

Годишен финансов отчет

ДП Ръководство на въздушното движение

31 декември 2021 г.

Съдържание

	Страница
Годишен доклад за дейността	-
Доклад на независимия одитор	-
Отчет за финансовото състояние	1
Отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход	3
Отчет за промените в собствения капитал	4
Отчет за паричните потоци	5
Пояснения към финансовия отчет	6



BULATSA

РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ



ГОДИШЕН ДОКЛАД ЗА ДЕЙНОСТТА
на ДП „РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ“ (ДП РВД)
за 2021 г.

София, 2022 г.

	ДЛЪЖНОСТ	ИМЕ	ПОДПИС
СЪГЛАСУВАЛИ	Зам. генерален директор ОД	Иван Дяков	Заличена информация на основание чл. 2, ал.2, т.5 от ЗЗЛД
	Зам. генерален директор ТА	Антон Николов	
	Зам. генерален директор АД и Директор на дирекция УСнОП	Венцислав Марков	
	Финансов директор и главен счетоводител	Витан Тодоров	
ИЗГОТВИЛИ	Директор на дирекция „Безопасност и качество“	Николай Соколов	
	Директор на дирекция УВД	Ангел Рачев	
	Директор на дирекция ЕППС	Веселин Стоянов	
	Директор на дирекция КНОиЕМО	Стойчо Аданов	
	Директор на дирекция ИС	Владимир Григоров	
	Директор на дирекция ЧРиАО	Николай Костов	
	Началник отдел УП	Михаил Ценков	
	Ръководител сектор АУЦ	Камен Йорданов	
	Началник отдел ФАП	Цвета Георгиева	
	Началник отдел ПС	Иван Илиев	

СЪДЪРЖАНИЕ

I. МИСИЯ, ВИЗИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ.....	4
I.1. Мисия.....	4
I.2. Визия	4
I.3. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ НА ДП РВД	4
II. ФУНКЦИИ И УПРАВЛЕНИЕ	4
III. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ	5
III.1. БЕЗОПАСНОСТ.....	5
III.2. КАПАЦИТЕТ	6
III.3. ОКОЛНА СРЕДА	7
III.4. РАЗХОДНА ЕФЕКТИВНОСТ	8
IV. ОСНОВНИ СЪБИТИЯ И ПРИОРИТЕТИ	9
IV.1. Ключови събития с влияние върху нивата обслужван трафик във ВП на Република България и предприятия мерки 9	
IV.2. Мерки в отговор на COVID-19.....	11
IV.3. РАЗШИРЕНИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АВТОМАТИЗИРАНАТА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ SATCAS 11	
IV.4. РАЗВИТИЕ НА DANUBE FAB	11
IV.5. Поддържане сертификата на ДП РВД за съответствие с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373.	12
V. ОТНОШЕНИЯ С КЛИЕНТИТЕ И КОНСУЛТАЦИИ С ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА УСЛУГИТЕ.....	12
VI. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ	12
VII. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ	13
VIII. ТЕХНИЧЕСКО ОСИГУРЯВАНЕ НА ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ	14
IX. АДМИНИСТРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ДЕЙНОСТТА И УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ, ТРУДОВИ ОТНОШЕНИЯ, СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ, ПРАВА НА ЧОВЕКА	16
X. УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И КАЧЕСТВОТО	17
XI. УПРАВЛЕНИЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА	17
XII. БОРБА С КОРУПЦИЯТА И ПОДКУПИТЕ	18
XIII. ФИНАНСОВО – СЧЕТОВОДНА ДЕЙНОСТ	18
XIII.1. СТРУКТУРЕН АНАЛИЗ НА ПРИХОДИТЕ ОТ ТАКСИ ЗА ПРЕДОСТАВЕНО АНО	18
XIII.2. АНАЛИЗ НА ОСНОВНИТЕ ВИДОВЕ РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА.....	22
XIII.3. ФИНАНСОВ РЕЗУЛТАТ.....	22
XIII.4. ФИНАНСОВИ ПОКАЗАТЕЛИ.....	22
XIV. ФИНАНСОВИ РИСКОВЕ СВЪРЗАНИ С ДЕЙНОСТТА НА ПРЕДПРИЯТИЕТО.....	22
XIV.1. ЦЕНОВИ РИСК.....	22
XIV.2. ВАЛУТЕН РИСК.....	23
XIV.3. ЛИХВЕН РИСК	23
XIV.4. КРЕДИТЕН РИСК.....	23
XIV.5. ЛИКВИДЕН РИСК.....	23
XV. ИНФОРМАЦИЯ ЗА СВЪРЗАНИ ЛИЦА	24
XV.1. СДЕЛКИ С ДРУГИ СВЪРЗАНИ ЛИЦА ПОД ОБЩ КОНТРОЛ	24
XV.2. СДЕЛКИ С КЛЮЧОВ УПРАВЛЕНСКИ ПЕРСОНАЛ	24
XV.3. РАЗЧЕТИ СЪС СВЪРЗАНИ ЛИЦА В КРАЯ НА ПЕРИОДА	24
XVI. СЪБИТИЯ СЛЕД КРАЯ НА ОТЧЕТНИЯ ПЕРИОД	24
ПРИЛОЖЕНИЯ:	25

I. МИСИЯ, ВИЗИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

I.1. Мисия

Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД) 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

- Предоставяне на безопасно, качествено, финансово стабилно и ефективно аеронавигационно обслужване и опазване на околната среда;
- Утвърждаване на ролята на предприятието в инициативата „Единно европейско небе“ (ЕЕН);
- 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 2021 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 съгответстващата 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 чрез основни цели и задачи, дефиниране, отчитане и контрол на дейностите, извършвани от отделните териториално и/или функционално обособени звена на предприятието.

III. Цели и отчети на показателите за ефективност ¹

Показателите за ефективност (ПЕ) на ДП РВД и техните целеви нива са съобразени с изискванията на действащите регламенти. Съгласно регламента за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе (Регламент (ЕС) 2019/317) се дефинират четири области на ефективност: „Безопасност“, „Капацитет“, „Околна среда“ и „Разходна ефективност“. За третия референтен период (РПЗ) 2020-2024 г. за всяка от тези области Комисията определя общоевропейски показатели за ефективност. Съответни цели (целеви нива) за ефективност са определени с Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903. Държавите-членки са задължени самостоятелно или в рамките на функционалните блокове въздушно пространство (ФБВП) да определят цели на показателите за ефективност, които трябва да допринасят за постигане на общоевропейските цели. Поради кризата с COVID-19 и съществената промяна в резултат на нейното развитие по отношение на базовите допускания, заложили при определянето на общоевропейските цели, Комисията временно преустанови разглеждането на плановите за ефективност и прие Регламент (ЕС) 2020/1627 за определяне на извънредни мерки за третия референтен период (2020 г. - 2024 г.). С Решение (ЕС) 2021/891 на Комисията са приети нови общоевропейски цели за ефективност за третия референтен период (РПЗ) 2020-2024 г. В отчетния период е изготвен ревизиран План за ефективност, който отразява новоприетите изменения. Същият е предоставен за оценка от Европейската комисия след консултации с потребителите на АНО. Дадените по-долу цели за ефективност са заложили в ревизирания План за ефективност. На 81-то заседание на Комитета за Единно европейско небе, Европейската комисия информира, че има положително становище относно проекта на ревизиран План за ефективност на България за трети референтен период (РПЗ) 2020 - 2024 г., а официалното решение за одобрение бе публикувано на 13.04.2022 г.

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

Отчетът за изпълнението на целите за ефективност се прави от Европейската комисия и EASA и се публикува от Комисията на годишна база. Отчети за показателите за капацитет и околна среда се публикуват и на месечна база. 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 за 2021 г.

III.1. Безопасност

За третия референтен период в частта на Плана за ефективност, касаеща ДП РВД, са дефинирани цели по ключовия показател „Ефективност на управлението на безопасността“. Те показват приноса на годишна база към Европейските цели за ефективност, които са относими към последната година на референтния период.

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

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.

Осигуряване на безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	C
	Цели на ДП РВД	C	C	C	C	C
	Отчет на ДП РВД	C	C	-	-	-
Насърчаване на безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	C
	Цели на ДП РВД	C	C	C	C	C
	Отчет на ДП РВД	D	D	-	-	-
Култура по безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	C
	Цели на ДП РВД	C	C	C	C	C
	Отчет на ДП РВД	C	C	-	-	-

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

В ДП РВД, с цел ефективно управление на риска на предоставяните услуги, 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 въведени следните допълнителни процеси и принципи:

- Въведена е платформата e-ТОКАИ за докладване на събития от страна на РП, като след актуализиране на информацията, същата се трансферира в Европейската база данни ECCAIRS за нуждите на ГД ГВА и НБРПВВЖТ.
- Извършена е подготовка за оперативното въвеждане на системата САРИКС, планирано за януари 2022 г. за незабавно уведомяване, едновременно по различни канали, относно определени значими авиационни събития.
- Съблюдаване спазването на Културата за безпристрастно отношение (елемент от 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 поддържат следните мероприятия и дейности:

- Подобряване на процесите свързани за управлението на умората в синхрон с актуализираната Политика за управление на рисковете от умората и стреса;
- Развитие на Програмата за управление на стреса на РП (SMA-CS), участници в критични събития от професионално и лично естество;
- Въведена е Програма за насърчаване на безопасността в BULATSA;
- Повишаване на Културата на безопасност като естествен благоприятстващ фактор за повишаване на нивото на ефективност на Системата за управление на безопасността.

III.2. Капацитет

Чрез определени нива на средното закъснение на полет по маршрута се постигат цели на закъснение, зададени от Управителя на мрежата (NM) чрез т. нар. механизъм за планиране на капацитета на въздушното пространство.

През РПЗ за Р България са приети следните референтни и целеви годишни стойности в минути средно закъснение на полет по маршрута (ATFM delay) за показателя „Капацитет“:

Средно закъснение на полет по маршрута (минути)	2020	2021	2022	2023	2024
Референтно ниво за Р България (минути)	0.17 ²	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			

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

Средно закъснение на полет по маршрута (минути)	Целево ниво	Отчет 2021 по месеци (минути)											
	2021	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Референтно ниво за Р България (минути)	0.16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Целево ниво за Р България (минути)	0.16												

Таблица 3 Месечни отчети на показател за ефективност „Средно закъснение на полет по маршрута“ за 2021 г.

III.3. Околна среда

За РПЗ са приети следните годишни референтни и целеви стойности на ключов показател за ефективност „Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут“ (КЕА):

Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут	2020	2021	2022	2023	2024
Референтно ниво за Р България (%)	1.95 ³	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			

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

Средна хоризонтална ефективност на действителната а траектория в	Целево ниво	Отчет 2021 по месеци (%)											
	2021	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

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

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 ревизирирани цели предвид пандемията и не дефинира референтна стойност за околна среда за 2020 г.

полет по маршрут в %													
Референтно ниво за Р България (%)	2.25												
Целево ниво за Р България (%)	2.25	2.53	2.52	2.52	2.50	2.50	2.52	2.55	2.55	2.52	2.50	2.49	2.48

Таблица 5 Месечни отчети на показател за ефективност „Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут“ за 2021 г.

Възприетата методика за определяне на Ключовият показател за ефективност KEA не отчитат причини за неефективност на траекториите на ВС, които са извън възможностите за влияние от страна на ДП РВД и другите доставчици на аеронавигационно обслужване (ДАНО). Основна такава причина за неефективност е ограниченото използване на Район за полетна информация (РПИ) Симферопол, както е описано в т. IV.1. В допълнение към това следва да се посочат и известните проблеми в точността на изходните данни за периода 2015-2018 г., на база на които са определени националните цели. Надлежна информация за това е представена в проекта на ПЕ за РПЗ, 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 РПИ София е свързана с ефекти в обслужваното ВП, а останалите 90% се дължат на мрежови ефекти, върху които ДП РВД няма контрол и възможности за повлияване. В своето 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.

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 и Словакия е въведено 24/7 планиране на полети по свободни траектории, което практически означава, че са премахнати възможните ограничения от страна на ДП РВД върху ефективността на траекториите на полетите.

III.4. Разходна ефективност

Проектът на ревизиран план за ефективност за РПЗ (2020 г.-2024 г.) е изготвен на национално ниво, като областта „Разходна ефективност“ продължава да бъде оценявана на ниво зона за таксуване. Доколкото на задължителна регулация подлежат единствено летища с над 80,000 движения по ППП на годишна база, за РПЗ България не изготвя план за ефективност за нито едно летище, включително за летище София. Цели за ефективност на разходите за РПЗ ще бъдат прилагани само за АНО при прелитане за РПЗ.

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

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 ревизиран План за ефективност на Р България за РПЗ (2020-2024 г.) и годишни отчети

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

Таксовите единици в зоните на летищата през 2021 г. са както следва:

- За зона 1 (летище София) – 264.16 лв., без промяна спрямо 2020 г.;
- За зона 2 (летищата Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица) – 415.57 лв., без промяна спрямо 2020 г.

По своя инициатива ДП РВД прилага устойчиво политика за оптимизиране на разходната ефективност, като целевото ѝ подобрене, съчетано с подобрението на ефективността, са 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 10 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 се увеличава устойчиво и 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, която може да бъде постигната чрез подхода „gate-to-gate”, позволяващ по-добър баланс между търсенето и предлагането на услугите, както и по-гъвкаво използване на ресурсите.

IV. ОСНОВНИ СЪБИТИЯ И ПРИОРИТЕТИ

IV.1. Ключови събития с влияние върху нивата обслужван трафик във ВП на Република България и предприети мерки

В периода м. януари – м. декември 2021 г. най-значително влияние върху цялостната дейност на предприятието и върху въздушния трафик оказва пандемията COVID-19. В следствие на предприетите мерки за ограничаване достъпа и придвижването на хора и товари в световен мащаб и за ваксиниране на населението, се наблюдава бавно възстановяването на трафика. Динамиката на прогнозите, разработвани от Евроконтрол, сочи продължаваща волатилност на трафика. Прилаганите на местно ниво ограничителни мерки и липсата на координиран подход между държавите относно допускането на лица на своя територия продължава да затруднява устойчивото възстановяване на трафика и дългосрочните прогнози. Според оптимистичните сценарии, трафикът от 2019 г. ще се възстанови през 2024 г. Според реалистичния и песимистичния – съответно 2025 г. и 2029 г.

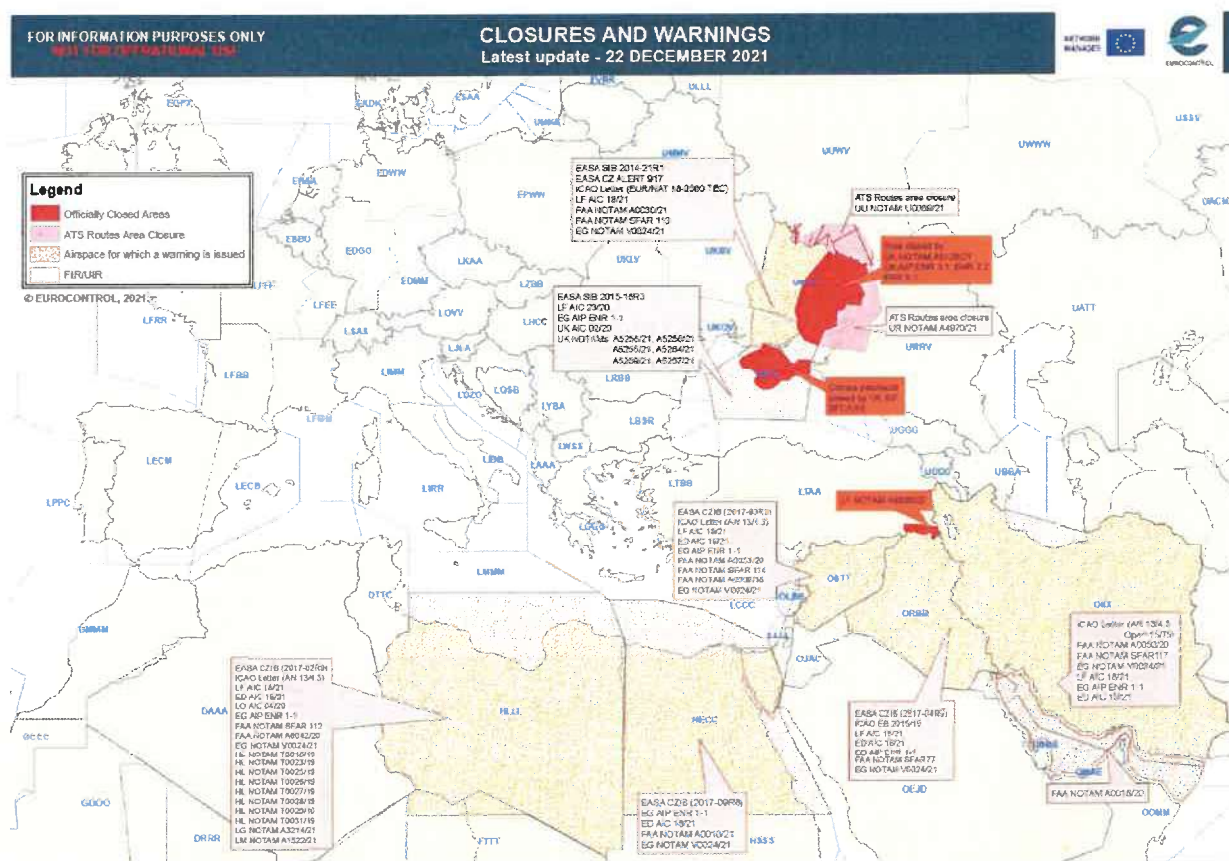
В ДП РВД е установен механизъм за непрекъснато наблюдение на развитието на ситуацията и се извършват необходимите анализи с цел своевременно предприемане на адекватни мерки.

В допълнение към това, през отчетния период значително влияние върху потоците от прелитащи въздухоплавателни средства продължават да оказват и редица събития с геополитически характер:

- Ограниченото използване на РПИ Симферопол от ползвателите на ВП в резултат от кризата в Украйна, доведе до и продължава да има резултат върху значително увеличаване на трафика през ВП на РПИ София. Въздухоплавателни средства, които изпълняват полети от/до Близкия изток, Далечния изток, както и на част от трафика от/за Русия до Средиземно море са в основата на това увеличение.

- Затварянето за полети на източната част на РПИ Днепропетровск и заобикалянето на целия обем РПИ от въздушните оператори, което доведе до увеличение на трафика през обслужваното ВП на въздухоплавателни средства, изпълняващи полети основно от/до Далечния изток.

- Въведената през м. октомври 2015 г. забрана руски авиационни оператори да използват украинското ВП, което доведе до известно намаление в обслужваното ВП на част от полетите, изпълнявани от тези авиокомпаниии.



Фигура 1. Значими геополитически събития, оказващи влияние върху потоците въздушно движение към края на 2021 г.

- Конфликтите в Сирия и Ирак, които 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.).
- Във връзка със събитията между Иран и САЩ в началото на м. януари 2020 г., както и извършените от Иран ракетни атаки с балистични ракети по обекти на територията на Ирак, бяха издадени забрани за използването на въздушното пространство на Ирак и Иран от FAA и от въздухоплавателните администрации на редица държави. В последствие същите бяха отменени, но този процес е динамичен, 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.
- Ситуацията над Либия, както и над Синайския полуостров, където 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 Управителя на мрежата за подобряване на интерфейса между България и Турция в района на Черно море, с което се увеличи значително капацитета на ВП в региона и позволи да се поеме допълнителното увеличение на трафика през България без да се отчетат закъснения. По този начин се осигурява безопасна и сигурна възможност за полетите от/за Близкия и Далечния изток, като ролята на България като надежден партньор в областта на управлението на въздушното движение се засилва и ВП на РПИ София е част от най-ефективния коридор за обслужване на тези полети.
- Възстановяване на дипломатическите отношения между Саудитска Арабия и ОАЕ с Катар в началото на 2021 г. В тази връзка авиокомпания Qatar airways (основен ползвател на въздушното пространство на РПИ София) прекрати изпълнението на полети през югозападната част на Сирия. Това няма съществено отражение върху операциите на авиокомпанията през РПИ София.
- На 09.10.2020 г. беше облекчен интерфейса между Израел и Йордания. Съгласно дефинирана схема по дневен ход беше разрешено 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.

IV.2. Мерки в отговор на COVID-19

През отчетния период във връзка с епидемията COVID-19 и извънредна епидемична обстановка в Република България се изпълняват редица мерки за осигуряване на безопасно и качествено АНО и запазване живота и здравето на служителите на ДП РВД. Продължава работата на вътрешният оперативен щаб за кризисни действия и изпълнението на актуализирания с оглед извънредно положение План за действие, включващ конкретни оперативни сценарии за обезпечаване на основната дейност по АНО при отчитане на сигурността на оперативния персонал. Осигурена е непрекъсваемост на работния цикъл в органите за обслужване на въздушното движение (ОВД) на база постоянни екипи, минимизирана е възможността за смесване на екипите и са осигурени резервни екипи. Оперативните промени свързани с ограничаването на рисковете на разпространение на COVID-19 са оценени със съответните оценки на безопасността на приложените промени. Оперативният и технически персонал, непосредствено ангажиран в АНО, е изолиран от останалия персонал. Продължава въведения работен процес чрез дистанционен режим на работа за служителите, чието присъствие не е критично за работния процес и които имат определени медицински показания. Вzeti са допълнителни мерки за сигурност и санитарно-хигиенни мерки. Преустановени са всички дейности, свързани с посещения в обекти на предприятието, с изключение на необходимите за обезпечаване на дейността на основни системи и съоръжения и за осигуряване на охрана и пропускателен режим и за почистване и дезинфекция.

IV.3. Разширение и модернизация на автоматизираната система за управление на въздушното движение SATCAS

Във връзка с въвеждане в редовна експлоатация на функционалността за връзка на РП и пилоти по линия за предаване на данни (CPDLC) на автоматизираната система за управление на въздушното движение (АСУВД) SATCAS, оборудването за комуникационна система въздух-земя премина процес на проверка за съответствие с регулаторните изисквания и изпълнява средствата за съответствие при интегрирането му в европейската мрежа за УВД.

Подписаният договор с фирма LEONARDO по проект „Модернизация на АСУВД SATCAS - V3FR - доставка, интегриране и адаптиране на нова софтуерна версия на система SATCAS V3FR върху новопридобито хардуерно оборудване“ се изпълнява със закъснение, поради непреодолими обстоятелства, декларирани от изпълнителя във връзка с пандемията COVID-19. Очаква се договорът да бъде изпълнен до средата на 2022 година, като забавянето няма да се отрази на качеството на предоставяното АНО. Работен пакет 5 (Dual Screen Functionality), който позволява подобряване на безопасността чрез възможности за визуализиране на информацията на допълнителен дисплей, е въведен в експлоатация. Модернизацията на SATCAS ще осигури внедряване на нови оперативни функционалности, разширяващи възможностите на системата за използване на въздушно пространство за свободно планиране (Free Route) в изпълнение на Регламент (ЕС) 2021/116 на Европейската комисия и подобряване на безопасността и качеството на предоставяното аеронавигационно обслужване.

IV.4. Развитие на DANUBE FAB

Приоритетна дейност за ДП РВД и през 2021 г. е развитието на DANUBE FAB (функционален блок въздушно пространство), установен във ВП на Република България и Румъния.

През отчетния период са проведени срещи на Постоянния комитет за стратегии и планиране на DANUBE FAB. Проведени са заседания на Съвета на ДАНО, Управителния съвет на DANUBE FAB и Социалния консултативен форум на DANUBE FAB.

Във връзка с пандемията COVID-19 и преустановен подписаният договор за услуги по управление на проекта, свързани с DANUBE FAB. Дейностите по договора са възобновени в началото на 2021 г. Дейностите подпомагат по-ефективното синхронизиране и разгръщане на стратегическата програма и годишния план на функционалния блок.

