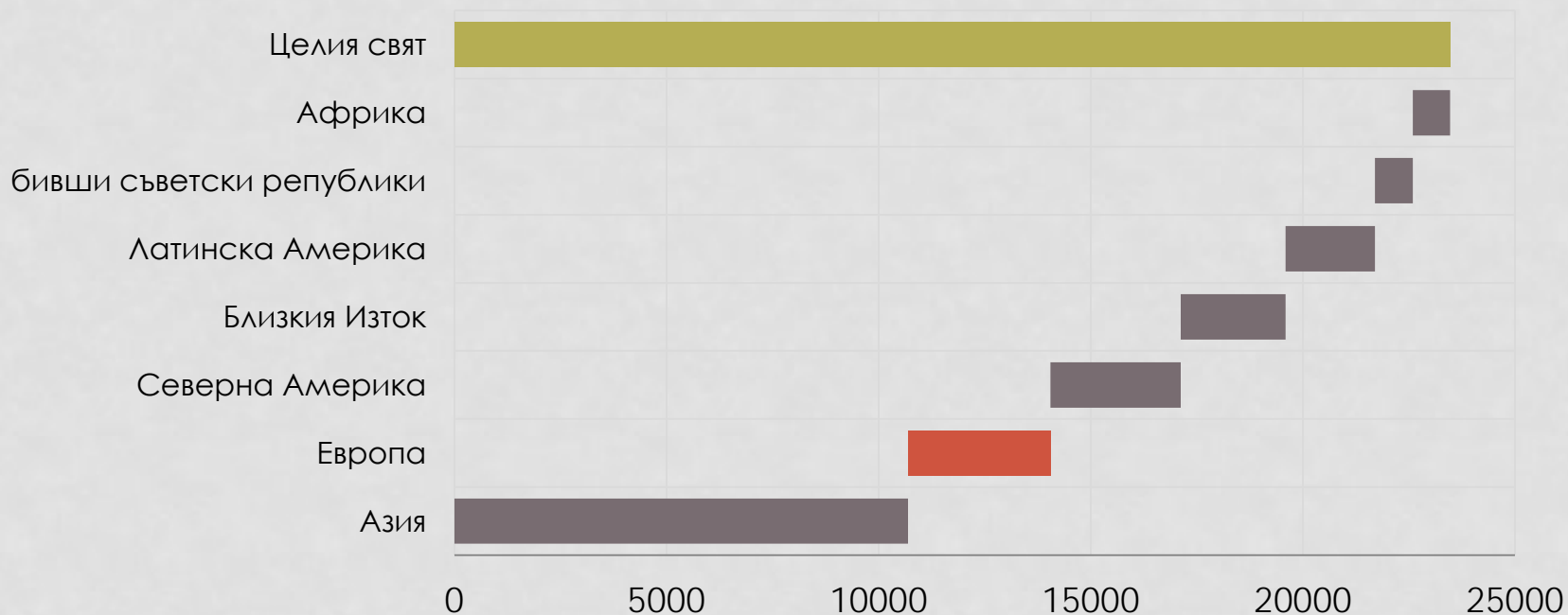
Дял на откритите маршрути според размера на летището като % от всички маршрути



Източник: Industry Watch по данни на Oхера, OAG за 2016 г.

