

## ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД СЕЛСКОСТОПАНСКАТА АВИАЦИЯ НА БЪЛГАРИЯ

Ас. д-р Галина Тодорова, НВУ „В. Левски” – В. Търново,  
Факултет „Авиационен” – Долна Митрополия

*Резюме:* В доклада се разглежда състоянието и възможностите на селскостопанската авиация на България към настоящия момент. Целта на доклада е да се очертаят икономическите предизвикателства пред селскостопанската авиация. Основната задача на доклада се свързва с изясняване на проблемите на селскостопанската авиация за подобряване на агробизнеса у нас.

*Ключови думи:* селскостопанската авиация, агробизнес, икономика, техника, стопанство.

Селскостопанската авиация се използва в продължение на много години в света и в Европа. Нейната същност се изразява в използването на самолетите и хеликоптерите на различни места в селското стопанство - за растителна защита, борба с плевели, прилагане на минерални торове, въздушни сеене, обработка на треви и други технически и производствени селскостопански култури.

Предимствата и са изразяват: в намаляване на времето на обработка на площите, поради високата скорост до 160 km / h широк откос до 60 m, когато запрашаване и пръскане, до 30 m, с обшивка на минерални торове; намаляване на разходите за труд; намаляване на потреблението на пестициди и минерални торове.

С помощта на малките маневрени самолети и хеликоптери предоставяща широка гама гореописани услуги позволяват бързо да се прехвърлят и на други площадки, които са добре запазени и поддържани у нас. (Виж. Фиг. 1)

Благодарение на техниката се третират и труднодостъпни райони на работа, независимо от състоянието на повърхността на почвата; механични повреди на растенията и уплътняването на почвата. Наред с предимствата селскостопанската авиация има и недостатък, а това е главно зависимостта и от метеорологичните условия.

В България началото на селскостопанската авиация е поставено преди 68 години, а към края на 1947 година са закупени и първите три

самолета По-2 за нуждите на санитарната и селскостопанската авиация. След този период в годините на така наречения социалистически строй в страната, техниката е увеличена с над 350 самолети и хеликоптери, главно внос от бившия СССР. Темповете на нарастване продължават до 1990 година, когато в страната ни има седем големи авиоотряда - софийски, пловдивски, старозагорски, варненски, горнооряховски, плевенски и кюстендилски, отговарящи за съответния регион, като общият авиопарк на отрядите им е към 500 самолета и вертолета от няколко различни типа.



Фиг. 1. Карта на летищата [2]

Наред с това родната селскостопанска авиация изключително много е инвестирала, не само в техника, но и в човешки ресурси. Българските летци, техници, инженери, агрономи са работели винаги при трудни условия, но са се справяли успешно. През тези години селскостопанска авиация е изпълнявала и производствени планове и си е сътрудничила и с авиационната промишленост в Съветския Съюз, Полша и Чехословакия, с предприятията на селскостопанската авиация в ГДР, Унгария, Куба и с международни организационни структури. През този период се е обменяла информация и опит с едни от най-интензивните и конкурентни пазари. Пред нас са били единствено страни, като: САЩ, Съветският Съюз, Канада, Австралия и Мексико.

Отличителна черта за родната авиация в този период е и икономическата помощ, която сме оказвали към страни като: Судан, Египет, Иран, Етиопия, Ангола.

Към настоящият момент картината на развитие на селскостопанската авиация е съвсем различна и може да се каже, че далеч отстъпваме от нивата, които бяхме извоювали с много усилие и труд. Вече не съществуват старите структури и нашата страната повече от два-сет години се люшка между пазарните принципи и липсата на всякаква държавна протекция за тази дейност на селското стопанство, пряко свързан с изхранването на населението и жизнения стандарт на хората. Причината за това са редица обективни и субективни фактори.

Към обективните фактори се отнасят историческите процеси на прехода през и след 1989 година, когато България премина от планово към пазарно стопанство. Този период за родното селско стопанство е критичен. Преходът към пазарна икономика се характеризира с големи промени в икономиката и в частност в земеделието. Тези промени се отнасят до следното:<sup>1</sup>

- всеобхватна икономическа криза;
- колапс в търговските отношения със страните от СИВ;
- трудности в осъществяване координацията между поземлената реформа и ликвидацията на кооперативните стопанства;
- липсата на пазарна инфраструктура за новите организационни форми (семейни земеделски стопанства, кооперации, сдружения, едри фермерски стопанства);
- трудности в секторите, обслужващи земеделието - химическа промишленост, селскостопанско машиностроене.

Към субективните фактори отнасяме отношението на собствениците и недостатъчно капитали насочени към земеделието, макар че всяко земеделско предприятие се разработва баланс на поземлените ресурси, които отразява начина на трайно ползване на земята. Баланса включва следните групи:<sup>2</sup>

- обработваема земя (ниви, ливади, овощни насаждения, лозя, разсадници)
- необработваема земя- пасища и мери и полски пътища.

