



МЕЖДИНЕН ДОКЛАД ЗА ДЕЙНОСТТА
на ДП „РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ“ (ДП РВД)
за периода м. януари – м. юни 2024 г.

София, 2024 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

I. МИСИЯ, ВИЗИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ	3
I.1. Мисия.....	3
I.2. Визия.....	3
I.3. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ НА ДП РВД.....	3
СЪГЛАСНО ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА ДП РВД „ХОРИЗОНТ 2030“, ПРЕДПРИЯТИЕТО СЛЕДВА СЛЕДНИТЕ СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ (СЦ):	3
II. ФУНКЦИИ И УПРАВЛЕНИЕ	3
III. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ	4
III.1. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ В КЛЮЧОВА ОБЛАСТ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ “БЕЗОПАСНОСТ”	5
III.2. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ В КЛЮЧОВА ОБЛАСТ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ “ОКОЛНА СРЕДА”	6
III.3. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ В КЛЮЧОВА ОБЛАСТ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ “КАПАЦИТЕТ”	8
III.4. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ В КЛЮЧОВА ОБЛАСТ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ “РАЗХОДНА ЕФЕКТИВНОСТ”	9
IV. ПОКАЗАТЕЛИ ОТ ПОЛИТИКАТА ЗА ПУБЛИЧНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ	10
V. КЛЮЧОВИ СЪБИТИЯ И ФАКТОРИ С ВЛИЯНИЕ ВЪРХУ НИВАТА ОБСЛУЖВАН ТРАФИК ВЪВ ВП НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ.....	10
VI. ОТНОШЕНИЯ С КЛИЕНТИТЕ И КОНСУЛТАЦИИ С ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА УСЛУГИТЕ.....	12
VII. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ.....	13
VIII. ТЕХНИЧЕСКО ОСИГУРЯВАНЕ НА ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ	15
IX. УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И КАЧЕСТВОТО	17
X. УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ, ТРУДОВИ ОТНОШЕНИЯ, СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ, ПРАВА НА ЧОВЕКА. АДМИНИСТРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ДЕЙНОСТТА	17
XI. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ	18
XII. УПРАВЛЕНИЕ НА СОБСТВЕНОСТТА И ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ.	19
XIII. СИГУРНОСТ И ЗАЩИТА	19
XIV. УПРАВЛЕНИЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА	19
XV. БОРБА С КОРУПЦИЯТА И ПОДКУПИТЕ.....	20
XVI. ДЕЙНОСТ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ	20
XVII. ФИНАНСОВО – СЧЕТОВОДНА ДЕЙНОСТ	20
XVII.1. СТРУКТУРЕН АНАЛИЗ НА ПРИХОДИТЕ ОТ ТАКСИ ЗА ПРЕДОСТАВЕНО АНО	21
XVII.2. АНАЛИЗ НА ОСНОВНИТЕ ВИДОВЕ РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА.....	24
XVII.3. ФИНАНСОВ РЕЗУЛТАТ.....	25
XVII.4. ФИНАНСОВИ ПОКАЗАТЕЛИ.....	25
XVIII. ФИНАНСОВИ РИСКОВЕ СВЪРЗАНИ С ДЕЙНОСТТА НА ПРЕДПРИЯТИЕТО ...	25
XVIII.1. ЦЕНОВИ РИСК.....	25
XVIII.2. ВАЛУТЕН РИСК.....	25
XVIII.3. ЛИХВЕН РИСК.....	26
XVIII.4. КРЕДИТЕН РИСК.....	26
XVIII.5. ЛИКВИДЕН РИСК.....	26
XIX. ИНФОРМАЦИЯ ЗА СВЪРЗАНИ ЛИЦА	26
XIX.1. СДЕАКИ С ДРУГИ СВЪРЗАНИ ЛИЦА ПОД ОБЩ КОНТРОЛ.....	27
XIX.2. СДЕАКИ С КЛЮЧОВ УПРАВЛЕНСКИ ПЕРСОНАЛ.....	27
XIX.3. РАЗЧЕТИ СЪС СВЪРЗАНИ ЛИЦА В КРАЯ НА ПЕРИОДА.....	27
ПРИЛОЖЕНИЯ:.....	27

I. МИСИЯ, ВИЗИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

I.1. Мисия

Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДПРВД) предоставя висококачествено аеронавигационно обслужване, като поддържа възможно най-високи нива на безопасност, допринася за опазване на околната среда и е значим фактор в системата на въздушния транспорт в Република България и сред международната авиационна общност.

I.2. Визия

Визията на ДП РВД е да бъде сред лидерите по аеронавигационно обслужване (АНО) в Европа. ДП РВД ще се развива като конкурентноспособно, гъвкаво и ориентирано към своите клиенти предприятие, успешно ще се справя с предизвикателствата, поставени от новите реалности в Единното европейско небе (ЕЕН), чрез повишаване на квалификацията на своите служители и реализиране на нови пазарни възможности.

I.3. Стратегически цели на ДП РВД

Съгласно Програма за развитие на ДП РВД „Хоризонт 2030“, предприятието следва следните стратегически цели (СЦ):

- СЦ 1 Предоставяне на безопасно, качествено, финансово стабилно и ефективно аеронавигационно обслужване и опазване на околната среда;
- СЦ 2 Утвърждаване на ролята на предприятието в инициативата „Единно европейско небе“ (ЕЕН);
- СЦ 3 Предприятие с квалифицирани и мотивирани служители, които изпълняват качествено своите професионални задължения.

II. ФУНКЦИИ И УПРАВЛЕНИЕ

ДП РВД е юридическо лице, което притежава свидетелство за извършване на АНО и изпълнява държавни функции по предоставяне на аеронавигационни услуги в обслужваното гражданско въздушно пространство (ВП) на Република България. Предприятието няма клонове, но има обособени териториални звена. През 2023 г. не е извършвало действията в областта на научноизследователската и развойната дейност. Основният предмет на дейност на ДП РВД включва:

- управление на въздушното движение (УВД) за постигане на безопасност, ефективност и редовност на полетите в обслужваното гражданско ВП:
 - управление на въздушното движение на контролирани летища;
 - проектиране на структури на въздушно пространство;
 - разработване на процедури за полети;
- планиране, осигуряване, внедряване, експлоатация и поддържане на съоръжения, системи и оборудване за комуникационно, навигационно, обзорно, енергийно, метеорологично и аеронавигационно осигуряване на обслужваното въздушно движение и съпътстващата инфраструктура;
 - комуникационно обслужване, навигационно обслужване и обслужване по обзора;
 - метеорологично обслужване;
 - аеронавигационно информационно обслужване;
 - информационно обслужване на дейностите по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства (ВС);
- управление на системата за безопасност на въздушното движение в рамките на предоставената му компетентност;
 - изпълнение на задълженията на Република България, произтичащи от международни договори в областта на управлението на въздушното движение, по които Република България е страна;
 - събиране на такси за аеронавигационно обслужване.

Оперативното управление на ДП РВД през периода се осъществява посредством установената система за управление. Стратегическите и оперативните цели и дейностите за

тяхното постигане, произтичащи от Програма за развитие на ДП РВД „Хоризонт 2030“, са разписани в Бизнес план (Бизнес програма) на предприятието и детайлизирани като задачи в Годишния план на дейностите. Те се контролират и отчитат на ниво структурни или функционално обособени звена в оперативен порядък, чрез периодични писмени и устни отчети (седмични, месечни, тримесечни) и в Годишния доклад за дейностите.

III. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ¹

Съгласно регламента за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе (Регламент (ЕС) 2019/317), държавите разработват и представят за одобрение на Европейската комисия План за ефективност на аеронавигационното обслужване, който съдържа показатели за ефективност (ПЕ) и цели (целеви нива) в четири ключови области на ефективност: „Безопасност“, „Капацитет“, „Околна среда“ и „Разходна ефективност“. За всеки референтен период от схемата за ефективност, който обикновено продължава 5 години, за всяка от тези области Комисията със свое решение определя общоевропейски цели за ефективност. Държавите членки са задължени самостоятелно или в рамките на функционалните блокове въздушно пространство (ФБВП) да определят местни или на ниво ФБВП цели на показателите за ефективност, които трябва да допринасят за постигане на общоевропейските цели. В ключовите области за ефективност „Безопасност“ и „Капацитет“ тези цели следва да се съобразят с референтни стойности, определени от Управителният орган на мрежата (NM) за всяка държава на база общоевропейските цели за ефективност.

Първоначалните общоевропейски цели (целеви нива) за ефективност за трети референтен период 2020 г. - 2024 г. (РП3) са определени с Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903. Поради същественото влияние на развитието на пандемията от COVID-19 върху адекватността на базовите допускания, заложили при определянето на общоевропейските цели, Комисията приема извънредно законодателство – Регламент (ЕС) 2020/1627 за действия в тази област, след което с Решение (ЕС) 2021/891 са приети нови общоевропейски цели за ефективност.

По решение на Управителния съвет на DANUBE FAB, Планове за ефективност за РП3 се изготвят на национално ниво. През 2019 г. е изготвен първоначален План за ефективност на Република България съобразен с първоначалните общоевропейски цели. През 2021 г. е изготвен ревизиран План за ефективност, отразяващ изискванията на извънредното законодателство. Същият е одобрен от Европейската комисия с Решение на Комисията C(2022)2303 от 13.04.2022 г., потвърждаващо съгласуваността на националните с европейските цели за ефективност. Представените по-долу годишни референтни стойности и цели за ефективност са заложили в одобрения ревизиран План за ефективност. Те се отчитат на годишна база от Националния надзорен орган (ГД ГВА) пред Европейската комисия на база данни, получени от Управителния орган на мрежата и Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA).

В ДП РВД е въведена балансирана система от вътрешни показатели за ефективност по процеси, обвързана от една страна със стратегическите и оперативни цели на предприятието, и от друга - с горепосочените четири области на ефективност, като изпълнението на целевите им нива се отчита чрез специализиран софтуер за бизнес-мениджмънт QPR Suite.

Отчетът за изпълнението на целите за ефективност, заложили в ПЕ, се прави от Европейската комисия, Органът за преглед на ефективността (PRB) и Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) и се публикува от Комисията на годишна база. Отчети за показателите за капацитет и околна среда се публикуват и на месечна база от Управителния орган на мрежата (NM). Отчети за показателите по безопасност и разходна ефективност се публикуват на годишна база и информация за постигнатите резултати ще бъде представена в Годишния доклад за дейността на ДП РВД за 2024 г. заедно с одитирания финансов отчет.

¹ Отчетните стойности на показателите за ефективност се публикуват от Европейската комисия на <https://webgate.ec.europa.eu/eusinglesky/> и <https://ansperformance.eu/data/>. Някои от стойностите се обработват и публикуват след издаването на настоящия документ, поради което ще бъдат включени в следващи издания.

III.1. Цели и отчети в ключова област за ефективност „Безопасност“

Показателят за ефективност „Ефективност на управлението на безопасността“ към ключова област за ефективност „Безопасност“ се определя в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. За третия референтен период (РПЗ) Европейската комисия определя цели на европейско ниво само за последната 2024 година от периода. В плановете за ефективност доставчиците на аеронавигационно обслужване и националните надзорни органи трябва да постигнат цели за всяка календарна година, които да допринесат за постигането на общоевропейската цел през 2024 г. Постигането на целите се оценява на база пет компонента (Политика и цели по безопасност, Управление на риска, Осигуряване на безопасност и Насърчаване на безопасност) по 4 степенна скала. Най-ниската оценка е оценка „А (неформална договореност)“. Останалите оценки са „В (дефинирана система)“, „С (управлявана система)“ и най-висока оценка - „D (гарантирана система)“. Оценката се прави на база попълване на въпросници за степента на изпълнение на определени изисквания, разработени от Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA), които могат да се променят ежегодно. Промяната на въпросниците може да доведе до понижаване на оценката в следваща година, поради въвеждане на ново изискване или промяна в условията за изпълнение на съществуващо изискване.

Целите за ефективност и наличните стойности на отчетите са дадени в таблицата по-долу.