ДП РВД участва активно и в дейностите и форумите на платформата за сътрудничество между ФБВП в Европа – InterFAB Cooperation Platform.

IV.5. Поддържане сертификата на ДП РВД за съответствие с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373.

През 2021 г. е изпълнен план за съответствие на база изискванията на новоприетия Регламент (ЕС) 2020/469 към доставчиците на аеронавигационно обслужване. Поддържа се и актуална Матрица за съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373.

V. ОТНОШЕНИЯ С КЛИЕНТИТЕ И КОНСУЛТАЦИИ С ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА УСЛУГИТЕ

Във своите взаимоотношения с клиентите и ползвателите на услуги, ДП РВД прилага основните принципи за управление на отношенията с клиенти на международната Гражданска организация за аеронавигационно обслужване - CANSO, а именно 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.

През отчетния период е изготвен годишен доклад за дейностите по управление на отношенията с клиентите на ДП РВД през 2020 г. и годишен план за дейностите по управление на отношенията с клиентите през 2021 г.

Под председателството на ДП РВД е проведена среща по съвместно управление на въздействието върху околната среда от авиационните дейности в районите на летищата.

Проведена е консултативна среща и кореспонденция, организирана и водена от Националния надзорен орган, с ползвателите на въздушното пространство за ревизиран План за ефективност за РПЗ.

VI. 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. И през 2021 г. ДП РВД участва в работата на международните организации – ICAO, Евроконтрол, CANSO и съответните структури на Европейската комисия (ЕК). В частност, представители на ДП РВД участваха в работата на Временния съвет (Provisional council) и Постоянната комисия на Евроконтрол (Permanent Commission), Разширения комитет за пътни такси (Enlarged Committee for Route Charges), в заседанията на Съвета за управление на мрежата за УВД (Network Management Board), в работата на управителните органи на организацията за аеронавигационни услуги CANSO (EC3 и годишните събрания на изпълнителните директори на CANSO) и нарочните работни групи, както и във форуми на ЕК и ICAO и регионални инициативи.

Продължава работата в рамките на платформата за регионално сътрудничество (GATE ONE) между ДАНО на Австрия, България, Чешката република, Хърватия, Полша, Литва, Унгария, Румъния, Словакия и Словения, Босна и Херцеговина, Сърбия и Черна гора и Македония. GATE ONE обхваща три ФБВП (Baltic FAB, DANUBE FAB и FAB CE) и насърчава ефективността на управлението на европейския въздушен трафик, чрез засилено сътрудничество между участващите доставчици на услуги и координирана комуникация на съвместни позиции по водещи теми в областта на АНО и бъдещето на Единното европейско небе.

Във връзка с политическата обстановка, поведението на различни организации, имащи отношение към работата на европейските ДАНО, и с цел защита на интересите на държавата и ДП РВД, е извършено непрекъснато проследяване на политическата обстановка. Взето е участие в редица работни срещи на Европейската комисия и CANSO. Подготвена е позиция за участие в заседание на Network Management Board на Управителния орган на мрежата (Network Manager).

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

В съответствие с Регламент (ЕС) 2021/116, ДП РВД участва в процесите по изпълнение на Програмата за разгръщане на SESAR. Към края на 2021 г. продължава работата по проект „Инфраструктура с публичен ключ за управлението на информацията за цялата система (SWIM PKI)“ за разгръщане на функционалностите на SESAR със съфинансиране на дейностите в рамките на Механизма за свързване на Европа (CEF).

В отчетния период приключи работата на ДП РВД по останалите 3 проекта:

- Администриране на управлението на информацията за цялата система (SWIM Governance), което цели въвеждането на правила и управление на разгръщането на SWIM;

- IP – 1: Оценка на избраното целево репение за линия за предаване на данни (DLS) в Европа (IP – 1 : DLS European Target Solution assessment); и
- Разработката и доставка на система за оценка и управление на комплексността на въздушното движение и работното натоварване на ръководителите на полети (Traffic Complexity Assessment Tool – tCAT).

През 2021 г. ДП РВА продължава работа във втора фаза на SESAR 2020 със своите партньори Leonardo, ENAV SpA и Airbus Defense and Space съответно по PJ.02 W2 Airport airside and runway throughput и PJ.18 W2 4D Skyways, които ще осигурят приемственост и постигане на необходимото ниво на зрялост на прототипите, разработени по проекти PJ 03a и PJ03b, и PJ10 от първа фаза на програмата. ДП РВА започна работа с Hungarocontrol, ENAV SpA и Airbus Defense and Space и по проект PJ38 “ADS-Censio”, финансиран в рамките на програма SESAR.

Във връзка с получена покана от Управителния орган на разгръщането (SESAR Deployment Manager - SDM), ДП РВА подписа споразумение за установяване на структура за управление на обща услуга по осъществяване на линия за предаване на данни (DLS Governance in Europe). Целта на управлението на обща услуга за линии за предаване на данни в Европа е да се създаде общ подход 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 РВА ще може пряко да влияе на процеса на вземане на решения относно услугата и нейното развитие.

ДП РВА подписа Споразумение за партньорство за членство, Писмо за обвързаност, стана член-основател на новото Съвместното предприятие SESAR 3 и ще участва в програмата SESAR 3.

Към края на 2021 г. ДП РВА продължава работата по проект IRIS, за чието финансиране участва в петата тръжна процедура по Плана за европейски коопериращи държави (PECS) на Европейската космическа агенция. Проектът има за цел разработване на спътникова комуникационна система въздух-земя за нуждите на УВА, която да покрие изисквания на Регламент (ЕО) 29/2009 на Комисията. IRIS се осъществява чрез публично-частно партньорство с лидер фирма Inmarsat, с която ДП РВА подписа споразумение за конфиденциалност с цел проучване на възможностите за участие на ДП РВА в проекта IRIS.

VII. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ

ДП РВА предоставя аеронавигационно обслужване на територията на Република България и над част от Черно море, за която страната е поела отговорност за обслужване на въздушното пространство.

През 2021 г. са обслужени общо 526,947 полети, което е с 36.17% повече от 2020 г. Броят на международните полети от и до българските летища е 52,884, което представлява увеличение с 24.32% в сравнение с 2020 г.

Изготвен е ревизиран План за ефективност на АНО за трети референтен период (2020 - 2024 г.), на база приетия от Комисията Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 за определяне на извънредни мерки за третия референтен период (2020 - 2024 г.) на схемата за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе поради пандемията от COVID-19, изменящ Регламент за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе (Регламент (ЕС) 2019/317) и прието Решение (ЕС) 2021/891 на Комисията за нови общоевропейски цели за ефективност за третия референтен период (РПЗ) 2020 - 2024 г.

Изготвен е Бизнес план (Бизнес програма) на ДП „Ръководство на въздушното движение“ за периода 2021 г. – 2025 г., който отчита ревизирания План за ефективност.

ДП РВА активно участва 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.

През отчетния период е изготвен и подписан от страна на ДП РВА и останалите заинтересовани страни LSSIP 2020 на Република България. Изготвен е Годишен доклад за дейността на ДП РВА за 2020 г. и междинни доклади за дейността към деветмесечието, първото полугодие и към тримесечието на 2021 г.

През отчетния период продължава работата по проследяване на развитието на националното и европейското законодателство, инициативите за интегриране на безпилотни летателни апарати във връзка с инициативата на Европейската комисия за интегриране на безпилотни летателни апарати (БЛА) във въздушното пространство на ЕС. Продължава работата на междуетатствена експертна

работна група от представители на ДП РВД и ГД ГВА във връзка с необходимост от осигуряване на безопасността във въздухоплаването и минимизиране на рисковете, породени от експлоатацията на безпилотни летателни системи, като се анализира цялостната организация по обслужването на безпилотни летателни апарати и U-SPACE.

В изпълнение на План за ефективност за Референтен период 3 и План за кадрово осигуряване с ръководители на полети (РП) за безопасно и качествено обслужване на трафика и осигуряване на нужния капацитет, до самостоятелна работа са допуснати в органите за ОВД съответно 2 ръководителя на полети (РП) София Кула, 1 РП София Подход, 5 РП Бургас Кула, 2 РП Горна Оряховица Кула, 1 РП Пловдив Кула, 3 РП Варна Кула, 1 РП Варна Подход, 1 РП Бургас Подход, 6 РП София Контрол.

Поради усложнената обстановка във връзка с разпространението на пандемията, причинена от COVID-19 на територията на страната и глобалните ефекти от нея, ДП РВД прекрати планираните дейности по подбор за кандидати за обучение за РП.

Изпълнени са дейностите по проект „Разработка и доставка на система за оценка и управление на комплексността на въздушното движение и работното натоварване на ръководителите на полети - 'Traffic Complexity Assessment Tool – (tCAT)'". Получена е 1-ва награда в конкурса PMI Awards в категория „Публичен сектор“. Проектът има за цел да подобри безопасността чрез подобрена предсказуемост на натоварването на РП, прозрачност на местните операции към NM за по-добро вземане на решения на ниво мрежа, по-добра предсказуемост на операциите на центъра за ОВД чрез включване на местните летища в информационния цикъл на системата за управление на комплексността на въздушното движение.

Изпълняват се дейностите по проект „Изграждане на система за управление на аеронавигационната информация (AIM)“. Във връзка с пандемията COVID-19 е удължен срока за изпълнение на договора с 4 (четири) месеца. Към края на 2021 г., проектът се намира в етап „Инсталиране и валидиране“. Проведени са успешно приемни изпитания на място (SAT). Изпълнението на проекта ще осигури подобрения в капацитета и намаляване на закъсненията поради оптимално използване на въздушното пространство и своевременно предоставяне на аеронавигационна информация на потребителите на въздушното пространство и доставчиците на АНО.

Изпълняват се дейностите по етап „Подготовка - част II“ на проект „Въвеждане на изискванията на Регламент (ЕС) № 716/2014 и Програмата за разгръщане на SESAR в предоставяното от ДП РВД аеронавигационно обслужване (АНО)“. Актуализиран е графика и е удължен срока за изпълнение на услугата по Етап II предвид необходимото допълнително време на консултанта и на потенциалните партньори да предоставят нужната информация. Проектът дава възможност на ДП РВД да формира стратегическа визия за разгръщане на нови функционалности на SESAR и развитие на автоматизираната система за управление на въздушното движение.

Изготвен е Наръчник за разработване на процедури за полети и дизайн на въздушното пространство.

Извършено е преразглеждане и осъвременяване на проекта за нова организация на въздушното пространство на летище Пловдив с цел подобряване на капацитета и интегриране на дейности извършвани от подразделения на Българската армия.

VIII. ТЕХНИЧЕСКО ОСИГУРЯВАНЕ НА ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ

През 2021 г. продължава работата по проекти за реконструкция и модернизация на Оперативна и Техническа зала и прилежащата към тях инфраструктура и съоръжения в РЦ за ОВД София. Към края на 2021 г. проектите се намират в етап „Подготовка - част II“. Утвърдени са планове на проектите и е изготвена актуализирана стратегия за изпълнението им. Сключени са договори с избраните изпълнители за консултантски услуги - съответно Evans Consoles Corporation, Канада за Оперативна зала и Vertiv Croatia doo, Хърватска за Техническа зала. Проектите ще дадат възможност за разширяване на капацитета на АСУВД, подобряване на работната среда и безпроблемно интегриране на нови системи.

Изпълняват се планираните дейности по 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“. Към края на 2021 г., проектът се намира в етап „Изпълнение“ за летищен радиолокационен комплекс (ЛРАК) Варна, за който е извършен успешен тест за готовност на производителя за инсталация (FAT). ЛРАК Бургас е въведен в редовна експлоатация. Изпълнението на проекта ще подобри качеството на услугата по Обзор и ще осигури възможност за увеличаване на капацитета в зоните на подходите на летищата Варна и Бургас.

Поради създамата се извънредна ситуация с COVID-19 проектът „Изграждане на център за възстановяване при инциденти в реално време и разпространение на данни“ е разделен на две фази – проектиране и инженеринг. Изпълнява се работата по фаза 1 „Проектиране и сертифициране на център за възстановяване при инциденти в реално време“. Проектът ще осигури възможности за увеличаване на капацитета за ОВД при възникване на извънредни ситуации, бърза и качествена услуга на вътрешни и външни ползватели на аеронавигационна информация, оптимизиране на ресурсите за поддръжка на бази данни и нови възможности за излизане на пазара на услуги.

Продължава работата по проект „Доставка и инсталация на разширение на многопозиционна система за независим кооперативен обзор с разширен обхват WAM (Wide Area Multilateration) и система за зависим кооперативен обзор ADS-B 1090 ES за РЦ за ОВД София“. Инсталацията на всички сензори от системата на отдалечените обекти, включително обект Боровец е завършена. Проведен е тест за приемане на място (SAT) на оборудването. Проектът ще подобри обзорното покритие за ТМА/АСС София (западната част на FIR-Sofia), което води до намаляване или премахване на зони с увеличена хоризонтална сепарация и подобряване на безопасността и качеството на обслужване на полетите.

Внедрена е система за автоматизирано разпространение на информация в кризисни ситуации, чрез която се реализира аварийно оповестяване на службите, отговорни за търсене и спасяване в случай на авиационно произшествие. Уеб базираната информационна система ще използва централна база данни за съхранение и отдалечено обслужване както на крайните потребители, така и на обслужващия системата оперативен и технически персонал в ДП РВД.

Изпълнен е договор по проект за „Внедряване на единна многофункционална информационна система за корпоративно управление в ДП РВД (Enterprise resource planning). Системата ще осигури редица процеси в областта на финансите и счетоводството, човешките ресурси, управлението на инвестиционни проекти и др. чрез оптимизиране на съществуващите системи, съхранението на данните в единна база данни и интеграция на цялата налична информация с цел по-ефективното ѝ използване.

Изпълняват се дейностите по проект „Обслужване за U-SPACE и общо информационно обслужване за управление на движението на безпилотни летателни системи“. Към края на четвъртото тримесечие на 2021 г. проектът се намира във фаза „Архитектура и дизайн“.

В изпълнение на „План за действие за подобряване на безопасността на авиацията с общо предназначение“ е приключен анализа и дизайна на втори уеб портал, чрез който ДП РВД да предоставя съвместена обзорна, АИО, МТО и друга спомагателна информация на външни потребители. Специализираната многослойна географска информационна система ДП РВД Flight Information Portal (B-FLIP) ще позволи на ДП РВД да предоставя комплексна информация, както за нуждите на авиацията с общо предназначение, така и за други организации и институции като МТС (Координационен център за търсене и спасяване при авиационни произшествия), МВР (Гранична полиция и др.), МФ (Агенция Митници) и др.

Продължават дейностите за разширяване на капацитета, повишаване на нивото на сигурност, надеждност и общата производителност на Интегрираната Система за Управление на Бази Данни (ИСУБД) на ДП РВД, чрез внедряване на Oracle Exadata платформа за управление на бази данни – (X-DATA). Надграждането на предоставяните услуги при осигуряването на настоящи и бъдещи бази данни на критични за безопасността информационни системи на ДП РВД, ще включва и интегрирането на ИСУБД с бъдещия център за възстановяване при инциденти в реално време.

През 2021 г. са проведени тестове за проверка на устойчивостта на информационната инфраструктура на ДП РВД на кибер атаки, внедрен е софтуер срещу изтичане на чувствителни данни и са разширени възможностите на софтуера за сканиране за уязвимости в ИТ инфраструктурата.

В ДП РВД е инсталирана и конфигурирана самостоятелна „Система за самообучение и проверка на компетентност на дистанционно управляващи пилоти“ за целите на ГД ГВА, произтичащи от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства, базирана върху система W-TESLA v2X.

Изпълнява се проект за „Модернизация на комуникационна мрежа за осигуряване на навигационни системи при РЦ за ОВД София“. При завършването на проекта ще се постигне повишаване на наличността, надеждността, качеството на предаваните сигнали и безопасността на съществуващата комуникационна мрежа на ДП РВД на територията на летище София за навигационните системи, както и ще са изпълнени необходимите подготовителни дейности преди инсталацията на нови метеорологични сензори от състава на АМНС София.

Продължава работата по усъвършенстване на комуникационната инфраструктура и поэтапно преминаване към VoIP.

Изпълнява се проектът „Модернизиране и разширяване на радиорелейната мрежа на ДП РВД“, който ще осигури увеличен капацитет и подобрена надеждност на каналите за пренос на информация между центровете за обслужване на въздушното движение и обектите от техническата инфраструктура на предприятието в страната, като същевременно ще освободи честотен ресурс в страната, който да бъде използван за въвеждане на нови технологии в полза на обществото. В редовна експлоатация е въведено оборудване по проекта.

Изпълнен е проект по изграждане на резервираща IP мрежа за комуникации на оперативните системи осигуряващ повишаване на надеждността и капацитета на оперативна IP мрежа.

Изпълнен е проект „Модернизация на УКВ оборудване, предназначено за обслужване на радиовръзка "въздух-земя" в ЛЦ за ОВД Пловдив и ЛЦ за ОВД Горна Оряховица“. Оборудването е въведено в редовна експлоатация и осигурява безопасна и надеждна комуникация с въздухоплавателните средства.

Изпълнен е проект за модернизация на навигационни системи NDB. В рамките на проекта са въведени в редовна експлоатация следните NDB: „PD“, „GNA“, „DWN“, „BOZ“, „WAK“ и „KMN“. Проектът осигурява надеждно навигационно обслужване с подобрени качествени параметри, които допринасят за повишаване на ефективността и безопасността.

В изпълнение на сключения договор с комуникационния доставчик ARINC за осъществяване на линия за предаване на данни въздух-земя, услугата се предоставя считано от 11 май 2021 г. По този начин ДП РВД покрива изцяло задълженията, произтичащи от Регламент (ЕС) 2015/310 за изменение на Регламент (ЕО) № 29/2009 за предоставяне на услуги по осъществяване на линия за предаване на данни.

В изпълнение на мерките за защита от COVID-19, необходимостта от работа от разстояние и с цел запитата на информационните активи на предприятието, е организиран защитен достъп на служители, администриране на средства за специализиран отдалечен достъп, увеличаване на капацитета на системи и други извънредни дейности за целите на осигуряването на непрекъснатост на дейността на предприятието и безпрепятствената работа.

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

Основните акценти в административното обслужване на ДП РВД през 2021 г. са свързани с предизвикателствата на усложнената противоепидемична обстановка и наложения дистанционен режим на работа на по-голямата част от служителите на предприятието. В тази връзка, въведения през 2014 г. и усъвършенстван с годините електронен документооборот подпомага изпълнението на административните в пълен обем.

Основните процеси в областта на управление на човешките ресурси и през 2021 г. са свързани с повишаване на качеството на кадровия потенциал на предприятието, като основен ресурс за постигане на стратегическите цели и повишаване на ефективността.

Актуализирани са График на поръчките по ЗГВ в ДП РВД за 2021 г., График на обществените поръчки по ЗОП в ДП РВД за 2021 г. и Списък на поръчките за директно възлагане в ДРП РВД за 2021 г.

Актуализиран е „Регистър на поръчките с периодично или възобновяемо изпълнение“. Използването на Регистъра следва да подпомогне процеса на идентифициране на потребностите на предприятието и ще допринесе за по-ефективен процес на планиране.

Изготвен и въведен в действие е „План за евакуация на работещите и пребиваващи лица в ЕЦ за УВД и РЦ за ОВД София“.

Подписано е допълнително споразумение към Колективен трудов договор за срок от 12 месеца.

Изготвен е „План за поддържане и повишаване на професионалната квалификация на работниците и служителите от ДП РВД през 2022 г.“.

Проведено е заседание на Съвет за социално сътрудничество.

Изготвена и утвърдена е „Програмата за сигурност на ДП РВД, издание 06“.

Изготвени са График на поръчките по ЗГВ и ЗОП в ДП РВД за 2022 г. и Списък на поръчките за директно възлагане в ДРП РВД за 2022 г.

Изготвен е „Правилник за набиране и подбор на персонал в ДП РВД“.

Актуализиран е „Правилник за вътрешния трудов ред в ДП РВД“.

Изготвен е „План за защита при бедствия на ДП РВД, издание 4.0/2021 г.“.

X. 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.

Подписана е „Политика за управление на рисковете от стрес и умора“, утвърждаваща ангажимента на ръководството и осигуряваща въвеждането на проактивни, систематични и непрекъснати действия по наблюдението и контрол на тези рискове. Подготвен е проект на Програма за управление на стреса и умората. Въведена е Програма за насърчаване на безопасността, която затвърждава ангажимента на ръководството на BULATSA за създаване на устойчива среда за непрекъснато подобряване на безопасността при предоставяне на УВД/АНО, оценявайки значението на всеки един служител отговорен за това.

Съгласно изискванията на Регламент за изпълнение (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.

В предприятието е въведена балансирана система от показатели за ефективност, като за целите на управлението се поддържа отчетност и докладване по области и показатели за наблюдение.

През отчетния период са проведени интегрирани вътрешни одити на СУБ и ИСУ, документираните са несъответствия и са направени предложения за подобрения, съгласно утвърдената Годишна програма за вътрешни одити. Чрез извършването на интегрираните вътрешни одити на СУБ и ИСУ се установява съответствието на дейността на ДП РВД с приложимите изисквания, включително с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373, както е допълнен и изменен. Резултатите от вътрешните одити подпомагат подобряването на ефективността на предприятието и предоставяните услуги.

През отчетния период, в сроковете определени в Наредба №1 от 4 юни 2014 г. за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публични регистри, бе изготвен и изпратен до ИАОС годишен отчет за образуваните от дейността на ДП РВД отпадъци през 2020 г. През 2021 г. беше създаден профил на предприятието в Националната информационна система за отпадъците (НИСО), като дейностите по управление на отпадъците се докладват по електронен път в НИСО.

Проведена е среща на „Съвет за съвместно управление на въздействието от авиационните дейности в района на летищата върху околната среда (СУВОС)“. Проведено е годишно заседание на Експертния съвет по околна среда (ЕСОС) за отчитане и актуализиране на програмите и планове за управление на въздействието върху околната среда. Актуализирана е "Политика по околна среда на ДП РВД – изд. 5.0". Създадена бе и започна работа ПДЕК по адаптация към измененията в климата.

Регулярно се изготвят 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.

Изпълнена е работата по въвеждане на софтуерно базиран модел MARIA (Model of ATM Reality In Action) за прилагане при промени във функционална система за УВД/АНО на ДП РВД. Моделът ще допринесе за постигане на съответствие с приложимите изисквания на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 по отношение на оценката по безопасност на промени във функционалните системи.

Извършени са планирани периодични летателни проверки на аеронавигационни процедури и технически средства. Допълнително са извършени специални летателни инспекции за въвеждане в експлоатация на 3 бр. нови навигационни средства.

XI. 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.

През второто тримесечие на 2021 г. е актуализирана Стратегията за управление на риска, а през второто и четвъртото тримесечие е направен преглед и актуализация на риск регистъра на предприятието.

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, информационните технологии и съобщенията в края на всяко полугодие.

XII. БОРБА С КОРУПЦИЯТА И ПОДКУПИТЕ

В ДП РВД са въведени вътрешни правила за прилагане на антикорупционни мерки и процедури. Антикорупционни процедури са заложили в редица вътрешни нормативни актове, касаещи планирането, организирането, възлагането и изпълнението на обществените поръчки, контрола на разходите и паричните средства, подбора, назначаването и обучението на персонала и др.

Прилагат се процедури за запознаване на служителите с трудовите права и задължения, утвърдените длъжностни характеристики, действащите вътрешни актове, Етичния кодекс и др. Преките ръководители осъществяват ежедневен контрол върху изпълнението на трудовите задължения и получават доклади от служителите. С цел намаляване на възможностите за корупционно поведение и корупционен риск се извършва текущ контрол на системата на възлагане и изпълнение на обществените поръчки и поръчките по ЗГВ. Въведена е процедура за проверка на постъпили сигнали за корупция, с цел установяване на конкретните факти и обстоятелства. Осигурени са условия за максимална откритост на информацията при констатиране на случаи на корупция.

