



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



ПРИЛОЖЕНИЕ 2.7.

Допринася за постигане на Резултат 2.
Анализ на текущото състояние на транспортната система
в българската част от трансграничния регион Румъния-България

ПРИЛОЖЕНИЕ 2.7. Изследване на състоянието на въздушния транспорт

в изпълнение на под-дейност 2.7.
Запознаване и изследване на състоянието на въздушния транспорт

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“
Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“



Съдържание

ВЪВЕДЕНИЕ	3
I. СЪСТОЯНИЕ НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРСКАТА ЧАСТ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН	4
2.1. Област Видин	4
2.2. Област Велико Търново	4
2.3. Област Русе	6
2.4. Област Силистра	8
2.5. Област Добрич	9
II. ПРОЕКТИ ПО ИНИЦИАТИВАТА ЗА ЕДИННО ЕВРОПЕЙСКО НЕБЕ (ЕЕН)	10



ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 2.7. Запознаване и изследване на състоянието на въздушния транспорт от Техническото предложение (Приложение №3) към Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“.

С разработения документ се допринася за постигане на изисквания от Възложителя резултат 2. Анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България от Техническата спецификация.

Изследването е насочено към съществуващите условия за развитие на въздушния транспорт в българската част на трансграничния регион. Той се обслужва приоритетно от 3 международни летища в Румъния: Констанца (важен през летния сезон, когато приема полети от Париж, Страсбург, Люксембург, Бергамо, Пиза), Крайова (полети от Лондон, Кьолн/Бон, Бергамо) и Букурещ - Отопени, намиращо се най-близо до границата. В България, най-близките летища са в София и Варна, но голяма част от населението в българския пограничен район често редовно използва летището в Букурещ.

Единственото летище в българската част на трансграничния регион, което има потенциал е Летище Горна Оряховица, което би могло да се развива товарна превозна дейност, или да продължи да се използва за учебни полети, но няма причини да бъде прогнозирана обемна пътническа превозна дейност през него в следващото десетилетие.

В изследването са представени както функциониращите летища, така и тези, за които има налична инфраструктура, въпреки, че не функционират.



I. СЪСТОЯНИЕ НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРСКАТА ЧАСТ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН

В българската част от трансграничния регион функционират едно международно гражданско летище в Горна Оряховица и две летателни площадки в Русе и Балчик, предназначени за използване от авиационни оператори с предмет на дейност изпълнение на специализирани авиационни полети и други видове въздухоплавателна дейност. Налична летищна инфраструктура има изградена във Видин и Силистра, която не се използва, но е представена в настоящия раздел поради наличието на потенциал, който може да бъде развит.

2.1. Област Видин

Представяне

Летище - Видин е разположено в землището на с. Иново община Видин, на 5 км северозападно от гр.Видин и международен път Е-79, водещ към втория мост над р. Дунав при Видин - Калафат, граничи с път II-12 - транспортна връзка с граничен пункт „Брегово“. Изградено е през 1973 г. и е закрито през 1999 г. Летището е частна държавна собственост с Акт за държавна собственост 2587/11.09.2008 г. и е предоставено за управление на областния управител на Област с административен център - Видин.

Летище Видин има потенциал за развитие, затова се търсят възможности за възстановяване на неговите функции (напр. чрез отдаването му на концесия). Предвид географското разположение на Видин, излиза на две граници и застъпването на всички видове транспорт - ж.п., речен и пътен, възобновяването на авиационните услуги на летището ще е сериозна стъпка към превръщането на област Видин в съвременен транспортен и комуникационен център с национално и международно значение.

Летище Видин не функционира от 1999 г

Летищна инфраструктура

Имотът е с площ 153 841 кв.м и представлява: писта с две обръщала с дължина - 2 080 м, ширина - 38 м и площ 101 134 кв.м, пистата е с бетоново покритие в добро състояние; сгради, вкл. за техническо обслужване и ремонт и др.

2.2. Област Велико Търново

Представяне



На територията на Област Велико Търново функционира международно летище Горна Оряховица.



Летище Горна Оряховица е построено през 1925 г. и е със статут на международно от 1995 г. Намира се на 4 км североизточно от гр. Горна Оряховица и на 12 км от гр. Велико Търново. На летището функционира Център за управление на въздушните полети ръководи движението на самолетите над цяла Северна България. В непосредствена близост е до един от важните жп възли в

България - Горна Оряховица.