Показател за ДП РВД	Цели					
		2020	2021	2022	2023	2024
Политика и цели по безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	С
	Цели на ДП РВД	С	С	С	С	С
	Отчет на ДП РВД	D	D	С	D	
Управление на риска	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	D
	Цели на ДП РВД	С	С	С	D	D
	Отчет на ДП РВД	С	С	С	D	
Осигуряване на безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	С
	Цели на ДП РВД	С	С	С	С	С
	Отчет на ДП РВД	С	С	D	D	
Насърчаване на безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	С
	Цели на ДП РВД	С	С	С	С	С
	Отчет на ДП РВД	D	D	D	D	
Култура по безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	С
	Цели на ДП РВД	С	С	С	С	С
	Отчет на ДП РВД	С	С	С	С	

Таблица 1 Цели за ефективността към ключовия показател за ефективност „Ефективност на управлението на безопасността“ в ревизирия План за ефективност на Р България за РПЗ (2020 г.- 2024 г.) и годишни отчети

С цел ефективно управление на риска за безопасност на предоставяните услуги, в ДП РВД е въведена задължителна и доброволна схема за докладване на авиационни събития, свързани с безопасността при предоставяне на УВД/АНО. За подпомагането на процесите, свързани с целите на докладването, са установени следните допълнителни процеси и принципи:

- Поддържане на постигнатите високи нива на безопасност;
- Съблюдаване спазването на Културата за безпристрастно отношение, като ключов елемент на Културата по безопасност;
- Използване на средства за обективен контрол, в това число и автоматично средство за наблюдение на мрежите по безопасност (Safety Nets);
- Предоставяне на обратна връзка към докладващите служители с информация за извършения анализ и определените препоръки по разследваните събития;
- Данните от всички регистрирани събития при предоставяне на УВД/АНО и изготвените доклади от проверки и разследвания на авиационни и специфични събития се анализират на всеки шест месеца с цел идентифициране на тенденции и определяне на области за подобрене.

Също така в подкрепа на РП са организирани и се поддържат следните мероприятия и дейности:

- Подобряване на процесите, свързани за управлението на умората в синхрон с Политиката за управление на рисковете от умората;
- Развитие на Програмата за управление на стреса на РП, участници в критични събития от професионално и лично естество;
- Повишаване на нивото на Културата на безопасност в ролята ѝ на естествен благоприятстващ фактор за повишаване на нивото на ефективност на Системата за управление на безопасността (СУБ) и идентифициране на области за подобрене свързани с нивата на културата по безопасност и ефективност на СУБ.

III.2. Цели и отчети в ключова област за ефективност „Околна среда”

Показателят за ефективност „Средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута“ (КЕА) към ключова област за ефективност “Околна среда” се определя в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Показателят измерва в проценти отклонението между най-краткия маршрут за полетите и действително прелетения маршрут във въздушното пространство, обслужвано от даден доставчик на аеронавигационно обслужване (ДАНО). Референтните стойности (референтни нива) се задават за всяка държава от Управителния орган на мрежата (NM). Европейската комисия сравнява с тях националните цели (целеви нива).

Възприетата методика на европейско ниво за определяне на КЕА отчита неефективността на траекториите на ВС, без да изключва фактори, които са извън възможностите за влияние от страна на ДП РВД и другите ДАНО. Тези фактори са екзогенни и произтичат от геополитически обстоятелства, развитието на общоевропейската трасова мрежа, изборът на маршрут от авиокомпаниите и др. Основен фактор за неефективност в балканския регион и в обслужваното от ДП РВД въздушно пространство е ограниченото използване на въздушното пространство североизточно от България поради събитията в Украйна, както е описано в т. 6.1. В резултат множество полети обикалят териториите на Украйна и Русия през територията на България, което удължава маршрута и влошава полетната ефективност. Тази полетна неефективност се разпределя на ДАНО, които обслужват полетите и влошава стойностите на показателя КЕА. От тук идва разликата от 3.12% между отчетената обща неефективност на полетите (3.40%) за България и локалния компонент на неефективност (0.28%), произтичащ от особености на трасовата мрежа на национално ниво, както и разликата от + 1.15% спрямо референтната стойност.

В допълнение следва да се посочат и проблемите в точността на изходните данни за периода 2015-2018 г., на база на които Управителният орган на мрежата (NM) е определил референтните стойности. Надлежна информация за това е представена в проекта на План за ефективност за третия референтен период, както и в писма от ДП РВД и DANUBE FAB до

Европейската комисия, Управителния орган на мрежата (NM) и Органа за преглед на ефективността (PRB). На основа на направените анализи, само около 10% от стойността на показателя за РПИИ София е свързана с ефекти в обслужваното въздушно пространство, а останалите 90% се дължат на мрежови ефекти, върху които ДП РВД няма контрол и възможности за повлияване. В свое писмо от 28.06.2021 г. NM признава пред Комисията, че съществува проблем по причини извън ДП РВД и декларира, че ще търси техническо решение относно данните за нашата страна.

По отношение локалния компонент на неефективност за България, следва да се отбележи, че във въздушното пространство на България, Румъния, Унгария, Словакия, Чехия и Молдова е въведено денонощно (24/7) пространство за свободно планиране на полети (SEE FRA), както и трансгранично свободно планиране между SEE FRA и BALTIC FRA (въздушното пространство за свободно планиране на полети между Полша и Литва), което практически означава, че са премахнати възможните ограничения от страна на ДП РВД върху ефективността на траекториите на полетите. Въпреки създадената възможност за директни полети, траекторията на всеки полет се определя от авиокомпаниите на база оперативни и финансови съображения и не винаги се избира най-краткия маршрут.

Годишните отчети за периода 2020 – 2023 г. за ключовия показател за ефективност “Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут” (KEA), са дадени в таблицата по-долу.

Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут	2020	2021	2022	2023	2024
Референтно ниво за Р България (%)	1.95 ²	2.25	2.25	2.25	2.25
Целево ниво за Р България (%)	1.95	2.25	2.25	2.25	2.25
Отчет за Р България (%)	2.55	2.48	3.28*	3.40	
* Корекцията е нанесена съгласно мониторингов доклад на PRB до Комисията.					

Таблица 4 Цели за ефективността към ключовия показател за ефективност „Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут“ в ревизирания План за ефективност на Р България за РПИЗ (2020 г.-2024 г.) и годишни отчети

През 2024 г. показателят е с близки или леко завишени стойности спрямо същия период на 2023 г. поради нарастването на броя на полетите и концентриране на полети от/до нехарактерни дестинации в обслужваното от ДП РВД въздушно пространство, в резултат изместването на същите заради войната в Украйна. Въпреки че допълнителното полетно време и допълнително прелетяно разстояние е значително (за някои полети достига около 2-2.5 часа при 7-12 часа нормална продължителност на полета), отчитайки цялата траектория на тези полети и изискванията за безопасност, минавайки през българското въздушно пространство, те са изместени с минималното възможно разстояние и полетно време.

Месечните отчети за периода м. януари – м. юни 2024 г. за ключовия показател за ефективност “Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут” (KEA), са дадени в таблицата по-долу.

²Референтната стойност е зададена съобразно Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903. С Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, Комисията отменя Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, задава ревизиранни цели предвид пандемията и не дефинира референтна стойност за околна среда за 2020 г.

Средна хоризонтална а ефективност на действителна та траектория в полет по маршрут в %	Целево ниво	Отчет 2024 г. по месеци (%)											
	2023	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Референтно ниво за Р България (%)	2.25	3.39	3.38	3.37	3.37	3.38	3.40						
Целево ниво за Р България (%)	2.25												

Таблица 5 Месечни отчети на показател за ефективност „Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут“ за 2023 г.

ДП РВД поддържа сертифицирана система за управление на околната среда съгласно ISO 14001. Чрез нея се идентифицират и контролират значимите аспекти по отношение на околната среда и е въведен систематичен подход за поставяне на екологични задачи и цели и за тяхното постигане.

Като част от дейностите в DANUBE FAB са хармонизирани политиките и целите по околна среда в ДП РВД и ROMATSA. Във въздушното пространство на България, Румъния, Унгария, Словакия, Молдова и Чехия е въведено 24/7 планиране на полети по свободни траектории, както и трансгранично свободно планиране между SEE FRA и BALTIC FRA (въздушното пространство за свободно планиране между Полша и Литва), което практически означава, че са премахнати възможните ограничения от страна на ДП РВД и другите ДАНО върху ефективността на траекториите на полетите.

III.3. Цели и отчети в ключова област за ефективност „Капацитет“

Показателят за ефективност „Средно закъснение на полет по маршрута“ в ключова област за ефективност „Капацитет“ се определя в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Показателят измерва средно годишното закъснение на всички полети по маршрута в минути за дадено въздушно пространство, предизвикано от ограничения поради различни причини. Тези причини (лошо време, липса на капацитет и др.) се дефинират и класифицират по методика на Евроконтрол. Референтните стойности (референтни нива) на закъснение се задават за всяка държава от Управителния орган на мрежата (NM) чрез т. нар. механизъм за планиране и разпределение на капацитета на въздушното пространство. Европейската комисия сравнява с тях националните цели (целеви нива).

Следва да се има предвид, че съгласно Схемата за ефективност, в отчетите се включват причини като лоши метеорологични условия и други, извън влиянието на ДП РВД, които са и обичайните причини за натрупване на закъснение в обслужваното от предприятието въздушно пространство.

Отчетите за ключовия показател за ефективност „Средно закъснение на полет по маршрута“ в ключова област за ефективност „Капацитет“ за периода 2020 г. – 2023 г. са дадени в таблицата по-долу. Стойността на отчета за закъснение от 0.06 мин. за 2023 г. е натрупана по причини лошо време. През 2023 г. не са генерирани закъснения по причини в ДП РВД. Целевото ниво е постигнато.

Средно закъснение на полет по маршрута (минути)	2020	2021	2022	2023	2024
Референтно ниво за Р България (минути)	0.17 ³	0.04	0.08	0.07	0.08
Целево ниво за Р България (минути)	0.17	0.04	0.08	0.07	0.08
Отчет за Р България (минути)	0	0	0	0.06*	
*Стойността на отчета за закъснение от 0.06 е натрупана поради лошо време. През 2023 г. не са генерирани закъснения по причини в ДП РВД.					

Таблица 2 Цели към ключовия показател за ефективност „Средно закъснение на полет по маршрута“ в ревизирания План за ефективност на Р България за РПЗ (2020 г. -2024 г.) и годишни отчети

Отчетите за ключовия показател за ефективност „Средно закъснение на полет по маршрута“ в ключова област за ефективност “Капацитет” за периода м. януари – м. юни 2024 г. са дадени в таблицата по-долу. Стойностите на отчетите за закъснение за м. април, м. май и м. юни. е натрупана по причини лошо време и войната в Украйна. През отчетния период не са генерирани закъснения по причини, за които ДП РВД е отговорен.

Средно закъснение на полет по маршрута (минути)	Целево ниво	Отчет 2024 г. по месеци (минути)											
	2023	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Референтно ниво за Р България (минути)	0.08	0	0	0	0.08*	0.42*	0.57*						
Целево ниво за Р България (минути)	0.08												
*В отчетните стойности са включени причини поради лошо време и войната в Украйна. Не са генерирани закъснения по причини в ДП РВД.													

Таблица 3 Месечни отчети на показател за ефективност „Средно закъснение на полет по маршрута“ за 2024 г.

III.4. Цели и отчети в ключова област за ефективност „Разходна ефективност”

Показателят за ефективност „Установените единични разходи при прелитане“ към ключова област „Ефективност на разходите” се определя съгласно изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Този показател представлява съотношението между установените разходи при прелитане и заложения в плана за ефективност трафик, изразен в брой обслужени единици (ОЕ). Този показател се оценява на ниво зона за събиране на такси в реално изражение в национална валута по цени от 2017 г.

Отчетите за периода 2020 г. – 2023 г. за ключовия показател за ефективност „Установените единични разходи при прелитане“ са представени в таблицата по-долу. Видно от посочените данни е, че отчетната стойност на показателя за всяка изминала година е по-ниска от планираната, т.е. показателят е преизпълнен.

³ Референтната стойност е зададена съобразно Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903. С Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, Комисията отменя Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, задава ревизирани цели предвид пандемията и не дефинира референтна стойност за капацитет за 2020 г.

Показател за разходна ефективност	2020/2021 ⁴	2022	2023	2024 ⁵
Установени разходи на обслужена единица	95.60	67.56	61.42	55.62
Фактически разходи на обслужена единица	91.80	50.61	44.63	

Таблица 6 Цели за ключов показател за ефективност „Установени разходи на обслужена единица за полети по маршрута“ (реално изражение по цени от 2017 г.) в ревизирия План за ефективност на Република България за РПЗ (2020 г. - 2024 г.) и годишни отчети

Таксовите единици в зоните на летищата през 2024 г. са както следва:

- За зона 1 (летище София) – 264.16 лв., без промяна спрямо 2023 г.;
- За зона 2 (летищата Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица) – 415.57 лв., без промяна спрямо 2023 г.