XIII. ФИНАНСОВО – СЧЕТОВОДНА ДЕЙНОСТ

През периода финансово-счетоводната дейност бе насочена към финансовото осигуряване на всички дейности в предприятието при спазване на изискванията на националното и европейското законодателство. С оглед влиянието на кризата с COVID-19, разходната политика е насочена към гарантиране на финансовата стабилност на ДП РВД 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 последващи действия с цел минимизиране на ефектите от развитието на пандемията от COVID-19 и ефектите върху таксовите единици.

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 необходимите отчети към МТС, регулаторните органи, Европейската комисия и други международни организации съобразно приложимото законодателство.

Изготвени са междинни финансови отчети на ДП РВД за периодите м. януари – м. март 2021 г., м. януари – м. юни 2021 г. и м. януари – м. септември 2021, в съответствие с изискванията на Закона за публичните предприятия и правилника за неговото прилагане.

Взето е участие в подготовката на позиции по редица предложения за действия и документи във връзка с дейността на предприятието, свързани със системата за пътни такси, ползване на заеми, схемата и плановете за ефективност, които имат пряко отражение върху финансовата рамка на предприятието.

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

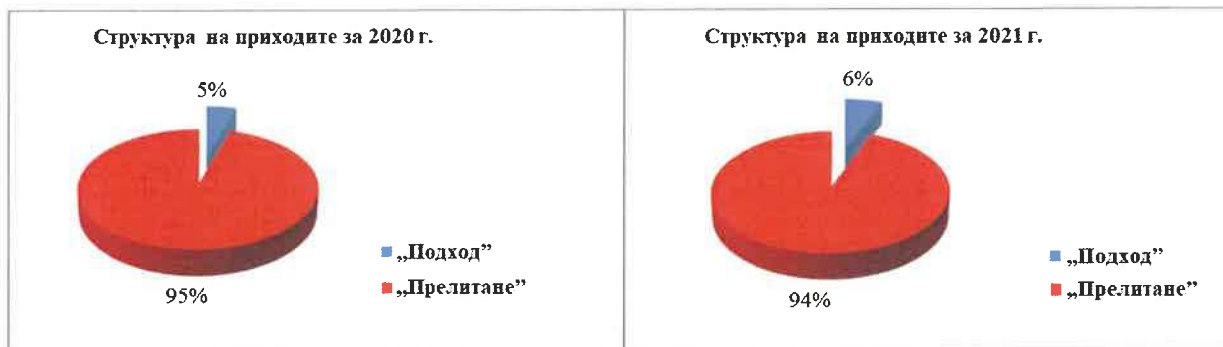
- Общ размер и структура на приходите

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”).

За 2021 г. поради комбинирания ефект от ръста на обслужените единици с 28.52%, плановете за увеличение на таксовата единица спрямо предходната година (0.59%) и отразяването на ефектите от

схемата за ефективност във връзка с развитието на световната криза свързана с COVID-19, се отчита увеличение (1.34%) на приходите от такси АНО при прелитане.

Приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата бележат ръст от 29.97% спрямо 2020 г. с оглед поетапното възстановяване на основно при международните полети след безпрецедентния спад във връзка с COVID-19, реализиран през 2020 г. На този етап възстановяването се отличава с известни колебания и към момента все още не може да бъде определено като трайна тенденция. Стремелът е да бъде поддържан баланс през референтния период между разходи и приходи, свързани с този вид обслужване, като се използват всички други приходи за покриване на разходите. Структурата на приходите за 2021 г. бележи слабо изменение спрямо предходната година.



Фигура 1 Структура на приходите на предприятието за разглеждания период

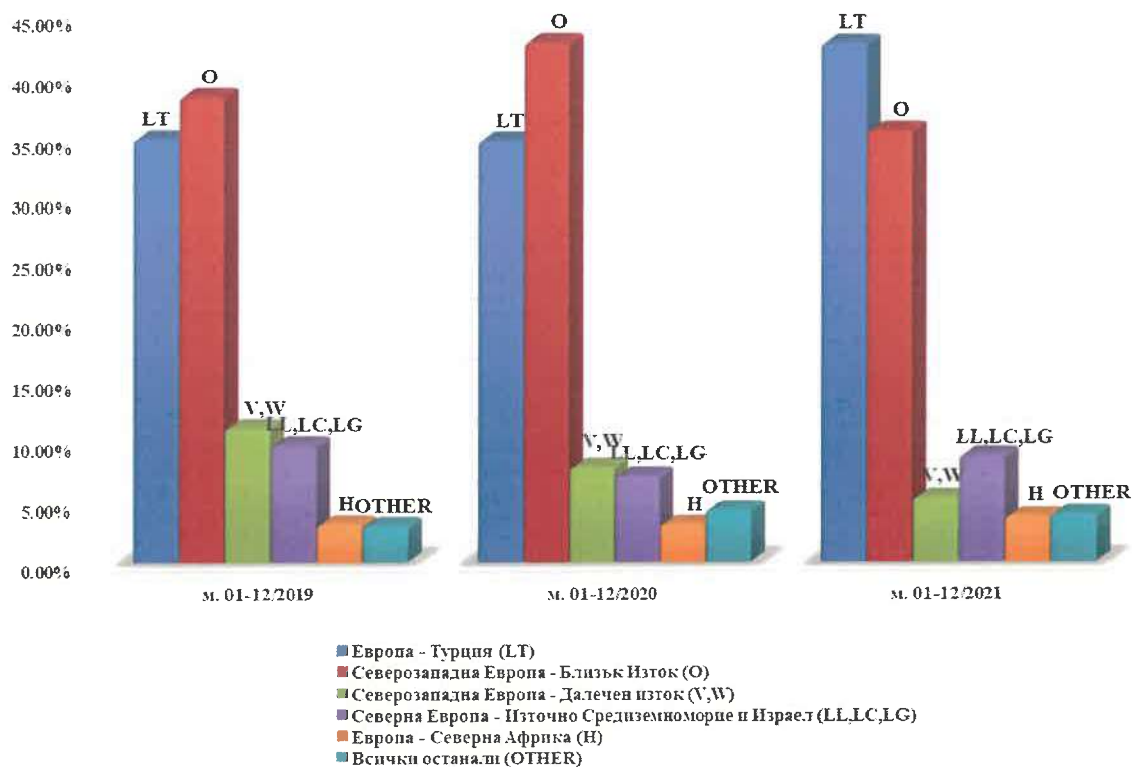
- Структурен анализ на приходите от такси „прелитане“, генерирани от прелитащи ВС
- Таксите „прелитане“ имат следната структура:
- Прелитащите ВС генерират 96.24% от тези приходи;
 - Международните излитания и кацания полети генерират 3.43% от приходите от тези такси;
 - Вътрешните полети добавят 0.33% от приходите в тази група.

Геополитическите фактори, оказващи влияние върху нивата на трафик от РП2 ще продължат да бъдат валидни през РП3 като наред с това се вземе под внимание преобладаващото влияние на пандемията от COVID-19 през разглеждания период.

В резултат на промените в РПИ Симферопол и прерутиране на трафика от м. април 2014 г., съчетано със събитията от м. юли 2014 г. в РПИ Днепропетровск, увеличението на прелитания трафик е съществено. Базовият сценарий, заложен в ПЕ за РП3, е свързан с нарастване на всички потоци от трафик. Независимо от това, факторите, които имат отрицателно влияние върху обема на потоците от/за Близкия и Далечния изток, са непроменени и при развитие на ситуацията в РПИ Симферопол, ще се проявят. От началото на 2020 г. в резултат на събитията в Ирак и Иран и забраната на FAA за полети на американски авиокомпаниии през тези въздушни пространства, се наблюдава намаление основно на потока от/до Близкия изток поради заобикаляне на тези страни от американски авиокомпаниии, което се пренася върху операциите на всички авиокомпаниии, които имат сключени codeshare споразумения с американски авиооператори за полети до определени дестинации (British airways, KLM, Air France, Lufthansa, Qatar Airways). Ситуацията постепенно се нормализира, но все още трафикът не е възстановил цялостно използването на традиционните маршрути.

След края на месец 02.2020 г. започнаха съществени промени във въздушния трафик, във връзка с разпространението на коронавирус и обявяването на пандемия от СЗО. За ограничаване на развитието на пандемията от COVID-19 в световен мащаб, редица държави, сред които САЩ и всички държави членки на Европейския съюз, наложиха много големи ограничения или пълни забрани за придвижването на пътници. Тези действия предизвикаха съществено ограничаване на пътническия поток, което принуди авиокомпаниите безпрецедентно да редуцират броя на полетите. Дори авиокомпаниите, които генерираха до преди усложняването на настоящата ситуация устойчив ръст на трафика и които са сред най-големите клиенти на ДП РВА (Turkish Airlines, the Emirates, Etihad airways, Qatar airways), обявиха редуциране на своя капацитет. От м. май 2020 г., във връзка с предприетите мерки за намаляване на ограниченията за полети за превоз на пътници, се наблюдава плавно възстановяване на полетите, което все още е колебливо и недостатъчно координирано. Ефектите от тези действия са неравномерни и многопосочни, като оценката на влиянието им се актуализира периодично. От лятото на 2021 г. се наблюдава поетапно възстановяване на полетите, но

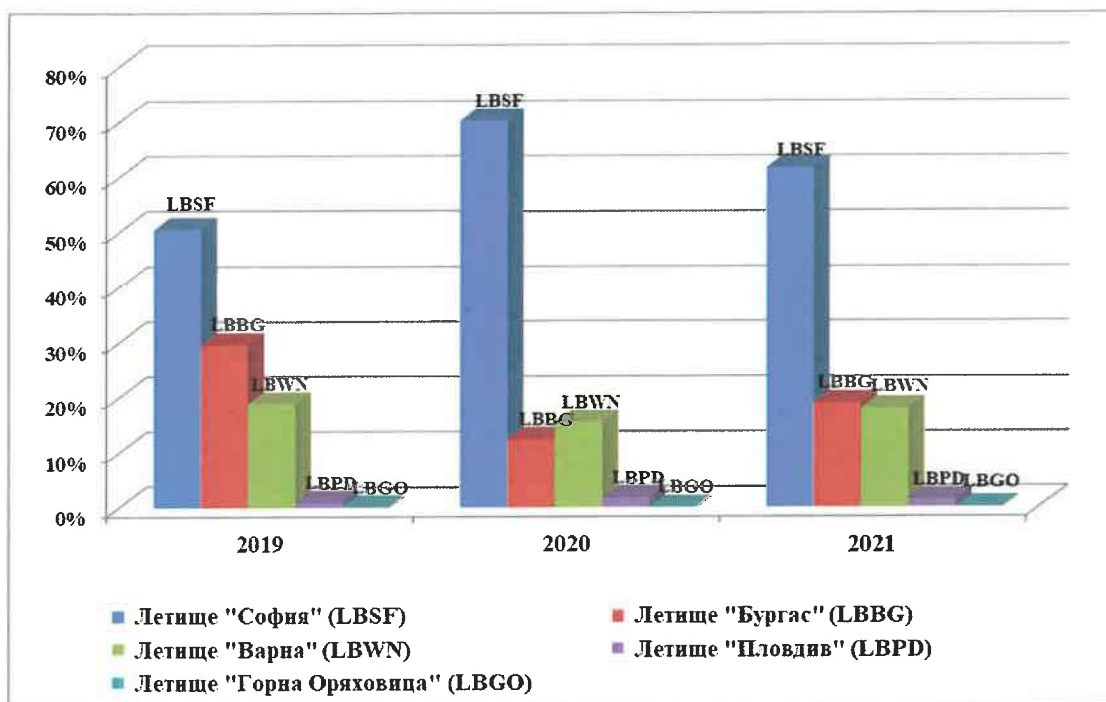
перспективата за достигане на предкризисните нива остава не съвсем ясна оглед динамичното развитие на пандемията и ограниченията свързани с нея. ВС, прелитащи през въздушното пространство, респективно приходите от тяхното обслужване, се разделят на 6 основни двупосочни потока. На фигурата по-долу е представена структурата на приходите от такси „прелитане” по потоци.



Фигура 2 Относителен дял на потоците от прелитащ трафик в приходите от такси прелитане

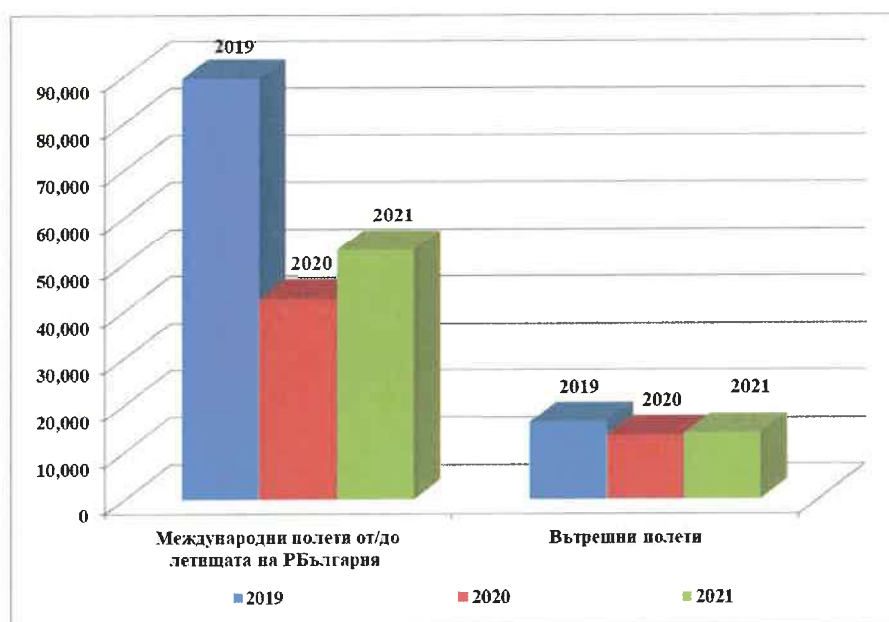
Над 85% от приходите от такси прелитане, генерирани от прелитания трафик, са свързани с потоците от Европа за Турция, Близкия и Източното Средиземноморие (Гърция, Кипър и Израел) и обратно. През отчетния период най-голям относителен дял има трафика от/за Турция и като брой въздухоплавателни средства и като приходи. Потокът от/за Турция има най-висок дял, както по отношение на приходите, така и при броя обслужени въздухоплавателни средства за 2021 г., докато през 2020 г. най-голям относителен дял в приходите има потока от/до Близкия изток, макар и на второ място по обслужени въздухоплавателни средства.

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



Фигура 3 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 разглежданите години има летище „София“ (над 50%). 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 4 Обслужени полети в зоните и районите на летищата

През разглеждания период се наблюдава общо увеличение с 19.23% на обслужените полети в зоните и районите на летищата спрямо съответния период на предходната година, което се дължи на поэтапното възстановяване на трафика към предепидемичните нива. 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.

Основните авиокомпаниии, които изпълняват тази група полети са Wizz Air, Ryanair, „България ер“, Omni Air International и Travel Service. Евентуални проблеми с тях биха се отразили неблагоприятно върху обема на операциите и приходите от такси за АНО в зоната на летищата.

ХІІІ.2. Анализ на основните видове разходи за дейността

Разходите за дейността за 2021 г. на ДП РВД по отчета за доходите възлизат на 184,370 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 13,613 хил. лв.

Разходите на предприятието се управляват гъвкаво с оглед развитието на пандемията и свързаните с нея ограничения, влияещи на нивото на 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 при възстановяване на броя на полетите.

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

- Разходи за персонал – 68.08%;
- Разходи за външни услуги – 15.08%;
- Разходи за амортизация – 12.79%;
- Разходи за материали – 2.33%;
- Други разходи (съдържащи разходи за провизии за конструктивни задължения, разходи за командировки, данъци и др.) – 1.72%.

Общите разходи за дейността на ДП РВД за 2021 г. са по-високи в сравнение с тези от миналата година в размер на 7,710 хил. лв., основно поради увеличението в разходите за външни услуги и амортизации. За разглеждания период разходите по икономически елементи са по-ниски от заложената разходна рамка в годишния финансов план с 5,902 хил. лв. или 3.10% 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, разпределянето 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.

ХІІІ.3. Финансов резултат

За отчетния период финансовият резултат на ДП РВД е счетоводна печалба в размер на 3,033 хил. лв. През 2021 г. предприятието отчита увеличение на приходите, комбинирано с увеличение на разходите, като нетната разлика води до финансов резултат по-висок от този за предходната година.

ХІІІ.4. Финансови показатели

Анализът на наблюдаваните финансови параметри показват, че предприятието е в добро финансово състояние като безспорно отрицателно влияние върху показателите му има развитието на пандемията:

- Нетни приходи от продажби – 185,723 хил. лв. (31.12.2020 г.: 179,854 хил. лв.), от тях 182,600 хил. лв., (31.12.2020 г.: 177,888 хил. лв.) са от такси за аеронавигационно обслужване;
- Нетни приходи от продажби на един зает – 165 хил. лв. (31.12.2020 г.: 157 хил. лв.);
- Печалба/Загуба от оперативна дейност спрямо приходи – 0.73% (31.12.2020 г.: 1.78%);
- Коефициент на обща ликвидност – 1.69 (31.12.2020 г.: 2.44);
- Коефициент на финансова автономност – 5.78 (31.12.2020 г.: 5.52).
- Брой на обслужени единици на един зает – 2,010 (30.12.2020 г.: 1,544).

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.

ХІV. ФИНАНСОВИ РИСКОВЕ СВЪРЗАНИ С ДЕЙНОСТТА НА ПРЕДПРИЯТИЕТО

ХІV.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 разходпоориентирана. 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 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 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 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 и няма да се прилага за нито едно летище, на което Предприятието предоставя обслужване. Летище София е запазено в индивидуална зона за таксуване.

XIV.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.

XIV.3. Лихвен риск

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

XIV.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.

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 иниципирането 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.

XIV.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. Във връзка с пандемията и затруднената ликвидност на авиокомпаниите са взети решения от съответните органи за удължаване на сроковете за плащане на таксите за АНО, както при прелитане, така и в зоните и районите на летищата. Тези решения доведоха до ограничаване на постъпленията от оперативна дейност през 2020 г. С оглед на това, ръководството на предприятието е предприело мерки за оптимизиране на дейностите с оглед запазване на финансовата стабилност на Предприятието.

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 РВА 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 режима, реда и условията за поддържане и разходване на паричния резерв на ДП РВА.

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

XV. 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.

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

	31.12.2021 ‘000 лв.	31.12.2020 ‘000 лв.
Получени услуги		
Авиоотряд 28 ⁵	503	524
Летище Г Оряховица ЕАД	60	38
Български пощи ЕАД	19	20
Летище София ЕАД	15	40
Летище Пловдив ЕАД	6	6
ГД ГВА	2	-
Предоставени услуги		
Летище София ЕАД	99	322
Летище Пловдив ЕАД	58	48
ГД ГВА	-	30
Летище Г. Оряховица ЕАД	30	16

XV.2. Сделки с ключов управленски персонал

Ключовият управленски персонал включва Генерален директор, Управителен съвет и Одитен комитет. Възнагражденията на ключовия управленски персонал имат краткосрочен характер. За периода до 31.12.2021 г., възнагражденията на Генералния директор и Управителния съвет са в общ размер 279 хил. лв., а на Одитния комитет на обща стойност от 92 хил. лв., които включват и разходи за социални осигуровки. През същия период на 2020 г. възнагражденията на Генералния директор и Управителния съвет са в размер на 394 хил. лв., а възнагражденията на Одитния комитет в размер на 102 хил. лв.

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

	31.12.2021 ‘000 лв.	31.12.2020 ‘000 лв.
Текущи вземания от:		
Летище Пловдив ЕАД	23	14
Летище Горна Оряховица ЕАД	5	3
Летище София ЕАД	-	33
Общо вземания от свързани лица	28	50
Текущи задължения към:		
Авиоотряд 28 ⁶	38	45
Летище Г. Оряховица ЕАД	12	6
Летище София ЕАД	-	5
Български пощи ЕАД	-	2
Летище Пловдив ЕАД	-	1
Общо задължения към свързани лица	50	59

XVI. СЪБИТИЯ СЛЕД КРАЯ НА ОТЧЕТНИЯ ПЕРИОД

Не са възникнали коригиращи събития или значителни некоригиращи събития между датата на финансовия отчет и датата на изготвянето му, които да имат съществен ефект върху финансовия отчет за 2021 г. Възстановяването на трафика продължава с темпове, които се повлияват от налаганите мерки и ограничения в отделните държави. Не са възникнали коригиращи събития между датата на финансовия отчет и датата на изготвянето му, които да имат съществен ефект върху финансовия отчет

⁵ понастоящем „Държавен авиационен оператор“

⁶ понастоящем „Държавен авиационен оператор“

за 2021 г. Възстановяването на трафика продължава с темпове, които се повлияват от налаганите мерки и ограничения в отделните държави.

Значителните некоригирани събития са както следва:

На 21 февруари 2022 г. с указ на Президента на Руската Федерация (РФ), бяха признати като самостоятелни държави Донецката народна република и Луганската народна република. На 24 февруари 2022 г. Министерство на отбраната на РФ обяви „специална военна операция“ на територията на Република Украйна. Военните действия получиха широк международен отзвук, множество държави наложиха санкции върху активи и операции, притежавани от Руската федерация и определени лица.

Продължаването на военния конфликт в Украйна забавя възстановяването на глобалната икономика след пандемията. Очакванията са неблагоприятни ефекти да засегнат всички сектори на икономиката, както на България, така и на ЕС.

Върху дейността на Дружеството оказват влияние следните както положителни, така и отрицателни събития:

- Пренасочването на трафика към българското въздушно пространство (ВП) вследствие затварянето на ВП на Украйна и неизползването на въздушното пространство на Русия от авиокомпаниите от западни държави, както и от тези от Далечния изток с изключение на Китай). Повлияните потоци въздушно движение са основно от/до Далечен изток и сборния поток от/до Други ИКАО региони (поради изместването към нашето ВП на потоци, чиито стандартни маршрути минават далеч от българското ВП и при обичайни обстоятелства не подлежат на наблюдение).
- Увеличение на броя на обслужените единици за България, по основно две причини – от една страна ръст вследствие възстановяването към предкризисните нива на трафик след пандемията и от друга страна вследствие реструктуриране заради обстановката в Украйна и неизползването на въздушното пространство на Русия.
- Възможен е спад на трафика (измерен в обслужени единици) поради значителен ръст цените на горивата, които влияят на цените на международния въздушен транспорт и потискат допълнително търсенето, съчетани с дългосрочна промяна на нагласите на пътниците, които преди са ползвали въздушен транспорт за бизнес цели, неkoordinирани мерки за налагане на ограничения за полети за превоз на пътници. Това би могло да доведе до намаляване на приходите от дейността на Дружеството.

Бъдещото развитие на конфликта и неговото въздействие върху различните бизнеси и икономиката като цяло е свързано с много несигурности и не може да бъде разумно прогнозирано в неговата цялост. Много предприятия вероятно ще се сблъскат с тази обща несигурност, въпреки че нейният ефект може да варира. Предвид бързото развитие на конфликта и съпътстващото го геополитическо напрежение, нови събития и обстоятелства възникват на ежедневна база.

Във връзка с гореизложеното Дружеството е извършило преглед на дейности и икономически взаимоотношения, които биха могли да бъдат изложени на риск. На този етап ръководството на Предприятието не е в състояние да прогнозира дали и как ще бъде преустановен военния конфликт, тъй като събитията се развиват изключително динамично.

Определен е размерът на осреднената базова таксова единица за аэронавигационно обслужване за прелитане в размер на 35.90 евро за 2022 г. (2021 г.: 28.90 евро).