ПОГЛЕД В БЪДЕЩЕТО

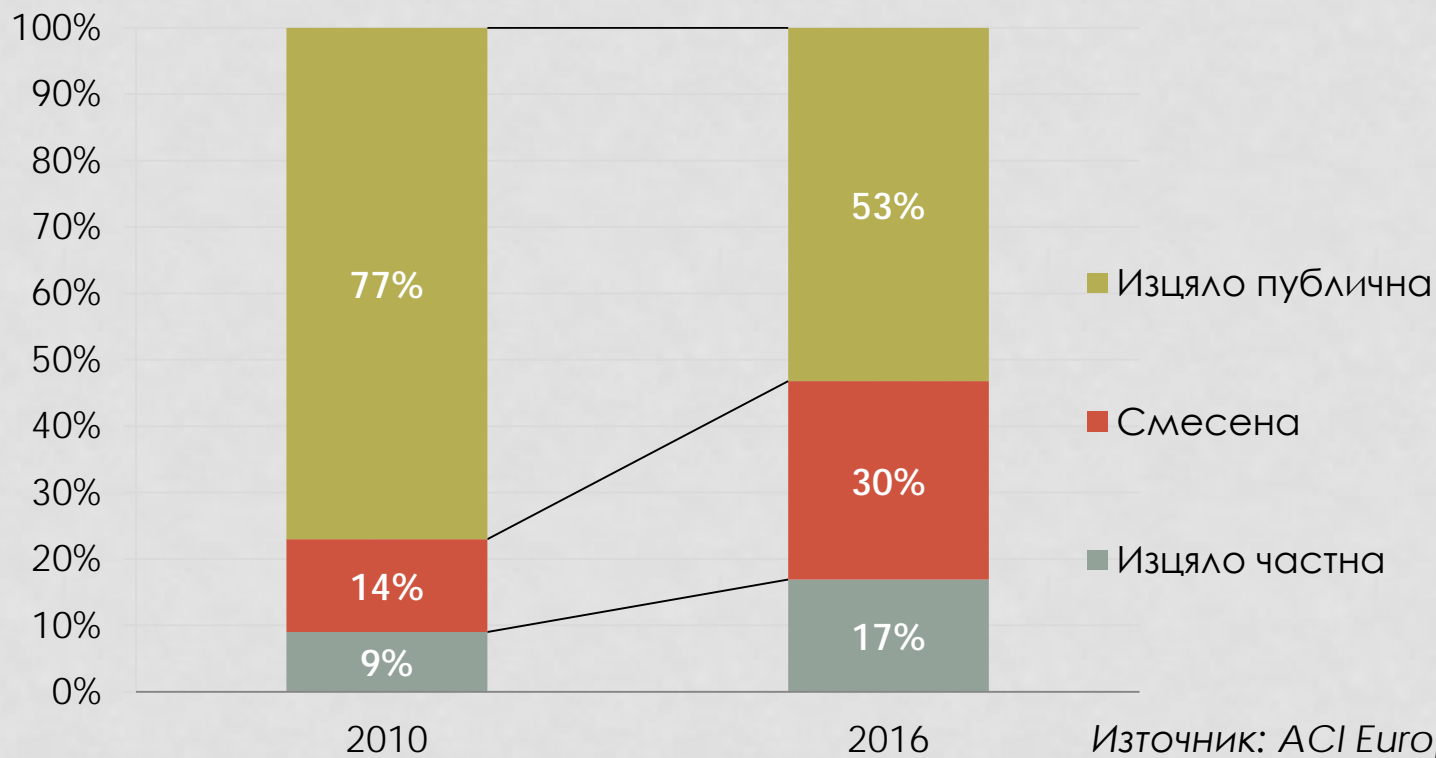
Прогнозирано увеличение на броя самолети по региони
2036 спрямо 2017 г.