ДП РВД прилага устойчива политика за оптимизиране на разходната ефективност, като целевото ѝ подобрене, съчетано с подобренето на ефективността съгласно зададените системни параметри от Европейската комисия, е в основата на определяната разходна база. ДП РВД води проактивна политика на партньорство и се съобразява с нуждите на ползвателите на въздушното пространство. Това е съпроводено с подобрена продуктивност при оптимизиране броя на персонала и по-специално продуктивността на РП през последните години. Съгласно изготвения от Евроконтрол сравнителен доклад за финансова ефективност на ДАНО (ACE Report), продуктивността на РП обслужващ трафик по маршрута (en-route ATCO-hour productivity) в Районен контролен център (РКЦ) София е на едно от челните места в зоната на Евроконтрол.

Подобряването на разходната ефективност в зоните и районите на летищата също е от особено значение за ДП РВД. То може да бъде постигнато чрез подхода „gate-to-gate“, позволяващ по-добър баланс между търсенето и предлагането на услугите, както и по-гъвкаво използване на ресурсите.

IV. Показатели от Политиката за публичните предприятия

Съгласно приетата с Решение № 776/12.10.2022 г. на Министерски съвет Политика за участието на държавата в публичните предприятия (Политиката) ДП РВД попада в групата публични предприятия, за които са определени три ключови показателя за изпълнение на финансовите цели в дългосрочен план, отчети за които са представени на МТС и АППК съгласно изискванията. Изпълнението на финансовите цели се наблюдава на годишна база.

V. КЛЮЧОВИ СЪБИТИЯ И ФАКТОРИ С ВЛИЯНИЕ ВЪРХУ НИВАТА ОБСЛУЖВАН ТРАФИК ВЪВ ВП НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

През първото полугодие влияние върху нивата обслужван трафик във ВП на Република България оказват редица ключови събития и фактори (фигура 1).

Основен фактор, което влияе върху нивата на обслужвания трафик през отчетния период е войната в Украйна. На 24.02.2022 г. украинските власти публикуваха съобщение за затваряне на цялото украинско въздушно пространство за граждански полети, включително и летищата на територията на Украйна. Поради потенциална опасност за гражданското

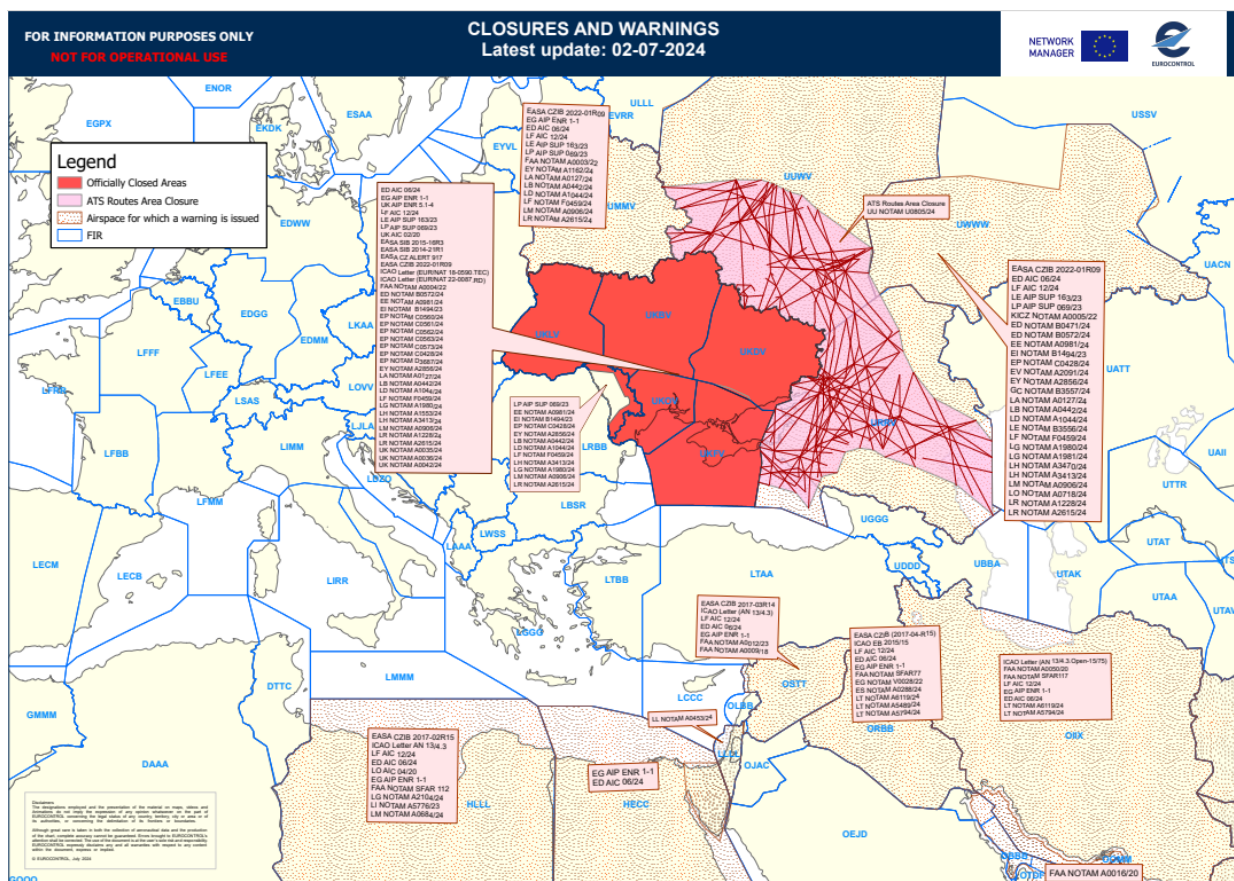
⁴ В Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891, Комисията налага обединяване на 2020 г. и 2021 г. за целите на оценката на ПЕ

⁵ Съгласно приложимата регулаторна рамка, данните следва да бъдат представени до 01.06 на годината, следваща отчетния период.

въздухоплаване EASA препоръчва авиокомпаниите да избягват освен територията на Украйна и райони на около 200 км разстояние от украинската граница навътре в териториите на Русия и Беларус. В допълнение като част от санкциите, наложени на Руската федерация, Европейския съюз (ЕС) и Съединените американски щати (САЩ) забраниха полети на руски авиокомпани във въздушното си пространство. На тази мярка бе отговорено реципрочно от страна на Руската федерация и към настоящия момент много съществена част въздушно пространство е практически неизползваема за значителен брой авиопревозвачи. Това удължава значително полетното време за някои дестинации и измества трафик към българското въздушно пространство.

От изключително значение за трафика през отчетния период са регулациите, въвеждани от западните ни съседи поради липса на капацитет и силно увеличени заявки за провеждане на полети. Разширяването на въздушното пространство за свободно планиране на полетите в Югоизточна Европа (SEE FRA) на юг води до увеличен брой заявки за провеждане на полети в рамките на SEE FRA.

Традиционно силният туристически сезон в Турция и Гърция допълнително увеличава броя ВС, прелитащи през въздушното пространство на група сектори София.



Фигура 1. Значими геополитически събития, оказващи влияние върху потоците въздушно движение към края на отчетния период

Конфликтите в Сирия и Ирак също оказват влияние, като все още не дават възможност за пълно използване на ВП над тези държави за полети на гражданската авиация, с някои малки изключения (полети с дестинации в тези държави и използване на част от горното ВП на Ирак от последното тримесечие на 2017 г.).

Друг фактор са забраните за използването на въздушното пространство на Ирак и Иран от FAA и от въздухоплавателните администрации на редица държави, във връзка с извършените от Иран ракетни атаки с балистични ракети по обекти на територията на Ирак преди няколко години. В последствие същите са смекчени и понастоящем ограничението се прилага за изпълнение на полети през Ирак под полетно ниво 320 и през определени зони на Иран. Този процес е динамичен, а конкретните решения на авиокомпаниите се влияят от

codeshare споразумения, а така също значение имат и техните оценки по безопасност свързани с провеждането на полети в или в близост до зони на въоръжен конфликт (напр. основната част от полетите на Qatar Airways от/до САЩ, полетите на UPS и FEDEX, а така също и на полети на европейски авиокомпани до Кувейт заобикалят ВП на Ирак генерирайки допълнително полетно време).

Поради ситуацията над Либия, както и над Синайския полуостров, ВП е затворено до определена височина (последните две ВП имат трудно прогнозируем ефект по отношение на полетите през обслужваното ВП от ДП РВД).

Постигнатото споразумение през 2016 г. между България, Турция, Румъния и НМ за подобряване на интерфейса между България и Турция в района на Черно море, увеличи значително капацитета на ВП в региона и осигури безопасна и сигурна възможност за полетите от/за Близкия и Далечния изток.

Въвеждането на нови контролно-навигационни точки по границата между България и Турция. през 2023 г., с оглед на поэтапното развитие на летище LTFM и планираното разрастване на Turkish Airlines, осигури допълнителен капацитет за полети от и до летище LTFM.

Облекченият интерфейс между Израел и Йордания през м. октомври 2020 г., позволи прелитане на границата между двете държави, намалявайки дистанцията, полетното време и себестойността на планираните полети. На настоящия етап, като следствие от въведената промяна, няма идентифицирано преразпределение на трафика. Процесът е обект на ежедневен анализ от органа за управление потоците на въздушното движение в ДП РВД. Понастоящем, същият е затворен за прелитащ трафик във връзка с военните действия в ивицата Газа. Намален е и броят на полетите от/до Израел през второто тримесечие на 2024 г.

Във връзка с наблюдаваните процеси на промяна в Афганистан и определените рискове, свързани с политическата обстановка в държавата от редица национални регулаторни органи са издадени бюлетини по безопасност и препоръки да се избягва провеждането на полети през това ВП. Като резултат от настъпилите промени след август 2021 г., АНО в това ВП се предоставя от фирма регистрирана в Абу Даби, като полети през него от декември 2022 г. се изпълняват от ограничен кръг авиокомпани. Поради войната между Украйна и Русия и неизползването на сибирските маршрути във ВП на Русия, повечето авиооператори изпълняват своите полети от/до Далечния изток през Иран и Ирак и оттам през България. По-малката част, които прелитат през Афганистан и не минават през Русия, също се насочват основно през България за полети от/до Европа и Северна Америка.

VI. ОТНОШЕНИЯ С КЛИЕНТИТЕ И КОНСУЛТАЦИИ С ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА УСЛУГИТЕ

В своите взаимоотношения с клиентите и ползвателите на услуги, ДП РВД прилага основни принципи за управление на отношенията с клиенти, като взаимно доверие и разбиране, ранно ангажиране на клиентите, истинска консултация, ясна комуникация, адаптирани процеси, конструктивно участие и убедителна обосновка на процеса по зачитане на мнението на заинтересованите страни.

В Правилата за управление на отношенията с клиентите на ДП РВД и Годишния план за управление на отношенията с клиентите на ДП РВД. са идентифицирани различни групи заинтересовани страни и обхватът на консултациите с тях по отношение предоставяното обслужване, финансовите параметри, стратегията за развитие и въздействието върху околната среда.

В комуникационния план на предприятието са идентифицирани целеви групи в обхвата на външната и вътрешната комуникация, с цел формиране на общественото мнение и популяризиране на възможностите за работа.

Идентификацията на клиентите и други заинтересовани страни с отношение към дейността на ДП РВД е направена въз основа на тяхната степен и сфери на влияние, роля и отношение към устойчивото му развитие и осигурява ефективно взаимодействие с тях.

В изпълнение на СЦ 2, през отчетния период се изпълнява годишен план за дейностите по управление на отношенията с клиентите през 2024 г. и Комуникационен план на ДП РВД за 2024 г. Проведена е традиционната среща между представители на летищни оператори, авиокомпаниите, авиацията с общо предназначение и ДП РВД за предстоящия летен сезон на летище Бургас и летище Варна. Също така са отчетени дейностите по управление на отношенията с клиентите на ДП РВД през 2023 г.

VII. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ

В изпълнение на своята мисия, визия и СЦ 1, ДП РВД предоставя аеронавигационно обслужване в рамките на РПИИ София, обхващащ територията на Република България и част от Черно море, за която страната е поела отговорност за обслужване на въздушното пространство.

