

ПРОУЧВАНЕ НА СЪВРЕМЕНОТО СЪСТОЯНИЕ И АНАЛИЗ НА ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

Миглена Димитрова, Диана Крумова
azzazaz@abv.bg, didenceto26@abv.bg

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”
гр. София, 1574, ул „Гео Милев“ 158 ,
БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: въздушен транспорт, превозени пътници, съвременно състояние

Резюме: Настоящата разработка има за цел да разгледа развитието и съвременното състояние на авиацията в България, както и да се извърши анализ на превозените пътници в големите български летища. Разгледани са целите и насоките за бъдещето на въздушния транспорт и единното въздушно пространство.

1. Историческо развитие на въздухоплаването в България

За начало на въздухоплаването в България се счита 20.04.1906 г., когато цар Фердинанд с указ №28 създава въздухоплавателно отделение към железопътната дружина. През 1911 г. е взето решение за създаването на военна авиация. През 1912 г. самолета на Георги Божинов – патентован във Франция.

Държавната аеропланна работилница (ДАР) в Божурище е първото българско самолетостроително предприятие. Разположено е на територията на Летище Божурище. Разработените проекти и произведени в тази фабрика самолети са наименувани с нейните инициали ДАР.

Капрони Български- Основано е в София през 1930 г. с италиански капитали на фирма „Капрони“, която откупува от АЕРО-Прага самолетостроителната фабрика в Казанлък.

Държавната самолетна фабрика (ДФС) в Ловеч е изградена по замисъла на Въздушните войски от 1938 г. за създаване на модерна фабрика за производство на самолети.

Първата въздушна линия в България е открита 29.06.1947г с направление София-Пловдив- Бургас и София-Г.Оряховица- Варна. На 12.02.1948г. е открита първата международна линия- София- Белград- Прага.

2. Българската авиация днес

Българската гражданската авиация включва ДП”РВД” и представлява летищата (летищни оператори и оператори по наземно обслужване), авиокомпаниите за превоз на пътници и товари, авиационните технически бази, авиационните учебни центрове.

В системата на гражданската ни авиация сега работят около 8300 души. Наеният персонал е с високо квалификационно ниво.

Основата на гражданското ни въздухоплаване са авиокомпаниите за превоз на пътници, товари и поща и предприятието за специализирани авиационни услуги („Хели ер-САУ“). Те са „България ер“, „Българиан еър чартър“, „Би ейч еър“, „Ер Виа“, „Авиостарт“. Авиокомпаниите за превоз на товари са „Карго еър“, „Роуз ер“ и „Брайт флайт“. Общият седалков капацитет на парка е около 4400 места.

България разполага с шест бази за техническо обслужване на самолети - самостоятелни или включени в състава на авиокомпаниите. Тези бази имат общо 9 хангарни места за ТО на 150 местни самолети. Базите за техническо обслужване са: „Луфтханза техник София“ с 6 хангарни места за техническо обслужване на самолети; с по едно хангарно място разполагат базите „Българиан еър чартър“, „Би ейч еър“ и „Аеротехник“. Със собствени хангари за ремонт на ВС разполага и специализираното предприятие „Хели ер-САУ“.

Сега българската гражданска авиация разполага с два учебни центъра за комплексно обучение на пилоти и техници и 3 действащи учебни центъра за първоначално обучение на пилоти.

Като най-важна характеристика на Българската гражданска авиация днес е, че е напълно интегрирана част от Европейската гражданска авиация. Основен приоритет за нея са безопасността и сигурността на полетите. Вече 9 години се прилагат регламентите на ЕС в областта на авиацията. Контролът за прилагането им се извършва от ГД „ГВА“ в взаимодействие с EASA, включително при одитирането и надзора. Това е гаранция за високата безопасност и сигурност на българската авиация. Резултатите от проверки по програмата SAFA/SACA на самолетите на българските авиокомпаниите показват високо ниво на съответствие с европейските изисквания по безопасност. [11]

234 самолета - това представлява в момента гражданската авиация на България. Данните са предоставени на от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД „ГВА“). Най-многоброен е селскостопанският флот, следван от групата за превоз на пасажери, товари и поща. В тази група се включват класическите пътнически самолети, както и бизнес джетовете.

В България са регистрирани и 58 машини за обучение и спорт и 26 самолета, които се ползват за геоложки, географски и други изследвания, както и за фотографиране. Има и два вертолета за спешна помощ.

В последните години няма сериозни промени в броя на регистрираните въздухоплавателни средства и те са малко над 250, според данни от ГВА.