Източник: Industry Watch по прогнози на Boeing

СОБСТВЕНОСТ НА ЛЕТИЩАТА В ЕС

Собственост на летищата в ЕС - дял



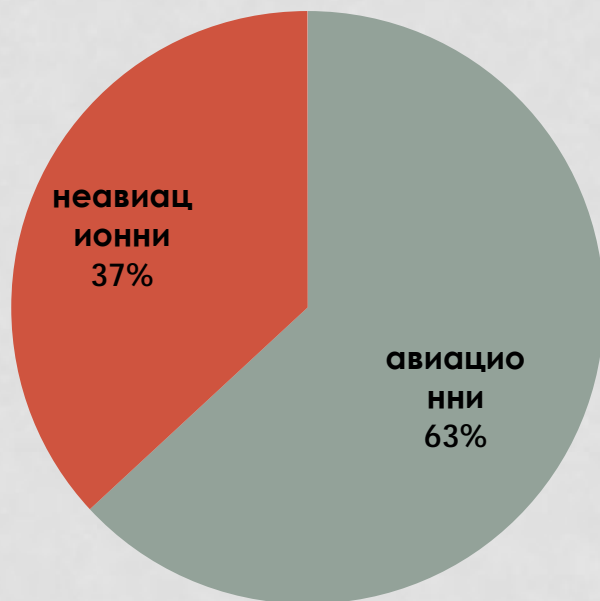
Източник: ACI Europe

ПРИВАТИЗАЦИОННИ СДЕЛКИ НА ИЗБРАНИ ЛЕТИЩА В ЕВРОПА

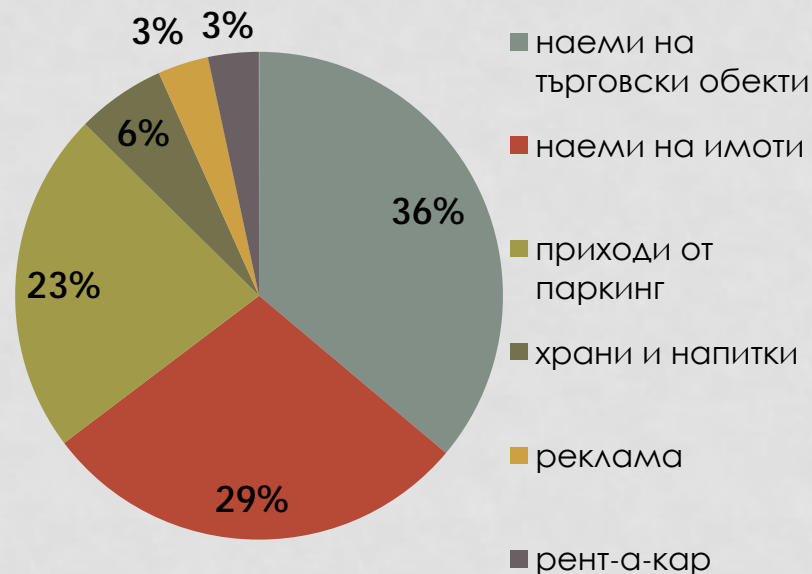
Страна	Летище	Собственост	Обслужени пътници през 2017	Ръст на пътниците 2017/2015	Година на приватизация /концесия
Албания	Тирана	напълно частна	2,630,338	33.0%	2005
Белгия	Брюксел	предимно частна	24,751,493	5.7%	2004
Хърватска	Загреб	напълно частна	3,086,740	19.8%	2014
Кипър	Ларнака	напълно частна	7,822,307	44.7%	2005
Кипър	Пафос	напълно частна	2,521,687	10.5%	2005
Дания	Копенхаген	предимно частна	29,134,235	9.6%	1994
Гърция	14 регионални летища	напълно частна			2015-2017
Франция	Нант	предимно частна	5,489,543	142.3%	2010
Франция	Тулуза - Бланак	предимно частна	9,264,685	20.8%	2015
Унгария	Будапеща	напълно частна	13,087,023	27.2%	2007
Италия	Неапол	предимно частна	8,577,507	39.0%	1997
Италия	Торино	предимно частна	4,168,891	13.9%	2000
Италия	Пиза	предимно частна	5,233,118	8.8%	2005
Италия	Рим Чиампино	предимно частна	5,856,547	0.9%	1997-2001
Косово	Прищина	напълно частна	1,885,136	19.4%	2010
Македония	Скопие	напълно частна	1,868,772	28.3%	2014
Молдова	Кишинев	напълно частна	2,744,653	23.7%	2013
Португалия	10 летища, в т.ч.				
Португалия	Порто	напълно частна	10,787,164	33.4%	2012
Португалия	Фаро	напълно частна	8,727,699	35.6%	2012
Сърбия	Белград	напълно частна	5,349,583	11.9%	2018
Словения	Любляна	напълно частна	1,682,759	17.0%	2014
Испания	46 летища, в т.ч.				2014-2015
Испания	Валенсия	смесена	6,730,748	33.4%	2014-2015
Испания	Билбао	смесена	4,964,242	16.3%	2014-2015
Обединено Кралство	22 летища с повече от 1 млн. пътника	напълно частна или смесена			