През първото шестмесечие на 2024 г. са обслужени общо 483,614 полети, което е с 12.72% повече от същия период на 2023 г. Броят на международните полети от и до българските летища е 37,885, което представлява увеличение с 4.35% в сравнение с първото шестмесечие на 2023 г. Рекордният брой въздухоплавателни средства (ВС) се дължи на редица фактори. Сред тях са препоръката на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA), авиокомпаниите да избягват освен територията на Украйна, и райони на около 200 км разстояние от украинската граница навътре в териториите на Русия и Беларус, поради потенциална опасност за гражданското въздухоплаване. В допълнение, като част от санкциите, наложени на Руската федерация, са в сила забраните на ЕС и САЩ за полети на руски авиокомпаниите във въздушното си пространство и реципрочните забрани от страна на Руската федерация. В резултат през отчетния период много съществена част въздушно пространство в региона е практически неизползваема за значителен брой авиопревозвачи. Това удължава значително полетното време за някои дестинации и измества трафик към обслужваното от ДП РВД въздушно пространство (ВП). Някои авиокомпаниите избягват въздушното пространство над акваторията на Черно море във връзка със смущения на GPS сигнала.

Започналият традиционно силен туристически сезон в Турция и Гърция, допълнително увеличава броя ВС, прелитащи през въздушното пространство на група сектори София. От значение за трафика са и регулациите, въвеждани от западните ни съседи поради липса на капацитет и силно увеличени заявки за провеждане на полети. Въздушното пространство за свободно планиране на полетите в Югоизточна Европа - South East Europe Free Route Airspace (SEE FRA) води до увеличен брой заявки за провеждане на полети.

ДП РВД посреща повишените нива на въздушен трафик чрез редица мерки, целящи безопасното и качествено обслужване. И през второто тримесечие се използват предварително подготвени секторни конфигурации, които се активират гъвкаво на база прогнозирания трафик. Осигурен е необходимият брой ръководители на полети (РП), които да обезпечат тези конфигурации. Непрекъснато се извършва анализ на потенциалното влияние върху трафика в следствие на войната в Украйна и други геополитически и икономически фактори. Спазват се методически указания и са въведени процедури за предотвратяване претоварването на секторите и съответно на ръководителите на полети (РП). Съгласно тях са предприети мерки за осигуряването на безопасно и ефективно обслужване на въздушното движение (ОВД) при случаи на преориентиране на потоците на въздушното движение, в резултат на наложени регулации, ограничаващи трафика във въздушното пространство на съседни държави, водещи до добавяне на трафик в обслужваното от ДП РВД въздушно пространство (ВП), както и при лошо време.

На база извършвания през 2023 г. анализ се изпълняват мерки, чрез които да се постигне положителен ефект върху капацитета през летния сезон на 2024 г. Сред тях са нови автоматизирани инструменти в помощ на РП, устойчива и безаварийна работа на линиите за предаване на данни между РП и ВС (CPDLC) и обхващане на по-голям брой ВС, с които се осъществява комуникацията; надграждане на автоматизираната координация (OLDI) със съседни районни контролни центрове (РКЦ), автоматизирано показване на комуникационните честоти на работния екран пред РП и др. Одобрена е пътна карта за

развитие през следващите 5 години на системата за оценка на комплексността на трафика и избор на оптимални секторни конфигурации за обслужване на трафика tCAT.

Във връзка с изпълнение на Шестгодишен план за обучение на РП и осигуреност на РП в органите за ОВД на ДП РВД и с цел осигуряване на необходимия човешки ресурс, се провежда обучение за управление на полети по маршрута на работно място София Контрол (ACS) на 7 ръководители на полети – ученици, подбрани чрез външен подбор през есента на 2022 г. (BASIC 25). Одобрените кандидати от проведения през пролетта на 2023 г. външен подбор (BASIC 26) са преминали успешно обучение за придобиване на квалификационен клас ACS. Продължава теоретичното обучение на 12 обучаеми за квалификационен клас ACS, подбрани чрез външен подбор през пролетта на 2023 г. (BASIC 27). Завършено е обучение на 9 РП, притежаващи квалификационен клас за управление на полети на подхода (APS) за управление на полети по маршрута на работно място София Контрол – сектори София и сектори Варна. Продължава обучението на 1 РП на работно място Варна Кула и по 2 ма обучаеми на работни места Бургас Кула, Бургас Подход и Варна Подход. Дейностите са в изпълнение на СЦ 1 и СЦ 3.

През второто тримесечие на 2024 г. продължава работата по редица ключови за предприятието проекти. През отчетния период са изпълнени успешно дейностите по проект „Доставка на хардуерно оборудване за модернизирание на АСУВД SATCAS V3 DL“. Модернизираната система SATCAS V3NH е въведена в оперативна експлоатация. Това подобрява безопасността обслужването на полетите с АСУВД и създава възможност за повишаване на капацитета за управление на въздушното движение (УВД). Дейността е в съответствие със СЦ 1.

Дейностите по проект „Надграждане на система за оценка и управление на комплексността на въздушното движение и работното натоварване на ръководителите на полети - Traffic Complexity Assessment Tool (tCAT фаза 2)“ се намират в етап „Инсталиране и Валидиране“. Проектът ще удовлетвори изискванията за изпълнение на Регламент (ЕС) 2021/116, чрез внедряването на нови функционалности за въвеждане и координиране на мерки по управление на потоците въздушно движение (УПВД) по механизмите на Управителния орган на мрежата (NM). Очаква се повишаване на точността на генерираните прогнози чрез засилване на степента на интеграция с други системи на ДП РВД. Ще бъде повишена ефективността на използване на системата и намалена вероятността от грешки чрез въвеждане на подобрения в интерфейса човек-машина. Дейностите се изпълняват в съответствие със СЦ 1.

Изпълнява се проект „Изграждане на система за управление на аеронавигационната информация (AIM)“, който се намира в етап „Внедряване“. Проектът ще даде възможност за оптимално използване на въздушното пространство и своевременно предоставяне на аеронавигационна информация на потребителите, чрез повишаване на производителността, автоматизацията на процесите и качеството на данните. Дейностите се изпълняват в съответствие със СЦ 1.

Проектът „Въвеждане на изискванията на Регламент (ЕС) № 116/2021 и Програмата за разгръщане на SESAR в предоставяното от ДП РВД аеронавигационно обслужване (АНО)“ е в заключителна фаза. Отчитайки комплексния набор от фактори, е извършен анализ на наличната информация и е изготвен доклад с предложение за изпълнение на изискванията на регламента. Изпълнението на проекта ще подпомогне процесите по вземане на решение и въвеждане на изискванията на Първия съвместен проект и Програмата за разгръщане на SESAR в предоставяното от ДП РВД аеронавигационно обслужване (АНО) и развитие на автоматизираната система за управление на въздушното движение, в изпълнение на СЦ 1 и СЦ 2.

През първото тримесечие на летище София са въведени процедури за подход по RNP до минимума LPV. С това изцяло е изпълнен планът на ДП РВД за преход към предоставяне на ОВД с използването на навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на ВС (PBN), в съответствие с разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1048. Така ДП РВД заема едно от челните места в ЕС и лидерското място в района на Югоизточна Европа по прилагане на регламента. PBN оптимизира процедурите за долитане и отлитане и минимизира вредното въздействие върху околната среда.

Завършен е проекта по разширение на метеорологичната информационна система IVM. Въведени са в редовна експлоатация допълнителни софтуерни модули и сървъри, позволяващи използването на SWIM протоколи (AMQP) в изпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) № 116/2021 и Програмата за разгръщане на SESAR, касаещи АМО. Разширението ще осигури съвместимост на системата със изискванията и форматите на SWIM. Създадена е възможност за изпращане на прогнози на потребителите по имейл. Дейностите са в изпълнение на СЦ 1.

Във връзка с осигуряването на обслужване и изпълнението на полети с вертолетите за спешна медицинска помощ (HEMS) и в изпълнение на СЦ 1 е подписано оперативно споразумение за взаимодействие между ДП РВД и България Хели Мед Сървиз ЕАД, което е предпоставка за безопасно и експедитивно провеждане на полетите.

През отчетния период продължава работата на постоянната работна група за координационен механизъм за U-space с представители на ДП РВД, ГД ГВА и индустрията, във връзка с необходимостта от осигуряване на безопасността във въздухоплаването, минимизиране на рисковете, породени от експлоатацията на безпилотни летателни системи и проследяване на развитието на европейското законодателство и инициативите за интегриране на безпилотни летателни апарати във въздушното пространство на ЕС. Приета е процедура „Координационен механизъм за определяне на U-space въздушно пространство (ВП) в Р България, съгласно Регламент (ЕС) 2021/664“. Дейностите се изпълняват в съответствие със СЦ 1 и СЦ 2.

Приоритетна дейност за ДП РВД и през 2024 г. е развитието на DANUBE FAB, установен във ВП на Република България и Румъния. Дейността е в съответствие със СЦ 1 и СЦ 2. През отчетния период са проведени 22-рите съвещания на Съвета на ДАНО и Управителния съвет на DANUBE FAB и 34-тото заседание на Комитета по стратегия и планиране. Приети са стратегическите документи на DANUBE FAB – Стратегическа програма на DANUBE FAB за 2024-2028 г., Годишен план за 2024 г. и Годишен доклад за 2023 г. Проведена е среща на Постоянния комитет за стратегии и планиране на DANUBE FAB и са координирани позиции на DANUBE FAB за заседанията на борда за управление на мрежата (NMB). Съвместните дейности имат отношение към осигуряване на безопасно и качествено обслужване в региона и развитието на въздушното пространство.

ДП РВД участва активно и в дейностите и форумите на платформата за сътрудничество между ФБВП в Европа – InterFAB Cooperation Platform. Дейностите са в съответствие със СЦ 2.

В изпълнение на СЦ 1 и СЦ 2 ДП РВД активно участва и в координирането на дейностите по управление на въздушното пространство на международно ниво, осъществявано чрез съвещания на различни групи и подгрупи на ICAO (RDGE, ICAO EUR PBN Task Force), ЕВРОКОНТРОЛ (RNDSEG, RAD Management Group, RAISG, Capacity Planning Sub-Group) и семинари. Редовно са провеждани координационни срещи с органи на съседни държави за обсъждане на оперативни и стратегически въпроси по отношение на граничните интерфейси и организацията на ВП в региона.

VIII. ТЕХНИЧЕСКО ОСИГУРЯВАНЕ НА ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ

Описаните по-долу технически проекти, допринасят за подобряване на безопасността и качеството на АНО в изпълнение на СЦ 1 на предприятието.

Към края на отчетния период проектът за реконструкция и модернизация на Оперативна зала и прилежащата към нея инфраструктура и съоръжения в РЦ за ОВД София се намира в етап „Проектиране на реконструкцията и придобиване на конзоли“. Изготвен е актуализиран план на проекта. Представена е първоначална версия на работния проект. Изпълнява се сключеният договор с предмет „Доставка на конзоли за Оперативна зала на РЦ за ОВД София“. Одобрен е дизайна на различните типове конзоли за отделните работни места в залата и на свързващите елементи. Изпълнението на проекта ще създаде възможност за повишаване на капацитета за ОВД и ефективността на АНО чрез осигуряване на допълнително пространство за нови секторни конфигурации и подобрена среда за работа.

Продължава работата по проект за реконструкция и модернизация на Техническа зала и прилежащата към нея инфраструктура и съоръжения в РЦ за ОВД София. Към края на първо тримесечие полугодие на 2024 г. проектът се намира в етап „Преместване на системи и избор на изпълнител на модернизацията“. Сключен е договор за избор на Изпълнител за модернизацията и е назначен инвеститорски контрол. Завършени са дейностите по изграждане на комуникационна свързаност между временните помещения, както и всички довършителни дейности по полагане на оптичната връзка. Изпълняват се дейностите по преместване на системи съгласно актуализирания план. Проектът ще даде възможност за повишаване на капацитета за ОВД и ефективността на АНО. Той ще осигури необходимия допълнителен капацитет на Техническа зала във връзка с изпълнението на проект за модернизация на АСУВД и очаквания увеличен брой сектори в следващите години. Ще бъде създадена подходяща среда за постигане на висока надеждност на КНО/УВД оборудването и оптимизация на пространството, с възможност за разполагане на нови системи и подобрена среда за работа.

Към края на първото полугодие на 2024 г. проект „Изграждане, доставка и инсталация на нови обзорни средства за подобряване и разширяване на обзорното покритие в КВП над акваторията на Черно море и в източна България“ се намира в етап „Изпълнение – ТРАК Шабла“. Започнати са строително-монтажните дейности. Приключило е проектирането на кабелната линия за външно електрозахранване. Сключен е договор с предмет „Проектиране на инфраструктурата на КНО обект Шабла“. Изпълнението на проекта ще подобри качеството на услугата по Обзор във въздушното пространство за прелитане и ще осигури възможност за увеличаване на капацитета в зоните на подходите на летищата Варна и Бургас.