Към обработваемата и необработваемата земя се прибавят и площите на селските дворове, а и у нас и в Европейския съюз се отчита намаляване на броя на земеделските стопанства, което е признак

<sup>1</sup> Селското стопанство в България - сегашно състояние - <http://www.csd.bg/artShow.php?id=10366>

<sup>2</sup> Аграрна икономика- <http://ikonomika.dokumentite.com/art/agrarna-ikonomika/89>

за окрупняването им и като цяло е положителна тенденция.” За последните седем години обработваните ниви у нас са се увеличили с 24.7 на сто, с което страната ни излиза начело в класацията сред страните членки на ЕС. След България остават Латвия с ръст на обработваните ниви от 19.9% и Естония - с 18 на сто. В Кипър най-много са намалели земеделските площи, за които се полагат грижи – 24.3%, в Словакия спадът е 9.4% и Австрия – 8 процента.”<sup>3</sup> Наред с това по отношение на работната сила в земеделието двата основни показателя - брой заети лица и отработено не може точно да се измери, заради сезонния характер на земеделската работа, а голяма част от лицата не работят постоянно в стопанството, имат частична заетост в други отрасли, работят с ненормирано работно време.

Изследвайки тези темпове и показатели трябва да отбележим, че в момента в България има около 26 авиационни фирми, които работят в селскостопанската авиация и са пряко свързани с подобряване на темповете на агробизнеса у нас. Водещи до момента са авиационните фирмите в Горна Оряховица и Кайнарджа. Те са положителен пример за сътрудничество и работа между добре структурираните земеделски земи, службите по растителна защита, авио-химическите центрове. От няколко години се пръска по европейски програми, има и GPS системи за наблюдения, като се следи се къде се облита и какво количество препарат се пръска.

Основният проблем, заплашващ селскостопанската авиация у нас е нормативен. Той е свързан със Закона за растителната защита. Причината – рестрикции в Закона за защита на растенията, с които пръскане със самолет се разрешава само в определени случаи. “Когато има преовлажняване на терените, когато има ерозионна опасност за почвата-наклонени и стръмни терени, в горските масиви също, когато има такива терени и при масово размножаване на вредители по селскостопанските култури и кратки срокове за употреба на препаратите за растителна защита.”<sup>4</sup> При тия условия само е разрешена авиация и Асоциацията на селскостопанските авиационни оператори изразиха своите основателни протести, тъй като нито едно модерно селското стопанство не може да работи без авиация. Те изтъкват, че препаратите, с които се пръскат културите или горските масиви, са по 3-4 литра на декар и не са опасни за хората. Агрономите носят пълната

<sup>3</sup> Страната ни бележи и сериозно окрупняване на земеделските стопанства - <http://www.mediapool.bg/bulgaria-s-rekorden-rast-na-obrabotvaemite-nivi-v-es-news184992.html>

<sup>4</sup> Селскостопанската авиация заплашена от закриване - <http://www.economic.bg/bg/news/5/sleskostopanskata-aviatsiya-zaplashena-ot-zakrivane.htm>

отговорност за поставянето на препаратите в самолетите и вертолетите. Контролът с какви препарати и как се осъществява пръскането е дейност на Агенцията по безопасност на храните. Има специален списък с разрешените продукти, който всяка година се издава от Министерството на земеделието и храните. Проверки се правят по план, внезапно или по сигнал преди пръскането. Режимът при пръскане на земеделските земи е уведомителен. Всеки, който иска да пръска, изпраща писмо с какъв препарат, кога и на каква територия ще се осъществява третирането. След проверка на документите се дава съответното одобрение. Важен е и часовият пояс, защото има периоди, в които трябва да се съобразява и с пчелите и пчелните семейства,

Друг проблем на родната селскостопанска авиация са таксите за кацания, които се плащат. Самолетите и вертолетите на селскостопанската авиация са малки, но въпреки това се плащат еднакви такси за летателна годност с гражданската авиация, където самолетите са много по-големи.

Така очертаните проблеми разделят публиката на две диаметрално различни позиции - едните смятат, че селскостопанската авиация загива, а други че се възражда! Какъв, ще е точния отговор вероятно само времето ще покаже. За нас, имайки предвид традициите в родната селскостопанска авиация, подготовката на летци, техници и агрономи, въпреки трудностите и административните проблеми на деня, трябва да е ясно - селскостопанската авиация е мостът от положителния опит през годините на българското развитие на селското стопанство и техническото развитие на XXI век за съвременно селско стопанство. Пътят на авиацията по принцип е напред и нагоре, а от това ползите за обществото ще са безспорни!

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Петков, И. Гражданската авиация на България по време на прехода 1990-2011 г., Издателство „ЕЪР ГРУП 2000”, София 2012, ISBN 978-9-547-52142-1
2. ГД ГВА-<http://www.caa.bg/page.php?category=22>.