



ПОЯСНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ ЗА ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ НА ДП „РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ“ КЪМ 31.03.2017 г.

I. ОСНОВНИ СЪБИТИЯ И 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 извършват във въздушното пространство, обслужвано от ДП РВД: а) чисто прелитащи; б) международни, пристигащи и заминаващи с кацане в РБългария; в) вътрешни. Броят на ОВС е на много високо ниво. Динамиката в изменението за всяка група полети¹ е посочена в Приложение 1.

Характерно за нея е намаление на броя на прелитащите ВС с 3.28% поради усложнената международна обстановка и политическата ситуация в Турция и извършване на известно реструктуриране на операциите на Turkish Airlines, което приключи в края на м. март тази година. Прелитащите ВС генерират най-голямата част от обслужените единици (ОЕ) и от приходите от основната дейност във 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 ръст от 23.99%, а вътрешните полети отчитат намаление от 14.52% в сравнение със същия период на предходната 2016 г. Общият брой на обслужените полети за I-во тримесечие на 2017 г. е с 1.31% по-нисък от броя им за I-во тримесечие на 2016 г.

Първите две групи ВС, извършващи прелитане и международни полети с кацане в РБългария, имат ясно изразен сезонен компонент, т.е. минимума 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 0.90%. Очакванията са аеронавигационното обслужване при прелитане да продължи да следва темп на увеличение. Важно значение върху броя на ОЕ оказва новия интерфейс между България и Турция в западната част на Черно море, въведен на 28.04.2016 г. В резултат на това се наблюдава нарастване на прелетяното разстояние през РПИ София, което се отразява върху броя на ОЕ. В тази връзка, въпреки спада на броя на ВС в периода януари - март, обслужените единици продължават да нарастват.

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 разгледано по отношение на обслужените полети.

През разглеждания период на 2017 г. поради комбинирания ефект от плановото увеличение на таксовата единица спрямо предходната година (18.92%) и нарастването на ОЕ се отчита съществено увеличение (13.38%) на приходите от тези такси.

По отношение на приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата има ясно изразено увеличение с 22.18% спрямо I-во тримесечие на предходната 2016 г.

През 2017 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 вероятно 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. Европейската комисия издаде две решения, с които Планът за ефективност на ФБВП Дунав за втория референтен период (2015-2019 г.) (ПЕ), 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. е подадено изменение на ПЕ в частта му за ключова област „Капацитет“. Като резултат от това действие, Органът за преглед на ефективността (ОПЕ) направи препоръка за приемане на ПЕ и за тази ключова област на ефективност. 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 е вероятно да остане непроменена, може да се очаква запазване на трафика на високи нива. В тази връзка, с оглед на динамиката на оперативна ситуация и промените, настъпили в допусканията спрямо приетия ПЕ за РП2, са предприети действия за преговаряне на ПЕ.. В допълнение на нарасналия трафик, е налице цялостна промяна на допусканията, заложиени в ПЕ. По този повод, във връзка с изпълнения процес, на 31.03.2017 г. Европейската комисия (ЕК) обяви, че решението за ревизиране на плана е взето с консенсус от Комитета за единно европейско небе. Предстои вземане на второ решение от страна на ЕК относно приноса на ревизирания ПЕ към общоевропейските цели в съответствие с положителните препоръки на Органа за преглед на ефективността. Това произтича от приетия подход от страна на ЕК през м. февруари 2017 г. Очаква се формалното публикуване на съответните решения на ЕК в рамките на първото полугодие на 2017 г.

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

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 Планове за ефективност (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 обслужени единици, 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 гражданско въздушно пространство, осигуряване на необходимия капацитет в обслужваното въздушно пространство, конкурентноспособна таксова единица „прелитане”, оптимизиране на маршрутите във въздушното пространство, съответстващо на нуждите на неговите ползватели. Като слаба страна при предоставяне на услугата по 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 гражданското въздушно пространство на Република България. В пакета от АНО се съдържат АТМ (управление на въздушното движение), CNS (комуникация, навигация и обзор), MET (метеорологично обслужване), AIS (аеронавигационно информационно обслужване) и SAR (търсене и спасяване). ДП РВД е сертифицирано като доставчик на АНО съгласно изискванията на Регламент 2096/2005 на Европейската комисия (ЕК) и неговите последващи изменения.