Летището е държавна собственост. Правата на собственик на капитала се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. През 2016 г. летището е отдадено на концесия на „Гражданско летище Горна Оряховица 2016“ АД за срок от 35 години с предмет: управление на услуги от обществен интерес и управление и поддържане на обекта на концесията, които включват поддържането в наличност на услугите и осигуряването на непрекъснатост и ниво на тяхното качество в съответствие с клаузите на концесионния договор и поддържането в експлоатационна годност на обекта на концесията. Близо 32 милиона лева инвестиции са предвидени в 35-годишния срок на концесията на летище Горна Оряховица. Концесионерът предвижда удължаване на пистата за излитане и кацане за да може да се приемат по-големи самолети. Сегашната писта на аерогарата в Горна Оряховица е с дължина 2450 метра, което позволява излитане и кацане на самолети от категория код D.

Извършваните услуги са: наземното обслужване, вкл. полетни операции и администриране на екипажите; наземно администриране и надзор; обслужване на пътници; обработка на багажи; обработка на товари и поща; перонно обслужване на въздухоплавателни средства; обслужване на въздухоплавателни средства с гориво-смазочни материали. Летището е специализирано за карго полети и има потенциални възможности за увеличаване обема на своята дейност. Пътническият терминал е в добро състояние, но е изграден и оборудван за обслужване на вътрешни полети. Летището в Горна Оряховица се използва за чартърни бизнес полети, за учебно-тренировъчна дейност на ВВС и гражданската авиация. Обслужва и селскостопанската авиация.

Летище Горна Оряховица има водеща роля за развитието на региона в социално и икономическо отношение. То се явява основен пункт за износ на



селскостопански продукти от Северна България за ЕС, ОНД и страните от Близкия и Далечния Изток, както и Африка. Летището има потенциал да се превърне в най-голямото карго летище на Балканите.

Летищна инфраструктура

Летището разполага с писта за излитане и кацане дълга 2 450 м и широка 45 м. Има една пътека за рулиране и пет самолетни стянки. В настоящия момент покритието на пистата е в задоволително състояние. То е от асфалтобетон, положено е през 1982 г. Правени са частични ремонти за запълване на образувалите се фуги с полимер-модифицирана битумна паста. В западно направление има подмяна на част от настилката през 2005 г.

Пътническият терминал е в сравнително добро състояние, но е изграден и оборудван за обслужване на вътрешни полети. Пътнически терминал е с площ 2209 кв. м с обособени салони за заминаващи, пристигащи пътници и обществена зона.

Таблица 1. Технически данни на летище Горна Оряховица, България

Технически данни	
Код IATA:	GOZ
Референтен код ICAO:	LBGO
Характеристики на пистата за излитане / кацане	Повърхност: 2450 м X 45 м Асфалто-бетон, здравина - PCN 45/R/B/X/T
Платформа самолети	една пътека за рулиране, пет самолетни стоянки
Географските координати:	ширина: N-43° 09'05.63" дължина: E-025° 42'42.67"
Терминали:	1 пътнически
Относителна температура:	11° C
Светлинна система	оборудвано със светотехническа система I-ва категория за кацане и излитане нощем и денем при намалена видимост.
Оборудване за	медицинско обслужване; карго обслужване; техническо обслужване; аварийно-спасително осигуряване; гранично паспортен контрол; митница

2.3. Област Русе

Представяне



Летище Русе е разположено е на 17 км от гр. Русе, в близост до с. Щръклево. Местоположението на летището е стратегическо за Русе с възможност за комбиниране на железопътния, сухопътния, водния и въздушния превоз на товари. Летището е построено като военно. От 70-те години на XX век се използва и от гражданската авиация.



В този период за изградени приемната сграда, перона за обслужване на граждански самолети и други съоръжения. Летището спира да функционира през 1999 г. както за военни, така и за граждански полети. С решение на Министерски съвет от 28.02.2005 г. територия на летището е прехвърлена на Министерството на транспорта. През декември 2014 г. с Решение на Министерски съвет летището в Щръклево е предоставено на Община Русе. Към момента то е 100% общинска собственост на Община Русе. През декември 2016 г. летище „Русе“ получава лиценз за летателна площадка за малки самолети. Възможностите за развитие на летище Русе са в следните направления:

- Обслужване на пътници: обслужване на пасажерските кораби по река Дунав; обслужване на нискотарифни авиокомпани; възстановяване на директната линия Русе - София; използване от собственици на частни самолети; чартърни превози за събития на територията на град Русе; гостуващи ловни туристи.