ПРИХОДИ НА ЛЕТИЩАТА В ЕВРОПА

Приходи на летищата в Европа - структура



Разпределение на неавиационните приходи на летищата в Европа

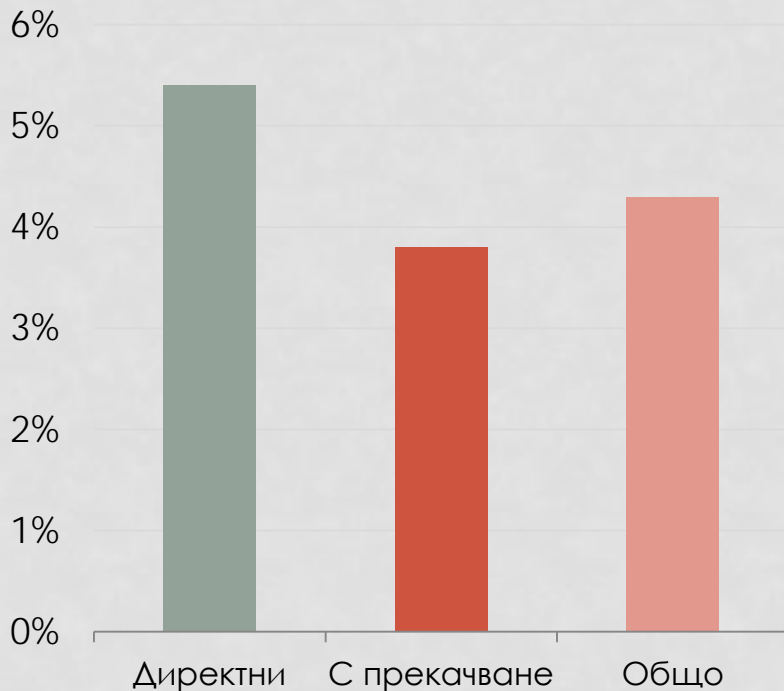


Източник: Industry Watch по данни на ACI Europe

Източник: Industry Watch по данни на ACI Europe

СВЪРЗАНОСТ В ЕС

Свързаност в ЕС, брой маршрути, промяна 2017/2016 г.



Източник: Industry Watch по данни на ACI Europe

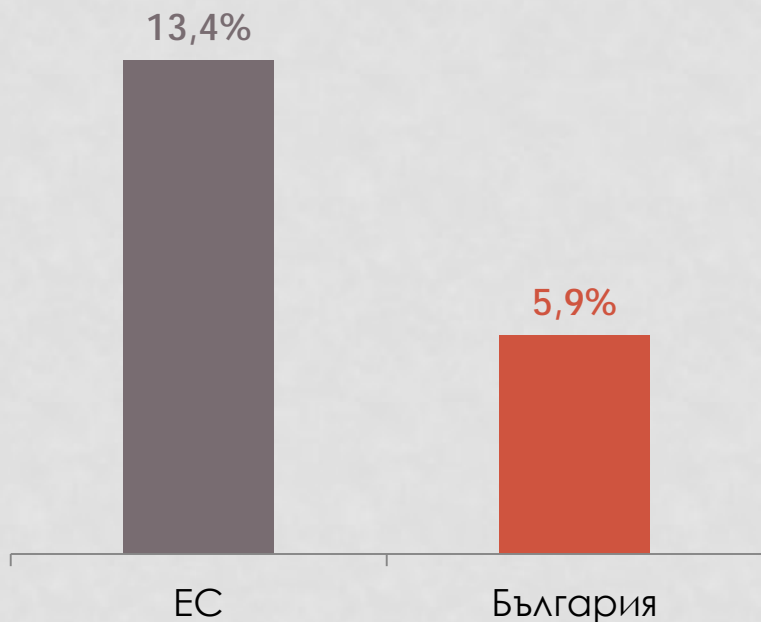
Директни полети, според вида на превозвача, % от всички