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 прелитация трафик е между нашата страна и северната ни съседка.

3. 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.

Общата стойност на инвестиционна програма за 2017 г. е 53,391 хил. лв. Основните договори за капиталови проекти са вече сключени и възлизат на обща стойност близо 60 млн. лв. Извършва се необходимата подготовка за подписването на останалите договори за капиталови проекти.

През годината се реализират съществени по обем проекти, като най-големите сред тях са: модернизация на радиолокационните комплекси, доставка и инсталация на многопозиционна система за независим обзор с разширен обхват и за автоматичен зависим обзор, модернизация и СМР на навигационни системи VOR/DME и др.

II. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ

1. Анализ на приходите от продажби и разходите на дружеството по основни видове продукти и услуги (центрове на печалба).

Структурен анализ на приходите от такси за предоставено АНО

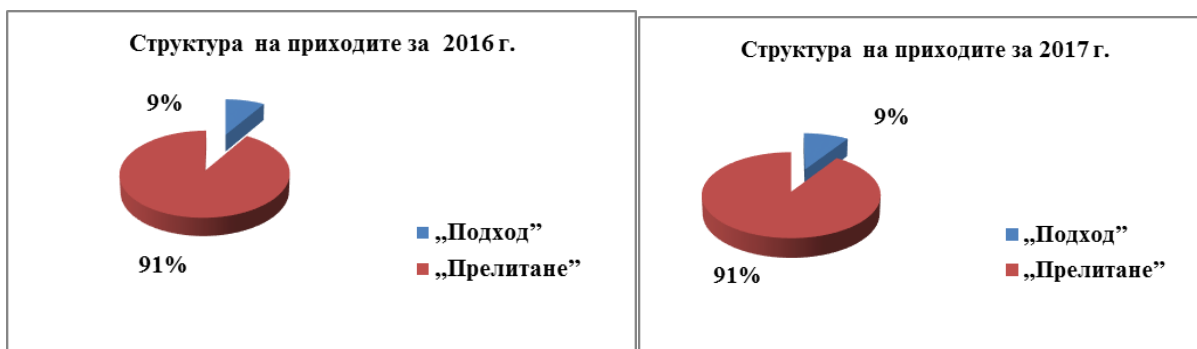
- Общ размер и структура на приходите

Основната дейност на предприятието е насочена към осигуряване на АНО на 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 флукуациите в обема обслужен трафик.

През I-во тримесечие на 2017 г. броят на обслужените ВС в зоните и районите на летищата, както и приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата нарастват. Стремешът 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.

Приходи от такси (хи.л. евро)	м. 01-03/2015 г.	м. 01-03/2016 г.	м. 01-03/2017 г.
„Подход”	1,299	1,461	1,785
	Изменение N/N-1	12.47%	22.18%
„Прелитане”	19,050	15,608	17,696
	Изменение N/N-1	-18.07%	13.38%
Общо Приходи от такси	20,349	17,069	19,481
	Изменение N/N-1	-16.12%	14.13%

Структурата на приходите за 2017 г. не отчита съществена промяна, като относителният дял на приходите от такси в зоните и районите на летищата поддържа нива под 10% от приходите от услуги. Поради изпреварващия темп на нарастване на приходите от такси прелитане в резултат на ситуацията в Украйна, относителният дял на приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата вероятно ще се запази в рамките на 10% от общите приходи.



- Структурен анализ на приходите от такси „прелитане”, генерирани от прелитаци ВС

Таксите „прелитане” имат следната структура:

- Прелитациите ВС генерират 97.42% от тези приходи;
- Международните излитаци и кацаци полети генерират 2.34% от приходите от тези такси;
- Вътрешните полети добавят 0.24% от приходите в тази група.