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Приложение 1 Национални базови таксови единици на страните-членки на ЕВРОКОНТРОЛ за 2021 г.

Приложение 2 Изменение на националната таксова единица на България за периода 2008 - 2021 г.

Приложение 3 Брой обслужени единици в страните-членки на Евроконтрол за 2021 г.

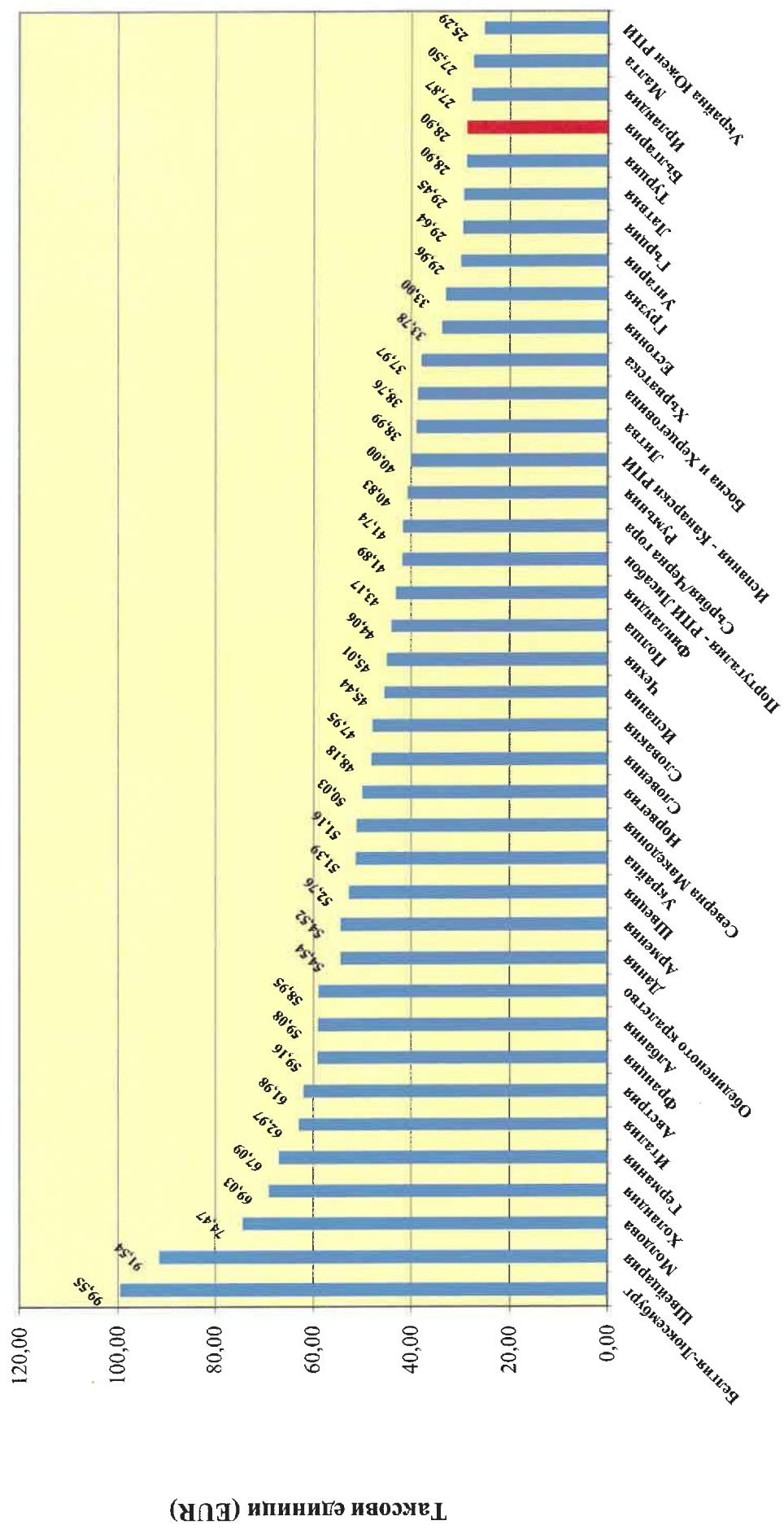
Приложение 4 Декларация за корпоративно управление

Приложение 5 Използвани съкращения

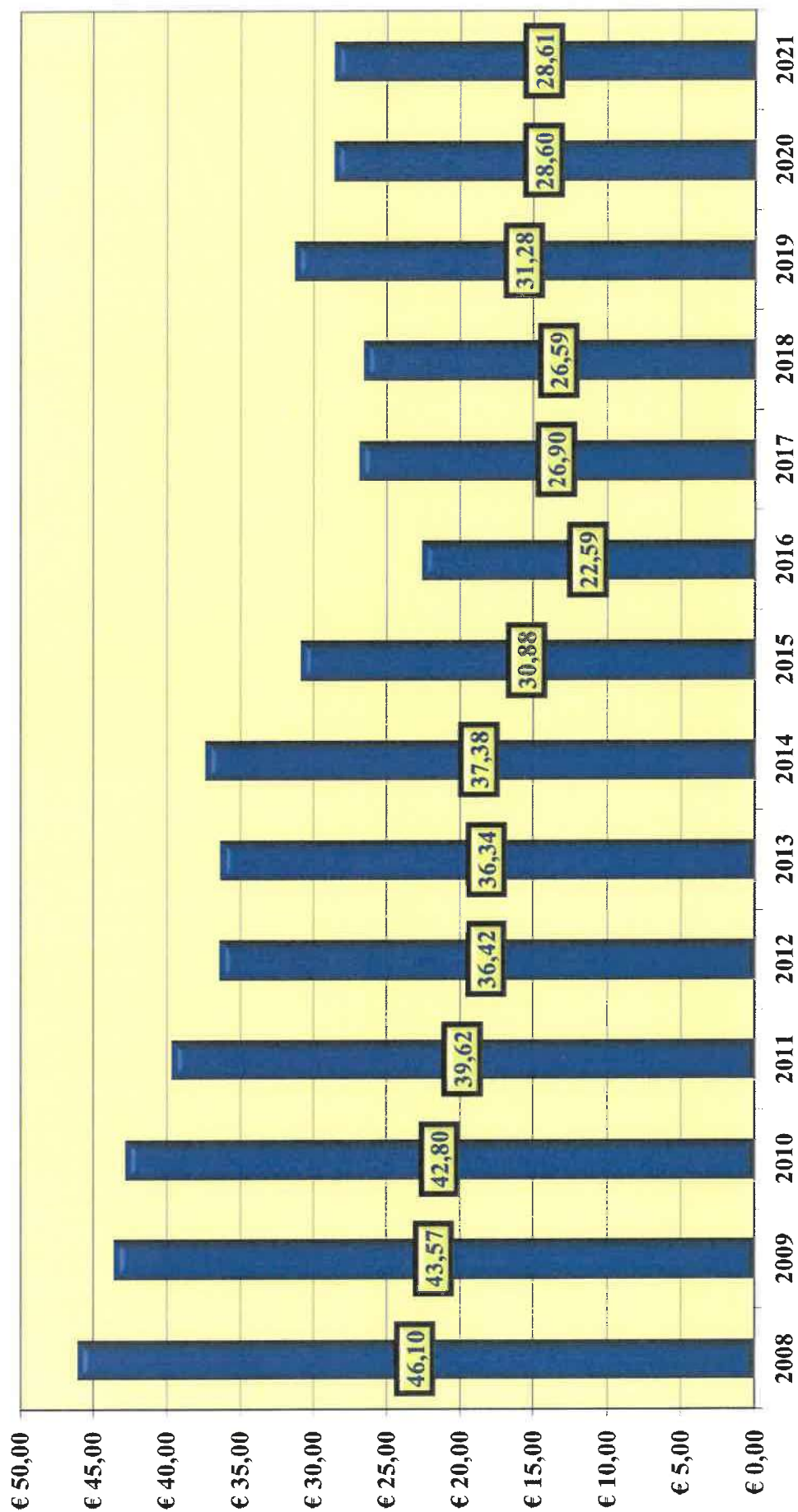


Заличена информация на
основание чл. 2, ал.2, т.5 от
ЗЗЛД

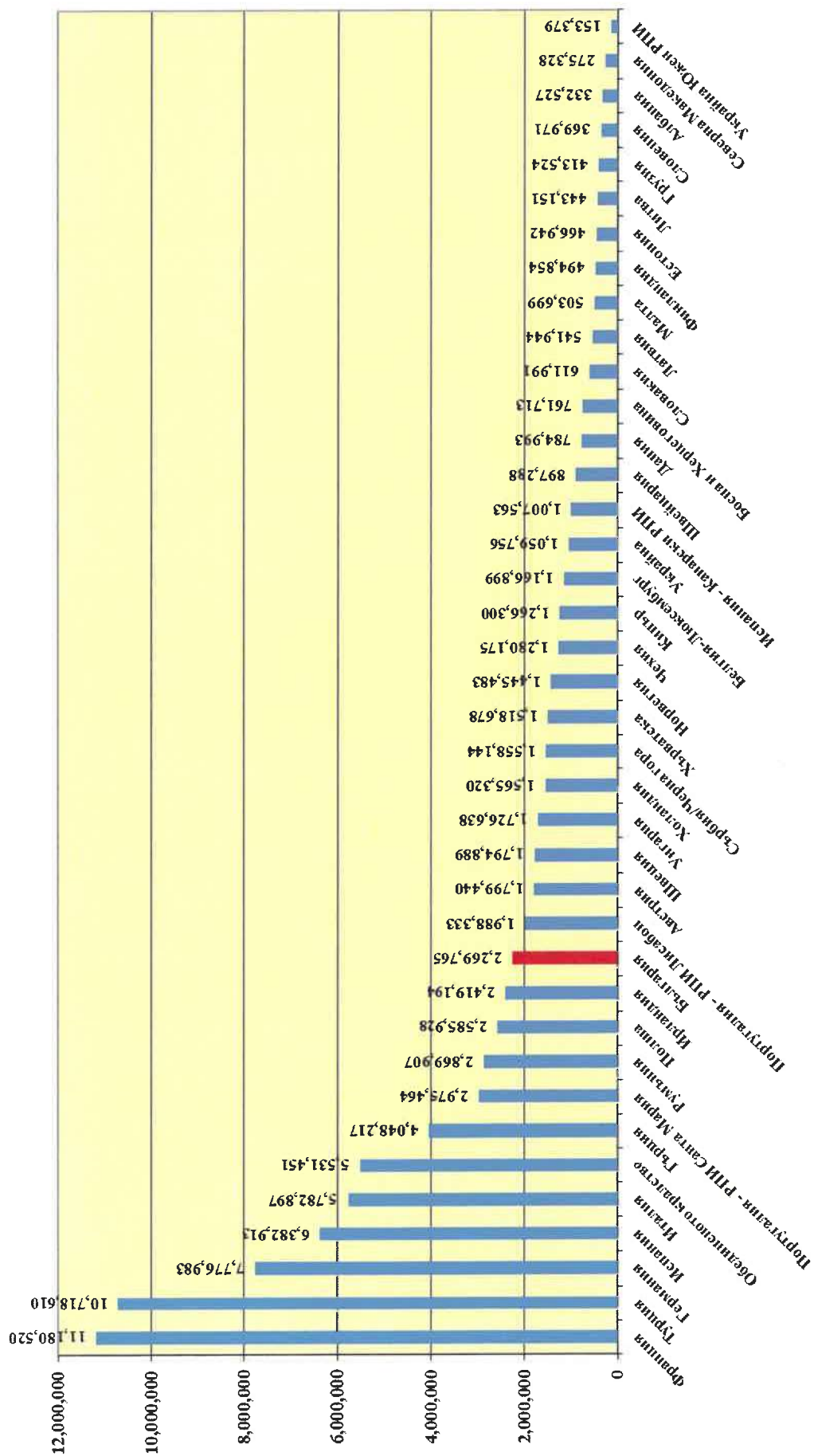
Национални базови таксови единици на страните-членки на Еуроконтрол за 2021 г.
(вкл. административната такса на Еуроконтрол)



Изменение на националната таксова единица на България за периода 2008 г. - 2021 г. (без административната такса на Евроконтрол)



Общо обслужени единици в страните-членки на Евроконтрол за 2021 г.



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
ЕЕН	Единно европейско небе
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЗГВ	Закон за гражданското въздухоплаване
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ИСУ	Интегрирана система за управление
ИСУБД	Интегрираната Система за Управление на Базисни Данни
АРАК	летищен радиолокационен комплекс
ЛЦ	Летищен център
МВР	МВР
МТС	Министерство на транспорта и съобщенията
МФ	Министерство на финансите
НБРПВВЖТ	Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт
ОВД	Обслужване на въздушното движение
ПЕ	Плана 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
СЗО	Световна здравна организация

СУБ	Система за управление на безопасността
УВД	Управление на въздушното движение
ФБВП	Функционален блок въздушно пространство
ACC	Area control center
ACE	ATM Cost-Effectiveness
ATM	Air Traffic Management
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation
CEF	Connecting Europe Facility
EASA	European Union Aviation Safety Agency
FAB	Functional Airspace Block
FIR	Flight Information Region
ICAO	International Civil Aviation Organization
KEA	Key performance indicator measuring the level of horizontal En-route flight inefficiency in Actually flown trajectories
NM	Network manager
PKI	Public Key Infrastructure
RAISG	RNAV Approach implementation Support Group
RNAV	Area navigation
RND SG	Route Network Development Sub-Group
SESAR	Single European Sky ATM Research
SWIM	System Wide information Management
WAM	Wide Area Multilateration

ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР

До

Управителния съвет на

Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“

(ДП „РВД“)

Доклад относно одита на финансовия отчет

Мнение

Ние извършихме одит на финансовия отчет на **ДП „РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ“** („Дружеството“), съдържащ отчета за финансовото състояние към 31 декември 2021 г. и отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватния доход, отчета за промените в собствения капитал и отчета за паричните потоци за годината, завършваща на тази дата, както и пояснителните приложения към финансовия отчет, съдържащи и обобщено оповестяване на съществените счетоводни политики.

По наше мнение, приложеният финансов отчет представя достоверно, във всички съществени аспекти финансовото състояние на Дружеството към 31 декември 2021 г. и неговите финансови резултати от дейността и паричните му потоци за годината, завършваща на тази дата, в съответствие с Международните стандарти за финансово отчитане (МСФО), приети от Европейския съюз (ЕС).

База за изразяване на мнение

Ние извършихме нашия одит в съответствие с Международните одиторски стандарти (МОС). Нашите отговорности съгласно тези стандарти са описани допълнително в раздела от нашия доклад „Отговорности на одитора за одита на финансовия отчет“. Ние сме независими от Дружеството в съответствие с Международния етичен кодекс на професионалните счетоводители (включително Международни стандарти за независимост) на Съвета за международни стандарти по етика за счетоводители (Кодекса на СМСЕС), заедно с етичните изисквания на Закона за независимия финансов одит (ЗНФО), приложими по отношение на нашия одит на финансовия отчет в България, като ние изпълнихме и нашите други етични отговорности в съответствие с изискванията на ЗНФО и Кодекса на СМСЕС. Ние считаме, че одиторските доказателства, получени от нас, са достатъчни и уместни, за да осигурят база за нашето мнение.

ОДИТОРСКО ДРУЖЕСТВО
„БРЕЙН СТОРМ КОНСУЛТ – ОД“ ООД**ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР – продължение****Обръщане на внимание**

Обръщаме внимание на пояснително приложение 35 Събития след края на отчетния период към финансовия отчет, което оповестява съществени некоригиращи събития.

Продължаването на военния конфликт засилва значимостта на икономическите щети. Очакванията са те да засегнат всички сектори на икономиката, както на България, така и на ЕС. Бъдещото развитие на конфликта и неговото въздействие върху различните бизнеси и икономиката като цяло е свързано с много несигурности и не може да бъде разумно прогнозирано в неговата цялост. Много предприятия вероятно ще се сблъскат с тази обща несигурност, въпреки че нейният ефект може да варира. Предвид бързото развитие на конфликта и съпътстващото го геополитическо напрежение, нови събития и обстоятелства възникват на ежедневна база.

Във връзка с гореизложеното Дружеството е извършило преглед на дейности и икономически взаимоотношения, които биха могли да бъдат изложени на риск. На този етап ръководството на Дружеството не е в състояние да прогнозира дали и как ще бъде преустановен военния конфликт, тъй като събитията се развиват изключително динамично.

Нашето мнение не е модифицирано във връзка с тези въпроси.

Ключови одиторски въпроси

Ключови одиторски въпроси са тези въпроси, които съгласно нашата професионална преценка са били с най-голяма значимост при одита на финансовия отчет за текущия период. Тези въпроси са разгледани като част от нашия одит на финансовия отчет като цяло и формирането на нашето мнение относно него, като ние не предоставяме отделно мнение относно тези въпроси.

Ключов одиторски въпрос	Как този ключов одиторски въпрос беше адресиран при проведения от нас одит
• Приходи начислени по схемата за ефективност и представяне на нов/ревизиран ПЕ за РПЗ/РП2 (пояснително приложение 21 към финансовия отчет)	
Съобразно приложимия за РПЗ регламент 2019/317 на Европейската	В тази област нашите одиторски процедури включиха:

ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР – продължение

комисия действа схема за ефективност, която е адаптирана към динамичните условия на световна пандемия с регламент 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 2022-2024 г. Отразеното в отчета начисление на ефект по схемата за ефективност отчита предвидения механизъм по чл.29.5 от регламент 2019/317, уреждащ разлика при приходите, дължаща се на прилагане на таксова единица, изчислена във основа на проекта на план за ефективност вместо таксова единица на база окончателен план за ефективност (информация за които е оповестена в пояснително приложение 5 на финансовия отчет) до одобрението на такъв. Приходът за 2021 г. е представен по настояща стойност на база на най-добрата оценка.

Оценката на Приходите начислени по схемата за ефективност и представяне на нов/ревизиран ПЕ за РПЗ/РП2 на Дружеството по настояща стойност е ключов въпрос за нашия одит, защото тя изисква съществено ниво на преценка, зависима е от направените предположения и прихода начислен по схемата за споделяне на риска е съществената част от приходите на Дружеството.

- Оценка на обективността и компетентността на експертите, ангажирани от Дружеството;
- Привличане на вътрешен експерт за критичен анализ на основните предположения и уместността на използваните методи/техники за оценка;
- Тестване на избрани входящи данни за оценка на тяхната точност, надеждност и пълнота чрез преглед, на наличната пазарна информация и изготвянето на сравнителен анализ;
- Оценка на адекватността и пълнотата на направените оповестявания, свързани с оценката на Приходите начислени по схемата за ефективност и представяне на нов/ревизиран ПЕ за РПЗ/РП2.

ОДИТОРСКО ДРУЖЕСТВО
„БРЕЙН СТОРМ КОНСУЛТ – ОД“ ООД**ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР – продължение*****Друга информация, различна от финансовия отчет и одиторския доклад върху него***

Ръководството носи отговорност за другата информация. Другата информация се състои от доклад за дейността и декларация за корпоративно управление изготвени от Ръководството съгласно Глава седма от Закона за счетоводството, но не включва финансовия отчет и нашия одиторски доклад, върху него, която получихме преди датата на нашия одиторски доклад.

Нашето мнение относно финансовия отчет не обхваща другата информация и ние не изразяваме каквато и да е форма на заключение за сигурност относно нея, освен ако не е изрично посочено в доклада ни и до степента, до която е посочено.

Във връзка с нашия одит на финансовия отчет, нашата отговорност се състои в това да прочетем другата информация и по този начин да преценим дали тази друга информация е в съществено несъответствие с финансовия отчет или с нашите познания, придобити по време на одита, или по друг начин изглежда да съдържа съществено неправилно докладване.

В случай че на базата на работата, която сме извършили, ние достигнем до заключение, че е налице съществено неправилно докладване в тази друга информация, от нас се изисква да докладваме този факт.

Нямаме какво да докладваме в това отношение.

Отговорности на Ръководството и лицата, натоварени с общо управление за финансов отчет

Ръководството носи отговорност за изготвянето и достоверното представяне на този финансов отчет в съответствие с МСФО, приложими в ЕС и за такава система за вътрешен контрол, каквато Ръководството определя като необходима за осигуряване изготвянето на финансови отчети, които не съдържат съществени неправилни отчитания, независимо дали длъжници се на измама или грешка.

При изготвяне на финансовия отчет Ръководството носи отговорност за оценяване способността на Дружеството да продължи да функционира като действащо предприятие, оповестявайки, когато това е приложимо, въпроси, свързани с предположението за действащо предприятие и използвайки счетоводната база на основата на предположението за действащо предприятие, освен ако Ръководството не възнамерява да ликвидира Дружеството или да преустанови дейността му, или ако Ръководството на практика няма друга алтернатива, освен да постъпи по този начин.

ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР – продължение

Лицата, натоварени с общо управление, носят отговорност за осъществяването на надзор над процеса по финансово отчитане на Дружеството.

Отговорности на одитора за одита на финансовия отчет

Нашите цели са да получим разумна степен на сигурност относно това дали финансовият отчет като цяло не съдържа съществени неправилни отчитания, независимо дали дължащи се на измама или грешка, и да издадем одиторски доклад, който да включва нашето одиторско мнение. Разумната степен на сигурност е висока степен на сигурност, но не е гаранция, че одит, извършен в съответствие със Закона за независимия финансов одит и МОС, винаги ще разкрива съществено неправилно отчитане, когато такова съществува. Неправилни отчитания могат да възникнат в резултат на измама или грешка и се считат за съществени, ако би могло разумно да се очаква, че те, самостоятелно или като съвкупност, биха могли да окажат влияние върху икономическите решения на потребителите, вземани въз основа на този финансов отчет.

Като част от одита в съответствие с МОС, ние използваме професионална преценка и запазваме професионален скептицизъм по време на целия одит. Ние също така:

- идентифицираме и оценяваме рисковете от съществени неправилни отчитания във финансовия отчет, независимо дали дължащи се на измама или грешка, разработваме и изпълняваме одиторски процедури в отговор на тези рискове и получаваме одиторски доказателства, които да са достатъчни и уместни, за да осигурят база за нашето мнение. Рискът да не бъде разкрито съществено неправилно отчитане, което е резултат от измама, е по-висок, отколкото риска от съществено неправилно отчитане, което е резултат от грешка, тъй като измамата може да включва тайно споразумяване, фалшифициране, преднамерени пропуски, изявления за въвеждане на одитора в заблуждение, както и пренебрегване или заобикаляне на вътрешния контрол.
- получаваме разбиране за вътрешния контрол, имащ отношение към одита, за да разработим одиторски процедури, които да са подходящи при конкретните обстоятелства, но не с цел изразяване на мнение относно ефективността на вътрешния контрол на Дружеството.
- оценяваме уместността на използваните счетоводни политики и разумността на счетоводните приблизителни оценки и свързаните с тях оповестявания, направени от Ръководството.
- достигаем до заключение относно уместността на използване от страна на Ръководството на счетоводната база на основата на предположението за

ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР – продължение

действащо предприятие и, на базата на получените одиторски доказателства, относно това дали е налице съществена несигурност, отнасяща се до събития или условия, които биха могли да породят значителни съмнения относно способността на Дружеството да продължи да функционира като действащо предприятие. Ако ние достигнем до заключение, че е налице съществена несигурност, от нас се изисква да привлечем внимание в одиторския си доклад към свързаните с тази несигурност оповестявания във финансовия отчет или в случай че тези оповестявания са неадекватни, да модифицираме мнението си. Нашите заключения се основават на одиторските доказателства, получени до датата на одиторския ни доклад. Бъдещи събития или условия обаче могат да станат причина Дружеството да преустанови функционирането си като действащо предприятие.