Най-голяма е групата на самолетите и вертолетите, произведени преди повече от 20 години - 76 броя. На възраст между 16 и 20 г. са 65 въздухоплавателни средства, а други 51 са между 11 и 15 г. В България има едва 12 самолета и вертолета, произведени в последните 5 години.

Самолетите на полската компания PZL Mielec заемат най-внушителна част от въздушната ни армада - 54 бройки. Това е главно едномоторният модел PZL M-18, който се произвежда от 1978 г. Използва се в селското стопанство. С него разполагат компаниите „Фортуна еър“, „Пловдив еър сървис“ и „Тракия еър“.

Моделите на американската компания Cessna са вторите най-разпространени у нас. Те служат за туристически (панорамни) полети, каквото е приложението на вариантите от серия 100 и 208 на „Джет опс Юръп“. По-новите често се използват в бизнес авиацията. Компанията „Венид еър“ има модел Citation, с който предлага чартърни полети на предприемачи.

В статистиката не влизат луксозните реактивни джетове, собственост на големи български компании. [9]

3. Статистически данни за превозени пътници по летища

3.1 Летище София

На табл. 3.1 са представени превозените пътници и самолетодвижението на летище София по години. Забелязва се плавно покачване в броя пътници и самолети.

През 2015 година Летище София е обслужило рекордните 4 088 943 пътници, което е ръст от 7.2 % спрямо преминалите 3 815 158 пътници през 2014 г. През 2015 г. за първи път в историята си летището преминава границата от 4 милиона обслужени пътници в рамките на една календарна година. Над 35 авиокомпании изпълняват редовни пътнически или товарни полети, както и сезонни туристически програми до и от София.

Източник: Уикипедия, НСИ [3][6]

Табл.3.1 Превозени пътници и самолетодвижение на летище София

Година	Пътници	Самолетодвижение
1998	1 250 700	24 726
1999	1 236 610	25 178
2000	1 127 866	24 785
2001	1 107 682	21 860
2002	1 214 198	24 211
2003	1 356 469	25 517
2004	1 614 304	28 700
2005	1 874 000	32 188
2006	2 209 350	38 119
2007	2 745 880	43 005
2008	3 230 696	48 626
2009	3 134 657	45 698
2010	3 296 936	47 061
2011	3 474 933	47 153
2012	3 467 455	40 806
2013	3 504 326	40 526
2014	3 815 158	42 120
2015	4 088 943	44 416
2016	4 980 387	51 829

Табл. 3.2 Превозени пътници и самолетодвижение на летище Бургас

Година	Общо	Самолетодвижение
1998	433,024	6,092
1999	339,297	5,722
2000	398,015	5,224
2001	594,396	5,633
2002	767,476	6,515
2003	1,026,037	8,136
2004	1,342,173	10,692
2005	1,555,603	11,842
2006	1,708,199	13,364
2007	1,937,625	13,606
2008	1,920,623	13,794
2009	1,683,786	11,956
2010	1,872,618	13,774
2011	2,229,045	19,215
2012	2,356,865	16,961
2013	2,461,648	18,008
2014	2,522,319	18,869
2015	2,360,320	18,271
2016	2,878,883	20,873

3.2 Летище Бургас

Летище Бургас е международно летище в Югоизточна България. Разположено е в бургаския квартал Сарафово, на 10 км североизточно от центъра на град Бургас. Летището заема второ място по пътнически поток в страната след Летище София.

Както се вижда от таблица 3.2 за разглеждания период 1998г.- 2016 г. на летище Бургас с всяка година има увеличение на превозените пътници с изключение на 2015 г., където има спад около 7 %.

Източник:НСИ, уикипедия [3][6]

3.3 Летище Варна

Летище Варна работи денонощно. Полетите са предимно чартърни, международни. Летището осъществява връзка до повече от 100 направления в над 35 държави. Действието му е с подчертан сезонен характер, свързан с обслужването на туристи през летния сезон. Летните чартърни програми започват в средата на март и приключват в края на октомври, като максимумът е през юли и август.

На табл. 3.3 са представени данни за превозените пътници на летище Варна. Вижда се плавно покачване в броя им за последните години.