През последните години бе отчитан плавен ръст на прелитация 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 от/до Близкия и Далечния изток, съчетан с положителните през годините тенденции за развитието на потоците от/до Турция. Голямото нарастване на трафика от/до Близкия и Далечния изток е основно резултат от наложените ограничения във въздушното пространство на Райони за полетна информация Симферопол и Днепропетровск. Независимо от това, факторите, които имат отрицателно влияние върху обема на тези потоци, са непроменени и при развитие на ситуацията в РПИ Симферопол, ще се проявят.

Върху потоците от прелитаци 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, флукуациите в броя на обслужените ВС, разпределението на трафика, генериран от авиокомпаниите се извършва ежемесечно, но за извършването на анализи относно точните причини за промените в структурата на потоците от/до съответните дестинации и степента на влияние върху обема на трафика през нашето ВП (цена на горивото, прелетяно разстояние, оперативни условия, размер на таксите за АНО и други) е необходимо да се натрупа по-голяма база данни;
- 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 ИКАО, Евроконтрол и EASA² бяха отправени препоръки да не се лети през това ВП до изясняване на обстановката. Това доведе до значително увеличение на трафика през нашето ВП на въздухоплавателни средства, които изпълняват полети от/до Близкия Изток, 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 МН17 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 нашето ВП на въздухоплавателни средства, които изпълняват полети основно от/до Далечния изток;
- С развитието на конфликтите в Сирия, Ирак въздушното пространство над тези държави и през 2016 г. не се използва за полети на гражданската авиация с някои малки изключения с дестинации в тези държави. По отношение на тези ограничения следва да се добави, че на 08.04.2014 г. с NOTAM, турският доставчик на АНО – DHI, затвори трасето UR975 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 авиокомпаниите от района на Персийския залив като по-кратка опция за полети до тази дестинация. След това, с развитието на конфликта в

² В последния бюлетин на EASA по тази тема, SIB No.: 2015-16R2 от 17.02.2016, са описани рисковете по отношение на безопасността при полети във ВП на РПИ Симферопол, като авиокомпаниите следва да използват AIP на Украйна. На този етап посоченото ВП се използва от крайно ограничена група авиокомпаниите – няколко украински А/К, отделни епизодични полети и от А/К Mahan Air от Иран.

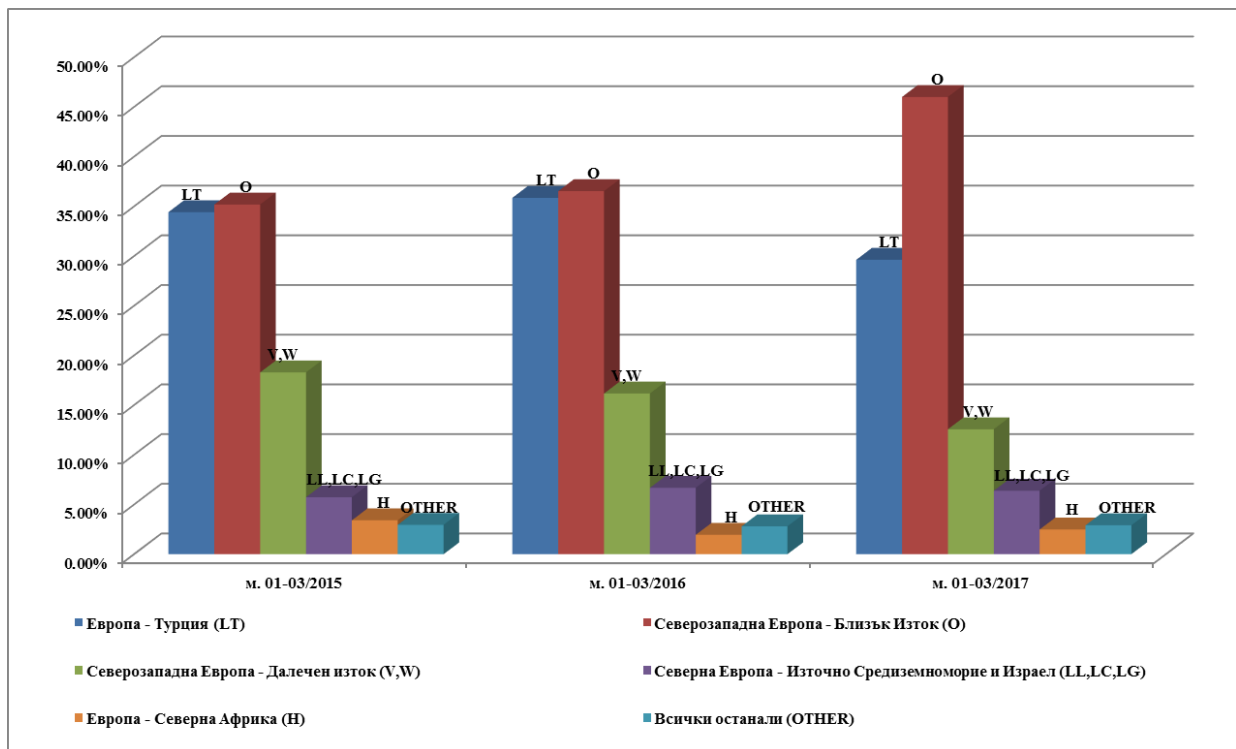
Сирия през 2012 г., броят на компаниите, които го използваша намаля. Това трасе се свързва с мрежата през българското въздушно пространство, като затварянето му предполага трафикът в югоизточна посока за Близкия изток (Персийския залив) отново да минава основно през Румъния;