- Обработване на товари: износ на селскостопанска и специална продукция; временен внос; изграждане на претоварен център. Отдалечеността на летището от големи населени места и чистота на подходите дават възможност за използването му през цялото денонощие.

- Създаване на тренировъчен център.

Възможностите за използване на летището са: Вътрешна линия: Русе-София (около 700 души пътуват всеки ден по това трасе с автобус или кола); Външни авиолинии, обслужвани и от нискотарифни компании; Товарни полети; Чартърни линии, обслужвани от круизни корабни компании по р. Дунав (над 200 круизни кораба годишно); Център за презареждане (възможност за денонощно използване поради отдалечеността на летището от населените райони); Обучения на пилоти.

Летище Русе има възможност за отделяне на товарната от пътническата дейност и безпроблемно да бъдат извършвани и двата типа услуги. В зависимост от големината на самолетите, е възможно да се наложи частична реконструкция на пистата. Необходимо е да се изгради връзка между интермодален терминал с пристанище Русе-изток и летище Щръклево; Скоростна жп-линия Русе-Варна, летищен комплекс „Щръклево“, нови пътни връзки. Летище Русе, което да се превърне в стратегически логистичен хъб.

Летищна инфраструктура

Летището разполага с 2 000 дка прилежаща земя, а пистата му е дълга 2 500 метра. Летището притежава пътнически терминал, но има възможност за изграждане и на товарен терминал за обслужването и на товарни самолети. В близост е разположен индустриален ЖП клон за разтоварване на горива и масла, разположен на около 10 км от летището и заемащ площ от 40 000 кв.м.



Обширни имоти около летището собственост на държавата (бивши военни поделения), които могат да бъдат превърнати в логистичен център и т.н.

Към настоящия момент разположението на съоръженията на летище Русе позволява разделното обслужване на пътническия и товарния поток, като подходите към двете зони са независими и не пресичат пистата. Обслужването на пътници може да се извършва от северната страна на пистата. Обслужването на товари може да бъде отделено от южната страна на пистата. В този район могат да бъдат изградени складове от различен характер - за претоварване, под митнически надзор, за обучителни цели и т.н.

Таблица 2. Технически данни на летище Русе, България

Технически данни	
Код IATA:	ROU
Референтен код ICAO:	LBRS
Характеристики на пистата за излитане / кацане	Бетонна писта за излитане и кацане: дълга 2,5 км, широка 50 м (в миналото е обслужвала следните видове самолети - Ан-24, Ан-12, Ту-134, Ту-154 и Ил-76)
Географските координати:	ширина: N-43° 41'45" дължина: E-26° 03' 29" Надморска височина: 187 м
Терминали:	1 пътнически
Оборудване	приемно здание; водоснабдяване с питейна вода; телефонни линии с медни проводници; оптичен съобщителен кабел, минаващ на 0,8 км от летището; подсигурено електрозахранване; гараж за самолетообслужващата техника; кула за ръководство на въздушното движение.

2.4. Област Силистра

Представяне

Летище Силистра е от групата на малките летища в България. Предназначено е за вътрешни и международни полети за превоз на пътници и товари, както и за полети на селскостопанската авиация. Летателната площадка е разположена в близост до с. Кайнарджа до път II-71 Силистра-Добрич. Собствеността на площадката е частна. Със заповед № РД 08.1181/6.XII.1999 г. на Министъра на транспорта летище Силистра е закрито. Местната общност изразява силен интерес от възобновяване на дейността на летището.

Летище Силистра не функционира от 1999 г.

Летищна инфраструктура

Към момента инфраструктурата е запазена и предназначението на терена не е променено.



2.5. Област Добрич

Представяне



Летище Балчик е разположено е на 2 км северозападно от центъра на гр. Балчик. В непосредствена близост до ЛП „Балчик“ минава Международен път Е87 (Варна - Дуранкулак).¹ Изградено е през 1941 г. и е активно до 1998 г. като летище със специално предназначение. През 2011 г. летището е прехвърлено от Министерство на отбраната на Министерство на транспорта. Превръщането на военното летище в Балчик в гражданско е възложено на държавната компания „Летище София“.

Имотът е публична държавна собственост и е предоставен безвъзмездно за управление на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за нуждите на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Предоставено е за ползване на „Летище София“ ЕАД, което извършва дейностите по експлоатацията, управлението и поддържането му. Летище Балчик е обект, който МТИТС подготвя за предоставяне на концесия.²

Притежава Удостоверение за експлоатационна годност №11 / 20.05.2013 г. Предназначено е за обслужване на търговски операции с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 5700 кг или с пътниковместимост до 19 седалки. Може да приеме въздухоплавателни средства, изпълняващи нетърговски полети. На ЛП „Балчик“ е осигурена Гранична проверка само за полети в рамките на Европейския съюз, като за целта е нужна предварителна заявка до 48 ч. преди полета.