Изпълняват се дейности по проект „Проектиране и сертифициране на център за възстановяване при инциденти в реално време“. Към края на първото полугодие на 2024 г., проектът се намира в етап „Изпълнение 1 – Проектиране и сертифициране“. На 22.01.2024 г. е открита строителната площадка и строително-монтажните дейности. Подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП-ПП) за изграждане на външното електрозахранване е одобрен, обнародван в Държавен вестник и внесен за съгласуване по установения ред. Проектът ще осигури средства и условия за непрекъснатост на обслужването на въздушното движение и ще развива техническа инфраструктура за съхранение, обработка и анализ на данните, с възможност за предоставяне на нови услуги.

Изпълнява се проект за доставка и въвеждане в експлоатация на система за гласова комуникация VCS 3020, Release 8 и услуги, свързани с интегриране на система в оперативна среда. В рамките на отчетния период проектът се намира в етап „Изпълнение“. Утвърдена е програма за провеждане на 72-часови изпитания в експлоатационни условия на системата в РЦ за ОВД София и е актуализирана схемата за електрозахранване. Изпълнението на проекта осигурява възможност за освобождаване на помещенията на техническа зала в РЦ за ОВД, с цел реализиране на проекта за реконструкция и модернизация на техническа зала с приемливо ниво на оперативен риск, както и хардуерно унифициране на компонентите на основната и резервираща VCS система в РЦ за ОВД София.

През първото тримесечие полугодие на 2024 г. проект „Разширение и подобрене на вторичното обзорно покритие в централната част на РПИИ София“ се намира в етап „Инициране“. Водят се преговори за колокирането на WAM обзорни сензори на сайтове на мобилни оператори, разположени на територията на Република България. Изпълнението на проекта ще подобри обзорното покритие в централната част на РПИИ София, осигуряване на ADS-B покритие над цялата територия на Република България, осигуряване на обзорно покритие в хоризонталните граници на CTR и TMA Пловдив и Горна Оряховица, както и осигуряване на висока надеждност и наличност на Система WAM/ADS-B East, чрез нейната модернизация

В ход е проектиране, създаване и внедряване на софтуер LARA GATEWAY. Проектът ще повиши нивото на информационна сигурност при обмена на информация между LARA и други системи в ДП РВД като tCat, e-briefing, IDS, B-FLIP и публичния уеб портал на предприятието.

През отчетния период се извършва подготовка на задание за работа по проект „Разработване и внедряване на B-FLIP v.2.“ В рамките на проекта е предвидено прехвърлянето на всички услуги от сайта meteo.bulatsa.com и услуги по аеронавигационно информационно обслужване с оглед интегрирането на електронен АИП (eAIP), в посока подобряване на потребителското изживяване и предоставянето на нови функционалности, проектиране на въздушното пространство в направление на добавяне на нови слоеве, нови картови възможности и др.. Предвижда се разработването на Application Program Interface (API) и различни web services, които възможности ще изградят базата за предоставяне на услуги чрез SWIM на външните потребители за в бъдеще. Новата версия B-FLIP ще позволи на ДП РВД да предоставя още по-комплексна и качествена информация освен за нуждите на авиацията с общо предназначение, така и за други авиационни организации, институции и потребители.

Описаните по-горе дейности имат отношение към трите стратегически цели на ДП РВД.

IX. УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И КАЧЕСТВОТО

Поддържането на постигнатите високи нива на безопасност, в това число и процесите за повишаването и надграждането на тези нива, във всяка една дейност на предприятието са първостепенна организационна цел и основна ценност, която е в изпълнение на СЦ 1 и СЦ 3.

Съгласно изискванията на Регламент (ЕС) 2017/373 в предприятието са въведени Система за управление на безопасността (СУБ), отговаряща на изискванията на ATS.OR.200 и ATM/ANS.OR.B.005, както и Интегрирана система за управление (ИСУ), отговаряща на изискванията на ATM/ANS.OR.B.005. ИСУ е документирана и сертифицирана по международните стандарти ISO 9001, ISO/IEC 27001, ISO 14001 и ISO 45001 и е частично интегрирана със Системата за управление на безопасността.

През отчетния период са изготвени доклади от проверки и разследвания на авиационни събития при предоставяне на услугата по управление на въздушното движение/аеронавигационното обслужване (УВД/АНО), съгласно Процедура за разследване на събития, свързани с безопасността при УВД/АНО.

Актуализирани са Процедура за изготвяне на оценки при промени, Предварителна оценка на безопасността, Функционална оценка на безопасността и Оценка на безопасността на система за УВД/АНО.

Сключен е договор с предмет „Обучение на РП и оперативен персонал за управление, намаляване и превенция на стреса“.

Изготвен е план за провеждане на наблюдения и проверки по безопасност през 2024 г.

Изпълнени са планираните вътрешни одити на Система за управление на безопасността (СУБ) и Интегрирана система за управление (ИСУ).

Проведен е преглед на ИСУ от ръководството.

X. УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ, ТРУДОВИ ОТНОШЕНИЯ, СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ, ПРАВА НА ЧОВЕКА. АДМИНИСТРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ДЕЙНОСТТА

В изпълнение на СЦ 3 на предприятието, основните процеси в областта на управление на човешките ресурси през отчетния период са свързани с повишаване на кадровия потенциал на предприятието, като основен ресурс за постигане на стратегическите цели и повишаване на ефективността.

В ДП РВД са създадени механизми за ефективно управление на човешките ресурси, управление на професионалното развитие и е въведена справедлива система за заплащане на труда и обучение.

В предприятието са въведени редица вътрешни актове, свързани с управлението на човешките ресурси, кариерното развитие, обучението и др. Като по-важни могат да се посочат Политиката за обучение и развитие на персонала, Програмата за персонално и кариерно развитие на ръководители на полети, Правилника за набиране на инженерно-технически персонал, Правилника за набиране на персонал и др.

През м. февруари и м. март са проведени „Ден на отворените врати“, в рамките на който желаещите са запознати с особеностите на професията „Ръководител на полети“ и етапите при кандидатстване и подбор.

През отчетния период е актуализиран План за провеждане на обучения в курсове по Програмата на EUROCONTROL Aviation Learning Center, Люксембург за 2024 г.

Изготвен е и утвърден Консолидиран годишен план за работата на Комитета по условия на труд (КУТ) в ДП РВД за 2024 г.

Въведени са в действие изменения на Правилника за вътрешния трудов ред, издания 2.19 и 2.20, съгласуване със синдикалните организации в предприятието.

В ДП РВД е установен адекватен социален диалог, който оказва положително влияние във всички аспекти, вкл. и по отношение на работниците и служителите.

През отчетния период в ДП РВД между работодателя и 4-те синдикални организации в предприятието е сключен нов Колективен трудов договор. В процеса на неговото договаряне са спазени принципите на взаимно уважение, добронамереност и сътрудничество с цел запазване и при възможност подобряване на трудовите и социалните права на работниците и служителите в ДП РВД при отчитане на интересите на предприятието.

В ДП РВД се спазва Етичен кодекс, чийто принципи са насочени към законност, лоялност, добросъвестност, безпристрастност, отговорност, конфиденциалност, почтеност, прозрачност, колегиялност и учтивост, равнопоставеност и не допускане на никакви ограничения на правата или привилегиите на човека.

XI. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ

В качеството си на високоефективен доставчик на АНО, ДП РВД е разпознат фактор в регионален и международен план и е активен участник в редица водещи организации и инициативи в областта на гражданската авиация. През отчетния период ДП РВД участва в работата на международните организации – ICAO, Евроконтрол, CANSO и съответните структури на Европейската комисия (ЕК).

Програма SESAR на ЕС за модернизирание на системите за управление на въздушното движение се състои от две направления – развитие и валидиране (SESAR 2020 и SESAR 3) и разгръщане на вече валидирани функционалности на SESAR.

През първото полугодие на 2024 г., в качеството си на член-основател, ДП РВД участва в управителния съвет и различните форуми в Съвместното предприятие SESAR 3.

Продължава работата по одобрените за финансиране проекти в програма SESAR 3 - 101114748 „Network Trajectory Based Operation“, с акроним „Network TBO“, 101114611 „Gain Environmental Efficiency by Saving Energy“, с акроним „GEESE“ и проект 101114808 „Air Traffic Control Trajectory Based Operations“ с акроним „ATC TBO“.

ДП РВД участва и в работата на структурата за управление на обща услуга по осъществяване на линия за предаване на данни (DLS Governance in Europe). Целта на установяването на обща услуга за линии за предаване на данни в Европа е да се създаде обща рамка за осигуряването на DLS в държавите от ЕС, който е достатъчно гъвкав, за да отговори на бъдещите предизвикателства и рискове, както и да изиграе решаваща роля за намаляването на фрагментацията на услугата. Посредством участието си в DLS Governance, ДП РВД ще може пряко да влияе на процеса на вземане на решения относно услугата и нейното развитие. Евроконтрол се провежда обществената поръчка за общата услуга. Евроконтрол обяви търг за изразяване на интерес от потенциални изпълнители на поръчката и в последствие търг за избор на изпълнител.

През отчетния период продължава работата по проект IRIS, за чието финансиране ДП РВД участва в петата тръжна процедура по Плана за европейски коопериращи държави (PECS) на Европейската космическа агенция. IRIS се осъществява чрез публично-частно партньорство с лидер фирма Inmarsat. ДП РВД наблюдава работата на системата за обмен на данни на IRIS с помощта на комуникация с полети на авиокомпания Easyjet, които притежават тестово оборудване. Проектът има за цел разработване на спътникова комуникационна система въздух-земя за нуждите на УВД, която да покрие изисквания на Регламент (ЕО) 29/2009 на Комисията.

През отчетния период ДП РВД участва в работата на консорциум SESAR Deployment and Infrastructure Partnership (SDIP), който изпълнява ролята на Управителен орган на разгръщането на SESAR и отговаря за координираното разгръщане на новите технологии за АНО, заложи в Регламент (ЕС) 2021/116 за Първи съвместен проект на SESAR. В съответствие с Регламента, ДП РВД участва и в процесите по консултиране и изпълнение на Програмата за разгръщане на SESAR.

Описаните по-горе дейности са в изпълнение на СЦ 2.

XII. УПРАВЛЕНИЕ НА СОБСТВЕНОСТТА И ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ.

През отчетния период 82 проекта на договори са в процес на подготовка, съгласуване, одобряване и възлагане. Сключени са 20 договора.

Изготвен е График на обществените поръчки по ЗОП и График на поръчките по ЗГВ в ДП РВД за 2024 г.

Изготвен е План на поръчките предмет на вътрешен конкурентен избор въз основа на рамково споразумение за 2024 г. и Списък на поръчките за директно възлагане в ДП РВД за 2024 г.

Изготвени са ежемесечни доклади за статуса на поръчките и анализ на изпълнението на утвърдените графици, съгласно Правилата за възлагане и изпълнение на обществени поръчки в ДП РВД.

Описаните дейности имат отношение към трите стратегически цели на ДП РВД.

XIII. СИГУРНОСТ И ЗАЩИТА

Изготвен е доклад с анализ на състоянието на системата за управление на сигурността на ДП РВД през 2023 г.

Изготвени са доклади за текуща проверка на достъпа в стратегически зони в ЛЦ/РЦ за ОВД и ежемесечни анализи на обстановката по линия на сигурността в обектите и съоръженията на ДП РВД.

Изготвен е доклад за извършен годишен преглед на Процедурата за определяне нивото на достъп в контролираните зони на ДП РВД.

Описаните дейности имат отношение към трите стратегически цели на ДП РВД.

XIV. УПРАВЛЕНИЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА

В предприятието е въведена Стратегия за управление на риска, която се актуализира на всеки три години или при настъпване на съществени промени в рисковата среда, а контролните дейности, целящи намаляването на риска, се анализират и актуализират най-малко веднъж годишно. В съответствие със Стратегията за управление на риска в предприятието се поддържа риск-регистър, който включва идентифицираните съществени рискове за предприятието, застрашаващи постигането на стратегическите цели. Резултатите от прилагане на стратегията, както и за идентифицирани съществени рискове и изменения в контролната среда се докладва на МТС на всеки 6 месеца.