- 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 Близкия изток да летят през България, Турция, Иран;
- Във връзка с развитието на ситуацията в Турция се наблюдава намаление на потока от туристи от Русия и Европа до морските курорти в тази държава. На този етап все още не може да се каже със сигурност дали това ще се превърне в трайна тенденция или представлява временно явление за този летен сезон. Аналогична е ситуацията с полетите между Русия и Египет. След инцидента със самолета на авиокомпания „Когалима Авиа“ през м. октомври 2015 г., са прекратени полетите между Египет и Русия, като е постигнато съгласие за постепенно възстановяване на полетите считано от м. октомври 2016 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 ще се увеличи значително капацитета на въздушното пространство в региона и налаганите от Турция ограничения през 2015 г. следва да не се прилагат през 2016 г. По този начин се осигурява достатъчно сигурна и безопасна опция за полетите от/за Близкия изток, като ролята на България като надежден партньор в областта на управлението на въздушното движение се засилва.

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 и Русия;

Доколкото ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск се запазва, съществуват предпоставки за увеличение на обслужвания трафик над заложената прогноза в ПЕ за РП2.

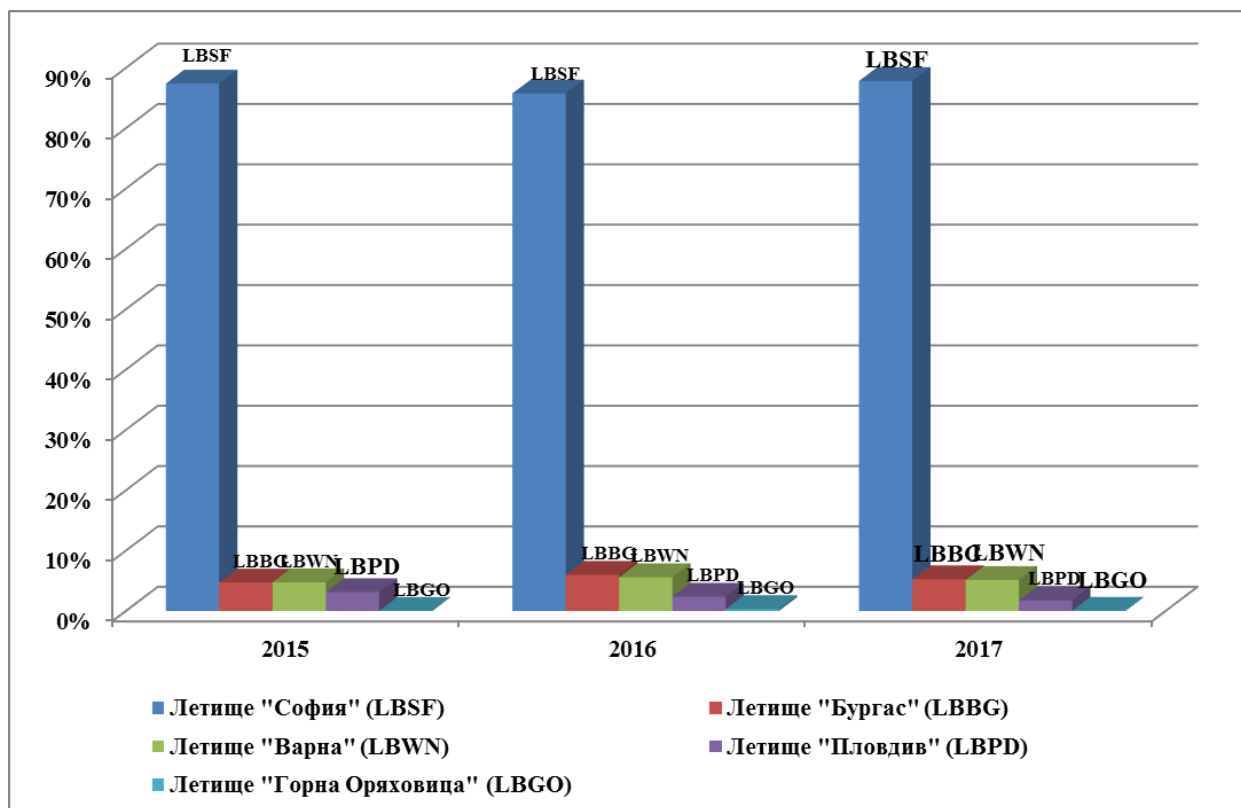
Относителен дял на потоците от прелиташ трафик в приходите от такси прелитане



Над 80% от приходите от такси прелитане, генерирани от прелитания трафик, са свързани с потоците от Европа за Турция, Близкия и Далечен Изток и обратно. Разгледани като бройки въздухоплавателни средства потокът от/за Турция би имал най-висок дял спрямо останалите потоци.

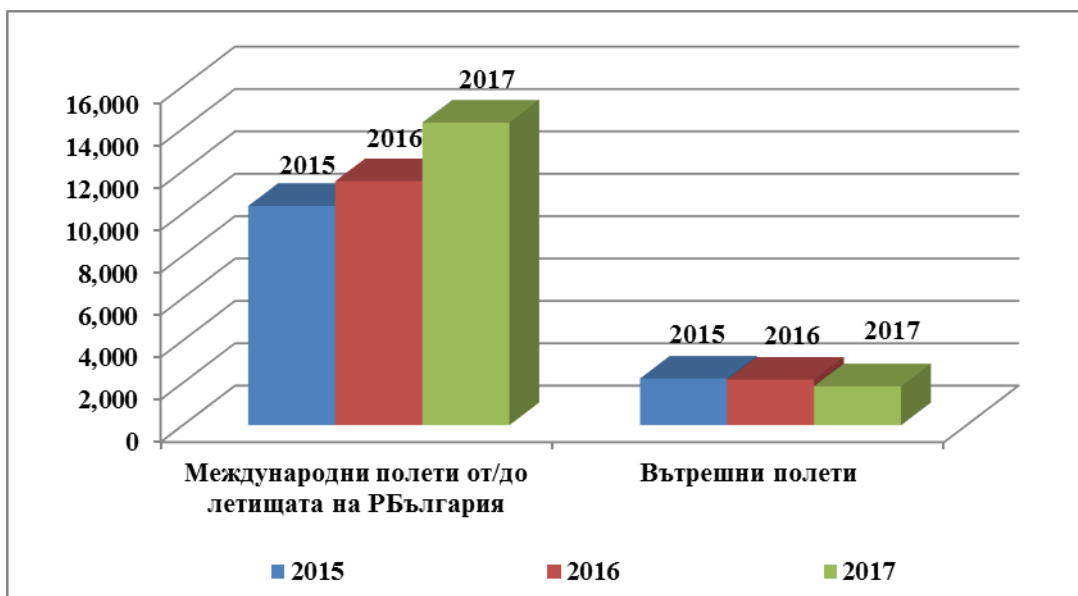
Основни потоци прелитащ трафик (брой полети)	2016 г./2015 г.	2017 г./2016 г.	Среден относителен дял (м. 01.2013 г.–м.03.2017 г.) (брой полети)	Средна месечна стойност (м. 01.2013 г.–м.03.2017 г.) (брой полети)	Сезонен ефект
Европа - Турция	9.29%	-17.52%	49.38%	25,086	ясно изразен летен
Северозападна Европа - Близък Изток	4.56%	10.20%	22.13%	11,242	няма
Северозападна Европа - Далечен изток	-3.91%	-0.96%	6.50%	3,303	няма
Северна Европа - Източно Средиземноморие и Израел	28.35%	-2.72%	15.34%	7,793	ясно изразен летен
Европа - Северна Африка	-36.37%	37.97%	3.91%	1,989	слабо изразен зимен
Всички останали	6.65%	10.18%	2.74%	1,390	няма