- оценяваме цялостното представяне, структура и съдържание на финансовия отчет, включително оповестяванията, и дали финансовият отчет представя основополагащите за него сделки и събития по начин, който постига достоверно представяне.

Ние комуникираме с лицата, натоварени с общо управление, наред с останалите въпроси, планирания обхват и време на изпълнение на одита и съществените констатации от одита, включително съществени недостатъци във вътрешния контрол, които идентифицираме по време на извършвания от нас одит.

Ние предоставяме също така на лицата, натоварени с общо управление, изявление, че сме изпълнили приложимите етични изисквания във връзка с независимостта и че ще комуникираме с тях всички взаимоотношения и други въпроси, които биха могли разумно да бъдат разглеждани като имащи отношение към независимостта ни, а когато е приложимо, и свързаните с това предпазни мерки.

Доклад във връзка с други законови и регулаторни изисквания***Допълнителни въпроси, които поставя за докладване Законът за счетоводството и Законът за публичните предприятия***

В допълнение на нашите отговорности и докладване съгласно МОС, описани по-горе в раздела „Друга информация, различна от финансовия отчет и одиторския доклад върху него“ по отношение на доклада за дейността и декларацията за корпоративно управление и друга изисквана информация съгласно чл. 61, ал. 3 от Правилника за прилагане на Закона за публичните предприятия ние изпълнихме и процедурите, добавени към изискванията по МОС, съгласно „Указания относно нови и разширени одиторски доклади и комуникация от

ОДИТОРСКО ДРУЖЕСТВО
„БРЕЙН СТОРМ КОНСУЛТ – ОД“ ООД**ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР – продължение**

страна на одитора“ на професионалната организация на регистрираните одитори в България, Института на дипломираните експерт-счетоводители (ИДЕС)“. Тези процедури касаят проверки за наличието, както и проверки на формата и съдържанието на тази друга информация с цел да ни подпомогнат във формиране на становище относно това дали другата информация включва оповестяванията и докладванията, предвидени в Глава седма от Закона за счетоводството и Глава седма от Закона за публичните предприятия, приложими в България.

Становище във връзка с чл. 37, ал. 6 от Закона за счетоводството

На базата на извършените процедури, нашето становище е, че:

- а) Информацията, включена в доклада за дейността за финансовата година, за която е изготвен финансов отчет, съответства на финансовия отчет.
- б) Докладът за дейността, в т.ч. нефинансовата информация съдържаща елементите на нефинансовата декларация съгласно чл. 48 от Закона за счетоводството и чл. 29 от Закона за публичните предприятия, е изготвен в съответствие с приложимите законови изисквания.
- в) В резултат на придобитото познаване и разбиране на дейността на Дружеството и средата, в която то функционира, не сме установили случаи на съществено невярно представяне в доклада за дейността.
- г) В декларацията за корпоративно управление за финансовата година, за която е изготвен финансов отчет, е представена изискваната съгласно Глава седма от Закона за счетоводството и чл. 100 (н), ал. 8 от Закона за публичното предлагане на ценни книжа информация.

БРЕЙН СТОРМ КОНСУЛТ
Одиторско дружество
Камелия Терзийска
Република България

**Заличена информация на основание чл.
2, ал.2, т.5 от ЗЗЛД**

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Отчет за финансовото състояние

Активи	Пояснение	31 декември 2021 ‘000 лв.	31 декември 2020 ‘000 лв.
Нетекущи активи			
Имоти, машини и съоръжения	6	178,666	183,933
Нематериални активи	7	29,279	24,025
Дългосрочни вземания от клиенти		120,076	72,442
Нетекущи активи		328,021	280,400
Текущи активи			
Материални запаси	9	1,163	1,161
Търговски вземания	10	34,946	44,996
Вземания от свързани лица	29	28	50
Вземания във връзка с данъци върху дохода		397	1,200
Други вземания	11	4,716	6,213
Пари и парични еквиваленти	12	32,824	70,136
Текущи активи		74,074	123,756
Общо активи		402,095	404,156

Финансов директор и
главен счетоводител

Заличена
информация на
основание чл. 2,
ал.2, т.5 от ЗЗЛД

Генерален дире

Заличена
информация на
основание чл. 2,
ал.2, т.5 от ЗЗЛД

Дата: 14.06.2022 г.

Финансов отчет, върху който сме издали одиторски доклад с дата 15.06.2022 г.

Брейн Сторм Консулт - ОД ООД
Одиторско дружество
Управител
15 юни

Заличена
информация на
основание чл. 2,
ал.2, т.5 от ЗЗЛД

Регистрир
Камелия

Заличена
информация на
основание чл. 2,
ал.2, т.5 от ЗЗЛД

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Отчет за финансовото състояние (продължение)

Собствен капитал и пасиви	Пояснение	31 декември 2021 ‘000 лв.	31 декември 2020 ‘000 лв.
Собствен капитал			
Основен капитал	13.1	129,758	129,758
Законови резерви	13.2	44,097	44,097
Други резерви	13.2	165,890	165,723
Печалба за текущата година		3,033	2,552
Общо собствен капитал		342,778	342,130
Пасиви			
Нетекущи пасиви			
Отсрочени данъчни пасиви	8	337	187
Пенсионни и други задължения към персонала	14.2	14,399	10,644
Провизии	15	832	1,164
Финансирания	16	2,254	992
Нетекущи пасиви		17,822	12,987
Текущи пасиви			
Пенсионни и други задължения към персонала	14.2	16,796	15,767
Провизии	15	4,848	17,297
Търговски задължения	17	15,526	11,554
Краткосрочни задължения към свързани лица	29	50	59
Данъчни задължения	18	2,431	2,848
Други задължения	19	1,844	1,514
Текущи пасиви		41,495	49,039
Общо пасиви		59,317	62,026
Общо собствен капитал и пасиви		402,095	404,156

Финансов директор
 главен счетоводител

Дата: 14.06.2022 г.

Финансов отчет, вър

Брейн Стом Консулт - ОД ООД

Одиторски
 Управление
 15 юни 20

Пояснения

Заличена
 информация на
 основание чл.
 2, ал.2, т.5 от
 ЗЗЛД

Заличена
 информация на
 основание чл. 2,
 ал.2, т.5 от ЗЗЛД

Генерален дирек

Регистриран одитор:

Камелия Те

Заличена
 информация на
 основание чл.
 2, ал.2, т.5 от
 ЗЗЛД

Заличена
 информация на
 основание чл. 2,
 ал.2, т.5 от ЗЗЛД

до стр. 18 представя

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход за годината, приключваща на 31 декември

	Пояснение	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Приходи от предоставени услуги	20	136,839	105,446
Приходи по схема за ефективност	21	45,761	72,442
и представяне на нов/ревизиран ПЕ за РПЗ	22	3,123	1,966
Други приходи			
Разходи за материали	23	(4,622)	(3,409)
Разходи за външни услуги	24	(29,850)	(24,235)
Разходи за персонала	14.1	(134,796)	(135,501)
Разходи за амортизация на нефинансови активи	6,7	(25,316)	(22,623)
Други разходи, нетно	25	10,214	9,108
Печалба от оперативна дейност		1,353	3,194
Финансови приходи	26	2,143	100
Финансови разходи	26	(190)	(165)
Печалба преди данъци		3,306	3,129
Разходи за данъци върху дохода	27	(273)	(577)
Печалба за годината		3,033	2,552

Друг всеобхватен доход

Компоненти, които не се рекласифицират в печалбата или загубата:

Преоценки на задълженията за обезщетения при пенсиониране

14.2 (1,232) 3,191

Данък върху дохода, отнасящ се до компоненти, които не се рекласифицират в печалбата или загубата

27 123 (319)

Друг всеобхватен доход/(загуба) за годината, нетно от данъци

(1,109) 2,872

Общо всеобхватен доход

1,924 5,424

Финансов директор и
главен счетоводител

Дата: 14.06.2022 г.

Финансов отчет, вър

Брейн Сторм Консулт - ОД ООД

Одит

Упра

15 юн

Пояснен

Заличена
информация
на основание
чл. 2, ал.2, т.5
от ЗЗЛД

Генерален дире

Заличена
информация на
основание чл.
2, ал.2, т.5 от
ЗЗЛД

Регистриран оли

Камелия Гергивска

Заличена
информация на
основание чл. 2,
ал.2, т.5 от ЗЗЛД

Заличена
информация на
основание чл. 2,
ал.2, т.5 от ЗЗЛД

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Отчет за промените в собствения капитал за годината, приключваща на 31 декември

Всички суми са представени в '000 лв.	Основен капитал	Законови резерви	Други резерви	Печалба за текущата година	Общо собствен капитал
Салдо към 1 януари 2021 г.	129,758	44,097	165,723	2,552	342,130
Отчисления от печалбата	-	-	-	(1,276)	(1,276)
Придобити активи	-	-	-	-	-
Сделки със собственика	-	-	-	(1,276)	(1,276)
Печалба за годината	-	-	-	3,033	3,033
Друга всеобхватен доход:					
Преоценки на задълженията за обезщетения при пенсиониране, нетно от данъци	-	-	(1,109)	-	(1,109)
Общо всеобхватен доход за годината	-	-	(1,109)	3,033	1,924
Разпределение на печалбата от 2020 г.	-	-	1,276	(1,276)	-
Салдо към 31 декември 2021 г.	129,758	44,097	165,890	3,033	342,778
Салдо към 1 януари 2020 г.	129,758	44,097	162,851	18,252	354,958
Отчисления от печалбата	-	-	-	(18,252)	(18,252)
Придобити активи	-	-	-	-	-
Сделки със собственика	-	-	-	(18,252)	(18,252)
Печалба за годината	-	-	-	2,552	2,552
Друга всеобхватен доход:					
Преоценки на задълженията за обезщетения при пенсиониране, нетно от данъци	-	-	2,872	-	2,872
Общо всеобхватен доход за годината	-	-	2,872	2,552	5,424
Разпределение на печалбата от 2019 г.	-	-	-	-	-
Салдо към 31 декември 2020 г.	129,758	44,097	165,723	2,552	342,130

Финансов директор и главен счетоводител

Дата: 14.06.2022 г.

Заличена информация на основание чл. 2, ал.2, т.5 от ЗЗЛД

Заличена информация на основание чл. 2, ал.2, т.5 от ЗЗЛД

Финансов отчет, върху който сме издали одиторски доклад с дата 15.06.2022 г.

Брейн Стоун Консулт - ОА ООД

Одитор

Управ

15 юни

Заличена информация на основание чл. 2, ал.2, т.5 от ЗЗЛД

Регистриран

Камелия Тер

Заличена информация на основание чл. 2, ал.2, т.5 от ЗЗЛД

Пояснен

6 до стр.

представява

периода от 1 януари до 31 декември 2021 г.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Отчет за паричните потоци за годината, приключваща на 31 декември

Пояснение	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Оперативна дейност		
Постъпления от клиенти	144,505	115,253
Плащания към доставчици	(39,704)	(36,660)
Плащания към персонал и осигурителни институции	(125,784)	(131,824)
Плащания за данък върху дохода	(200)	(1,061)
Получени финансираня	2,649	341
Други плащания за оперативна дейност, нетно	3,049	4,294
Нетен паричен поток от оперативна дейност	(15,485)	(49,657)
Инвестиционна дейност		
Придобиване на имоти, машини и съоръжения	(10,133)	(26,413)
Придобиване на нематериални активи	(10,270)	(1,924)
Получени лихви	(149)	(96)
Нетен паричен поток от инвестиционна дейност	(20,552)	(28,433)
Финансова дейност		
Плащания на отчисления от печалбата	13.3 (1,276)	(18,252)
Нетен паричен поток от финансова дейност	(1,276)	(18,252)
Нетна промяна в пари и парични еквиваленти	(37,313)	(96,342)
Пари и парични еквиваленти в началото на годината	70,136	166,479
Загуба/печалба от валутна преоценка на пари и парични еквиваленти	1	(1)
Пари и парични еквиваленти в края на годината, в това число	12 32,824	70,136
Паричен резерв	21 514	21 514

Финансов директор
главен счетоводител

Дата: 14.06.2022

Финансов отчет, върху който сме издали одиторски доклад с дата 15.06.2022 г.

Брейн Ст
Одиторски
Управител
15 юни 20

Заличена информация на основание чл. 2, ал.2, т.5 от 33ЛД



Заличена информация на основание чл. 2, ал.2, т.5 от 33ЛД



Заличена информация на основание чл. 2, ал.2, т.5 от 33ЛД

Пояснения към финансовия отчет

1. Предмет на дейност

Държавно Предприятие „Ръководство на Въздушното Движение“ (ДП РВД, или Предприятието) е Предприятие със седалище в Република България, гр. София, бул. „Брюксел“ № 1, ЕИК 000697179. На 1 януари 2001 г. то е регистрирано като държавно предприятие. Преди това Предприятието е извършвало дейността си като главна дирекция към Министерството на транспорта и съобщенията. Към момента, министърът на Транспортa, информационните технологии и съобщенията упражнява правата на едноличен собственик (принципал).

Предприятието извършва функциите по предоставяне на аеронавигационно обслужване в гражданското въздушно пространство на Република България. Основните извършвани дейности включват:

1. Управление на въздушното движение за постигане на безопасност, ефективност и редовност на полетите в обслужваното гражданско въздушно пространство;
2. 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;
3. Комуникационно обслужване, навигационно обслужване и обслужване по обзора;
4. Метеорологично обслужване;
5. Аеронавигационно информационно обслужване;
6. Информационно обслужване на дейностите по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства;
7. Управление на системата за безопасност на въздушното движение в рамките на предоставената му компетентност;
8. Изпълнение на задълженията на Република България, произтичащи от международни договори в областта на управлението на въздушното движение, по които Република България е страна.
9. Събиране на такси за аеронавигационно обслужване.

Дейността на Предприятието е регламентирана със Закона за гражданското въздухоплаване и с Правилник за устройството, функциите и дейността на ДП РВД.

Органи на управление на ДП "Ръководство на въздушното движение" са:

1. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
2. Управителният съвет;
3. Генералният директор.

Към датата на изготвяне на финансовия отчет, членове на Управителния съвет са :

1. Веселина Карамилева - Тодорова – председател на Управителния съвет
2. Георги Пеев – генерален директор и член на Управителния съвет
3. Янко Стоименов – член на Управителния съвет.

Средносписъчният брой на персонала на Предприятието към 31.12.2021 г. е 1,129 човека.

2. Основа за изготвяне на финансовия отчет

Финансовият отчет на Предприятието е изготвен в съответствие с Международните стандарти за финансово отчитане (МСФО), разработени и публикувани от Съвета по международни счетоводни стандарти (СМСС) и приети от Европейския съюз (ЕС) и приложими в Република България. По смисъла на параграф 1, точка 8 от Допълнителните разпоредби на Закона за счетоводството, приложим в България, терминът „МСФО, приети от ЕС“ представляват Международните счетоводни

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

стандарти (МСС), приети в съответствие с Регламент (ЕО) 1606/2002 на Европейския парламент и на Съвета.

Финансовият отчет е съставен в български лева, което е функционалната валута на Предприятието. Всички суми са представени в хиляди лева ('000 лв.) (включително сравнителната информация за 2020 г.), освен ако не е посочено друго.

Ръководството носи отговорност за съставянето и достоверното представяне на информацията в настоящия финансов отчет.

Финансовият отчет е съставен при спазване на принципа на действащо предприятие.

3. Промени в счетоводната политика

3.1. Нови стандарти, изменения и разяснения към МСФО, които са влезли в сила от 1 януари 2021 г.

Предприятието е приложило следните нови стандарти, изменения и разяснения към МСФО, разработени и публикувани от Съвета по международни счетоводни стандарти, които са задължителни за прилагане от годишния период, започващ на 1 януари 2021 г., но нямат съществен ефект от прилагането им върху финансовия резултат и финансовото състояние на Предприятието:

- МСФО 4 Застрахователни договори (изменен) – в сила от 1 януари 2021 г., приет от ЕС
- Изменения на МСФО 9 Финансови инструменти, МСС 39 Финансови инструменти: признаване и оповестяване, МСФО 7 Финансови инструменти: оповестяване и МСФО 16 Лизинг свързани с фаза 2 от реформата с базовите лихвени проценти в сила от 1 януари 2021 г., приети от ЕС

3.2. Стандарти, изменения и разяснения, които все още не са влезли в сила и не се прилагат от по-ранна дата от Предприятието

Към датата на одобрение на този финансов отчет са публикувани нови стандарти, изменения и разяснения към съществуващи вече стандарти, но не са влезли в сила или не са приети от ЕС за финансовата година, започваща на 1 януари 2021 г., и не са били приложени от по-ранна дата от Предприятието. Не се очаква те да имат съществен ефект върху финансовите отчети на Предприятието. Ръководството очаква всички стандарти и изменения да бъдат приети в счетоводната политика на Предприятието през първия период, започващ след датата на влизането им в сила.

Промените са свързани със следните стандарти:

- Изменения на МСС 1 „Представяне на финансовите отчети“: Класификация на пасивите като текущи или нетекущи, в сила от 01 януари 2023 г., все още не е приет от ЕС
- Изменения на МСС 1 „Представяне на финансовите отчети“: Оповестяване на счетоводната политика, в сила от 01 януари 2023 г., все още не е приет от ЕС
- Изменения на МСС 8 „Счетоводна политика, промени в счетоводните приблизителни оценки и грешки“, в сила на или след 01 януари 2023 г., все още не е приет от ЕС
- Годишни подобрения цикъл 2018-2020, в сила от 1 януари 2022 г., все още не са приети от ЕС
- Изменения на МСС 12 „Данъци върху дохода“, в сила на или след 01 януари 2023 г., все още не е приет от ЕС
- Изменения на МСС 16 „Имоти, машини и съоръжения“ - Постъпления преди началото на предвидената употреба, в сила от 1 януари 2022 г., все още не са приети от ЕС
- Изменения на МСС 37 "Обременяващи договори" - Разходи за изпълнение на договор", в сила от 1 януари 2022 г., все още не са приети от ЕС
- МСФО 3 „Бизнес комбинации“ в сила на или след 1 януари 2022 г., все още не са приети от ЕС
- МСФО 10 „Консолидирани финансови отчети, датата на влизане в сила, подлежи на определяне от Съвета по международни счетоводни стандарти

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

- МСФО 14 „Отсрочени сметки при регулирани цени” в сила от 1 януари 2016 г., ЕС е взел решение да не започва процес на приемане на този междинен стандарт и да изчака окончателен.
- МСФО 17 „Застрахователни договори” в сила от 1 януари 2023 г., все още не е приет от ЕС

4. Счетоводна политика

4.1. Общи положения

Най-значимите счетоводни политики, прилагани при изготвянето на този финансов отчет, са представени по-долу.

Финансовият отчет е изготвен при спазване на принципите за оценяване на всички видове активи, пасиви, приходи и разходи, съгласно МСФО. Базите за оценка са оповестени подробно по-нататък в счетоводната политика към финансовия отчет.

Следва да се отбележи, че при изготвянето на представения финансов отчет са използвани счетоводни оценки и допускания. Въпреки че те са базирани на информация, предоставена на ръководството към датата на изготвяне на финансовия отчет, реалните резултати могат да се различават от направените оценки и допускания.

4.2. Представяне на финансовия отчет

Финансовият отчет е представен в съответствие с МСС 1 „Представяне на финансови отчети”. Предприятието прие да представя отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход в единен отчет.

В отчета за финансовото състояние се представят два сравнителни периода, когато Предприятието: а) прилага счетоводна политика ретроспективно; б) преизчислява ретроспективно позиции във финансовия отчет; или в) рекласифицира позиции във финансовия отчет, когато това има съществен ефект върху информацията в отчета за финансовото състояние към началото на предходния период.

Предприятието е възприело да представя отчета за паричните потоци по пряк метод според изискванията на МСС 7 Отчети за паричните потоци.

4.3. Сделки в чуждестранна валута

Сделките в чуждестранна валута се отчитат във функционалната валута на Предприятието по официалния обменен курс към датата на сделката (обявения фиксинг на Българска народна банка). Печалбите и загубите от курсови разлики, които възникват при уреждането на тези сделки и преоценяването на паричните позиции в чуждестранна валута към края на отчетния период, се признават в печалбата или загубата.

4.4. Приходи

Приходите включват приходи от предоставяне на услуги. Приходите от основните услуги са представени в пояснение 20 и включват приходи от пътни такси за прелитане в обслужваното въздушно пространство на Република България и от такси за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата.

За да определи дали и как да признае приходи, Предприятието използва следните 5 стъпки:

- 1 Идентифициране на договора с клиент
- 2 Идентифициране на задълженията за изпълнение
- 3 Определяне на цената на сделката
- 4 Разпределение на цената на сделката към задълженията за изпълнение
- 5 Признаване на приходите, когато са удовлетворени задълженията за изпълнение.

Приходите се признават или в даден момент или с течение на времето, когато или докато Предприятието удовлетвори задълженията за изпълнение, прехвърляйки обещаните стоки или услуги на своите клиенти. Предприятието признава като задължения по договор възнаграждение, получено по отношение на неудовлетворени задължения за изпълнение и ги представя като други задължения в отчета за финансовото състояние. По същия начин, ако Предприятието удовлетвори задължение за

изпълнение, преди да получи възнаграждението, то признава в отчета за финансовото състояние или актив по договора, или вземане, в зависимост от това дали се изисква нещо друго освен определено време за получаване на възнаграждението.

Приходите от аеронавигационни услуги се признават на базата на задълженията на Предприятието, което то има по предназначение и като член на международната организация Евроконтрол, когато контролът върху обещаните в договора услуги се прехвърлят на клиента (съответната авиокомпания) в размер, който отразява възнаграждението, на което Предприятието очаква да има право в замяна на тези услуги. Контролът се прехвърля на клиента, когато (или като) удовлетвори задължението за изпълнение, съгласно условията на изпълнение на аеронавигационната услуга. Даден актив (стока или услуга) е прехвърлен, когато (или като) клиентът получи контрол върху този актив.

Всяко обещание за прехвърляне на стоки и/или услуги, които са разграничени (сами по себе си и в контекста на договора), се отчита като едно задължение за изпълнение.

Предприятието признава приход за всяко отделно задължение за изпълнение на ниво индивидуален клиент на база обслужени единици за всеки полет. При договори със сходни характеристики приходите се признават на портфейлна база само ако групирането им в портфейл не би имало съществено различно въздействие върху финансовите отчети.

4.4.1. Приходи, които се признават с течение на времето

Предоставяне на услуги

Предприятието притежава свидетелство за извършване на аеронавигационно обслужване и изпълнява държавни функции по предоставяне на аеронавигационни услуги в обслужваното гражданско въздушно пространство на Република България, в съответствие със Закона за гражданското въздухоплаване, ратифицираните международни договори в областта на гражданското въздухоплаване, по които Република България е страна и приложимите регламенти на Европейския съюз.

Услугите, предоставяни от Предприятието включват предоставяне на аеронавигационно обслужване подробно описани в Пояснение 1. Аеронавигационното обслужване основно включва следните услуги и съответните им съставни задължения за изпълнение:

- Аеронавигационно обслужване на прелитания трафик в обслужваното въздушно пространство на Република България
- Аеронавигационно обслужване за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоните и районите на летищата

Предприятието осъществява основната си дейност на база своя статут и Закона за гражданското въздухоплаване. България е страна-членка на Европейска организация за безопасност на въздухоплаването (ЕВРОКОНТРОЛ) от 1998 г. Организацията осъществява своята дейност в сътрудничество с националните граждански и военни власти. Съобразно ратифицираните международни споразумения ЕВРОКОНТРОЛ има ангажимент да фактурира и събира таксите при прелитане и в зоните и районите на летищата за въздухоплавателни средства над два тона излетно тегло.

Оценяване

Пътната такса за аеронавигационно обслужване при прелитане за даден полет се определя на база приложимата за годината таксова единица и броя обслужени единици за съответния полет, получен по формула отчитаща прелетяното ортодромическо разстояние и тегловия фактор.