Източник: Уикипедия, НСИ[3][6]

Табл. 3.3 Превозени пътници на летище Варна

Година	Общо
1998	273,678
1999	511,819
2000	691,689
2001	932,549
2002	1,090,709
2003	1,186,349
2004	1,319,127
2005	1,546,925
2006	1,522,658
2007	1,478,093
2008	1,432,703
2009	1,206,535
2010	1,198,956
2011	1,163,884
2012	1,211,196
2013	1,303,679
2014	1,387,494
2015	1,398,694

Табл. 3.4 Превозени пътници летище Пловдив

Година	Пътници	Промяна
1998	52,702	
1999	38,811	26.0%
2000	37,680	3.0%
2001	27,627	27.0%
2002	26,639	4.0%
2003	27,379	3.0%
2004	37,760	38.0%
2005	66,168	75.0%
2006	93,245	40.0%
2007	104,130	12.0%
2008	61,276	41.0%
2009	24,919	59.3%
2010	26,386	5.6%
2011	76,835	191.2%
2012	87,526	13.9%
2013	91,000	4.5%
2014	103,535	13.7%
2015	103,300	0.2%
2016	77 649	25.0%

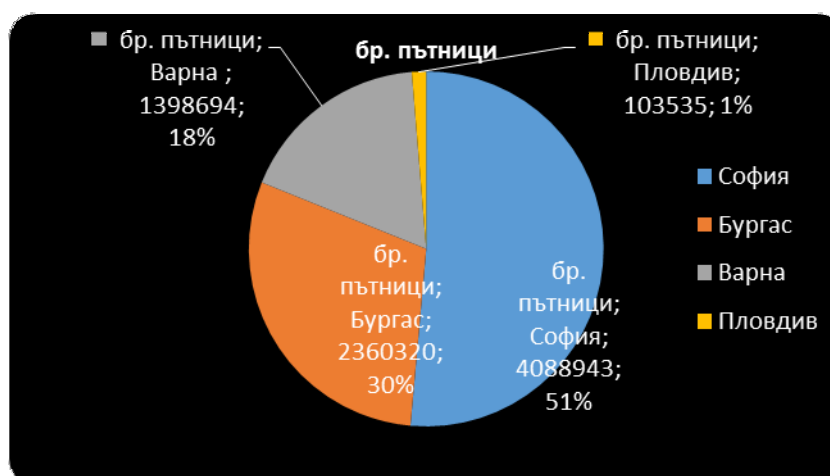
3.4 Летище Пловдив

Летище Пловдив (ИАТА код: PDV, ИКАО код: LBPD) или Летище Крумово е летището на втория по големина град в България, Пловдив. Разположено е на 12 километра югоизточно от Пловдив. Стопанисва се от едноименното дружество "Летище Пловдив ЕАД.

На табл. 3.4 са представени превозените пътници по години на летища Пловдив. Забелязва се спад през последните 2 години.

Летище Пловдив заема най – малък дял от пътничкопотока от четирите големи летища на България. Това е отразено във фиг. 3.1:

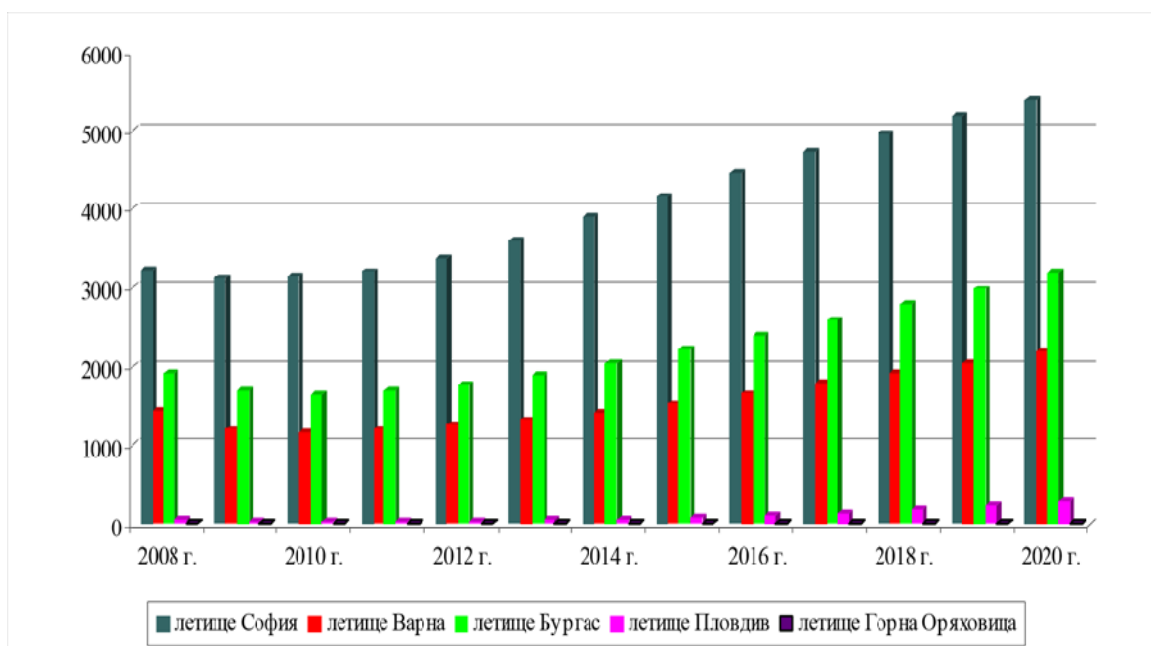
Източник: Уикипедия, НСИ [3][6]



Фиг. 3.1 Разпределение на броя пътници по летища

Фиг. 3.1 показва броя превозени пътници в % за всяко едно от четирите големи летища в страната. Вижда се, че в летище София са превозени малко над половината пътници, докато на летище Пловдив се пада само 1%.