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



Най-голям относителен дял в приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата за разглежданите години има летище „София“ (над 80%), следвано от летище „Бургас“ и летище „Варна“. 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 I-во тримесечие на 2017 г. се наблюдава ясно изразено общо увеличение със 17.93% на обслужените полети в зоните и районите на летищата спрямо предходната година. 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.

Характерно за дейността на ДП РВД е, че предоставяното АНО при прелитане генерира положителен финансов резултат. За приходите от такси за АНО в зоната на летищата през 2016 г. се запазва тенденцията да не възстановят в пълна степен разходите за този вид обслужване. За частично покриване на разходите за този вид дейност се използват и приходите от лихви от инвестиране на собствени средства.

Анализ на основните видове разходи за дейността

Разходите за дейността за I-во тримесечие на 2017 г. на ДП РВД по отчета за доходите възлизат на 37,077 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 5,470 хил. лв. Доколкото ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск се запазва, може да се очаква увеличение на обслужвания трафик над прогнозата, заложен в ПЕ на ФБВП Дунав за РП2. В допълнение на нарасналия трафик, е налице цялостна промяна на допусканията, заложен 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. Предстои вземане на второ решение от страна на ЕК относно приноса на ревизирания ПЕ към общоевропейските цели в съответствие с положителните препоръки на Органа за преглед на ефективността. Това произтича от приетия подход от страна на ЕК през м. февруари 2017 г. Очаква се формалното публикуване на съответните решения на ЕК в рамките на първото полугодие на 2017 г.

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

- Разходи за персонал – 70.72%;
- Разходи за външни услуги – 12.76%;
- Разходи за амортизация – 11.10%;
- Разходи за материали – 2.19%;
- Други разходи (съдържащи разходи за провизии за конструктивни задължения, разходи за командировки, данъци и др.) – 3.23%.

Общите разходи за дейността на ДП РВД са по-високи в сравнение с тези за същия период на миналата година в размер на 4,109 хил. лв. За разглеждания период разходите по икономически елементи са по-ниски от заложената разходна рамка на финансовия план с 3,772 хил. лв. или с 9.23% 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% от ВС се обслужват през първото полугодие, а 60% през второто. Във връзка с колебанието на трафика, разпределението на приходите през годината е неравномерно. През първото полугодие отчитаме по-ниски приходи, докато разходите са сравнително равномерно разпределени през цялата 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.

Финансов резултат

За I-во тримесечие на 2017 г. финансовият резултат на ДП РВД е счетоводна печалба след облагане в размер на 995 хил. лв. Отчетният финансов резултат е по-висок от предвидения, който съгласно очакванията за отчетния период е загуба в размер на 1,938 хил. лв. По-високият финансов резултат спрямо плановите разчети на предприятието се дължи основно на по-нисък от планирания за този конкретен период размер на разходите. Увеличението на финансовия резултат в сравнение с предния период се дължи основно на ефектите свързани с прилагане на метода на установените разходи съгласно Регламент 391/2013. ДП РВД е финализирано процеса на предоговаряне на ПЕ за РП2, като на 31.03.2017 г. Комитетът за Единно Европейско Небе е изразил официално положително становище пред Европейската комисия. На този етап се очаква формалното публикуване на съответните решения на ЕК в рамките на първото полугодие на 2017 г.