Риск-регистърът включва идентифицираните рискове за всяко структурно звено, както и въведените контролни дейности за минимизирането им, като рисковете се оценяват по показателите „влияние” и „вероятност”. Актуализацията на риск-регистъра се извършва от всички структурни звена най-малко веднъж на шест месеца или при съществено изменение на външната и вътрешната среда.

Рисковете в предприятието се управляват адекватно, като резултатите от прилагането на Стратегията за управление на риска в ДП РВД се представят на министъра на транспорта, и съобщенията в края на всяко полугодие. Дейностите по управление на риска имат отношение към трите стратегически цели на предприятието.

Описаните дейности имат отношение и към трите стратегически цели на предприятието.

XV. БОРБА С КОРУПЦИЯТА И ПОДКУПИТЕ

В ДП РВД са въведени Вътрешни правила за прилагане на антикорупционни мерки и процедури, и за приемане и разглеждане на сигнали за корупция и нередности, както и Правила за вътрешно подаване на сигнали и за предприемане на последващи действия по тях съгласно Закона за защита на лицата, подаващи сигнали или публично оповестяващи информация за нарушения. Антикорупционни процедури са включени и в редица вътрешни актове, касаещи планирането, организирането, възлагането и изпълнението на обществените поръчки, контрола на разходите и паричните средства, подбора, назначаването и обучението на персонала и др. Те осигуряват необходимото разделение на функциите и многостепенен вътрешен контрол, включително в областите, свързани с разход на средства, което от своя страна е предпоставка за предотвратяване на корупционни действия.

Прилагат се процедури за запознаване на служителите с трудовите права и задължения, утвърдените длъжностни характеристики, действащите вътрешни актове, Етичния кодекс и др.

През първото шестмесечие на 2024 г. е разработен и въведен в действие нов Етичен кодекс, съобразен с разпоредбите на Кодекса за етично поведение на лицата, заети в публичните предприятия, приет от Агенцията за публични предприятия и контрол, публикуван през месец януари 2024 г., включващ и специфичните за дейността на предприятието разпоредби на действащия до тази дата Етичен кодекс на ДП РВД.

Описаните дейности имат отношение и към трите стратегически цели на предприятието.

XVI. ДЕЙНОСТ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ

През първото полугодие Управителният съвет (УС) на ДП РВД, в състав г-жа Веселина Карамилева –Тодорова, г-н Янко Стоименов и г-н Георги Пеев, е провел 6 редовни заседания и 1 неприсъствено вземане на решения. На заседанията са разгледани 94 доклада от общ характер и документации за поръчки.

В изпълнение на чл. 16, ал. 2 от Правилника за работа на УС на ДП РВД за контрол по изпълнение на решенията на УС на ДП РВД, е разгледана информация за статуса на изпълнение решенията на Управителния съвет за четвъртото тримесечие на 2023 г. и първото тримесечие на 2024 г.

В сроковете определени в договорите за възлагане на управлението на ДП РВД, са изготвени и изпратени до МТС отчети за работата на Управителния съвет, за резултатите от изпълнението на бизнес програмата и за финансовото и икономическо състояние на предприятието.

XVII. ФИНАНСОВО – СЧЕТОВОДНА ДЕЙНОСТ

През периода финансово-счетоводната дейност бе насочена към финансовото осигуряване на дейностите в предприятието при спазване на изискванията на националното и европейското законодателство, в изпълнение на трите стратегически цели на ДП РВД. Разходната политика е насочена към гарантиране на финансовата стабилност на предприятието при запазване на потенциала за растеж и развитие.

Като продължение на постигнатите резултати през РП2, съгласно ПЕ за РП3, предприятието се придържа към политика за определяне на оптимално ниво на таксовата единица „прелитане” с оглед осигуряване на необходимия ресурс за финансиране на дейността и предоставяне на качествено АНО във въздушното пространство, обслужвано от ДП РВД. Продължават участията в редица международни форуми и изготвянето на позиции и предложения за подобряване на регулаторната среда на системно ниво.

През отчетния период е поддържано подходящо софтуерно осигуряване на финансово-счетоводните дейности с цел отчитане и контрол на финансовите аспекти, свързани с дейността на предприятието. През периода са изготвени и представени необходимите отчети към МТС, АППК, регулаторните органи, Европейската комисия и други международни организации съобразно приложимото законодателство.

Подготвени са за докладване и са преминали проверка от независим одитор разходите по проекти, финансирани по програма HORIZON-SESAR 2020.

В резултат на проведени действия по осъществяване на кредитен контрол авиокомпанията погасиха просрочените си задължения, без да е необходимо налагане на отказ от предоставяне на АНО в РПИ София.

Отчетът на разходната база за 2023 г. е предоставен на Националния надзорен орган. Предварителната прогноза за таксовата единица „прелитане“ за 2025 г. е предоставена на Националния надзорен орган. Представители на ДП РВД съвместно с ГД ГВА взеха участие в ежегодните многостранни консултации за пътните такси проведени в Евроконтрол.

Подавана е информация в съответствие с данъчното и осигурителното законодателство, в това число месечни справки-декларации по ДДС, и всички задължителни документи пред компетентните контролни органи.

Изготвени са и са приети от УС на ДП РВД актуализиран Бизнес план (Бизнес програма) на ДП РВД за периода 2021 г. – 2025 г., изд. 5.0 и актуализиран Годишен финансов план за 2024 г. Предприети са действия по съставяне на План за ефективност на АНО за четвърти референтен период (РП4) 2025-2029 г. съгласно изискванията на европейското законодателство.

Във връзка с назначения от Европейската комисия преглед за съответствие с приложимите регулаторни изисквания на установените и действителните разходи за 2021 г. от ревизирания План за ефективност за третия референтен период на България като резултат от всички действия на съвместната работна група от представители на ДП РВД и ГД ГВА за предоставяне на необходимите доказателства и обосновки е получен финален доклад, в който не са направени препоръки и не са установени нито слабости и пропуски по отношение на прилаганите методики за установяване и включване в разходната база на допустими разходи, нито несъответствия с приложимите регулаторни изисквания по отношение на начина на определяне и начисляване на разходите в разходната база на етап планиране и отчет.

XVII.1. Структурен анализ на приходите от такси за предоставено АНО

➤ Общ размер и структура на приходите

Основната дейност на предприятието е насочена към осигуряване на АНО на ВС, прелитания през въздушното пространство (такси „прелитане“) и на въздухоплавателните средства в зоните и районите на летищата (такси „подход“).

През първото полугодие на 2024 г. се отчита намаление (-4.40%) на приходите от такси АНО при прелитане поради комбинирания ефект от ръста на обслужените единици с 13.86%, плановото намаление на таксовата единица спрямо предходната година (16.12%) в резултат на прилагането на извънредното европейско законодателство (Регламент 2020/1627) и ефекти от прилагане на схемата за ефективност.

Приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата бележат ръст от 0.92% спрямо аналогичния период на 2023 г. основно в резултат на по-големия брой обслужени единици генерирани от вътрешни и международни полети с кацане в България. Стремехът е да бъде постигнат 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 първото полугодие на 2024 г. е без изменение спрямо сравнителния период на предходната година.



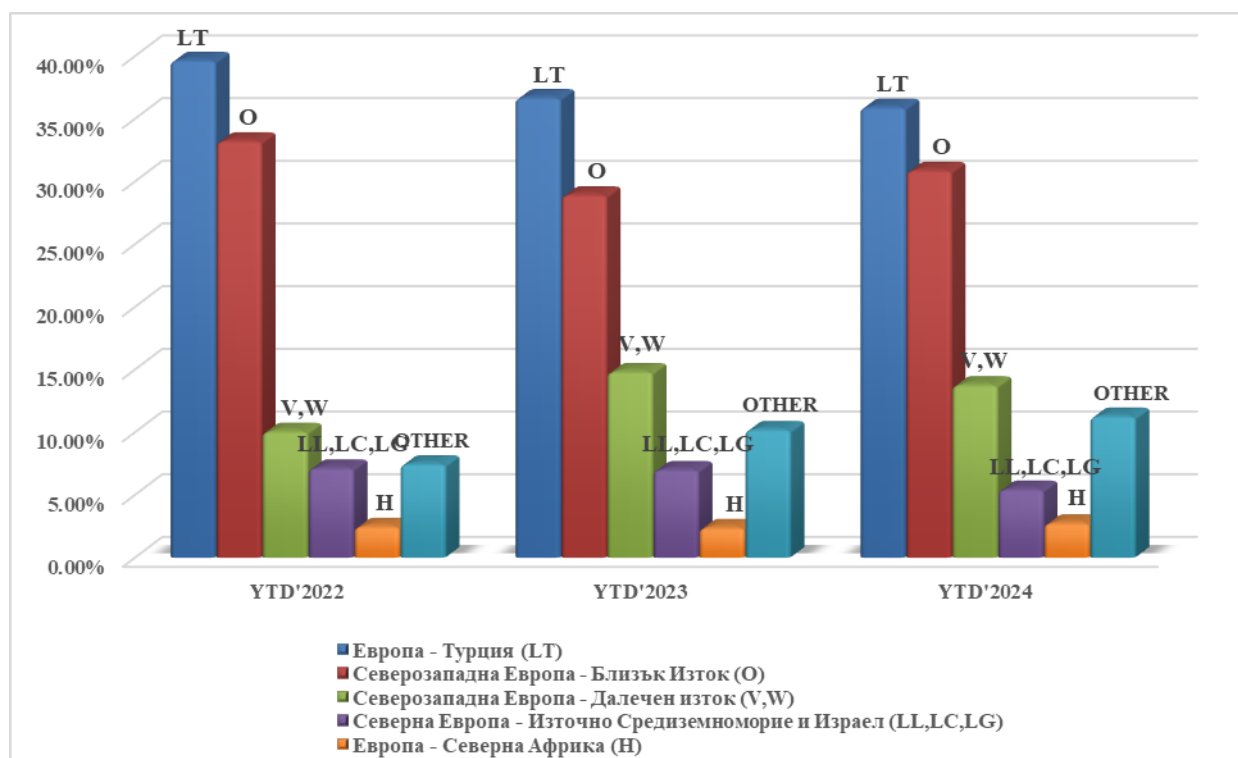
Фигура 2 Структура на приходите на предприятието за разглеждания период

➤ Структурен анализ на приходите от такси „прелитане“, генерирани от прелитащи ВС

Таксите „прелитане“ имат следната структура:

- Прелитащите ВС генерират 97.62% от тези приходи;
- Международните излитаци и кацаци полети генерират 2.21% от приходите от тези такси;
- Вътрешните полети добавят 0.17% от приходите в тази група.

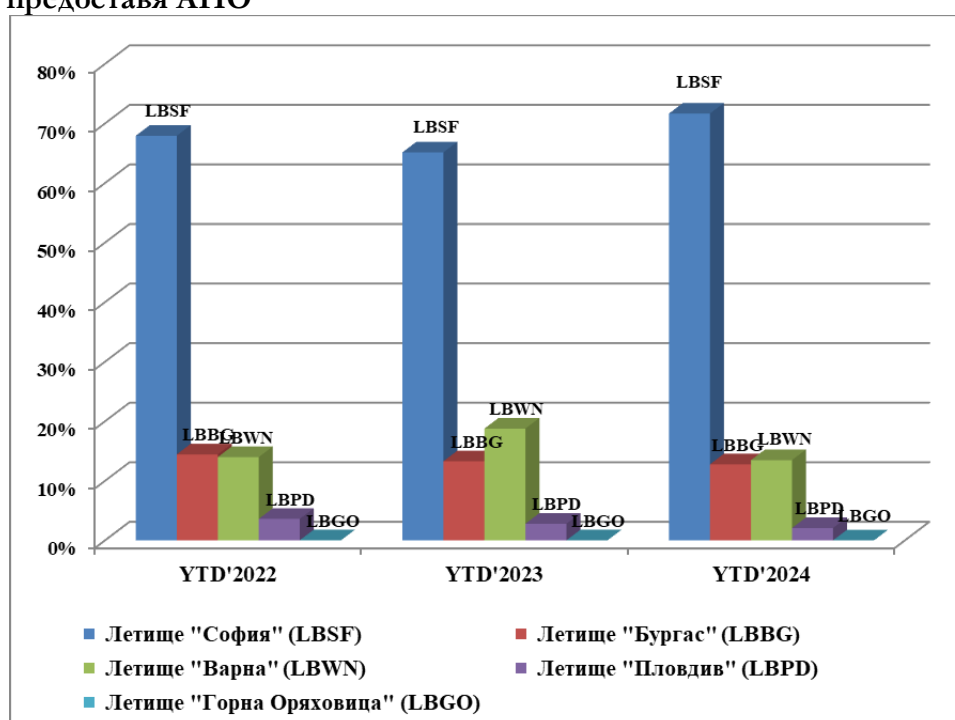
Геополитическите фактори, оказващи влияние върху нивата на трафик от РП2 продължават да бъдат валидни през РП3 като наред с това се вземе под внимание развитието на конфликта между Украйна и Русия, довел до затварянето на украинското въздушно пространство в края на м. февруари 2022 г., както и последвалата забрана от редица държави за използване на въздушното им пространство от Руската федерация и съответните контрамерки от страна на Русия. Резултатите от това са значително удължаване на полетното време за някои дестинации и изместване на нетрадиционен трафик към българското въздушно пространство.



