**АНАЛИЗ НА ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ НА ДРУЖЕСТВОТО И ФИНАНСОВ АНАЛИЗ КЪМ 31.12.2019 г.**

***(преди отразяване на всички ефекти, свързани с годишното счетоводно приключване)***

**І. АНАЛИЗ НА ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ НА ДРУЖЕСТВОТО**

1. **Анализ на производствената дейност на дружеството по основни видове продукти и услуги (количество), капацитет и степен на натовареност на мощностите, технологично проблемни места.**

Обслужените въздухоплавателни средства (ОВС) се разделят на три групи в зависимост от полетите, които се извършват във въздушното пространство, обслужвано от ДП РВД:

* чисто прелитащи;
* международни, пристигащи и заминаващи с кацане в РБългария;
* вътрешни.

Броят на ОВС е на много високо ниво. Динамиката в изменението за всяка група полети[[1]](#footnote-1) е посочена в Приложение 1.

Характерно за нея е увеличение на броя на прелитащите ВС с 1.69% спрямо предходната година. Прелитащите ВС генерират най-голямата част от обслужените единици (ОЕ) и от приходите от основната дейност в обслужваното въздушно пространство на Район за полетна информация София (РПИ София), като на тях се дължат 95-98% от всички ОЕ. При ВС, извършили международни полети с кацане в България, се наблюдава спад от 5.38%, а вътрешните полети отчитат увеличение от 2.81% в сравнение с 2018 г. Общият брой на обслужените полети за 2019 г. е с 0.95% по-висок от броя им за 2018 г.

Първите две групи ВС, извършващи прелитане и международни полети с кацане в РБългария, имат ясно изразен сезонен компонент, т.е. минимуми през зимните месеци и максимуми през лятото, докато при вътрешните полети няма изразена сезонност. Сезонният елемент се дължи основно на чартърните полети до морските курорти в Турция, Гърция и Кипър.

Броят на ОЕ, свързани с предоставяне на аеронавигационно обслужване (АНО) при прелитане, отчита ръст от 2.39%. Очакванията са АНО при прелитане да продължи да следва темп на увеличение. Важно значение върху броя на ОЕ има новия интерфейс между България и Турция в западната част на Черно море, въведен на 28.04.2016 г., който при равни други условия създава предпоставки за нарастване на прелетяното разстояние през РПИ София.

За 2019 г. поради комбинирания ефект от ръст на ОЕ с 2.39%, плановото увеличение на таксовата единица спрямо предходната година (17.59%), както и на отразяването на ефектите от ревизията на плана за ефективност за втори референтен период, се отчита увеличение (21.36%) на приходите от такси АНО при прелитане.

По отношение на приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата има намаление от 16.21% спрямо предходната 2018 г. основно в резултат на по-ниската таксова единица за летище София с 18.56% в сравнение с предходната година, вследствие прилагане на схемата за ефективност (инфлационна корекция и превишение на действителния трафик над прогнозата), съчетано със задържане на ръста на трафика на това летище и понижение на трафика на летищата във Варна и Бургас поради по-слабия летен туристически сезон в сравнение с 2018 г.

През 2019 г., като резултат от предприетите мерки за ефективно използване на наличните ресурси, предприятието продължава да осигурява необходимия капацитет на въздушното пространство за обслужване на трафика без закъснения в РПИ София. ДП РВД разполага с модерна система за УВД, за осигуряване на безопасно АНО. С оглед на промените в очакванията за продължителността на кризата в Украйна (същата вероятно ще продължи поне до края на втория референтен период), фокусът на дейността в следващите няколко години ще бъде насочен към осигуряване на допълнителен капацитет на въздушното пространство. Последният ще бъде постигнат чрез въвеждане в експлоатация на съответното оборудване и набиране на необходимия брой ръководители на полети. Това ще позволи да бъдат посрещнати търсенето на АНО, както и заложените цели в Плана за ефективност (ПЕ) за втория референтен период (РП2) за ключовите области на дейността „Безопасност“ и „Капацитет“.

На 02.03.2015 г. са издадени две решения на ЕК, с които е обявено, че ПЕ на ФБВП Дунав за Втори референтен период в частта му за РБългария е в съответствие с целите за ефективност на общоевропейско равнище в ключовите области Безопасност, Околна среда и Разходна ефективност, а за ключова област Капацитет са необходими подобрения. В тази връзка на 01.07.2015 г. бе подаден коригендум на плана в частта му за ключова област Капацитет. На 15.04.2016 г. ЕК издаде Решение за изпълнение, с което целите за ефективност на ФБВП Дунав са приети за съответстващи на общоевропейските цели на ефективност в тази ключова област.

Доколкото ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск се запазва към момента, може да се очакват високи нива на обслужвания трафик, в съответствие с прогнозата, заложена в ПЕ на ФБВП Дунав за Втория референтен период (РП2). В допълнение на нарасналия трафик, е налице цялостна промяна на допусканията, заложени в ПЕ. На 31.03.2017 г. Европейската комисия обяви, че решението за ревизиране на плана е взето с консенсус от Комитета за единно европейско небе. Впоследствие, това решение на ЕК бе официално публикувано под № 1985/31.10.2017 г. С решение № 2376/15.12.2017 г. е постановено, че преразгледаните цели на България за 2017 г., 2018 г. и 2019 г. допринасят адекватно за постигането на валидните за целия Европейски съюз цели за втория референтен период за ключовата област „Ефективност на разходите“.