Източник: Industry Watch по данни на ACI Europe

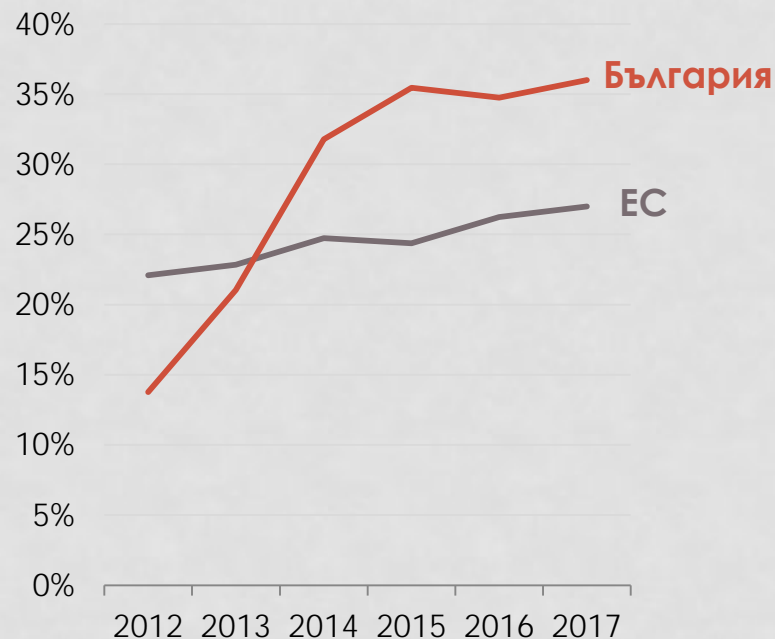
ТЕНДЕНЦИИ В ТУРИЗМА

**Дял на пътуванията със самолет
в България и ЕС
% от всички пътувания**



Източник: Industry Watch по данни на Евростат

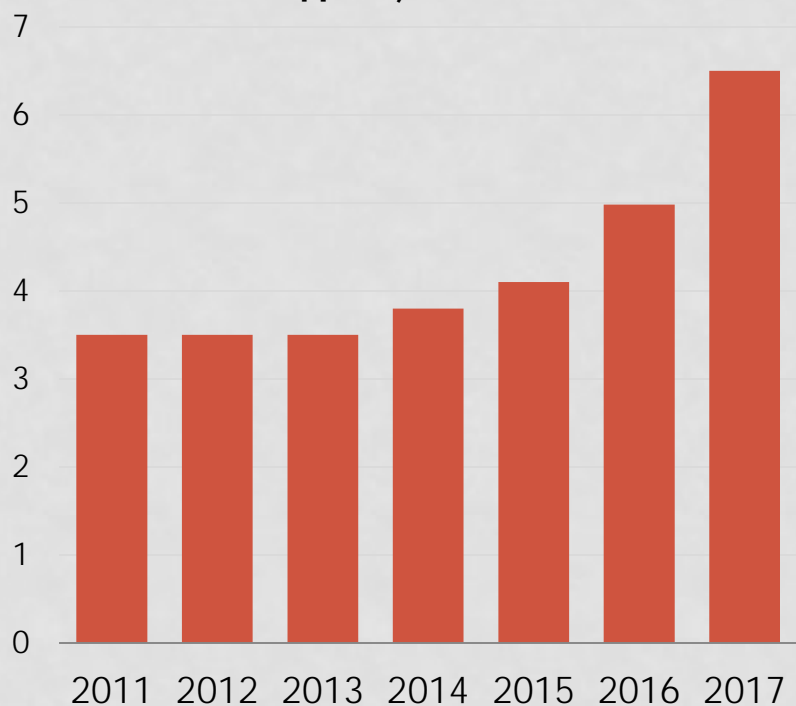
**Дял на наетите къщи и
апартаменти
като % от всички наеми**



Източник: Industry Watch по данни на Евростат

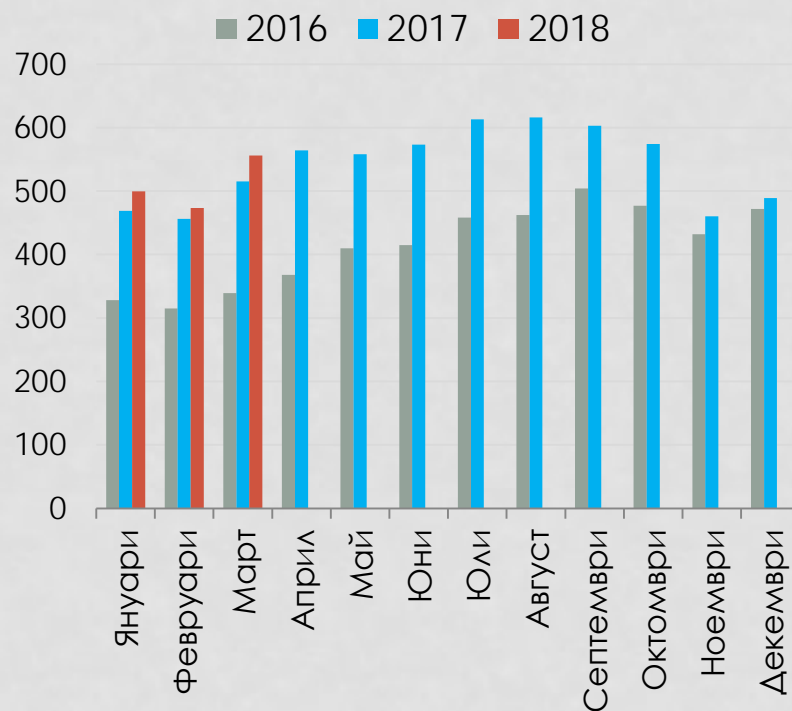
БРОЙ ПЪТНИЦИ НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

Пътници на Летище София, по години, в млн.