Фигура 3 Относителен дял на потоците от прелитащ трафик в приходите от такси прелитане

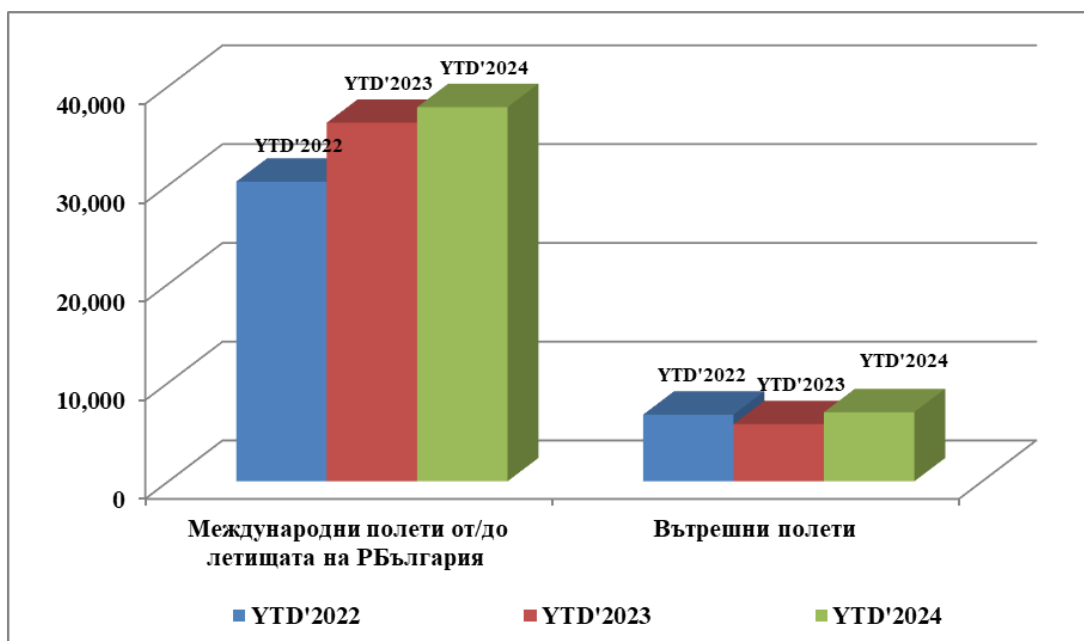
Над 80% от приходите от такси прелитане, генерирани от прелитания трафик, са свързани с потоците от Европа за Турция, Близкия и Далечния изток и обратно. През отчетния период, най-голям относителен дял има трафика от/за Турция както като брой въздухоплавателни средства, така и по отношение на приходите.

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



Фигура 4 Структура на приходите в зоните и районите на летищата

Най-голям относителен дял в приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата за отчетния период на разглежданите години има летище София (над 70%). 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.



Фигура 5 Обслужени полети в зоните и районите на летищата

През разглеждания период се наблюдава общо увеличение с 6.62% на обслужените полети в зоните и районите на летищата спрямо сравнителния период на 2023 г., което се дължи на възстановяването на трафика към предпандемичните нива. Полетите от/до летище София са целогодишни в основната си част, докато за останалите международни летища е налице силно изразена сезонност на черноморския туризъм.

Основните авиокомпаниии, които изпълняват тази група полети са Ryanair, Wizz Air, България ер, Deutsche Lufthansa и Turkish Airlines. Евентуални проблеми с тях биха се отразили неблагоприятно върху обема на операциите и приходите от такси за АНО в зоната на летищата.

XVII.2. Анализ на основните видове разходи за дейността

Разходите за дейността за разглеждания период на 2024 г. на ДП РВД по отчета за доходите (по оперативни данни) възлизат на 133,803 хил. лв.

Разходите на предприятието се управляват гъвкаво в зависимост от динамиката на обслужвания трафик, като се отчитат и необходимите мерки и действия за осигуряване на безопасността на полетите и функционирането на критичната за АНО инфраструктура, както и запазване на потенциала за предоставяне на АНО.

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

- Разходи за персонал – 75.70%;
- Разходи за амортизация – 9.88%;
- Разходи за външни услуги – 10.38%;
- Разходи за материали – 1.82%;
- Други разходи (разходи за командировки, данъци и др.) – 2.22%.

Общите разходи за дейността на ДП РВД за разглеждания период на 2024 г. са по-ниски в сравнение с тези за същия период на предходната година с 5,450 хил. лв., основно поради изменения на провизиите за конструктивни задължения. За разглеждания период разходите по икономически елементи са по-ниски от заложената разходна рамка в годишния финансов план с 2,470 хил. лв. или 1.81% 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.

XVII.3. Финансов резултат

За отчетния период финансовият резултат на ДП РВД по оперативни данни е счетоводна печалба в размер на 10,457 хил. лв. През разглеждания период на 2024 г. предприятието отчита намаление на приходите, комбинирано с намаление на разходите.

XVII.4. Финансови показатели

Анализът на наблюдаваните финансови параметри показват, че предприятието е в добро финансово състояние:

- Нетни приходи от продажби – 140,886 хил. лв. (30.06.2023 г.: 146,541 хил. лв.), от тях 139,387 хил. лв., (30.06.2023 г.: 145,414 хил. лв.) са от такси за аеронавигационно обслужване;
- Нетни приходи от продажби на един зает – 122 хил. лв. (30.06.2023 г.: 129 хил. лв.);
- Печалба от оперативна дейност спрямо приходи – 5.03% (30.06.2023 г.: 4.97%);
- Коефициент на обща ликвидност – 3.60 (31.12.2023 г.: 2.80);
- Коефициент на финансова автономност – 2.11 (31.12.2023 г.: 2.18).
- Брой на обслужени единици на един зает – 2,037 (31.03.2023 г.: 1,824).

За разглеждания период коефициентът на обща ликвидност е в рамките на общоприетите референтни стойности. Този показател се влияе от решенията във връзка с прилагането на схемата за ефективност през третия референтен период. Коефициентът на финансова автономност е по-добър от общоприетите референтни стойности.

XVIII. ФИНАНСОВИ РИСКОВЕ СВЪРЗАНИ С ДЕЙНОСТТА НА ПРЕДПРИЯТИЕТО

XVIII.1. Ценови риск

Таксите за аеронавигационно обслужване на въздушното движение се събират по реда и в размери, определени съгласно разпоредбите на Многостранното споразумение за пътните такси от 12.02.1981 г., Международната Конвенция на Евроконтрол за сътрудничество по безопасност на въздухоплаването и свързаните с тях документи на Евроконтрол и Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България. Цената на услугата (таксовата единица) е разходноориентирана. Таксовите единици за АНО се формират на базата прогноза на разходите и прогноза за равнището на обслужените единици.

От началото на 2020 г. се прилага Регламент (ЕС) 2019/317 на Европейската комисия, който ще действа през РПЗ (2020-2024 г.). Съгласно него продължава да действа схема за ефективност и метод на установените разходи (determined cost) по отношение таксите за АНО при прелитане, като е направена адаптация към динамичните условия на световна пандемия с Регламент (ЕС) 2020/1627 определящ извънредни мерки за третия референтен период, съгласно които да се приложи схемата за ефективност, така че да се намерят приемливи за всички страни решения за 2020 г., 2021 г., както и по отношение на периода 2022-24 г. Регламент (ЕС) 2019/317 е изцяло заменил приложимите до края на РП2 регламенти (ЕС) 390/2013 и 391/2013. Съобразно изискванията на регламент 2019/317 схемата за ефективност не е задължителна по отношение на зоните и районите на летищата и България не я прилага за нито едно летище, на което Предприятието предоставя обслужване. Летище София е отделено в самостоятелна зона за таксуване.

XVIII.2. Валутен риск

Дейността на Предприятието се осъществява при условията на Валутен борд, при който курсът на българския лев е фиксиран на 1.95583 лв. за 1 евро и не се променя в зависимост от състоянието на валутните пазари и лихвените проценти.

По-голямата част от сделките се осъществяват в евро и български лева. Предприятието е изложено на незначителен валутен риск, породен от наличности и транзакции, деноминирани в щатски долари, британски лири и швейцарски франкове. Предприятието

няма заеми в чужда валута и не притежава инвестиции в облигации, деноминирани в чужда валута.

XVIII.3. Лихвен риск

Предприятието не е изложено на лихвен риск, тъй като няма заеми и не ползва привлечен капитал, за да финансира дейността си.

XVIII.4. Кредитен риск

Кредитният риск представлява рискът даден контрагент да не заплати задължението си. Предприятието е изложено на този риск във връзка с възникване на вземания от клиенти и депозирание на средства. Излагането на предприятието на кредитен риск е ограничено до размера на балансовата стойност на финансовите активи, признати към 30.06.2024 г., както е посочено по-долу:

	30.06.2024 ‘000 лв.	31.12.2023 ‘000 лв.
Групи финансови активи – балансови стойности:		
Пари и парични еквиваленти	125,504	117,595
Текущи търговски и други вземания	71,227	77,335
Нетекущи вземания	83,618	81,402
Балансова стойност	280,349	276,332

Предприятието редовно следи за неизпълнението на задълженията на своите клиенти и други контрагенти и използва тази информация за контрол на кредитния риск. Предприема действия за намаляване на кредитния риск, посредством установени правила и процедури за събиране на дължимите и неплатени такси за аеронавигационно обслужване. Степента на събираемост на вземанията от предоставяне на АНО надхвърля 99%. Водеща роля при събиране на вземанията и при иницирирането на комплекса от мерки за това има Евроконтрол съгласно действащите споразумения с тази организация.

Предприятието не е предоставяло финансовите си активи като обезпечение по други сделки.

Кредитният риск относно пари и парични еквиваленти се счита за несъществен, тъй като контрагентите са банки с добра репутация.

Част от паричните средства на Предприятието са в Българска Народна Банка и те са предоставени при условията на Наредба, издадена от министъра на транспорта и съобщенията и министъра на финансите.

XVIII.5. Ликвиден риск

При оценяването и управлението на ликвидния риск Предприятието отчита очакваните парични потоци от финансови инструменти, по-специално наличните парични средства и търговски вземания. Ръководството на предприятието текущо предприема необходимите действия за оптимизиране на дейностите с оглед запазване на финансовата стабилност при засилена геополитическа динамика, респективно колебания в обслужвания трафик.

Със Закона за гражданското въздухоплаване е регламентирано, че срещу имуществото на Предприятието не може да се насочва принудително изпълнение, нито да се открива производство по несъстоятелност.

За гарантиране на платежоспособността на ДП РВД се установява паричен резерв в размер на 11 млн. евро, който е регламентиран с Наредба №140 на Министерството на транспорта и съобщенията и Министерство на финансите от 04.12.2001 г. за установяване размера, реда и условията за поддържане и разходване на паричния резерв на ДП РВД.

Паричният резерв е в БНБ, при съответните общи условия на банката.

XIX. ИНФОРМАЦИЯ ЗА СВЪРЗАНИ ЛИЦА

Свързаните лица на Предприятието включват сделки с предприятия с над 50% държавно участие в системата на Министерството на транспорта и съобщенията и ключов управленски персонал. Сделките със свързани лица не са извършвани при специални условия и не са предоставяни или получавани никакви гаранции.

XIX.1. Сделки с други свързани лица под общ контрол

	30.06.2024	30.06.2023
	‘000 лв.	‘000 лв.
Получени услуги		
Държавен авиационен оператор	95	206
Летище Г Оряховица ЕАД	22	32
Български пощи ЕАД	7	5
Летище Пловдив ЕАД	2	3
ГД ГВА	-	1
Предоставени услуги		
Летище Пловдив ЕАД	32	43
Летище Г. Оряховица ЕАД	23	19
ГД ГВА	25	12
Държавен авиационен оператор	8	6

XIX.2. Сделки с ключов управленски персонал

Ключовият управленски персонал включва Генерален директор и Управителен съвет. Разходите за възнаграждения на ключовия управленски персонал имат краткосрочен характер. За разглеждания период на 2024 г., разходите за възнаграждения, социални осигуровки и обезщетения на Генералния директор и Управителния съвет са в общ размер 415 хил. лв. През същия период на 2023 г. разходите за възнаграждения, социални осигуровки и обезщетения на Генералния директор и Управителния съвет са в размер на 224 хил. лв.