1. **Пазарен анализ, включително и анализ на взаимоотношенията и зависимостта от клиенти, доставчици и конкуренти – предимства и недостатъци. Маркетингова политика.** 
   1. ***Доставчици и конкуренти – предимства и недостатъци. Маркетингова политика.***

ДП РВД поддържа традиционно добри взаимоотношения с ползвателите на въздушното пространство като се стреми да предоставя оперативни ползи и да следва балансирана политика по отношение на таксовата единица „прелитане”. Предприятието има официално одобрена Политика за взаимоотношения с клиентите и е един от малкото доставчици на АНО в зоната на Евроконтрол, които имаха действащи споразумения за разширяване и подобряване на взаимното сътрудничество между ДП РВД и авиопревозвачите, както и залагане на целеви нива на таксова единица „прелитане” с IATA преди въвеждането на механизмите на регулация от страна на Европейската комисия. От началото на 2012 г. съгласно законодателството на Европейския съюз се изготвят ПЕ, които са насочени към подобряване на ефективността на дейността в четири ключови области – Безопасност, Капацитет, Разходна ефективност и Околна среда. Тези планове задават разходната рамка на дейността на ДП РВД.

Предприятието се стреми да се утвърди като ключов доставчик на АНО в региона чрез предоставяне на добро качество на АНО, развитие на взаимоотношенията с клиенти и индустриални партньори, както и чрез провеждане на последователна и предсказуема ценова политика. Развитието по отношение на количеството обслужван трафик и брой ОЕ, характеризиращи се с устойчиво нарастване през годините, на този етап са показател за успех в реализирането на тази цел.

Основните предимства на ДП РВД са: установеното положение при предоставяне на АНО в обслужваното въздушно пространство, осигуряване на необходимия капацитет в обслужваното въздушно пространство, конкурентноспособна таксова единица „прелитане”, оптимизиране на трасовата мрежа във въздушното пространство, съответстващо на нуждите на неговите ползватели. Като слаба страна при предоставяне на АНО е ограничената гъвкавост и възможности за вземане на самостоятелни решения при предоставяне на АНО в зависимост от неговото търсене.

От създаването си през 1969 г., ДП РВД е единственото предприятие, което предоставя АНО в обслужваното въздушно пространство на Република България. В пакета от АНО се съдържат ATM (управление на въздушното движение), CNS (комуникация, навигация и обзор), MET (аеронавигационно метеорологично обслужване), AIS (аеронавигационно информационно обслужване) и SAR (търсене и спасяване). ДП РВД е сертифицирано като доставчик на АНО съгласно изискванията на Регламент (ЕО) 550/2004 и Регламент за изпълнение (ЕС) 1035/2011, чл.16в, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване и Наредба 26 от 07.06.2012 г. за издаване и отнемане на свидетелство за извършване на АНО, за изисквания на организациите извършващи АНО, и надзора върху тях на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщение, с всички изменения и допълнения, които са в сила към момента, и при условия, посочени в свидетелството.

В световен мащаб организациите, обслужващи въздушното движение са държавни структури и обикновено предоставят всички услуги, включени в АНО съгласно изискванията на ИКАО и Евроконтрол. Във връзка с въведените международни програми за хармонизация и интеграция на националните системи за УВД, доставчиците на АНО (ДАНО) осигуряват обслужване, което покрива сравнително общи стандарти.

В момента ДП РВД няма преки вътрешни конкуренти при осъществяване на своята дейност. Наличието на конкуренция би могло да се разглежда на наднационално ниво. В този контекст основен конкурент за нашето въздушно пространство се явява Румъния, тъй като практиката показва, че при конфликти основното преразпределение на прелитащия трафик (изместване на потоците въздушно движение) е между нашата страна и северната ни съседка.

* 1. ***Основни клиенти***

В Приложение 2 са изброени 12-те авиокомпании, които формират повече от половината оборот от такси „прелитане” на ДП РВД. Представената информация сочи, че тази дейност на ДП РВД е сравнително концентрирана в изброените в приложението ключови клиенти спрямо общата стойност целия оборот от авиокомпаниите за разглеждания период.

В Приложение 3 са показани 50-те най-активни ползватели на аеронавигационни услуги в зоните на летищата, които формират близо 92% от оборота на всички ползватели на АНО. С най-големи обороти през разглеждания период са „Уиз Еър”, „България Еър”, „Райънеър” и „Бългериан Еър Чартър”.

1. **Изпълнение на инвестиционната програма**

Инвестиционната програма на ДП РВД е разпределена по следните основни функционални направления:

* поддържане на дейността и нивото на безопасност;
* увеличаване на капацитета;
* намаляване на оперативните разходи като последващ ефект в средносрочен план;
* хармонизация на националната система.

Актуализираната обща стойност на инвестиционна програма за 2019 г. е 65,270 хил. лв.

През годината се реализират изцяло или частично съществени по обем проекти, като най-големите сред тях са:

* Доставка и инсталация на радиолокационни комплекси за нуждите на УВД в източната част на РПИ София (изпълнява се сключен договор);
* Изграждане на център за възстановяване при инциденти в реално време (предстои разглеждане на документацията от УС на ДП РВД);
* Модернизация и СМР на навигационни системи VOR/DME (изпълнява се сключен договор);
* Разширяване на функционалностите на тренажорния комплекс на ДП РВД и внедряване на платформа за провеждане на симулации в реално време. Подготовка и провеждане на симулация в реално време чрез новата платформа във връзка с предстоящото пускане в експлоатация на новото летище в град Истанбул, Турция (изпълнява се сключен договор);
* Модернизация на АСУВД SATCAS - V3FR (изпълнява се сключен договор);
* Модернизация на доплеровите метеорологични радилокатори на ДП РВД (подготвя се документация за провеждане на ОП)
* Разработване и внедряване на многофункционална информационна система за планиране на ресурсите и управление на процесите в ДП РВД (ERP) (изпълнява се сключен договор);
* Реконструкция на Технически блок и Летищна контролна кула (ЛКК) на ЛЦ за ОВД Варна (изготвен е работен проект).