Летище Балчик - използването му като военно и гражданско летище ще утвърди Балчик като транспортен възел, осигуряващ работни места и по-добро използване на природните дадености и техническата инфраструктура на региона. Община Балчик има активна позиция по отношение на летище Балчик при определяне на неговия профил и планове за модернизация и експлоатация с цел превръщането му в регионален транспортен възел с

¹ [HTTPS://WWW.SOFIA-AIRPORT.BG/CONTENT/](https://www.sofia-airport.bg/content/)

² Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията



развити логистични функции, интегриран с цялостната транспортна и бизнес инфраструктура.

Летищна инфраструктура

Площта на летището е 3 736 531 кв.м, застроен със 106 сгради с обща застроена площ 43 178 кв.м и прилежащата инфраструктура.

LAT/LONG: N 43° 25' 28" E 28° 10' 51"

TWR: 121.125 Mhz

Летателната площадка разполага с бетонна писта за излитане и кацане с дължина 2498 м и широчина 60 м. На разположение е хангар за паркиране на малки въздухоплавателни средства.

II. ПРОЕКТИ ПО ИНИЦИАТИВАТА ЗА ЕДИННО ЕВРОПЕЙСКО НЕБЕ (ЕЕН)

Функционален блок от въздушното пространство (ФБВП) между Република България и Румъния

Установяването на ФБВП е съществен елемент от законодателния пакет Единно европейско небе (ЕЕН), който създава система от мерки за осигуряване на достатъчен капацитет за обслужване на нарастващия брой полети над Европа, за намаляване закъсненията, повишаване безопасността и разходната ефективност на аеронавигационното обслужване и ограничаване въздействието върху околната среда (Grant Thornton, 2014).

DANUBE FAB е установен с подписването на междудържавно споразумение от министрите на транспорта на Република България и Румъния на 12 декември 2011 г., в сила от 16 ноември 2012 г., след ратификация от парламентите в България и Румъния в поставения от Европейската комисия срок за установяване на ФБВП в Европа - 4 декември 2012 г. С цел постигане на оптимално ниво на взаимодействие в рамките на DANUBE FAB, споразумения за сътрудничество са подписани на ниво доставчици на аеронавигационно обслужване (ДП РВД и ROMATSA) и на ниво национални надзорни органи (ННО).

Създаването на DANUBE FAB е съфинансирано със средства, отпуснати чрез програмата TEN-T на Европейската комисия. Ключово постижение за DANUBE FAB за 2014 г. е установяването на два трансгранични сектора за обслужване на въздушното движение, като това е първата подобна стъпка в рамките на функционален блок въздушно пространство в Европа. Двата трансгранични сектора са въведени на база на оперативните изисквания за оптимално използване на въздушното пространство, независимо от националните граници. Въвеждането на трансграничните сектори между България и Румъния представлява нов етап в посока дефрагментирането на европейското въздушно пространство - основна цел на ЕЕН.



Подобряването на организацията на въздушното пространство в рамките на DANUBE FAB е постоянна и приоритетна задача пред българо-румънския екип за управление на дейностите във функционалния блок. За тази цел се провеждат мащабни симулации и проучвания, за да се оценят и сравнят различни варианти за организация на въздушното пространство и трасета в DANUBE FAB, с оглед на показателите полетна ефективност, безопасност, капацитет и др.

От ноември 2013 г. в DANUBE FAB е въведено въздушно пространство за свободно планиране на полети (Free Route Airspace) през нощта на национално ниво. Планира се поетапно цялостно въвеждане на Free Route Airspace съгласно изискванията на европейското законодателство. През юни 2014 г. България и Румъния представиха съвместен план за ефективност за втория референтен период (2015-2019 г.) съгласно изискванията на Регламент (ЕС) №390/2013 за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. В DANUBE FAB активно се работи по установяване на по-задълбочено сътрудничество със съседни функционални блокове. В рамките на функционалния блок има създадена организация за провеждане на съвместни обществени поръчки за целите на рационализиране на техническата инфраструктура и подобряването на разходната ефективност чрез икономии от мащаба. Създаден е също така Социален консултативен форум на DANUBE FAB, който представлява механизъм за сътрудничество със социалните партньори в ДП РВД и ROMATSA.³

³ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.