XIX.3. Разчети със свързани лица в края на периода

	30.06.2024	31.12.2023
	‘000 лв.	‘000 лв.
Текущи вземания от:		
Летище Пловдив ЕАД	119	127
Летище Горна Оряховица ЕАД	-	2
Общо вземания от свързани лица	<u>119</u>	<u>129</u>
Текущи задължения към:		
Държавен авиационен оператор	41	-
Летище Г. Оряховица ЕАД	-	7
Български пощи ЕАД	2	2
Летище Пловдив ЕАД	-	1
Общо задължения към свързани лица	<u>43</u>	<u>10</u>

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Приложение 1 Национални базови таксови единици на страните-членки на ЕВРОКОНТРОЛ за 2024 г.

Приложение 2 Изменение на националната таксова единица на България за периода 2011 - 2024 г.

Приложение 3 Използвани съкращения

чл. 5, §1, б. „в“ от
Регламент (ЕС)
2016/679

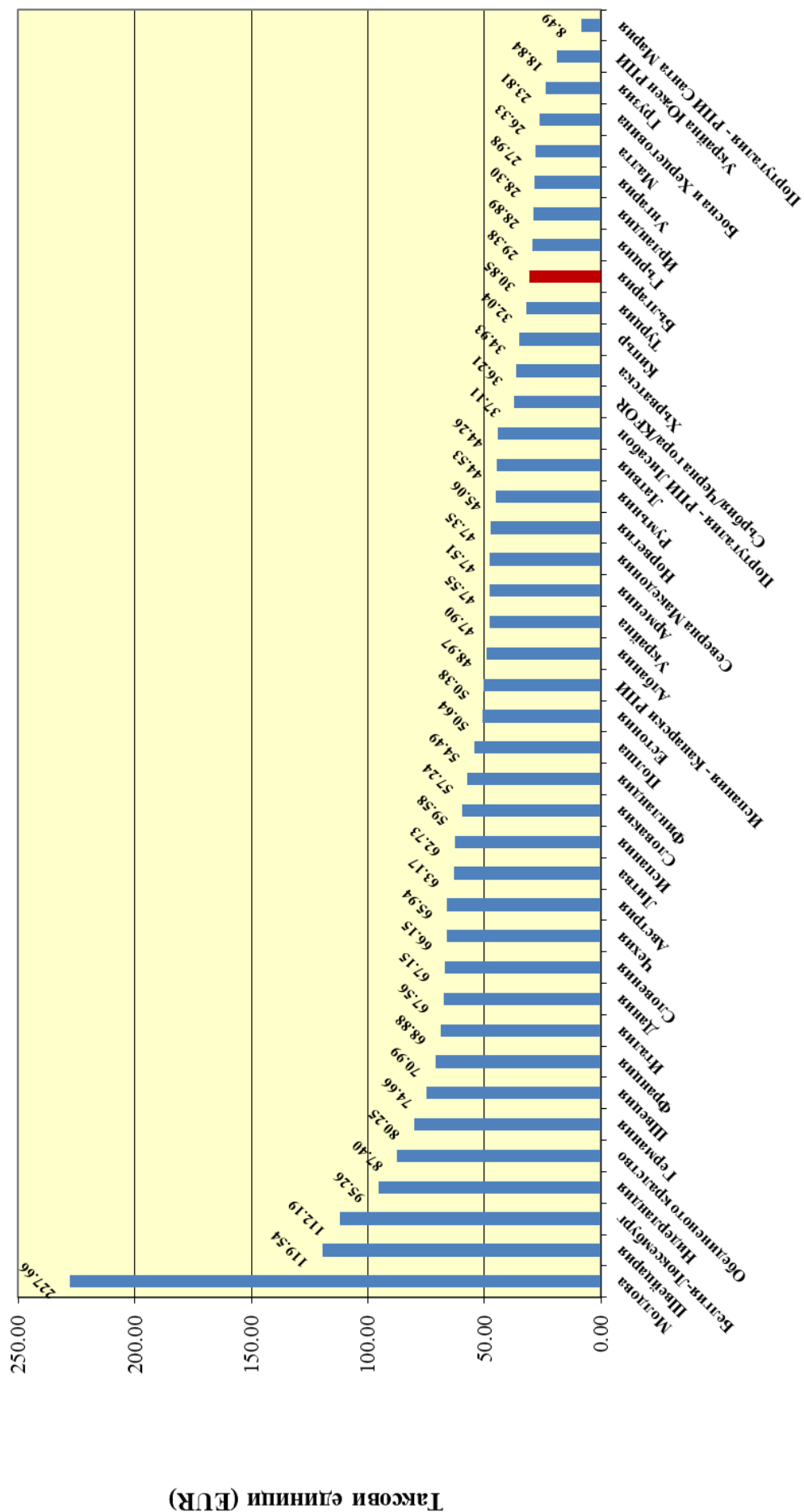
30.7.2024 г.

X

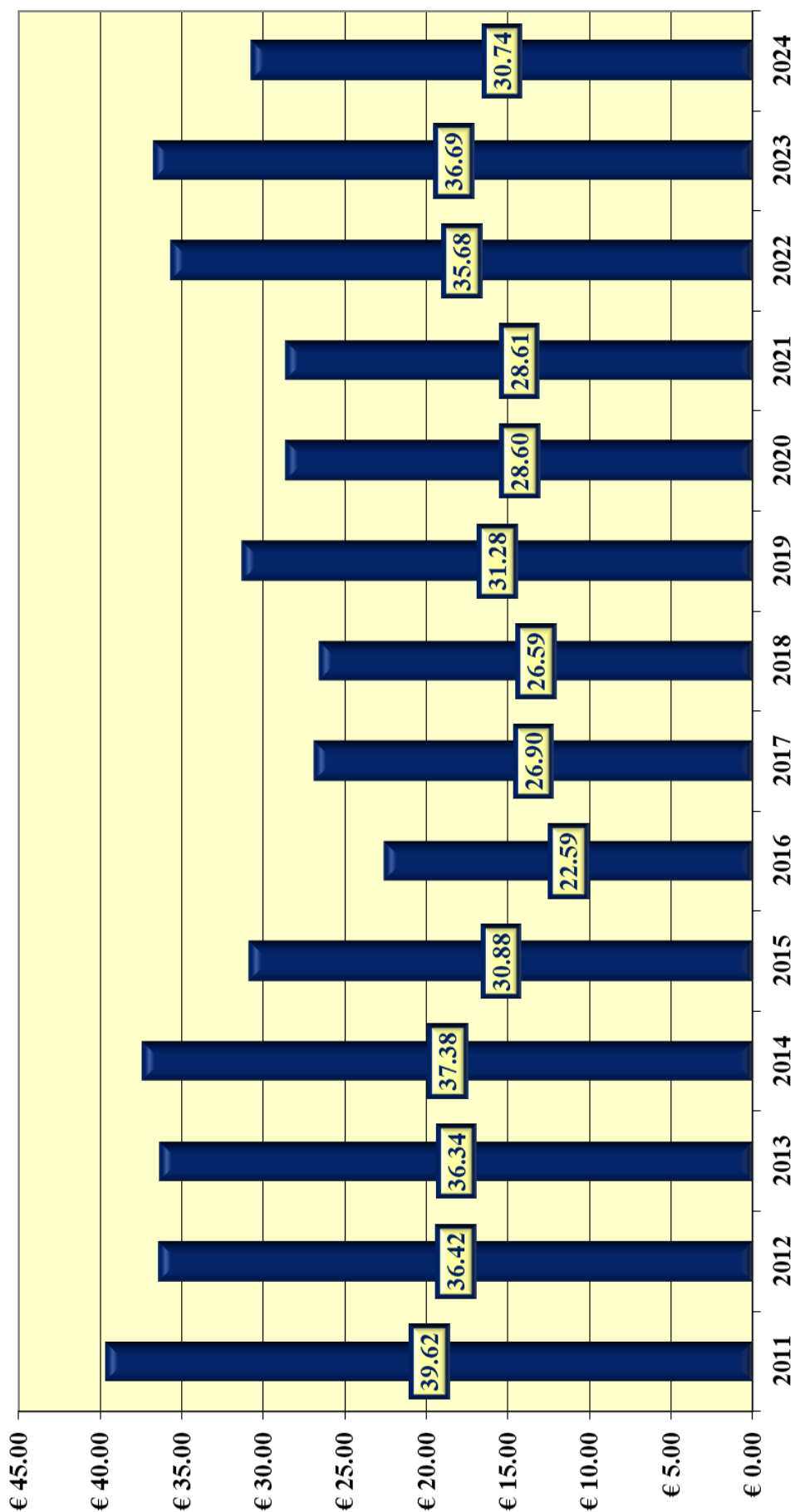
Георги Пеев
Генерален директор
Signed by: Georgi Genchev Peev

Приложение 1

Национални базови таксови единици на Еуроконтрол за 2024 г.
(вкл. административната такса на Еуроконтрол)



Изменение на националната таксова единица на България за периода 2011 г. - 2024 г.
(без административната такса на Евроконтрол)



ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

АНО	Аеронавигационно обслужване
АСУВД	Автоматизирана система за управление на въздушното движение
АУЦ	Авиационен учебен център
ВП	Въздушно пространство
ВС	Въздухоплавателно средство
ГД ГВА	Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация"
ДАНО	Доставчици на аеронавигационно обслужване
ДП РВД	Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“
ЕЕН	Единно европейско небе
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЕСОС	Експертен съвет по околна среда
ЗГВ	Закон за гражданското въздухоплаване
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ИСУ	Интегрирана система за управление
ИСУБД	Интегрираната Система за Управление на Базисни Данни
ИТП	Инженерно-Технически Персонал
КИС	Комуникационните и Информационните Системи
ЛКК	Летищната Контролна Кула
ЛРАК	летищен радиолокационен комплекс
ЛЦ	Летищен център
МВР	МВР
МТС	Министерство на транспорта и съобщенията
МФ	Министерство на финансите
ОВД	Обслужване на въздушното движение
ОЕ	Обслужена единица
ОкС	Околна среда

ОЦИС	Оперативен център по информационна сигурност
ПЕ	План за ефективност
ПокЕ	Показатели за ефективност
ППП	Правила за полети по прибори
РП	Ръководител(и) на полети
РП2	Референтен период 2
РП3	Референтен период 3
РПИ	Район на полетна информация
РЦ	Районен център
САЩ	Съединени американски щати
СЗО	Световна здравна организация
СУБ	Система за управление на безопасността
СЦ	Стратегическа цел
УВД	Управление на въздушното движение
ФБВП	Функционален блок въздушно пространство
ACC	Area control center
ACE	ATM Cost-Effectiveness
ALM	Air Traffic License Manager
ATFM	Air Traffic Flow Management
ATCO	Air Traffic Control Officer
ATM	Air Traffic Management
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation
CEF	Connecting Europe Facility
CISM	Critical Incident Stress Management
CPDLC	Controller Pilot Data Link Communications
DLS	Datalink Service
EALC	EUROCONTROL Aviation Learning Center
EASA	European Union Aviation Safety Agency
eTOD	electronic Terrain and Obstacle Data
FAB	Functional Airspace Block
FIR	Flight Information Region

GHG	Greenhouse Gas
ICAO	International Civil Aviation Organization
KEA	Key performance indicator measuring the level of horizontal En-route flight inefficiency in Actually flown trajectories
LMS	Learning Management System
NM	Network manager
OLDI	Online Data Interchange
PKI	Public Key Infrastructure
PRB	Performance Review Body
RAISG	RNAV Approach implementation Support Group
RIMS	Ranging Integrity Monitoring Station
RNAV	Area navigation
RNDSG	Route Network Development Sub-Group
SEE FRA	South East Europe Free Route Airspace
SESAR	Single European Sky ATM Research
SDIP	SESAR Deployment and Infrastructure Partnership
tCAT	Traffic Complexity Assessment Tool
EUSPA	European Union Agency for the Space Programme
SWIM	System Wide information Management
VCS	Voice Communication System
VoIP	Voice over Internet Protocol
WAM	Wide Area Multilateration