**ІІ. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ**

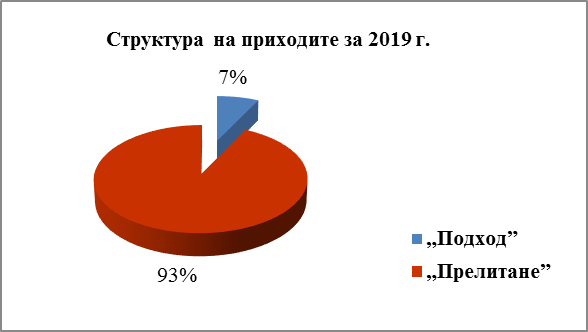
1. **Анализ на приходите от продажби и разходите на дружеството по основни видове продукти и услуги (центрове на печалба).**
   1. ***Структурен анализ на приходите от такси за предоставено АНО***

Основната дейност на предприятието е насочена към осигуряване на АНО на въздухоплавателните средства (ВС), прелитащи през въздушното пространство (такси „прелитане”) и на въздухоплавателните средства в зоните и районите на летищата (такси „подход”). Приходите от такси „прелитане” зависят от комбинирания ефект на динамиката на таксовата единица „прелитане” и флуктуациите в обема обслужен трафик.

През 2019 г. броят на обслужените ВС в зоните и районите на летищата нараства, но приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата се понижават вследствие на намалението на таксовата единица. Стремежът е да бъде поддържан баланс през референтния период между разходи и приходи, свързани с този вид обслужване, като се използват всички други приходи за покриване на разходите.



Структурата на приходите за 2019 г. не отчита съществена промяна. Слабото понижение в дела на приходите от АНО в зоните и районите на летищата се дължи на промяната на таксовата единица за летище София.



* 1. ***Структурен анализ на приходите от такси „прелитане”, генерирани от прелитащи ВС***

Таксите „прелитане” имат следната структура:

* Прелитащите ВС генерират 96.35% от тези приходи;
* Международните излитащи и кацащи полети генерират 3.40% от приходите от тези такси;
* Вътрешните полети добавят 0.25% от приходите в тази група.

През последните години бе отчитан плавен ръст на прелитащия трафик, но в резултат на промените в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск и пренасочване на трафика от м. април и м. юли 2014 г., увеличението е съществено. Значителният ефект от прерутирането на трафика е свързан с потоците въздушно движение (ВД) от/до Близкия и Далечния изток, съчетан с положителните през годините тенденции за развитието на потоците ВД от/до Турция. Независимо от това, факторите, които имат отрицателно влияние върху обема на тези потоци ВД, са непроменени и при развитие на ситуацията в РПИ Симферопол, ще се проявят.

Върху потоците от прелитащи въздухоплавателни средства, значително влияние оказват и ще оказват следните събития:

* На 03.04.2014 г. бе отворено въздушното пространство на Косово (т. нар. сектор на KFOR), което ще се обслужва за период от 5 години от унгарския доставчик на АНО – Hungarocontrol. Като цяло това действие повлия в отрицателна посока върху потоците от/до Гърция, Кипър и Израел и от/до Северна Африка. Направен е анализ върху натоварването на кои трасета ще се отрази негативно отварянето на въздушното пространство на Косово. Наблюдаваният ефект върху трафика към края на 2015 г. от въвеждането на тези трасета е разнопосочен. Анализът на този ефект, флуктуациите в броя на обслужените ВС, разпределението на трафика, генериран от авиокомпании се извършва ежемесечно. Промените в структурата на потоците от/до съответните дестинации и степента на влияние върху обема на трафика през нашето ВП конкретно за Гърция и Израел (влияещи се най-съществено от отварянето на ВП на Косово) зависят от цена на горивото, прелетяно разстояние, оперативни условия, размер на таксите за АНО и др.;
* Във връзка с проведения референдум в Крим през м. март 2014 г., от страна на Русия бе декларирано, че тя поема обслужването на трафика в Район на полетна информация (РПИ) Симферопол, в т.ч. и във въздушното пространство над открито море. Последното по международните договорености е делегирано на Украйна. Поради наличието на два органа за ОВД в едно въздушно пространство (ВП), което е недопустимо от гледна точка на безопасността, от страна на ICAO през 2014 г. е отправена препоръка да не се лети през това ВП. Украйна полага значителни усилия да убеди международната общност, че дори и при това обстоятелство е безопасно да се лети през РПИ Симферопол. В резултат на това позицията на EASA, Евроконтрол, FAA и някои др. организации претърпя известно развитие през периода 2016 - 2018 г. Независимо от тези обстоятелства основният проблем с два органа за ОВД в едно ВП остава непроменен и авиокомпаниите продължават да избягват това ВП. От това произтича значително увеличение на трафика на въздухоплавателни средства през обслужваното от ДП РВД въздушно пространство, изпълняващи полети от/до Близкия и Далечния изток, както и на част от трафика от/за Русия до Средиземно море, който преди летеше основно през ВП на РПИ Симферопол. Допълнително, на 18.07.2014 г., вследствие на инцидента с полет MH17 на Малайзийските авиолинии, украинските власти взеха решение за затваряне за полети на източната част на РПИ Днепропетровск. Наблюденията сочат, че голяма част от авиопревозвачите избягват целия РПИ Днепропетровск, не само затворената източна част. Това доведе до допълнително увеличение на трафика през РПИ София на ВС, които изпълняват полети основно от/до Далечния изток. В допълнение към това, по повод на инцидент на границата между Индия и Пакистан, бе затворено пакистанското въздушно пространство и е ограничено използването на интерфейса между тези две държави. Това доведе до известно допълнително нарастване на полети от/за Далечния изток (основно от/за дестинации в Индия, Малайзия и Сингапур). От 28.06.2019 г. посочените ограничения са отменени и се очаква постепенно нормализиране на ситуацията;
* Във връзка с продължаването на конфликта в Сирия, въздушното пространство над тази държава продължава да се използва крайно ограничено за полети на гражданската авиация с някои малки изключения. По отношение на тези ограничения следва да се добави, че на 08.04.2014 г. с NOTAM, турският доставчик на АНО – DHMI, затвори трасето UP975 през въздушното пространство на Сирия, което представляваше по-кратка опция за летене в посока Персийския залив. Това трасе бе открито на 07.04.2011 г. и бе използвано основно от някои големи авиокомпании от района на Персийския залив като по-кратка опция за полети до тази дестинация. След това, с развитието на конфликта в Сирия през 2012 г., броят на компаниите, които го използваха намаля. Това трасе се свързва с мрежата през българското въздушно пространство, като затварянето му предполага трафикът в югоизточна посока за Близкия изток (Персийския залив) отново да минава основно през Румъния. Във връзка с подобряването на ситуацията в Ирак, ВП на тази държава се използва от все повече авиокомпании за прелитане в горното ВП. Използването на долното ВП е ограничено поради съображения, свързани с безопасността;
* Подобна е ситуацията над Либия, както и над Синайския полуостров, където въздушното пространство е затворено до определена височина (последните две въздушни пространства имат трудно прогнозируем ефект по отношение на полетите през обслужваното ВП от ДП РВД). Отбелязаното до тук заедно с това че капацитета на Саудитска Арабия, Египет и Кипър е недостатъчен за поемане на допълнителен трафик от/за Персийският залив предполага основната част от полетите от/за Близкият изток да летят през България, Турция, Иран;
* Във връзка с развитието на ситуацията в Турция се наблюдаваше намаление на потока от туристи от Европа до морските курорти в тази държава през 2016 г. От второто полугодие на 2017 г. се наблюдава постепенно възстановяване на този поток, като през 2018 г. е отчетено значително увеличение на полетите от/до турските морски курорти от Западна Европа в сравнение с 2016-17 г.
* Силно ограничени са полетите между Русия и Египет след инцидента със самолета на авиокомпания „Когалима Авиа“ през м. октомври 2015 г. В средата на м. декември 2017 г. е подписано споразумение между Руската федерация и Египет за възстановяване на редовните полети между двете държави. Очакваният ефект, изразен в увеличение на прелитащите над РПИ София полети, ще се прояви в пълна степен през летния сезон на 2019 г.
* След интензивни преговори през декември 2015 г. се постигна споразумение между България, Турция, Румъния и Управителя на мрежата за подобряване на интерфейса между България и Турция в района на Черно море, с което се увеличи значително капацитета на въздушното пространство в региона. По този начин се осигурява достатъчно сигурна и безопасна опция за полетите от/за Близкият изток, като ролята на България като надежден партньор в областта на управлението на въздушното движение се засилва.
* На 05.06.2017 г. пет държави – Саудитска Арабия, ОАЕ, Бахрейн, Египет и Йемен - прекратиха дипломатическите си отношения с Катар. Прекъснати бяха търговските връзки и бе въведена забрана за полетите на Qatar Airways през въздушните пространства, обслужвани от петте държави. На 23.04.2019 г. Катар, и в частност Qatar Airways, са получили разрешение да ползват въздушното пространство на Сирия и в момента изпълняват полети през югозападната част на тази страна. Това е мярка в отговор на наложените на 05.06.2017 г. санкции и вероятно ще доведе до намаляване полетите през обслужваното от ДП РВД ВП за дестинации от/до Южна Европа и Средиземноморието и Доха (Мадрид, Милано, Рим, Барселона и др.). Qatar Airways обмислят използване на ВП на РПИ Симферопол, като наред с това с НОТАМ руския доставчик на АНО в РПИ Симферопол напомня, че за безопасното използване на това ВП следва да бъдат регистрирани полетни планове при него. В тази връзка, използването на РПИ Симферопол е крайно ограничено и тази компания в момента не изпълнява полети в това ВП.
* От 25.04.2019 г. от страна на Управителя на мрежата (Евроконтрол) са предприети мерки за управление на закъсненията във връзка с лято 2019. Същите са свързани с изместване на потоци от трафик за регулиране основно на закъсненията в Германия и Франция. В тази връзка е повлиян основно поток от/до Гърция/Кипър и Израел в посока на намаление, както и полетите между Европа и Ливан. Ситуацията се наблюдава и анализира текущо.

Сумарно, негативното влияние на отварянето на въздушното пространство над Косово по отношение на ДП РВД, бе изцяло неутрализирано от положителния за нашата страна ефект от прерутирането на трафика поради проблемите във ВП на РПИ Симферопол, РПИ Днепропетровск. Тези въпроси ще намерят своето решение в зависимост от развитието на политическата ситуация в Украйна.

Ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск се запазва и това води до увеличение на обслужвания трафик над заложената прогноза в ПЕ за РП2.