Източник: Летище София

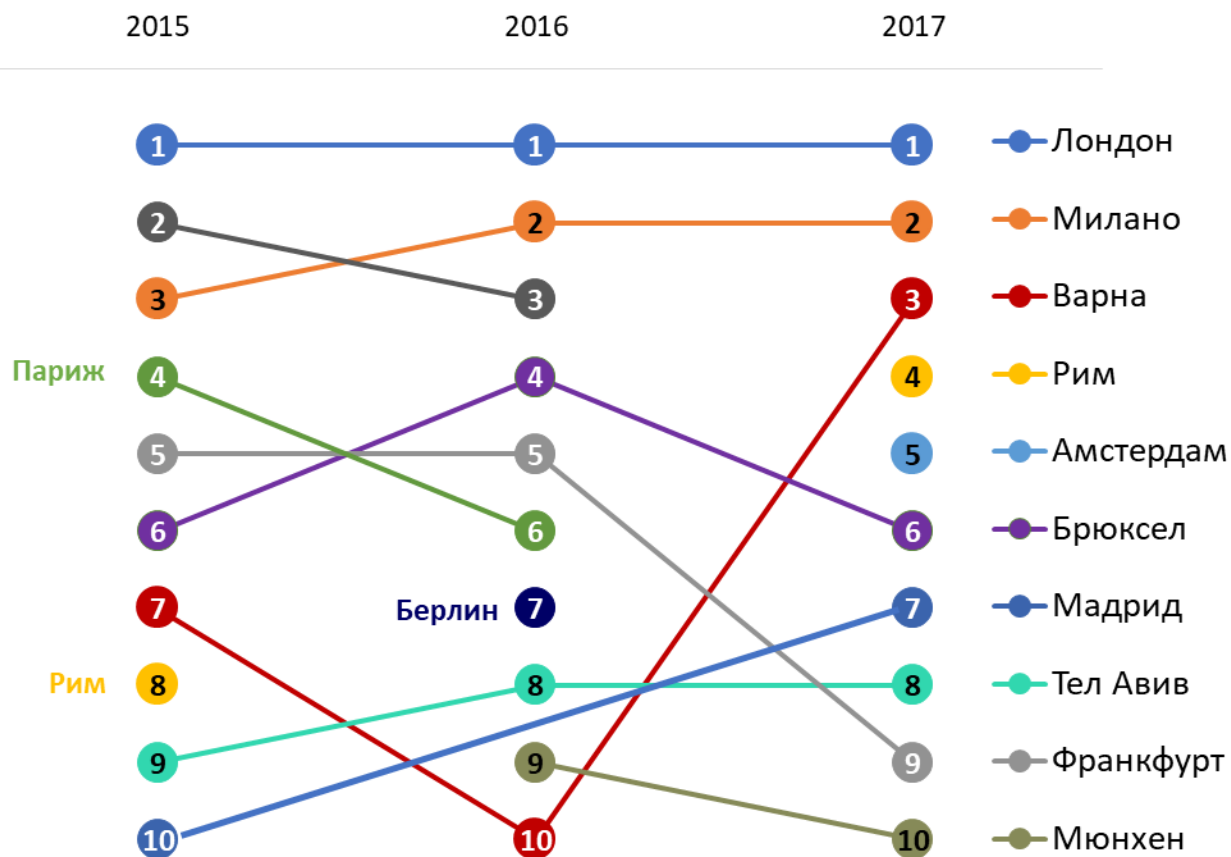
Летище София, брой пътници, по месеци, в хиляди



Източник: Летище София

НАЙ-ПРЕДПОЧИТАНИ ДЕСТИНАЦИИ

Топ 10 дестинации според заминаващи пътници от летище София



Източник: Industry Watch по данни на летище София

СВЪРЗАНОСТ НА СОФИЯ С ЦЕНТРАЛНА И ИЗТОЧНА ЕВРОПА

Без директен полет	Страна	Директен полет
Загреб	Хърватска	
Бърно	Чехия	Прага
Талин	Естония	
Солун	Гърция	Атина
Рига	Латвия	
Вилнюс	Литва	
	Унгария	Будапеща
Краков		Варшава
Лодз		
Вроцлав		
Познан	Полша	
Гданск		
Шчечин		
Бидгош		
Люблин		
Яш		Букурещ
Тимишоара	Румъния	
Клуж-Напока		
Констанца		
Крайова		
Галац		
	Сърбия	Белград
	Словакия	Братислава
	Словения	Любляна
Тирана	Албания	
Скопие	Македония	
Сараево	Босна и Херцеговина	

Забележка: Градове с население над 300 хил. или столици, към 2018 г.

Източник: Industry Watch