На фигура 3.2 е изобразен очаквания брой пътници, които ще бъдат превозени по летища до 2020 г.



Фиг. 3.2

Статистика за броя превозени пътници по летища и очаквания им брой до 2020 г.

Вижда се, че най-много пътници се очаква да бъдат превозени на летище София, следвани от летището в Бургас. Трето място заема летище Варна, където не се очаква сериозна промяна, докато за летището в Пловдив се очаква покачване на превозените пътници.

Източник : Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. [10]

Заклучение

С цел осигуряване на устойчив ръст на въздушния трафик над Европа в следващите 30 години, Европейската комисия въвежда в изпълнение проект „Единно европейско небе”. Акцентът се измества от националните граници и суверенитет на въздушното пространство към структурата на Общоевропейския въздушен трафик, като се отчитат екологичните, икономическите и социалните ефекти на авиацията. След това Европейският парламент одобри втори законодателен пакет (т.нар. SES II пакет), в който са заложили цели, насочени към определяне на срокове за изпълнение на задачите, укрепване на мрежовите функции в управлението на въздушното движение, разширение на компетенциите на “Европейската агенция за авиационна безопасност” и др. Проектът трябва да доведе до повишаване безопасността и ефективността на полетите за следващите 30 години и да намали отрицателното въздействие на авиацията върху промените в климата. За постигането на тези цели Комисията въвежда програма „SESAR”, която е насочена към:

- Намаление на разходите за управление на въздушното движение с 50%;
- Намаление на емисиите въглероден диоксид по време на полет с 10%;
- Утрояване на капацитета на системата за управление на въздушното движение;
- Повишаване на безопасността на полетите.

Програмата се реализира на три етапа: определяне на плановете за създаване на новите системи за управление на въздушното движение, разработване на необходимите технологични системи и компоненти, реализация на системата и изграждане на нова инфраструктура в широк европейски мащаб, включващ и страните-партньори на проекта. [10]

Източници

[1] Сайт на Асоциация на българските авиокомпани <http://www.association-aba.org/?p=10>

[2] Сайт на Министерство на финансите <http://www.minfin.bg/bg/page/977>

[3] Уикипедия

https://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D1%82%D0%B8%D1%89%D0%B0_%D0%B2_%D0%91%D1%8A%D0%BB%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D1%8F

[4] Сайт на Летище София <http://www.sofia-airport.bg/%D0%B1%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81>

[5] Сайт на **Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията** <https://www.mtitc.government.bg/page.php?category=177>

[6] Сайт на Национален статистически институт <http://www.nsi.bg/bg/content/1749/%D0%B2%D1%8A%D0%B7%D0%B4%D1%83%D1%88%D0%B5%D0%BD-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82>

[7] Сайт на Евростат

http://ec.europa.eu/eurostat/home?p_auth=ltmj6nPF&p_p_id=estatsearchportlet_WAR_estatsearchportlet&p_p_lifecycle=1&p_p_state=maximized&p_p_mod

[8] Вестник Сегга <http://www.segabg.com/article.php?issueid=808§ionid=10&id=00004>

[9] Сайт на Българско авиационно списание Аеро <http://aeropress-bg.com/2459-264-letatelni-aparata-v-balgarskia-registar>

[10] Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.

[11] Сайт за новини http://www.pan.bg/view_article-1-334751-SYSTOYANIE-NA-BYLGARSKATA-GRAZHANSKA-AVIACIYA-ANALIZ-NA-AVIACIONNIYA-PAZAR.html

STUDY OF THE CONTEMPORARY STATE AND ANALYSIS OF AIR PASSENGER TRANSPORT IN BULGARIA

Miglena Dimitrova, Diana Krumova
azzazaz@abv.bg, didenceto26@abv.bg

University of Transport Todor Kableshkov
Sofia, 1574, 158 "Geo Milev" Str.,
BULGARIA

Key words: *air transport, transported passengers, modern state*

Abstract: *The present study aims to examine the development and current state of aviation in Bulgaria, as well as to present an analysis of the passengers transported in the major Bulgarian airports. The objectives and guidelines for the future of air transport is also examined.*