ВС, прелитащи през въздушното пространство, респективно приходите от тяхното обслужване, се разделят на 6 основни двупосочни потока ВД. По-долу е представена кратка характеристика на всеки от тези потоци ВД:

* + 1. **Европа – Турция**

Налице са редица причини, позволяващи да се направи прогноза за устойчива дългосрочна тенденция на нарастване на този поток при нормални обстоятелства (липса на нови регионални конфликти и отражение на световната финансова криза върху заетостта на турските морски курорти през следващата година). Фактори, които обуславят тенденцията към трайно увеличаване на ВС по този поток, са:

* през въздушното пространство на Република България преминават най-кратките маршрути, свързващи Турция с Европа;
* силно развитата туристическа индустрия на Турция и нарастващия обем на чартърните превози;
* многомилионната турска диаспора в западноевропейските страни, обуславяща значителен обем на редовните полети между тези страни и Турция;
* намеренията на турската държава за изграждане на трето летище на Истанбул, в по-голяма близост до българската граница;
* силно развития авиационен отрасъл и модерния граждански въздушен флот на Турция.
  + 1. **Северозападна Европа - Близък изток**

При този поток ВД през 2011-13 г. се наблюдаваха две тенденции с противоположно влияние: увеличение на прелитащите ВС през ВП на РБългария в посока югоизток към Персийския залив и същевременно с това намаление на потока през ВП на РБългария в посока от Близкия изток към Европа най-вече от ОАЕ, Катар, Бахрейн и Саудитска Арабия, вследствие на изместването на част от него на север/североизток. Тези тенденции ще продължат да съществуват, но в момента не могат да се проявят вследствие на ситуацията в РПИ Симферопол.

Причините, които оказваха негативно влияние върху развитието на потока ВС от/до Близкия изток спрямо нивата от 2011 г. са комплексни, но основните сред тях са:

* промени в трасовата мрежа в югоизточна Турция;
* недостатъчния капацитет във въздушното пространство на Ирак;
* конфликта в Сирия – в тази връзка част от най-големите авиокомпании в региона от Катар и Саудитска арабия и някои европейски авиокомпании избягват въздушното пространство на Сирия, което се отразява на полетите през обслужваното ВП от ДП РВД.

От началото на 2014 г. този поток ВД регистрира ръст спрямо 2013 г. По повод развитието на ситуацията в РПИ Симферопол, полетите за 2015 г. нараснаха с около 25,000 спрямо предходната 2014 г. През 2016 г. се наблюдава допълнителен ръст от 8.86% на полетите от този поток спрямо 2015 г. За 2017 г. се отчита ръст от 7.63% спрямо предходния период. За 2018 г. допълнителното увеличение е с 7.98% спрямо 2017 г., а за 2019 г. има спад с 2.21% спрямо предходната година. Регистрираното намаление през 2019 г. се дължи на следните обстоятелства:

* + Ремонтни дейности на една от полосите на летището в Дубай;
  + Усложнена политическа обстановка спрямо Иран, водеща до намаление на полетите на европейски авиокомпании от/до тази страна;
  + Въведените мерки от страна на Евроконтрол има прерутиране на трафика от/до Ливан;
  + Постепенното изместване към обичайните треаектории на полети на Qatar Airways във връзка с използването на ВП на Сирия от тази авиокомпания.

На този етап не може да се направи извод за изменение в тенденциите на нарастване на потока от/до Близкия изток, като флуктуациите ще се наблюдават и анализират на месечна база. Очакванията, са в дългосрочен план този поток ВД да нараства вследствие на фактори като:

* Планът за превръщането на Дубай в световна туристическа дестинация и един от основните хъбове в Близкия Изток предвид благоприятното му географско положение от световни мегаполиси (Лондон, Токио, Сидни и др.);
* Развитието на авиационния сектор като цяло в района на Близкия Изток, като следващите по големина авиокомпании в региона след авиокомпания Emirates са Etihad с основно летище Абу Даби, и Qatar Airways с основно летище Доха;
* Подобряването на интерфейса между България и Турция в района на Черно море.

Съществено влияние върху този поток оказва развитието на интерфейсите и трасовата мрежа в района на Близкия изток, което може да има проявления по отношение на трафика през нашето въздушно пространство, както в посока на нарастване, така и в посока на намаление.

* + 1. **Северозападна Европа - Далечен изток**

Авиокомпаниите използват активно откритите маршрути за полети от Западна Европа до Далечния Изток и обратно през Русия, както и през Украйна преди затварянето на ВП на РПИ Днепропетровск. През 2003 г. беше отчетено значително понижение на този поток ВД в резултат на кризата в Ирак и затварянето на част от турското въздушно пространство. Този поток отчиташе устойчиво в годините намаляване, до началото на кризата в Украйна. По повод развитието на ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск, полетите от този поток нараснаха с над 20,000 през 2015 г. спрямо предходната 2014 г. През 2016 г. се наблюдава известно намаление от 3.16% на полетите от този поток спрямо 2015 г. Причините за това са намаляването на полетите на А/К Malaysian Airlines и връщане на полетите на някои авиокомпании (основно Lufthansa) по маршрути през Русия, след пренасочването им през България в края на 2014 г./началото на 2015 г. За 2017 г. този поток бележи пълно възстановяване от 3.86% спрямо нивата от предходната година. За 2018 г. е регистрирано увеличение от 7.38% в сравнение с 2017 г., а за 2019 г. отчетеният ръст е 2.95% в сравнение с 2018 г.

ДП РВД няма възможност да провежда активна политика за привличане на този трафик през нашето въздушно пространство поради относително малкия дял на разстоянието в нашето въздушно пространство в сравнение с общата дължина на полета. Някои от мерките относно потока ВД от/за Близкия изток могат да повлияят и на тази група ВС.