Пътната такса за аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летищата се определя по сходен начин, като се изключи неприложимия компонент за прелетяно разстояние.

Размерът на пътните такси за услугите, предоставяни от ДП РВД се регламентира ежегодно в Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Приходите от аеронавигационно обслужване се признават, когато контролът върху ползите от предоставените услуги е прехвърлен върху ползвателя на услугите. Приход се признава с течение на времето на база изпълнение на отделните задължения за изпълнение и се счита, че методът за измерване на напредъка е на база вложени ресурси.

Цената на сделката е размерът на възнаграждението, на което Предприятието очаква да има право в замяна на прехвърлянето на клиента на обещаните стоки или услуги, с изключение на сумите, събрани от името на трети страни (например данък върху добавената стойност). Обещаното в договора с клиента възнаграждение може да включва фиксирани суми, променливи суми или и двете.

При определяне на цената на сделката се взема предвид влиянието на променливо възнаграждение, наличието на значителни компоненти на финансирането, непаричното възнаграждение и възнаграждението, дължимо на клиента.

Приходите от останалите услуги на Предприятието се признават, когато контролът върху ползите от предоставените услуги е прехвърлен върху ползвателя на услугите. Приход се признава с течение на времето на база изпълнение на отделните задължения за изпълнение. При признаване на приходите от други услуги, Предприятието прилага метод за измерване на напредъка, отчиташ вложените ресурси.

4.4.2. Приходи от финансираня/Отсрочени приходи

Финансиранията за нетекущи активи и за текущата дейност първоначално се признават в отчета за финансовото състояние като отсрочени приходи, при условие че са налице достатъчно основания да се счита, че същите ще бъдат получени, както и че Предприятието ще изпълни свързаните с тях условия. Приходите от финансираня за нетекущи активи се признават равномерно за срока на полезен живот на съответните активи. Приходите от финансираня за текущата дейност се признават през периода и до стойността на отчетените разходи, за които те са предназначени.

4.4.3. Приходи от лихви

Приходите от лихви се отчитат текущо по метода на ефективния лихвен процент.

4.5. Активи и пасиви по договори с клиенти

Предприятието признава активи и/или пасиви по договор, когато една от страните по договора е изпълнила задълженията си в зависимост от връзката между дейността на предприятието и плащането от клиента. Дружеството представя отделно всяко безусловно право на възнаграждение като вземане. Вземане е безусловното право на предприятието да получи възнаграждение.

Пасиви по договор се признават в отчета за финансовото състояние, ако клиент заплаща възнаграждение или дружеството има право на възнаграждение, което е безусловно, преди да е прехвърлен контрола върху стоката или услугата.

Предприятието признава активи по договор, когато задълженията за изпълнение са удовлетворени и плащането не е дължимо от страна на клиента. Актив по договор е правото на предприятието да получи възнаграждение в замяна на стоките или услугите, които предприятието е прехвърлило на клиент.

Последващо Предприятието определя размера на обезценката за актив по договора в съответствие с МСФО 9 „Финансови инструменти“.

4.6. Оперативни разходи

Оперативните разходи се признават в печалбата или загубата при ползването на услугите и при спазване на принципа за съпоставимост с приходите или на датата на възникването им.

Следните оперативни разходи винаги се отразяват като текущ разход в момента на възникването им:

- Общи и административни разходи (освен ако не са за сметка на клиента);
- Разходи за брак на материални запаси;

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

- Разходи, свързани с изпълнение на задължението;
- Разходи, за които предприятието не може да определи, дали са свързани с удовлетворено или неудовлетворено задължение за изпълнение.

4.7. Разходи за лихви

Разходите за лихви се отчитат текущо по метода на ефективния лихвен процент и се признават като разход за периода, в който са възникнали в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Финансови разходи”.

4.8. Нематериални активи

Нематериалните активи включват специализиран и стандартен софтуер. Те се отчитат по цена на придобиване, включваща покупната цена, всички платени мита, невъзстановими данъци и направените преки разходи във връзка с подготовка на актива за експлоатация, при което капитализираните разходи се амортизират въз основа на линейния метод през оценения срок на полезен живот на активите, тъй като се счита, че той е ограничен. Последващото оценяване се извършва по цена на придобиване, намалена с натрупаните амортизации и загуби от обезценка. Направените обезценки се отчитат като разход и се признават в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход за съответния период.

Последващите разходи, които възникват във връзка с нематериалните активи след първоначалното им признаване, се признават в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход за периода на тяхното възникване, освен ако благодарение на тях активът може да генерира повече от първоначално предвидените бъдещи икономически ползи и когато тези разходи могат надеждно да бъдат оценени и отнесени към актива. Ако тези условия са изпълнени, разходите се добавят към цената на придобиване на актива.

Остатъчната стойност и полезният живот на нематериалните активи се преценяват към датата на финансовия отчет.

Амортизацията се изчислява, като се използва линейният метод върху оценения полезен срок на годност на отделните активи, както следва:

- Софтуер – от 3 до 5 години
- Права за ползване на софтуер - в зависимост от срока на ползване

Разходите за амортизация са включени в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Разходи за амортизация на нефинансови активи”.

Печалбата или загубата от продажбата на нематериални активи се определя като разлика между постъпленията от продажбата и балансовата стойност на активите и се представя в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Други приходи”.

Избраният праг на същественост за нематериалните активи на Предприятието е в размер на 700 лв.

4.9. Имоти, машини и съоръжения

Имотите, машините и съоръженията се оценяват първоначално по цена на придобиване (себестойност), включваща покупната цена, както и всички преки разходи за привеждането на актива в работно състояние.

Последващото оценяване на сгради, машини и съоръжения се извършва по цена на придобиване, намалена с натрупаните амортизации и загуби от обезценка. Направените обезценки се отчитат като разход и се признават в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход за съответния период.

Последващите разходи, свързани с определен актив от имоти, машини и съоръжения, се прибавят към балансовата сума на актива, когато е вероятно Предприятието да има икономически ползи, надвишаващи първоначално оценената ефективност на съществуващия актив. Всички други последващи разходи се признават за разход за периода, в който са направени.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Резервни части и обслужващо оборудване се класифицират като имоти, машини и съоръжения, а не като материални запаси, когато е приложима дефиницията за имоти, машини и съоръжения и те се използват за повече от една година.

Остатъчната стойност и полезният живот на имоти, машини и съоръжения се преценяват към датата на отчета.

Амортизацията на имоти, машини и съоръжения се изчислява, като се използва линейният метод върху оценения полезен живот на отделните групи активи, както следва:

- | | |
|------------------------|--------------------|
| • Сгради | до 40 години |
| • Машини | от 7 до 15 години |
| • Транспортни средства | от 7 до 10 години |
| • Стопански инвентар | от 10 до 15 години |
| • Компютри | от 3 до 10 години |
| • Други | от 3 до 10 години |

Разходите за амортизация са включени в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Разходи за амортизация на нефинансови активи”.

Печалбата или загубата от продажбата на имоти, машини и съоръжения се определя като разлика между постъпленията от продажбата и балансовата стойност на актива и се признава в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Други приходи”.

Избраният праг на същественост за имотите, машините и съоръженията на Предприятието е в размер на **700 лв.**

4.10. Тестове за обезценка на активи

При изчисляване размера на обезценката Предприятието дефинира най-малката разграничима група активи, за която могат да бъдат определени самостоятелни парични потоци (единица, генерираща парични потоци). В резултат на това някои от активите подлежат на тест за обезценка на индивидуална база, а други - на база на единица, генерираща парични потоци.

Всички активи и единици, генериращи парични потоци, се тестват за обезценка поне веднъж годишно. Всички други отделни активи или единици, генериращи парични потоци, се тестват за обезценка, когато събития или промяна в обстоятелствата индикират, че тяхната балансова стойност не може да бъде възстановена.

За загуба от обезценка се признава сумата, с която балансовата стойност на даден актив или единица, генерираща парични потоци, превишава възстановимата им стойност, която е по-високата от справедливата стойност, намалена с разходите по продажба на даден актив, и неговата стойност в употреба. Загубите от обезценка на единица, генерираща парични потоци, се посочват в намаление на балансовата сума на активите от тази единица и се признават в отчета за доходите.

4.11. Финансови инструменти

4.11.1. Признание и отписване

Финансовите активи и финансовите пасиви се признават, когато Дружеството стане страна по договорните условия на финансовия инструмент.

Финансовите активи се отписват, когато договорните права върху паричните потоци от финансовия актив изтичат или когато финансовият актив и по същество всички рискове и изгоди се прехвърлят.

Финансовите пасиви се отписват, когато задължението, посочено в договора, е изпълнено, е отменено или срокът му е изтекъл.

4.11.2. Класификация и първоначално оценяване на финансови активи

Първоначално финансовите активи се отчитат по справедлива стойност, коригирана с разходите по сделката, с изключение на финансовите активи по справедлива стойност през печалбата или загубата и търговските вземания, които не съдържат съществен финансов компонент. Първоначалната оценка на търговските вземания, които не съдържат съществен финансов компонент представлява цената на сделката съгласно МСФО 15.

В зависимост от начина на последващо отчитане, финансовите активи се класифицират в една от следните категории:

- дългови инструменти по амортизирана стойност;
- финансови активи по справедлива стойност през печалбата или загубата;
- финансови активи по справедлива стойност през друг всеобхватен доход с или без рекласификация в печалбата или загубата в зависимост дали са дългови или капиталови инструменти.

Класификацията на финансовите активи се определя на базата на следните две условия:

- бизнес моделът на Дружеството за управление на финансовите активи;
- характеристиките на договорните парични потоци на финансовия актив.

Всички приходи и разходи, свързани с финансовите активи, които са признати в печалбата и загубата, се включват във финансови разходи или финансови приходи с изключение на обезценката на търговските вземания, която се представя на ред други разходи в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход.

4.11.3. Последващо оценяване на финансовите активи

Дългови инструменти по амортизирана стойност

Финансовите активи се оценяват по амортизирана стойност, ако активите изпълняват следните критерии и не са определени за оценяване по справедлива стойност през печалбата и загубата:

- дружеството управлява активите в рамките на бизнес модел, чиято цел е да държи финансовите активи и да събира техните договорни парични потоци;
- съгласно договорните условия на финансовия актив на конкретни дати възникват парични потоци, които са единствено плащания по главница и лихва върху непогасената сума на главницата.

Предприятието класифицира в тази категория търговските и други вземания и парите и паричните еквиваленти.

Търговските вземания са суми, дължими от клиенти за продадени стоки или услуги, извършени в обичайния ход на стопанската дейност. Обикновено те се дължат за уреждане в кратък срок и следователно са класифицирани като текущи. Търговските вземания се признават първоначално в размер на безусловното възнаграждение, освен ако съдържат значителни компоненти на финансиране. Предприятието държи търговските вземания с цел събиране на договорните парични потоци и следователно ги оценява по амортизирана стойност, като използва метода на ефективната лихва. Дисконтиране не се извършва, когато ефектът от него е несъществен.

4.11.4. Обезценка на финансовите активи

Изискванията за обезценка съгласно МСФО 9, използват повече информация, ориентирана към бъдещето, за да признаят очакваните кредитни загуби – моделът за „очакваните кредитни загуби“.

Инструментите, които попадат в обхвата на тези изисквания, включват и търговски вземания, активи по договори, признати и оценявани съгласно МСФО 15.

Признаването на кредитни загуби вече не зависи от настъпването на събитие с кредитна загуба. Вместо това Предприятието разглежда по-широк спектър от информация при оценката на кредитния риск и оценяването на очакваните кредитни загуби, включително минали събития, текущи условия,

разумни и поддържащи прогнози, които влияят върху очакваната събираемост на бъдещите парични потоци на инструмента.

Изчисляването на очакваните кредитни загуби се определя на базата на вероятностно претеглената приблизителна оценка на кредитните загуби през очаквания срок на финансовите инструменти.

Предприятието използва опростен подход при отчитането на търговските и други вземания, както и на активите по договор и признава загуба от обезценка като очаквани кредитни загуби за целия срок. Те представляват очакваният недостиг в договорните парични потоци, като се има предвид възможността за неизпълнение във всеки момент от срока на финансовия инструмент. Предприятието използва своя натрупан опит, външни показатели и информация в дългосрочен план, за да изчисли очакваните кредитни загуби чрез разпределянето на вземанията по сročна структура, използвайки матрица на провизиите.

Вземанията с изтекъл срок на плащане се класифицират в 4 групи в зависимост от срока на просрочие. Ръководството на Предприятието е възприело вземания да се обезценяват с процент от тяхната брутна стойност, както следва:

Срок на просрочие	Процент на обезценка
до 3 месеца (90 дни)	0%
между 3 и 6 месеца	40%
между 6 и 9 месеца	50%
между 9 и 12 месеца	90%
над 12 месеца	100%

4.11.5. Класификация и оценяване на финансовите пасиви

Финансовите пасиви на Предприятието включват търговски и други задължения. Финансовите пасиви се признават, когато съществува договорно задължение за плащане на парични суми или друг финансов актив на друго предприятие или договорно задължение за размяна на финансови инструменти с друго предприятие при потенциално неблагоприятни условия. Всички разходи, свързани с лихви, и промени в справедливата стойност на финансови инструменти, ако има такива, се признават в печалбата или загубата на ред „Финансови разходи” или „Финансови приходи” в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход.

Финансовите пасиви се оценяват последващо по амортизирана стойност, като се използва методът на ефективната лихва.

Търговските задължения се признават първоначално по номинална стойност и впоследствие се оценяват по амортизирана стойност, намалена с плащания по уреждане на задължението.

4.12. Материални запаси

Материалните запаси включват материали и стоки. В себестойността на материалните запаси се включват преките разходи по закупуването. Финансовите разходи не се включват в стойността на материалните запаси. Материалните запаси се оценяват по по-ниската от себестойността им и тяхната нетна реализуема стойност. Сумата на всяка обезценка на материалните запаси до нетната им реализуема стойност се признава като разход за периода на обезценката.

Нетната реализуема стойност представлява очакваната продажна цена на материалните запаси, намалена с очакваните разходи по продажбата. В случай, че материалните запаси са били вече обезценени до нетната им реализуема стойност и в последващ отчетен период се окаже, че условията довели до обезценката не са вече налице, то се възприема новата им нетна реализуема стойност. Сумата на възстановяването може да бъде само до размера на балансовата стойност на материалните запаси преди обезценката. Сумата на обратно възстановяване на стойността на материалните запаси се отчита като намаление на разходите за материали за периода, в който възниква възстановяването.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Предприятието определя разходите за материални запаси, като използва метода среднопретеглена стойност.

При продажба на материалните запаси тяхната балансова стойност се признава като разход в периода, в който е признат съответният приход.

4.13. Данъци върху дохода

Разходите за данъци, признати в печалбата или загубата, включват сумата на отсрочените и текущите данъци, които не са признати в другия всеобхватен доход или директно в собствения капитал.

Текущите данъчни активи и/или пасиви представляват тези задължения към или вземания от данъчните институции, отнасящи се за текущи или предходни отчетни периоди, които не са платени към датата на финансовия отчет. Текущият данък е дължим върху облагаемия доход, който се различава от печалбата или загубата във финансовите отчети. Изчисляването на текущия данък е базиран на данъчните ставки и на данъчните закони, които са в сила към края на отчетния период.

Отсрочените данъци се изчисляват по пасивния метод за всички временни разлики между балансовата стойност на активите и пасивите и тяхната данъчна основа. Отсрочен данък не се предвижда при първоначалното признаване на актив или пасив, освен ако съответната транзакция не засяга данъчната или счетоводната печалба.

Отсрочените данъчни активи и пасиви не се дисконтират. При тяхното изчисление се използват данъчни ставки, които се очаква да бъдат приложими за периода на реализацията им, при условие че те са влезли в сила или е сигурно, че ще влезнат в сила, към края на отчетния период.

Отсрочените данъчни пасиви се признават в пълен размер.

Отсрочени данъчни активи се признават, само ако съществува вероятност те да бъдат усвоени чрез бъдещи облагаеми доходи. Относно преценката на ръководството за вероятността за възникване на бъдещи облагаеми доходи, чрез които да се усвоят отсрочени данъчни активи, вижте пояснение 4.18.

Отсрочени данъчни активи и пасиви се компенсират, само когато Предприятието има право и намерение да компенсира текущите данъчни активи или пасиви от същата данъчна институция.

Промяната в отсрочените данъчни активи или пасиви се признава като компонент от данъчния приход или разход в печалбата или загубата, освен ако те не са свързвани с позиции, признати в другия всеобхватен доход или директно в собствения капитал, при което съответният отсрочен данък се признава в другия всеобхватен доход или в собствения капитал.

4.14. Пари и парични еквиваленти

Парите и паричните еквиваленти се състоят от наличните пари в брой, парични средства по банкови сметки и срочни депозити, които са лесно обръщаеми в конкретни парични суми и съдържат незначителен риск от промяна в стойността си.

4.15. Собствен капитал, резерви и плащания на отчисления от печалбата

Основен капитал

Съгласно чл. 53 от Закона за гражданското въздухоплаване, ДП „Ръководство на въздушното движение“ е създадено като държавно предприятие по реда на чл.62, ал.3. от Търговския закон. Основният капитал на Предприятието е 100% държавна собственост. На основание чл. 53б, т.1 от Закона за гражданското въздухоплаване, Министерът на транспорта и съобщенията упражнява правата на собственост на държавата в ДП РВА.

Законов резерви

Законовите резерви включват следните видове:

- резерв, формиран от преотстъпен данък печалба в съответствие с изискванията на ЗКПО в сила до 31.12.2009 г., когато Предприятието формира специфичен резерв, равен на преотстъпения данък в размер на 60% от задължението за данък върху печалбата.
- законови резерви, равняващи се на 10% от нетната печалба за всеки отчетен период в изпълнение на Наредба 140 от 04.12.2001 г., издадена от Министерството на транспорта и съобщенията и Министерство на финансите, във връзка с изискванията за поддържане на паричния резерв на Предприятието.

Други резерви

Другите резерви включват резерви, формирани при придобиването на нетекущи активи - държавна собственост, предоставени за управление от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, разпределена печалба от предходни периоди и преоценки на задължения за обезщетения при пенсиониране.

Предприятието разпределя печалбата за предходната година под формата на резерви и отчисления от печалбата в полза на държавата, представлявана от Министерство на транспорта и съобщенията. Разпределението е пряко в държавния бюджет.

Всички транзакции със собственика на Предприятието са представени отделно в отчета за собствения капитал.

4.16. Пенсионни и краткосрочни възнаграждения на служителите

Предприятието отчита краткосрочни задължения по компенсируеми отпуски, възникнали поради неизползван платен годишен отпуск в случаите, в които се очаква да бъде ползван в рамките на 12 месеца след датата на отчетния период, през който наетите лица са положили труда, свързан с тези отпуски. Краткосрочните задължения към персонала включват заплати и социални осигуровки.

Съгласно изискванията на Кодекса на труда и Колективния трудов договор при прекратяване на трудовото правоотношение, след като служителят е придобил право на пенсия за осигурителен стаж и възраст, Предприятието е задължено да му изплати обезщетение в размер до шест брутни работни заплати и допълнително обезщетение съгласно Колективния трудов договор. Предприятието е начислило правно задължение за изплащане на обезщетения на наетите лица при пенсиониране в съответствие с изискванията на МСС 19 „Доходи на наети лица” на база на прогнозираните плащания за следващите пет години, дисконтирани към настоящия момент с дългосрочен лихвен процент за целите на конвергенцията с надеж 10 години. Използваната при предходната оценка норма на дисконтиране 0.34 % е преразгледана, като за текущата оценка е приложена 0.20% годишна норма на дисконтиране определена като средна за последните две години на база информация от Европейската Централна Банка.

Предприятието дължи пенсионни възнаграждения на служителите си по планове с дефинирани доходи и по планове с дефинирани вноски.

Планове с дефинирани вноски са пенсионни планове, по които Предприятието внася фиксирани вноски в независими дружества. Предприятието няма други правни или договорни задължения след изплащането на фиксираните вноски. Предприятието плаща фиксирани вноски във връзка с плановите с дефинирани вноски.

Планове, които не отговарят на дефиницията за планове с дефинирани вноски, се определят като планове с дефинирани доходи. Планове с дефинирани доходи са пенсионни планове, според които се определя сумата, която служителят ще получи след пенсиониране, във връзка с трудовия стаж и последното възнаграждение.

Задължението, признато в отчета за финансовото състояние относно планове с дефинирани доходи, представлява настоящата стойност на задължението по изплащане на дефинирани доходи към края на отчетния период.

Ръководството на Предприятието оценява задължението по изплащане на дефинирани доходи веднъж годишно с помощта на независим актюер. Оценката на задълженията е базирана на стандартни проценти на инфлация и смъртност. Бъдещи увеличения на заплатите също се вземат под внимание. Дисконтовите фактори се определят към края на всяка година, като се взема предвид доходността на безрискови държавни ценни книжа (правителствени облигации), в която доходите ще бъдат платени и са с падеж, близък до този на съответните пенсионни задължения.

Актюерските печалби или загуби се признават в другия всеобхватен доход.

Разходите за лихви, свързани с пенсионните задължения, са включени в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Финансови разходи“. Разходите за трудов стаж, свързани с разходи за пенсионни възнаграждения на служителите, са включени на ред „Разходи за персонала“ в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход.

Краткосрочните доходи на служителите, включително и полагаемите се отпуски, са включени в текущите пасиви на ред „Пенсионни и други задължения към персонала“ по недисконтирана стойност, която Предприятието очаква да изплати.

4.17. Провизии, условни пасиви и условни активи

Провизиите се признават, когато Предприятието има настоящо (конструктивно или правно) задължение в резултат от минало събитие и е вероятно погасяването/уреждането на това задължение да доведе до изходящ поток на ресурси. Възможно е срочността или сумата на изходящия паричен поток да е несигурна. Бъдещи загуби от дейността не се признават като провизия.

Стойността на провизията се изчислява на база най-добрата приблизителна преценка на ръководството за разходите, необходими за уреждане на сегашно задължение към края на отчетния период, като се вземат предвид рисковете и несигурността, свързани със сегашното задължение. Когато съществуват редица подобни задължения, вероятната необходимост от изходящ поток за погасяване на задължението се определя, като се отчете групата на задълженията като цяло. Провизиите се дисконтират, когато ефектът от времевите разлики в стойността на парите е значителен.

Обезщетения от трети лица във връзка с дадено задължение, за които Предприятието е сигурно, че ще получи, се признават като отделен актив. Този актив може и да не надвишава стойността на съответната провизия.

Провизиите се преразглеждат към края на всеки отчетен период и стойността им се коригира, за да се отрази най-добрата приблизителна оценка.

В случаите, в които се счита, че е малко вероятно да възникне изходящ поток на икономически ресурси в резултат на текущо задължение, пасив не се признава.

Вероятни входящи потоци на икономически ползи, които все още не отговарят на критериите за признаване на актив, се смятат за условни активи.

4.18. Значими преценки на ръководството при прилагане на счетоводната политика

Значимите преценки на ръководството при прилагането на счетоводните политики на Предприятието, които оказват най-съществено влияние върху финансовия отчет, са описани по-долу. Основните източници на несигурност при използването на приблизителните счетоводни оценки са описани в пояснение 4.19.