Показател	м. 01-03/2017 г.	м. 01-03/2016 г.	Изменение
Нетни приходи от продажби (хил. лв.) , в т.ч.	38,157	33,548	13.74%
- от такси за АНО (хил. лв.)	38,101	33,384	14.13%
Нетни приходи от продажби на един зает (хил. лв.)	36	31	16.02%
Брой на обслужени единици на един зает (бр.)	670	651	2.92%
Коефициент на обща ликвидност	3.32	3.02	-
Коефициент на финансова автономност	2.92	2.72	-

При показателите в таблицата по-горе се наблюдава увеличение на броя на обслужените единици на един зает. Това е свързано основно с нарастването на броя обслужени единици. Коефициентите от обща ликвидност³ и на финансова автономност⁴ 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.

III. ОСНОВНИ РИСКОВЕ И НЕСИГУРНОСТИ

Основните несигурности по отношение на обслужвания трафик в българското въздушно пространство произтичат от динамиката на политическата обстановка в Югоизточна Европа, като влиянието им може да бъде главно в две направления:

- Изборът на маршрути на авиокомпаниите;
- Предпочитаните дестинации за предстоящия туристически сезон.

IV. СДЕЛКИ СЪС СВЪРЗАНИ ЛИЦА ПОД ОБЩ КОНТРОЛ

	31 март 2017 ‘000 лв.	31 март 2016 ‘000 лв.
Получени услуги		
Авиоотряд 28	141	106
Летище София ЕАД	12	13
Летище Пловдив ЕАД	22	20
Български пощи ЕАД	13	14
ГД ГВА	-	5
Комисия за регулиране на съобщенията	197	198

³ Коефициентът на обща ликвидност показва способността на предприятието да покрива задълженията си в краткосрочен план. Като добра референтна стойност той следва да бъде ≥ 2 .

⁴ Коефициентът на финансова автономност показва способността на предприятието да покрива задълженията си в дългосрочен план. Като добра референтна стойност той следва да бъде ≥ 0.67 .

Предоставени услуги

Летище София ЕАД	65	38
Летище Пловдив ЕАД	4	3
Летище Г.Оряховица ЕАД	-	5
Летище Стара Загора ЕАД	-	-
МТИТС	-	-

Разчети със свързани лица в края на периода

	31 март 2017 ‘000 лв.	31 декември 2016 ‘000 лв.
Текущи вземания от:		
Летище София ЕАД	296	327
Летище Пловдив ЕАД	-	2
Общо вземания от свързани лица	296	329
Текущи задължения към:		
Летище София ЕАД	704	709
Авиоотряд 28	19	95
Летище Пловдив ЕАД	7	9
Български пощи ЕАД	1	1
Общо задължения към свързани лица	731	814

Разчетите от/към Летище София ЕАД са свързани с проект „Реконструкция развитие и разширение на Летище София – ЛОТ Б2 - нова ПИК система и свързаните с нея дейности”.

V. ВЗЕМАНИЯ И ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Доколкото ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск и произтичащото от нея пренасочване на потоците трафик се запазват, може да се очаква увеличение на обслужвания трафик над прогнозата, заложен в действащия ПЕ на ФБВП Дунав за РП2. В тази връзка е иницирана промяна на този план. Преговорният процес, продължил близо две години, е финализиран. За целите на преговорния процес по ревизия на ПЕ са проведени редица двустранни консултации с потребителите на АНО, ЕК и ОПЕ, като се очаква формално публикуване на решение на ЕК през първата половина на 2017 г. Във вземанията и задълженията на предприятието към 31.12.2016 г, са отчетени относимите към този отчетен период ефекти, произтекли от преговарянето на ПЕ за РП2.

С уважение,

Георги Пеев

Генерален директор на ДП РВД