* + 1. **Северна Европа - Източно Средиземноморие и Израел**

Съществено влияние върху този поток от ВС оказва организацията на въздушното пространство и трасовата мрежа в региона - интерфейса Северна Гърция, Югозападна България, Македония, Сърбия, Черна гора и Косово. Постигнатото споразумение между Гърция и Турция за разрешаването на проблема с трасовата мрежа над Егейско море и постигнатата в тази връзка оптимизация на организацията и използването на въздушното пространство в Югоизточна Европа доведе до нарастването на този поток през българското въздушно пространство през миналите години. През 2014 г. този поток регистрира ръст спрямо нивата от 2013 г., а през 2015 г. е отчетено увеличение от 5.88% спрямо 2014 г. Това е резултат от пренасочване на полети между Русия и тези дестинации. Пренасочването на този поток през ВП на РПИ София бе ограничено, в резултат на забраната, наложена на руски самолети да използват ВП на Украйна. През 2016 г. се наблюдава съществен ръст от 12.42% на полетите от този поток спрямо предходната 2015 г., като прави впечатление същественото нарастване на полетите на А/К El Al през ВП на РПИ София. За 2017 г. този поток отбелязва увеличение от 3.70%, докато за 2018 г. е регистрирано съществено увеличение от 17.18% в сравнение с 2017 г. За 2019 г. е отчетен спад от 6.82% в сравнение с 2018 г.

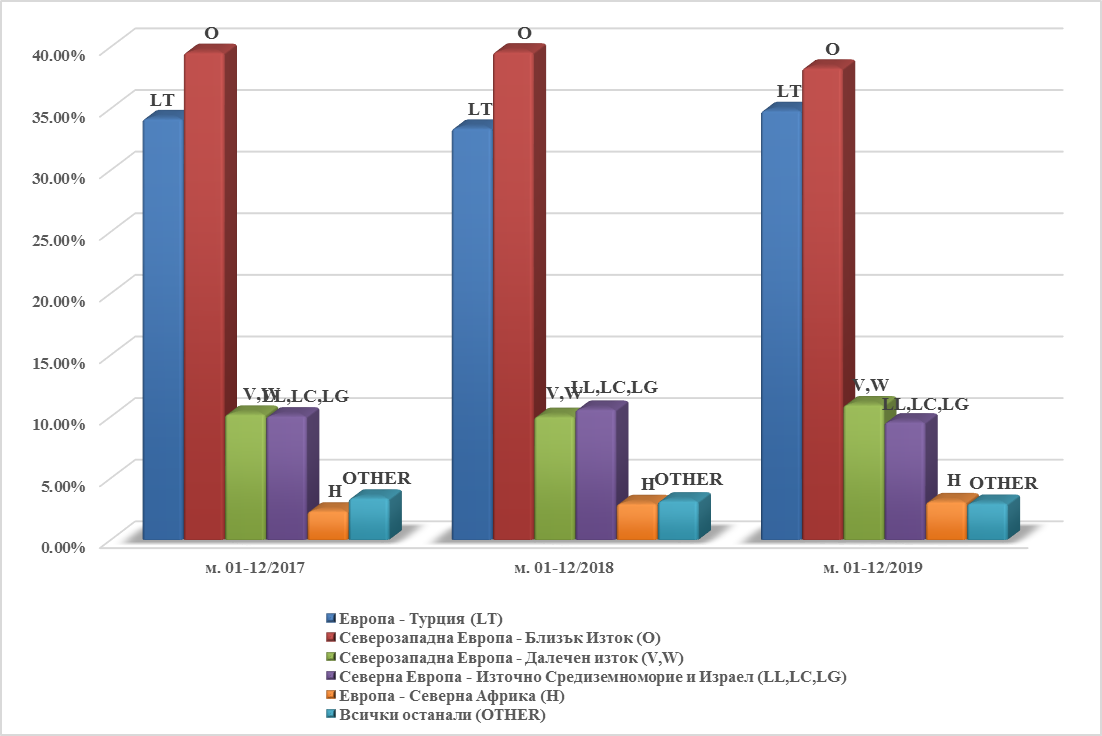
* + 1. **Европа – Северна Африка**

Този поток ВД има сравнително малък относителен дял в прелитащите ВС, като при него основно ВС се движат от/за Египет. Характерно за него е, че по-големият брой ВС е през зимните месеци. След отварянето на въздушното пространство между Турция и Гърция над Егейско море през 2004 г., при този поток се наблюдава съществено нарастване. В резултат обаче на събития като арабската пролет и инцидента над Синайския полуостров с руски самолет през м. октомври 2015 г., започнаха негативни ефекти върху неговото развитие, чието преодоляване остава на този етап остава несигурно. Към момента за полетите между Русия и Египет е постигнато съгласие за постепенното им възстановяване считано от м. октомври 2016 г., като Египет е поел ангажимента на своите летища да въведе всички изискани от Руската федерация мерки за сигурност. За 2017 г. този поток отбелязва значителен ръст от 56.22% спрямо много ниските нива от предходната година. За 2018 г. е регистрирано увеличение от 39.32% спрямо 2017 г., дължащо се на възстановяване на броя на полетите от/до Северна Африка - основно от/до Египет. Възстановяването е в резултат на по-голям брой полети от Украйна, централна и северна Европа до тези региони. За 2019 г. е отчетен допълнителен ръст от 11.11% в сравнение с 2018 г.

* + 1. **Всички останали прелитащи ВС**

Поради разнообразието в дестинациите, вида на полетите (карго, пътнически, бизнес, военни), сезонността и други фактори (промени в трасовата структура), не може да бъде направена достоверна прогноза и посочи единна тенденция за развитие на тези полети. Обикновено неговият относителен дял нараства в периодите на криза, когато настъпват колебания в изброените по-горе основни потоци ВД. Събитията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск доведоха до съществено нарастване на този поток през разглеждания период.