Приходи

Съгласно един от основните принципи на концептуалната рамка, финансовите резултати от дейността се отразяват посредством счетоводното отчитане на базата на начисляването. Отчитането е съобразено съгласно действащата специфична схема за ефективност съгласно европейското законодателство – Регламенти 2019/317, Регламенти 2020/1627 и свързаните с тяхното прилагане решения и протоколи - Протокол от заседанието на Appeal Committee от 12.10.2020 г., Решение за изпълнение (ЕС) 2021/891 на Комисията от 2 юни 2021 година за определяне на валидни за целия

Европейски съюз преразгледани цели за ефективност на мрежата за управление на въздушното движение за третия референтен период (2020—2024 г.) и за отмяна на Решение за изпълнение (ЕС) 2019/903 и др. Счетоводното отчитане на базата на начисляването описва ефектите от сделки и други събития и обстоятелства върху икономическите ресурси на отчитащото се предприятие и претенциите срещу него в периодите, в които настъпват тези ефекти, дори ако произтичащите от това парични постъпления и плащания възникват в различен период. Това има съществено значение, тъй като информацията относно икономическите ресурси на Предприятието и претенциите срещу него, както и измененията в тези ресурси и претенции през даден период осигурява по-добра база за оценяване на миналите и бъдещи резултати от дейността на предприятието, отколкото информацията единствено за паричните постъпления и плащания през този период.

Отсрочени данъчни активи

Оценката на вероятността за бъдещи облагаеми доходи за усвояването на отсрочени данъчни активи се базира на последната одобрена бюджетна прогноза, коригирана относно значими необлагаеми приходи и разходи и специфични ограничения за пренасяне на неизползвани данъчни загуби или кредити. Ако надеждна прогноза за облагаем доход предполага вероятното използване на отсрочен данъчен актив особено в случаи, когато активът може да се употреби без времево ограничение, тогава отсроченият данъчен актив се признава изцяло. Признаването на отсрочени данъчни активи, които подлежат на определени правни или икономически ограничения или несигурност, се преценява от ръководството за всеки отделен случай на базата на специфичните факти и обстоятелства.

4.19. Несигурност на счетоводните приблизителни оценки

При изготвянето на финансовия отчет ръководството прави редица предположения, оценки и допускания относно признаването и оценяването на активи, пасиви, приходи и разходи.

Действителните резултати могат да се различават от предположенията, оценките и допусканията на ръководството и в редки случаи съответстват напълно на предварително оценените резултати.

Информацията относно съществените предположения, оценки и допускания, които оказват най-значително влияние върху признаването и оценяването на активи, пасиви, приходи и разходи е представена по-долу.

4.19.1. Измерване на очакваните кредитни загуби и обезценка на вземания

Кредитните загуби представляват разликата между всички договорни парични потоци, дължими на Предприятието и всички парични потоци, които Предприятието очаква да получи. Очакваните кредитни загуби са вероятностно претеглена оценка на кредитните загуби, които изискват преценката. Приблизителната оценка за загуби от трудносъбираеми и несъбираеми вземания се прави в края на всеки отчетен период.

Вземанията с изтекъл срок на плащане се класифицират в 4 групи в зависимост от срока на просрочие. Ръководството на Предприятието е възприело вземания да се обезценяват с процент от тяхната брутна стойност, както е описано в пояснение 4.11.4.

4.19.2. Полезен живот на амортизируеми активи

Ръководството преразглежда полезния живот на амортизируемите активи в края на всеки отчетен период.

Към 31 декември 2021 г. ръководството определя полезния живот на активите, който представлява очакваният срок на ползване на активите от Предприятието. Балансовите стойности на активите са анализирани в пояснения 6 и 7. Действителният полезен живот може да се различава от направената оценка поради техническо и морално изхабяване, предимно на софтуерни продукти и компютърно оборудване.

4.19.3. Материални запаси

Материалните запаси се оценяват по по-ниската стойност от цената на придобиване и нетната реализуема стойност. При определяне на нетната реализуема стойност ръководството взема предвид най-надеждната налична информация към датата на приблизителната оценка.

4.19.4. Задължение за изплащане на обезщетения при пенсиониране

Ръководството оценява веднъж годишно с помощта на независим актюер задължението за изплащане на обезщетения. Действителната стойност на задължението може да се различава от предварителната оценка поради нейната несигурност. Оценката на задължението за изплащане на обезщетенията се базира на актюерски допускания, описани в Пояснение 14.2.

4.19.5. Провизии

Провизии за конструктивни задължения във връзка с услугата за аеронавигационно обслужване (АНО)

Във връзка с прилагане на схема за споделяне на риска

Съобразно приложимите регламенти 390/2013 и 391/2013 на Европейската комисия по отношение на таксите за аеронавигационно обслужване (АНО) действа схема за споделяне на риска (risk sharing) при отклонения на определени показатели спрямо тези, установени за съответната година в Плана за ефективност (ПЕ), проявлението от които приключват през 2021 г. От началото на 2020 г. е в сила нов комбиниран регламент 2019/317 за схема за ефективност и таксуване, при който концептуалната рамка за споделяне на риска е запазена с някои изменения и допълнения. Този регламент изцяло заменя регламенти 390/2013 и 391/2013. През РПЗ летище София е извън приложното поле на схемата за ефективност, доколкото не попада в променения кръг от критерии¹ за задължително приложение. Съгласно схемата за ефективност са разграничени две групи рискове:

а) Произтичащи от отклонение на фактическия спрямо планирания трафик, при които:

- ако действителният брой обслужени единици през годината n превишава планирания с повече от 2%, тогава задълженията на доставчика на аеронавигационно обслужване (ДАНО) по отношение на допълнителните приходи над 2% следва да се уредят с авиокомпаниите най-късно в година $n+2$;
- ако действителният брой обслужени единици през годината n е по-нисък от планирания с повече от 2%, тогава вземанията на ДАНО от авиокомпаниите по отношение на неполучените приходи под 2%, могат да се разсрочат в рамките на няколко години;

б) Произтичащи от отклонение на фактическия размер на разходите спрямо установените такива, при които са дефинирани две групи разходи:

- контролируеми – разходи, за които се счита, че могат да бъдат управлявани от доставчиците на АНО. По отношение на тях се формира съответно нетна печалба и нетна загуба за ДАНО.
- неконтролируеми – разходи, за които се счита, че зависят от екзогенни фактори, на които доставчиците на АНО не могат да влияят (например непредвидени промени в националното законодателство или произтичащи от международни споразумения, съществени промени в лихвени проценти по заеми). По отношение на тях при отклонение в размера на фактическите неконтролируеми разходи спрямо плановите им стойности се прилага коригиращият механизъм, като възстановяването от/на авиопревозвачите се осъществява чрез увеличение/намаление на таксовата единица в година $n+2$, през следващия референтен период или през следващите два референтни периода в зависимост от мащаба на ефекта върху тази таксова единица.

Във връзка с нереализирани капиталови проекти

По отношение на непредвидените промени през референтния период в стойностите, свързани с капиталовите проекти Регламент 2019/317 установява следните специфични правила:

¹ Схемата за ефективност за РПЗ се прилага задължително за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, предоставяно на летища с 80 хил. или повече движения на търговския въздушен транспорт на година по правилата за полети по прибори

- когато за дадена календарна година или през целия референтен период действителните разходи са по-ниски от установените разходи, доставчикът на аеронавигационно обслужване или съответната държава членка възстановява получената разлика на ползвателите на въздушното пространство чрез намаляване на таксовата единица през година „n+2“ или през следващия референтен период, освен ако въз основа на подробна обосновка на доставчика на аеронавигационно обслужване националният надзорен орган реши, след като се консултира с представители на ползвателите на въздушното пространство, че доставчикът на аеронавигационно обслужване не трябва да възстанови част от получената разлика;
 - когато за дадена календарна година или през целия референтен период действителните разходи надвишават установените разходи с не повече от 5 %, държавите членки могат да решат, че получената разлика се възстановява от ползвателите на въздушното пространство на доставчика на аеронавигационно обслужване или съответната държава членка чрез увеличаване на таксовата единица през година „n+2“ или през следващия референтен период, при условие че националният надзорен орган одобри подробна обосновка, предоставена от доставчика на аеронавигационно обслужване, по-специално по отношение на необходимостта от увеличаване на капацитета и след като се консултира с представители на ползвателите на въздушното пространство.
- С оглед представената информация в Приложение №5 и сроковете за разглеждане и одобрение на нов ПЕ за РПЗ, първият анализ на отклоненията на фактическите спрямо установените разходи, свързани с капиталови проекти ще бъде след одобрение на този ПЕ (по регламент не по-рано от 2023 г.).

Провизия във връзка с планирани разходи за търсене и спасяване (ТиС)

В ПЕ за РП2 като елемент от установените разходи са предвидени средства за изпълнение на дейности по поддържане на готовност за реализиране на операции за търсене и спасяване (накратко дейности по ТиС) при авиационно произшествие (АП). Планирането и отчитането на тези разходи се осъществява от ГД ГВА. Съгласно разпоредбите на законодателството неразходваните в рамките на календарната година средства за такива дейности се планират за следващата година отново за дейности по Националния план за ТиС при АП. В този смисъл неразходваните средства за ТиС, които са включени в установените разходи за съответната година и са целево предназначени за дейности регламентирани в Националния план за ТиС, следва да бъдат отчетени като провизия за конструктивно задължение.

От началото на РПЗ третирането на отклонения между установени и фактическите разходи за ТиС е променено, както следва:

- когато за дадена календарна година действителните разходи са по-ниски от установените разходи, определени за тази календарна година, държавите членки възстановяват получената разлика на ползвателите на въздушното пространство чрез намаляване на таксовата единица през година „n+2“;
- когато за дадена календарна година действителните разходи надвишават установените разходи, определени за тази календарна година, държавите членки възстановяват получената разлика от ползвателите на въздушното пространство чрез увеличаване на таксовата единица през година „n+2“.

Провизия във връзка с планирани разходи за национален надзорен орган (ННО)

Разходите на ННО се включват в ПЕ като част от установените разходи на база прогноза за разпределението им по години и икономически елементи. Съгласно изискванията на действащото законодателство тези средства се предоставят целево за дейността на ННО и ежегодно се дължат в размер, равен на установения размер на тези разходи за съответната година, която е включена в ПЕ. Поради тази причина, ако действително разходваните средства от ННО са по-ниски от размера на установените разходи за ННО за съответната година, тази разлика се отчита като провизия за конструктивни задължения. Тази схема е приложима до края на РП2.

От началото на РПЗ отклоненията между установени и фактически разходи за ННО се третират аналогично на разходите за ТиС.

Ефектите от изменението на настоящата стойност на провизиите за конструктивни задължения към авиопревозвачи са представени в **Пояснение 15**

5. Значими събития и сделки през периода

Настъпилите след 2014 г. промени в обстановката в Република Украйна, съчетани с развитието на ситуацията в Ирак и Сирия, доведоха до съществено и трайно увеличение на нивата на трафик във въздушното пространство, обслужвано от ДП РВД (Район за полетна информация София – РПИ София). В допълнение към тези обстоятелства се очакват изменения в оперативната дейност, произтичащи от въвеждането в експлоатация на новото летище в Истанбул, свързани с нарастване на комплексността на операциите в РПИ София. Тези факти и обстоятелства са екзогенни, но имат пряко отражение върху броя на полетите, обслужените единици във въздушното пространство и необходимите ресурси за неговото предоставяне.

Повишените нива на трафик се запазиха до края на 2019 г., когато приключи вторият референтен период (РП2). Налице е голяма вероятност използването на въздушното пространство на РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск да остане крайно ограничено и през третия референтен период (2020 – 2024 г.), като това е основният сценарий, за който ДП РВД ще подготвя своята дейност. Той е свързан с предприемане на мерки, за да може ДП РВД да осигури безопасността на полетите и високо качество на обслужването при така описаната оперативна обстановка. Предвидените мерки за обслужване на увеличения обем трафик са:

- Осигуряване на допълнителни човешки и специфични инвестиции с цел осигуряване на безопасност, капацитет и качество на услугите;
- Реорганизация и оптимизация на въздушното пространство;
- Увеличение на капацитета и броя на секторите.

Геополитическите фактори, оказващи влияние върху нивата на трафик от РП2 ще продължат да бъдат валидни през РП3 като наред с това се вземе под внимание преобладаващото влияние на пандемията от COVID-19. След края на месец 02.2020 г. започнаха съществени промени във въздушния трафик, във връзка с разпространението на коронавирус и обявяването на пандемия от СЗО. За ограничаване на развитието на пандемията от COVID-19 в световен мащаб, редица държави, сред които САЩ и всички държави членки на Европейския съюз, наложиха много големи ограничения или пълни забрани за придвижването на пътници. Тези действия предизвикаха съществено ограничаване на пътничкопотока, което принуди авиокомпаниите безпрецедентно да редуцират броя на полетите. От началото на м. май 2020 г., във връзка с предприетите мерки за намаляване на ограниченията за полети за превоз на пътници, се наблюдава плавно възстановяване на полетите, което все още е колебливо и недостатъчно координирано. Ефектите от тези действия са неравномерни и многопосочни, като оценката на влиянието им се актуализира периодично. На този етап се изпълняват основно полети на средни и дълги разстояния, а вътрешно европейския трафик е все още силно ограничен.

От 01.01.2020 г. започна третият референтен период (РП3), обхващащ 2020 – 2024 г. През 2019 г. съгласно установените срокове е подготвен проект на План за ефективност. Допусканията съгласно Решение 2019/903 на Европейската комисия, при които са изготвени проектите на Планове за ефективност за РП3, не са приложими в условията на обявена пандемия. С оглед развитието на кризата е приет Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1627 за определяне на 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., включващи суспендиране и ревизиране на общоевропейските цели през РП3, осигуряване на възможности на доставчиците на АНО, които гарантират функционирането на критичната инфраструктура, да възстановят своите разходи и др. Този регламент следва да се прилага неразделно с протокола от проведеното на 12.10.2020 г. заседание на Appeal Committee това заседание, съгласно който се дава възможност на държавите да възстановят отчетните разходи за 2020 г. и 2021 г. към момента на подаване на проекта на Плана за ефективност. Ревизирани цели на системно ниво са приети на заседанието на Appeal Committee на 11.05.2021 г., като в тази връзка е обнародвано РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2021/891 НА КОМИСИЯТА от 2 юни 2021 година. Съобразно изискванията на европейското законодателство ДП РВД и ГД ГВА изготвиха нов ПЕ за РП3, като след проведена консултация с потребителите на АНО, планът бе подаден за оценка от ЕК в срок.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Влиянието на коронавирус пандемията върху финансовото състояние и резултатите от дейността на Предприятието през 2021 г. се изразява в:

- значително ограничаване на очаквания обем предоставяни услуги от втората половина на м. март 2020 г. до края на разглеждания период;
- ограничен размер на приходите спрямо същия период спрямо предходни периоди;
- спад на оперативната печалба спрямо предходни периоди;
- оптимизиране на разходите с цел преодоляване на последствията от значителната редукция на обслужвания трафик;
- отлагане на капиталови проекти.

Като цяло развитието на пандемията има негативен ефект върху дейността на Предприятието. Предприети са следните основни мерки от страна на ръководството:

- разработване на сценарии за развитие на дейността на Предприятието, респективно финансовите му показатели, в краткосрочен и средносрочен план спрямо различни варианти за възстановяване на нивата обслужван трафик;
- оптимизиране на инвестиционната програма;
- оптимизиране и прилагане на определена гъвкавост на текущите разходи;
- преразглеждане на политиката за наемане на персонал;
- активно участие в международни форуми относно предложенията за преразглеждане на Европейската регулаторна рамка относно схемата за ефективност на АНО с оглед преодоляване на последиците от пандемията.

В резултат на предприетите мерки като цяло Предприятието запазва устойчива позиция и разполага с достатъчно капитал и ликвидност да изпълнява своите дейности. Във връзка с инициатива от страна на Евроконтрол, в края на м. март/началото на м. април 2020 г., с 2/3 мнозинство с решение на Временния съвет на тази организация, бе прието значително отлагане на сроковете за плащане на таксите за АНО с 8-13 месеца. С протоколно Решение № 34 от 03.06.2020 г. на Министерския съвет на Република България, срокът за плащане на таксите за АНО в зоните и районите на летищата за полети, изпълнени в периода 01.05.-31.12.2020 г. от въздухоплавателни средства с максимално излетно тегло над 2 тона, е удължен на 8 месеца. Поради приетите решения за удължаване на сроковете за плащане на таксите за АНО, приходите от разсрочените такси бяха събрани през 2021 г.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

6. Имоти, машини и съоръжения

Имотите, машините и съоръженията на Предприятието включват земи и сгради, машини и съоръжения, транспортни средства, оборудване и разходи за придобиване на нетекучи активи. Балансовата стойност може да бъде анализирана, както следва:

	Земя и сгради	Машини и съоръжения	Транспортн и средства	Обору ване	Разходи за придобиване на нетекучи активи	Общо
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
Брутна балансова стойност						
Салдо към 1 януари 2021 г.	150,671	229,314	5,946	5,821	13,007	404,759
Новопридобити активи	-	223	5	7	13,009	13,244
Отписани активи	-	(10,050)		(283)	-	(10,333)
Трансфери	2,750	16,234	-	210	(19,194)	-
Салдо към 31 декември 2021 г.	153,421	235,721	5,951	5,755	6,822	407,670
Амортизация						
Салдо към 1 януари 2021 г.	(60,111)	(152,458)	(4,010)	(4,191)	(56)	(220,826)
Амортизация и обезценка	(3,954)	(13,725)	(512)	(308)	-	(18,499)
Отписани активи	-	10,040		281	-	10,321
Салдо към 31 декември 2021 г.	(64,065)	(156,143)	(4,522)	(4,218)	(56)	(229,004)
Балансова стойност към 31 декември 2021 г.	89,356	79,578	1,429	1,537	6,766	178,666

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Земля и сгради	Машини и съоръжения	Транспортни средства	Оборудоване	Разходи за придобиване на нетекучи активи	Общо
‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.

Брутна балансова стойност

Салдо към 1 януари 2020 г.	149,800	217,130	6,131	5,973	9,980	389,014
Новопридобити активи	-	1,081	-	7	16,511	17,599
Отписани активи	-	(1,442)	(185)	(227)	-	(1,854)
Трансфери	871	12,545	-	68	(13,484)	-
Салдо към 31 декември 2020 г.	150,671	229,314	5,946	5,821	13,007	404,759

Амортизация

Салдо към 1 януари 2020 г.	(56,241)	(141,460)	(3,619)	(4,103)	(56)	(205,479)
Амортизация и обезценка	(3,870)	(12,434)	(576)	(313)	-	(17,193)
Отписани активи	-	1,436	185	225	-	1,846
Салдо към 31 декември 2020 г.	(60,111)	(152,458)	(4,010)	(4,191)	(56)	(220,826)

**Балансова стойност към
 31 декември 2020 г.**

90,560	76,856	1,936	1,630	12,951	183,933
---------------	---------------	--------------	--------------	---------------	----------------

Предприятието има сключени договори за закупуването на активи, доставките по които се отчитат първоначално като разходи за придобиване на нетекучи материални активи. Разходите за придобиване на нетекучи материални активи към 31.12.2021 г. са в размер на 6,766 хил. лв. и се отнасят за следните по-значими активи:

- Разширение на WAM и ADS (2,947 хил. лв.)
- Изграждане и модернизация на радиолокационни комплекси (698 хил. лв.)
- Извършване на основни ремонти (496 хил. лв.)
- Проектиране и изграждане на радиорелейни участъци (451 хил. лв.)
- Модернизация и реконструкция на енергийна система в ЕЦ за УВА (446 хил. лв.)
- С-ма мониторинг, запис на GNSS (438 хил. лв.)

Натрупаните разходи за придобиване на нетекучи материални активи се прехвърлят в съответната група активи, когато Предприятието придобие правата за ползване на съответния актив и той е въведен в експлоатация. Съответните суми са представени на рел. „Трансфери“.

Съществената част от новопридобитите нетекучи материални активи през 2021 г., които са на стойност 19,429 хил. лв. се отнасят основно за модернизация на радиолокационни комплекси в източната част на РПИ София (7,927 хил. лв.), компютри и монитори за оперативни системи и административни цели (2,928 хил. лв.), извършване на основни ремонти (2,750 хил. лв.), проектиране и изграждане на радиорелейни участъци (2,452 хил. лв.), модернизация на навигационни съоръжения NDB (923 хил. лв.), както и съоръжения, апаратура, работни станции и сървъри за основни системи за аеронавигационно обслужване и оборудване.

Предприятието няма активи от групата на имоти, машини и съоръжения, заложили като обезпечения по свои задължения.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

7. Нематериални активи

Нематериалните активи на Предприятието включват специализиран и стандартен софтуер и разходи за придобиване на софтуер. Балансовите стойности за представените отчетни периоди могат да бъдат анализирани, както следва:

	Софтуер	Разходи за придобиване на нематериални активи	Други	Общо
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
Брутна балансова стойност				
Салдо към 1 януари 2021 г.	58,587	11,281	19	69,887
Новопридобити активи, закупени	1,459	10,612	-	12,071
Трансфери	10,939	(10,939)	-	-
Отписани активи	(301)	-	-	(301)
Салдо към 31 декември 2021 г.	70,684	10,954	19	81,657
Амортизация				
Салдо към 1 януари 2021 г.	(45,843)	(19)	-	(45,862)
Амортизация	(6,817)	-	-	(6,817)
Отписани активи	301	-	-	301
Салдо към 31 декември 2021 г.	(52,359)	(19)	-	(52,378)
Балансова стойност към 31 декември 2021 г.	18,325	10,935	19	29,279

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

	Софтуер	Разходи за придобиване на нематериални активи	Други	Общо
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
Брутна балансова стойност				
Салдо към 1 януари 2020 г.	57,349	8,574	8	65,931
Новопридобити активи, закупени	172	8,148	-	8,320
Трансфери	5,430	(5,441)	11	-
Отписани активи	(4,364)	-	-	(4,364)
Салдо към 31 декември 2020 г.	58,587	11,281	19	69,887
Амортизация				
Салдо към 1 януари 2020 г.	(44,777)	(19)	-	(44,796)
Амортизация	(5,430)	-	-	(5,430)
Отписани активи	4,364	-	-	4,364
Салдо към 31 декември 2020 г.	(45,843)	(19)	-	(45,862)
Балансова стойност към 31 декември 2020 г.	12,744	11,262	19	24,025

Специализираният софтуер на Предприятието представлява лицензи за ползването на програмни продукти (софтуер) за управление на въздушното пространство и предоставеното аеронавигационно обслужване.

Стандартният софтуер на Предприятието представлява лицензи за ползването на програмни продукти, с които Предприятието осъществява оперативната и финансовата си дейност. По-значими нестекущи нематериалните активи, придобити през годината са за единна многофункционална информационна система за планиране на ресурсите и управление на процесите в ДП РВД (5,336 хил. лв.), разширяване функционалностите на тренажора (4,604 хил. лв.), доставка на лицензи Oracle (789 хил. лв.), софтуер за запис на видеоданни VSRRS (447 хил. лв.) от общо 12,398 хил. лв. Към 31 декември 2021 г. разходите за придобиване на нематериални активи в размер на 10,935 хил. лв. представляват такива активи, които не са въведени в експлоатация към края на отчетния период. От тях значимата част се отнасят за софтуер за ъпгрейд на система SATCAS (6,636 хил. лв.), разширяване на система за управление на аеронавигационната информация (3,501 хил. лв.) и система за мониторинг, запис и статус на GNSS (798 хил. лв.).

Всички разходи за амортизация са включени в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Разходи за амортизация на нефинансови активи”.

Предприятието не е заложило нематериални активи като обезпечения по свои задължения.

Най-значимите нематериални активи са от групата на специализирано приложно програмно осигуряване за управление на въздушното движение, за обмен на аеронавигационни съобщения, за облитане на аеронавигационни съоръжения, за системата за възпроизводство и запис на гласова информация, за метеорологично наблюдение, за тренажор за обучение на ръководител полети, както и стандартни продукти на Майкрософт. Оставашият полезен живот на значимите нематериални активи е в рамките на от 1 г. до 5 г.