**Относителен дял на потоците ВД от прелитащ трафик в приходите от такси прелитане**

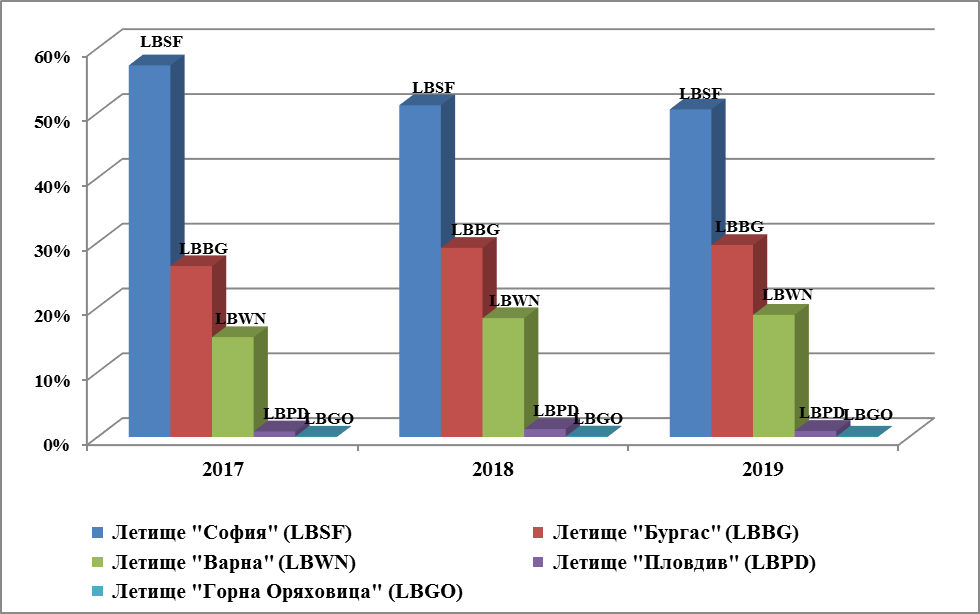


Над 84% от приходите от такси прелитане, генерирани от прелитащия трафик, са свързани с потоците от Европа за Турция, Близкия и Далечен Изток и обратно. Разгледани като бройки въздухоплавателни средства потокът от/за Турция би имал най-висок дял спрямо останалите потоци.



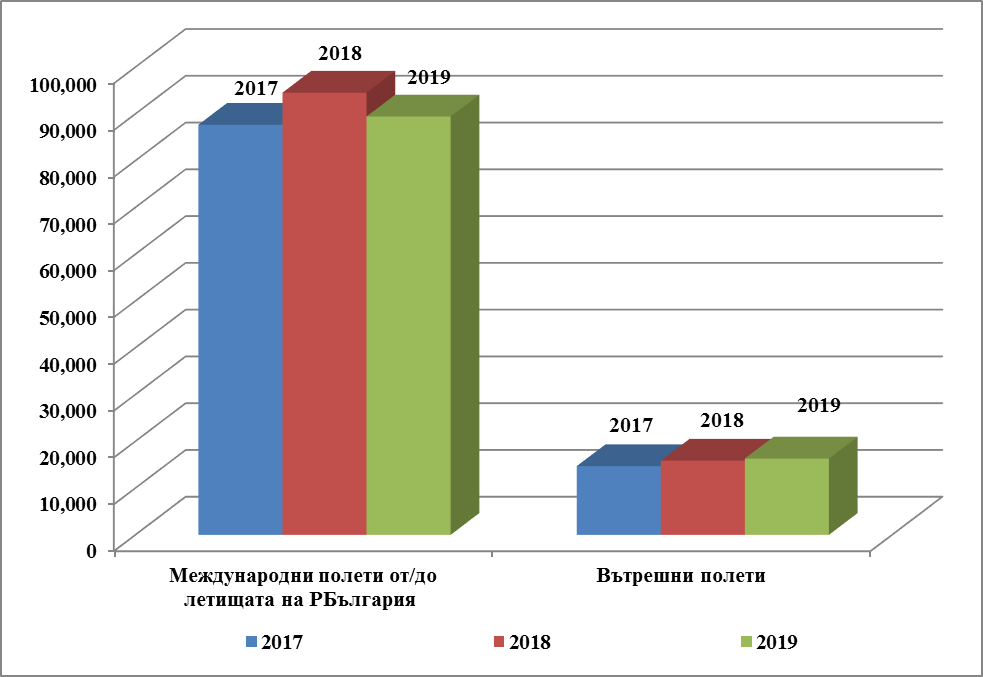
* 1. ***Структурен анализ на*** ***приходите от такси за АНО в зоната на летищата, генерирани от трафика на международните летища, където ДП РВД предоставя АНО***

**Приходите от такси за АНО в зоната на летищата**



Най-голям относителен дял в приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата за първите девет месеца на разглежданите години има летище „София” (около 60%). Летище „Бургас” и летище „Варна” са с ясно изразена сезонна натовареност, което съществено покачва относителния им дял в приходите от такси „подход” през летния период на съответните години.

**Обслужени полети в зоните и районите на летищата**



През 2019 г. се наблюдава общо намаление с 4.20% на обслужените полети в зоните и районите на летищата спрямо предходната година, което се дължи на по-слабия от очакванията туристически сезон, който се отразява негативно на броя на полетите до Черноморските летища. Полетите от/до летище София са целогодишни в основната си част, докато за останалите международни летища е налице силно изразена сезонна зависимост във връзка с предоставяните туристически услуги.

Основната авиокомпания, която изпълнява тази група полети е „България ер”. Евентуални проблеми с нея биха се отразили крайно неблагоприятно върху обема на операциите и приходите от такси за АНО в зоната на летищата.

* 1. ***Анализ на основните видове разходи за дейността[[2]](#footnote-2)***

Разходите за дейността за 2019 г. на ДП РВД по отчета за доходите възлизат на 224,858 хил. лв. Част от перото „Други разходи“ е реинтеграция на провизия за конструктивни задължения към авиопревозвачите съгласно приложимата схема за споделяне на риска в размер на 2,860 хил. лв. Доколкото ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск се запазва, може да се очаква увеличение на обслужвания трафик над прогнозата, заложена в ПЕ на ФБВП Дунав за РП2. В допълнение на нарасналия трафик, е налице цялостна промяна на допусканията, заложени в ПЕ. На 31.03.2017 г. ЕК обяви, че решението за ревизиране на плана е взето с консенсус от Комитета за единно европейско небе. В резултат на това, решението на ЕК бе официално публикувано под № 1985/31.10.2017 г. С решение № 2376/15.12.2017 г. е постановено, че преразгледаните цели на България за 2017 г., 2018 г. и 2019 г. са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, отнасящи се за втория референтен период.

Отделните видове разходи имат следните относителни дялове в общата стойност (като не се отчита влиянието на реинтеграцията на провизия за конструктивни задължения):

* Разходи за персонал – 69.36%;
* Разходи за външни услуги – 11.43%;
* Разходи за амортизация – 10.17%;
* Разходи за материали – 1.98%;
* Други разходи (съдържащи разходи за провизии за конструктивни задължения, разходи за командировки, данъци и др.) – 7.06%.

Общите разходи за дейността на ДП РВД 2019 г. са по-високи в сравнение с тези от миналата година в размер на 40,758 хил. лв., основно поради ефектите от изменения на провизиите за конструктивни задължения. За разглеждания период разходите по икономически елементи са по-ниски от заложената разходна рамка на финансовия план с 14,244 хил. лв. или 5.96% по-малко.

Характерно за дейността на ДП РВД е ясно изразеното сезонно колебание на обслужвания трафик, като броят на въздухоплавателните средства през летните месеци се увеличава почти двойно. По отношение на разпределянето на трафика през годината, около 40-45% от ВС се обслужват през първото полугодие, а 55-60% през второто. Във връзка с колебанието на трафика, разпределението на приходите през годината е неравномерно, докато разходите са сравнително равномерно разпределени през годината, с изключение на тези, които се правят във връзка с приключването на съответната финансова година. Това води до неравномерно разпределяне на финансовия резултат през годината, като обичайно в края на първото полугодие дружеството успява да покрие натрупаните през първите месеци загуби и да реализира счетоводна печалба.

* 1. ***Финансов резултат[[3]](#footnote-3)***

За 2019 г. финансовият резултат на ДП РВД по оперативни данни е счетоводна печалба след облагане в размер на 27,436 хил. лв. Отчетният финансов резултат е по-висок от планирания, който възлиза на печалба в размер на 15,920 хил. лв. През 2019 г. предприятието отчита както увеличение на приходите, така и на разходите, като нетната разлика води до финансов резултат по-нисък от този за предходната година. Увеличението на разходите се дължи основно на нетното изменение на провизиите за конструктивни задължения (начисляване на нови провизии и реинтеграция на такива от предходни периоди) като следствие от прилагане на схемата за ефективност.



При показателите в таблицата по-горе се наблюдава увеличение на броя на обслужените единици на един зает. Това е следствие от увеличението на броя на обслужените единици с 2.39% и на средносписъчния брой на служителите за периода (0.80%). Коефициентите на обща ликвидност[[4]](#footnote-4) и на финансова автономност[[5]](#footnote-5) за двете години са значително по-добри от общоприетите референтни стойности. Предприятието е в добро финансово състояние, което му позволява да изпълнява възложените му от държавата функции и задачи.

**С уважение,**

**Георги Пеев**

*Генерален директор на ДП РВД*

**Съгласувано с:**

**Витан Тодоров Цвета Георгиева**

*Финансов директор и главен счетоводител Началник отдел ФАП*

**Златка Петрова Асен Станоев**

*Началник отдел „Счетоводство” Експерт в дирекция УВД*

**Съставил:**

**Нелла Шишкова**

*Експерт в отдел ФАП*

1. Съществува известна разлика в броя на обслужените полети и обслужените ВС. При прелитащите, международните излитащи и кацащи ВС, един полет е равен на едно ВС; при вътрешните полети един полет е свързан с две обслужени ВС, ако ВС излита и каца на летище, където ДП РВД предоставя обслужване. Изменението на отделните групи полети в текста е разгледанo по отношение на обслужените полети. [↑](#footnote-ref-1)
2. Следва да се има предвид, че представените структура и обем на разходите, както и всички други разрези по разходната част от отчета на предприятието са изцяло базирани на предварителни оперативни данни за 2019 г. и могат да претърпят корекции вследствие отразяване на ефекти от прилагането на изискванията на Международните стандарти за финансово отчитане. [↑](#footnote-ref-2)
3. Във връзка с годишното счетоводно приключване за 2019 г., предстои начисляването на приходи от финансирания и прецизиране на начисленията за провизии, разчети и др. в резултат на което посочения финансов резултат може да претърпи изменения. **По отношение на разходите вж. предходната бележка под линия.** [↑](#footnote-ref-3)
4. Коефициентът на обща ликвидност показва способността на предприятието да покрива задълженията си в краткосрочен план. Като добра референта стойност той следва да бъде ≥ 2. [↑](#footnote-ref-4)
5. Коефициентът на финансова автономност показва способността на предприятието да покрива задълженията си в дългосрочен план. Като добра референта стойност той следва да бъде ≥ 0.67. [↑](#footnote-ref-5)