ДП РЪКОВОДСТВО НА въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

8. Отсрочени данъчни активи /пасиви

Предприятието завършва финансовата 2021 година със счетоводна печалба, в размер на 3 306 хил. лева и с данъчна загуба в размер на 12 462 хил. лв., върху която е начислена данъчна временна разлика в размер на 1 247 хил. лв.

Отсрочените данъци възникват в резултат на временни данъчни разлики и могат да бъдат представени, като следва:

Отсрочени данъчни (активи)/пасиви	1 януари 2021	Признати в печалбата или загубата	Признати в друг всеобхватен доход	31 декември 2021
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
Нетекущи активи				
Имоти, машини и съоръжения	6,766	534	-	7,300
Текущи активи				
Търговски и други вземания	(532)	22	-	(510)
Нетекущи пасиви				
Пенсионни и други задължения към персонала	(1,065)	(252)	(123)	(1,440)
Провизии за конструктивни задължения	-	-	-	-
Провизии за ТиС	(116)	33	-	(83)
Данъчна загуба	(1,867)	(1,247)	-	(3,114)
Текущи пасиви				
Пенсионни и други задължения към персонала	(1,269)	(62)	-	(1,331)
Провизии за конструктивни задължения	(1,121)	1,121	-	-
Провизии по национален план за търсене и спасяване	(605)	120	-	(485)
Провизии за ННО	(4)	4	-	-
	187	273	(123)	337
Признати като:				
Отсрочени данъчни активи/ пасиви	(6,579)			(6,963)
Отсрочени данъчни пасив/активи	<u>6,766</u>			<u>7,300</u>
Нетно отсрочени данъчни активи/пасиви	<u>187</u>			<u>337</u>

ДГП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Отсрочени данъчни (активи)/пасиви	1 януари 2020	Признати в печалбата или загубата	Признати в друг всеобхватен доход	31 декември 2020
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
Нетекущи активи				
Имоти, машини и съоръжения	5,690	1,076	-	6,766
Текущи активи				
Търговски и други вземания	(427)	(105)	-	(532)
Нетекущи пасиви				
Пенсионни и други задължения към персонала	(1,336)	(48)	319	(1,065)
Провизии за конструктивни задължения	(1,121)	1,121	-	-
Провизии за ТиС	-	(116)	-	(116)
Данъчна загуба	-	(1,867)	-	(1,867)
Текущи пасиви				
Пенсионни и други задължения към персонала	(1,446)	177	-	(1,269)
Провизии за конструктивни задължения	(1,281)	160	-	(1,121)
Провизии по национален план за търсене и спасяване	(697)	92	-	(605)
Провизии за ННО	(91)	87	-	(4)
	(709)	577	319	187
Признати като:				
Отсрочени данъчни активи/пасиви	(6,399)			(6,579)
Отсрочени данъчни пасив/активи	5,690			6,766
Нетно отсрочени данъчни активи/пасиви	(709)			187

Всички отсрочени данъчни активи и данъчни пасиви са признати в отчета за финансовото състояние.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

9. Материални запаси

Материалните запаси, признати в отчета за финансовото състояние, могат да бъдат анализирани, както следва:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Материали и консумативи	1,101	1,097
Стоки	62	64
Материални запаси	1,163	1,161

През 2021 г. общо 910 хил. лв. от материалните запаси са отчетени като разход в печалбата или загубата (2020 г. - 635 хил. лв.). Ежегодният преглед за обезценка, съгласно прилаганата политика, не е показал необходимост от отчитане на такава.

Основната част от материалите представляват резервни части и ММП. Ръководството на Предприятието, подпомогнато от вътрешни експерти, е извършило преглед на материалните запаси и не е констатирано наличие на резервни части и обслужващо оборудване, за които да е приложима дефиницията за имоти, машини и съоръжения и да са със срок на използване повече от една година.

Материалните запаси не са предоставяни като обезпечение по задължения.

10. Търговски вземания

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Краткосрочни		
Търговски вземания, брутно	40,422	50,698
Обезценка	(5,476)	(5,702)
Общо търговски вземания	34,946	44,996

Към датата на изготвяне на финансовия отчет, търговските вземания са класифицирани като краткосрочни на база датата на настъпване на падежа за плащане.

Всички търговски и други финансови вземания на Предприятието са прегледани относно индикации за обезценка като за тях е приложен опростен подход за определяне на очакваните кредитни загуби към края на периода. Съгласно счетоводната политика на Предприятието приблизителната оценка за загуби от обезценка на вземания се извършва в края на всеки отчетен период. Вземанията с изтекъл срок на плащане се класифицират в 4 групи в зависимост от срока на просрочие. Към всяка група се прилага различен процент на обезценка, както е описано в пояснение 4.11.4 Обезценка на финансови инструменти.

На база възрастов анализ, търговски вземания, които са с изтекъл падеж над 3 месеца, са обезценени и съответната обезценка в размер на **551 хил. лв. (2020 г.: 1,924 хил. лв.)** е призната в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватния доход на ред „Други разходи“. Нетната балансова стойност на търговските вземания се приема за разумна приблизителна оценка на справедливата им стойност.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Изменението в обезценката на търговските вземанията (коректива за очаквани кредитни загуби) може да бъде представено по следния начин:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Салдо към 1 януари	5,702	4,646
Отписани суми (несъбираеми)	(330)	(472)
Загуба от обезценка	551	1,924
Възстановяване на загуба от обезценка	(447)	(396)
Салдо към 31 декември	5,476	5,702

Няма необезценени просрочени търговски вземания.

Най-значимите краткосрочни търговски вземания към 31 декември са представени, както следва:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Вземания от Евроконтрол за такси за АНО – прелитане	28,191	34,175
Обезценка	(4,427)	(4,411)
Вземания от Евроконтрол за такси за АНО - в зоните и районите на летищата	2,311	3,169
Обезценка	(681)	(924)
Предоставени аванси за изграждане на активи	8,848	12,359
Други търговски вземания	1,072	995
Обезценка	(368)	(367)
	34,946	44,996

Най-съществените краткосрочни търговски вземания са от Евроконтрол в размер на 30,502 хил. лв. (2020 г: 37,344 хил. лв.).

Общият размер на търговските вземания от Евроконтрол за такси за АНО-прелитане и за такси за АНО в зоните и районите на летищата по отношение на най-голямото летище в страната, се определя в цялостния контекст на процесите по изготвяне, оценяване и одобряване на ПЕ, съгласно Регламенти (ЕС) №№ 2019/317 и 2020/1627.

Евроконтрол е Европейска организация за безопасност на въздухоплаването, на която Република България е член от 1998 г. Организацията осъществява своята дейност в сътрудничество с националните граждански и военни власти. Организацията осъществява посредничеството на взаимоотношенията между ДП РВД и всички клиенти на Предприятието, на които се оказват аеронавигационно обслужване за прелитач трафик, а от 01.01.2013 г. и в зоните и районите на летищата за въздухоплавателни средства с максимално излетно тегло по-голямо или равно на два тона.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

11. Други вземания

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Съдебни и присъдени вземания	13,810	13,754
Обезценка	(13,750)	(13,750)
Предплатени разходи	3,850	4,101
Данък добавена стойност за възстановяване	683	916
Вземания по проекти, финансирани от ЕК	117	385
Гаранции, депозити, лихви и други вземания	19	820
Обезценка	(13)	(13)
	4,716	6,213

Изменението в обезценката на другите вземания може да бъде представено по следния начин:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Салдо към 1 януари	13,763	13,838
Отписани обезценки	-	(75)
Салдо към 31 декември	13,763	13,763

12. Пари и парични еквиваленти

Парите и паричните еквиваленти включват следните елементи:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Парични средства в банки и в брой в:		
- евро	1,768	13,058
- български лева	9,531	35,553
- британски лири	3	3
- щатски долари	6	6
- швейцарски франкове	2	2
Паричен резерв в БНБ	21,514	21,514
Пари и парични еквиваленти в т.ч.	32,824	70,136

В открита специална сметка в Българска Народна Банка се съхранява сумата от 21,514 хил. лв., равняваща се на левовия еквивалент на 11 милиона евро в съответствие с издадената „Наредба №140 на Министерството на транспорта и съобщенията и Министерство на финансите от 04.12.2001 г. за установяване режима, реда и условията за поддържане и разходване на паричния резерв на ДП РВД”. Сумата не е на свободно разположение на Предприятието, а има специално предназначение. Предприятието е извършило оценка на очакваните кредитни загуби върху парични средства и парични еквиваленти. Оценената стойност е в размер под 0.1% от брутната стойност на паричните средства, депозирани във финансови институции, поради което е определена като несъществена и не е призната във финансовите отчети на Предприятието.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

13. Собствен капитал

13.1. Основен капитал

Основният капитал на Предприятието е в размер на 129,758 хил. лв. и е 100% държавна собственост. Стойността му представлява размера на капитала на ГД РВД към датата на преобразуването му по реда на чл. 62 от Търговския закон.

13.2. Резерви

Всички суми са в '000 лв.

	Законови резерви	Други резерви	Общо
Салдо към 01 януари 2020 г.	44,097	162,851	206,948
Разпределение на печалбата за 2019 г.	-	-	-
Преоценки на задължения за обезщетения при пенсиониране	-	3,191	3,191
Данъчен ефект върху преоценката на задълженията за обезщетения при пенсиониране (данъчен разход)	-	(319)	(319)
Салдо към 31 декември 2020 г.	44,097	165,723	209,820
Разпределение на печалбата за 2020 г.	-	1,276	1,276
Преоценки на задължения за обезщетения при пенсиониране	-	(1,232)	(1,232)
Данъчен ефект върху преоценката на задълженията за обезщетения при пенсиониране (данъчен разход)	-	123	123
Салдо към 31 декември 2021 г.	44,097	165,890	209,987

Законови резерви

Законовите резерви представляват резерв, формиран от преотстъпен данък печалба, регламентиран при изпълнението на определени условия съгласно чл. 180 от ЗКПО (отм.). Предприятието е формирало специфичен резерв, равен на преотстъпления до края на 2009 г. корпоративен данък в размер на 60% от задължението за данък върху печалбата. Общият размер на резервите, акумулирани от преотстъпен корпоративен данък, възлиза на 22,583 хил. лв. за периода 2001 г. - 2009 г. С промяна на ЗКПО в сила от 01.01.2010 г. е отменена разпоредбата за преотстъпване на 60 % от корпоративния данък на ДП РВД.

Законовите резерви включват още и законови резерви, равняващи се на 10% от нетната печалба за периода от 2001 г. до 2015 г. в съответствие с Наредба 140 от 04.12.2001 г., издадена от Министерството на транспорта и съобщенията и Министерството на финансите, за поддържане на паричния резерв на Предприятието. Общият размер на резервите, акумулирани към 31.12.2021 г. в съответствие с Наредба 140 от 04.12.2001 г., възлиза на 21,514 хил. лв.

Общата стойност на законовите резерви към 31.12.2021 г. е в размер на 44,097 хил. лв.

Други резерви

Другите резерви на Предприятието представляват резерви, формирани при придобиването на нетекущи активи - държавна собственост, предоставени за управление от едноличния собственик на капитала, както и натрупаните печалби след всички разпределения от предходни периоди.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Като други резерви се отчита и ефектът от прилагането на ревизирия МСС 19 върху отчета за финансовото състояние, формиран от натрупаните актюерски печалби/загуби за периода от 2011 г. до 2021 г. Загубата от преоценки на задължения за обезщетения при пенсиониране за 2021 г. е в размер на 1,109 хил. лв. нето от данъци, отчетена в другите резерви.

13.3. Отчисления от печалбата

В изпълнение на Разпореждане на МС № 1 от 28.04.2021 г. за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2021 г. отчисленията от печалбата за 2020 г. след данъчно облагане за Държавата са в размер на 1,276 хил. лв.

14. Възнаграждения на персонала

14.1. Разходи за персонала

Разходите за възнаграждения на персонала включват:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Разходи за заплати и възнаграждения	(109,552)	(112,356)
Разходи за социални осигуровки	(10,278)	(9,889)
Разходи за социални надбавки	(8,125)	(8,135)
Провизии за обезщетения при пенсиониране	(6,781)	(5,074)
Обезщетения по Кодекса на труда и Колективния трудов договор	(60)	(47)
Разходи за персонала	(134,796)	(135,501)

14.2. Пенсионни и други задължения към персонала

Пенсионните и други задължения към персонала, признати в отчета за финансовото състояние, се състоят от следните суми:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Нетекущи:		
Обезщетения при пенсиониране по Кодекса на труда и Колективния трудов договор	14,399	10,644
Нетекущи пенсионни задължения към персонала	14,399	10,644
Текущи:		
Обезщетения при пенсиониране по Кодекса на труда и Колективния трудов договор	4,393	4,544
Задължения към осигурителни предприятия	2,236	1,472
Краткосрочни задължения към персонала	10,167	9,751
Текущи пенсионни и други задължения към персонала	16,796	15,767

Текущата част от задълженията към персонала представляват задължения към настоящи служители на Предприятието, които следва да бъдат уредени през 2022 г. Другите краткосрочни задължения към персонала възникват главно във връзка с натрупани неизползвани отпуски в края на отчетния период и текущите задължения свързани с възнагражденията на персонала.

Съгласно изискванията на Кодекса на труда и Колективния трудов договор, при прекратяване на договора на служител по повод на неговото пенсиониране, ДП РВД е задължено да изплати определена компенсация, базирана на брутното месечно възнаграждение на служителите. Провизията за компенсиране на пенсионираните служители на Предприятието в съответствие с

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

условията и изискванията, регламентирани в Кодекса на труда и Колективния трудов договор, е изчислена за периода от месец януари 2022 г. до месец декември 2026 г. включително.

Предприятието е начислило правно задължение за изплащане на обезщетения на наетите лица при пенсиониране в съответствие с изискванията на МСС 19 „Доходи на наети лица” на база на прогнозираните плащания за следващите пет години, дисконтирани към настоящия момент с 0,20% годишна норма на дисконтиране, определена като средна за последните две години на база информация от Европейска централна банка за дългосрочен лихвен процент за целите на конвергенцията - десет години падеж, деноминиран в български лева. Промените в провизиите за обезщетения при пенсиониране съгласно Кодекса на труда и Колективния трудов договор през годината са представени, както следва:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Настоящата стойност на задължението към 1 януари	15,188	16,813
Разходи за текущ трудов стаж за периода	603	491
Разходи за лихви	30	57
Разходи за минал трудов стаж	6,178	4,584
Изплатени доходи	(4,439)	(3,566)
Актуерски (печалби / загуби), признати в другия всеобхватен доход	1,232	(3,191)
Задължения за изплащане на дефинирани доходи към 31 декември	18,792	15,188

При определяне на пенсионните задължения са използвани следните актуерски допускания:

	2021	2020
Дисконтов процент	0,20 %	0,34 %
Очакван процент на увеличение на заплатите	1,5 %	1,5 %
Средна продължителност на живота:		
Мъже	71	71
Жени	78	78

Ръководството на Предприятието е направило тези предположения след консултации с независим актуер.

Задълженията за изплащане на дефинирани доходи са изчислени посредством кредитния метод на прогнозираните единици. Кредитният метод на прогнозираните единици представя едно задължение, което ще възникне в един бъдещ момент във времето и се основава на редица предположения. От тази гледна точка методът е чувствителен по отношение на допусканията за стойностите на основните параметри, от които зависи настъпването на задължението и размера на дължимото обезщетение. Основните предположения, от които зависи размерът на задължението, се основават на следните допускания:

- демографски допускания: отразяват вероятността лицата, назначени на трудов договор да останат при работодателя и в момента на придобиване на право на пенсия за осигурителен стаж и възраст за тях да възникне задължение за изплащане на обезщетение; лицата могат да отпадат преди пенсиониране по различни причини - заболяване, смърт и други.
- финансови допускания: прогнозирания ръст на заплатите; процентът на дисконтиране, който е използван при изчисляване на задължението е в размер на 0,20 % годишно за целия срок на задължението.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Разходи за текущ трудов стаж	603	491
Разходи за минал трудов стаж	6,178	4,584
Разходи за лихви	30	57
Общо разходи, признати в печалбата или загубата	6,811	5,132

Разходите за лихви са включени в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Финансови разходи“ (вж. Пояснение 26). Разходите за текущ и минал трудов стаж са включени на ред „Разходи за персонала“ в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход. При оценяването на задължението Предприятието отчита актюерската печалба или загуба съгласно МСС 19 „Доходи на наети лица“ за сметка на другия всеобхватен доход.

През текущия период отчетената актюерска загуба по планове с дефинирани доходи на Предприятието, призната в другия всеобхватен доход, е в размер на 1,232 хил. лв., реализирана в резултат на промени демографски и финансовите предположения.

На базата на минал опит Предприятието очаква да плати вноски по плана за дефинирани доходи за 2022 г. в приблизителен размер на 4,393 хил. лв.

Средно претеглената продължителност на задължението признато в отчета за финансовото състояние за изплащане на дефинирани доходи към 31 декември 2021 г. е 3.10 години (31.12.2020 г.: 3.05 години).

Значимите актюерски предположения при определянето на задълженията по планове с дефинирани доходи са свързани с дисконтовия процент, очаквания процент на увеличение на заплатите и средната продължителност на живота. Следващата таблица представя анализ на чувствителността и обобщава ефектите от промените в тези актюерски предположения върху задълженията по планове с дефинирани доходи към 31 декември 2021 г.:

	Увеличение с 0.5% ‘000 лв.	Увеличение с 0.5% ‘000 лв.
Дисконтов процент		
Увеличение/(Намаление) на задълженията по планове с дефинирани доходи	(228)	(178)
Процент на увеличение на заплатите		
Увеличение/(Намаление) на задълженията по планове с дефинирани доходи	72	56
Текучество на персонала		
Увеличение/(Намаление) на задълженията по планове с дефинирани доходи	17	14

Анализът на чувствителността е базиран на промяна в само едно от предположенията. Той може да се различава от действителната промяна в задълженията за дефинирани доходи, тъй като промените в предположенията често са свързани помежду си.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

15. Провизии

Балансовите стойности на провизиите могат да бъдат представени, както следва:

	Провизия за конструктивно задължение във връзка с прилагане на схемата за споделяне на риска	Провизия за задължение във връзка с планирани разходи за ННО и ТиС при АП
	‘000 лв.	‘000 лв.
Балансова стойност към 1 януари 2020 г.	24,024	7,887
Начислени провизии	-	1,237
Възстановена провизия	(12,812)	(1,875)
Балансова стойност към 31 декември 2020 г.	11,212	7,249
Начислени провизии	-	832
Възстановена провизия	(11,212)	(2,401)
Балансова стойност към 31 декември 2021 г.	-	5,680

	2021	2020
	‘000 лв.	‘000 лв.
Нетекуща част ТиС и ННО	832	1,164
Текуща част конструктивни задължения	-	11,212
Текуща част ТиС и ННО	4,848	6,085
Балансова стойност	5,680	18,461

Детайлно описание на характера и елементите на провизията за конструктивни задължения на Предприятието във връзка с предоставяне на услуги по АНО е представено в Пояснение 4.19.5. към финансовия отчет.

Ефектите върху финансовия отчет за представените отчетни периоди могат да бъдат обобщени, както следва:

- Провизия във връзка с прилагане на схема за споделяне на риска

За текущия период няма начислена провизия за конструктивно задължение към ползвателите на услуги за АНО при прелитане и в зоните и районите на летищата.

През 2019 г. Предприятието е начислило провизия, вследствие възникналото задължение за възстановяване на суми на потребителите на АНО за 2019 г. в номинален размер от 8,161 хил. с оглед превишението на броя на фактически обслужените единици при прелитане спрямо планираните с 7.65 % и съобразно схемата за споделяне на риска съобразно, заложена в приложимите за РП2 регламенти регламенти (ЕС) 390/2013 и (ЕС) 391/2013 на Европейската комисия. Към 31.12.2021 г. провизията е изцяло реинтегрирана и представена на ред „Други разходи“ в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход. (вж. Пояснение 25).

При предоставяне на АНО в зоните и районите на летищата по отношение на летище София обслужените единици през 2019 г. превишиха планираните с 37.94%. Вследствие прилагането на режима на установени разходи и механизма на третиране на отклонения на действителния трафик спрямо планирания, за ДП РВД възниква задължение за възстановяване на суми на потребителите

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

на АНО за 2019 г. в номинален размер от 3,051 хил. лв. Към 31.12.2021 г. провизията е изцяло реинтегрирана и представена на ред „Други разходи” в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход. (вж. Пояснение 25).

- Провизия във връзка с планирани разходи за търсене и спасяване

Размерът на текущата провизия с натрупване към 31.12.2020 г. възлиза на 7,212 хил. лв. Съгласно проведените консултации с потребителите на АНО при изготвянето на ПЕ за РПЗ и поетите ангажменти от страна на ННО натрупаните неразходвани средства ще бъдат ползвани за финансиране на дейности през РПЗ, като са представени разчети за приспадане на тези средства от таксовите единици за всяка година от РПЗ. Съобразно тези разчети се прави поетапно възстановяване на провизията от РПЗ, като размерът на реинтегрирана провизия към 31.12.2021 г. е 2,364 хил. лв., представена на ред „Други разходи” в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход.

С оглед промененото третиране на отклоненията между размера на установените и фактическите разходи съобразно приложимият за РПЗ регламент през 2021 г. е начислена дългосрочна провизия в размер на 832 хил. лв., подлежаща на възстановяване на потребителите на аеронавигационно обслужване. Размерът на текущата провизия с натрупване към 31.12.2021 г. е 4,848 хил. лв.

- Провизия във връзка с планирани разходи за ННО

Съгласно проведените консултации с потребителите на АНО при изготвянето на ПЕ за РПЗ и поетите ангажменти от страна на ННО натрупаните неразходвани средства ще бъдат ползвани за финансиране на дейности през РПЗ, като са представени разчети за приспадане тези средства от таксовите единици за всяка година от РПЗ. Размерът на провизията към 31.12.2020 г. е 37 хил. лв. Средствата са използвани от ННО през 2021 г. и провизията е изцяло реинтегрирана.

При оценяването на провизиите на Предприятието, ръководството е взело предвид всички обстоятелства, които имат ефект върху очакваните задължения. Сумата на признатите провизии е най-добрата приблизителна оценка на разходите, необходими за покриване на настоящото задължение към края на отчетния период.

16. Финансирания

Финансиранията на Предприятието в качеството му на бенефициент са свързани с редица проекти, финансирани от Европейската комисия по програма Хоризонт 2020 (Horizon 2020) и чрез Изпълнителната агенция за иновации и мрежи (INEA) по програма CEF (Connecting Europe Facility).

Към 31.12.2020 г. неусвоените финансирания за нетекущи активи са в размер 992 хил. лв. и се признават като приход пропорционално на разходите за амортизация на съответните активи.

През 2020 г. са отчетени приходи от финансирания на нетекущи активи в размер на 443 хил. лв.

Към 31.12.2021 г. неусвоените финансирания за нетекущи активи са в размер 2,254 хил. лв. и се признават като приход пропорционално на разходите за амортизация на съответните активи.

През 2021 г. са отчетени приходи от финансиране в размер на 800 хил. лв.

	2021	2020
	‘000 лв.	‘000 лв.
Баланс на полученото дългосрочно финансиране към 01 януари	992	565
Рекласифицирано финансиране от финансиране за дълготрайни активи във финансиране за текущата дейност		
Рекласифицирано финансиране от финансиране за текущата дейност във финансиране за дълготрайни активи	2,062	870
Признат приход от финансиране през годината	(800)	(443)
Баланс на полученото финансиране към 31 декември	2,254	992

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Към датата на изготвяне на финансовия отчет не са установени неизпълнени условия или други условности на етапа на изпълнение на проектите, финансирани от ЕК.

17. Търговски задължения

Търговските задължения, представени в отчета за финансовото състояние, включват следните задължения:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Задължения свързани с доставка на нетекущи активи	7,291	7,280
Членство в EUROCONTROL	5,671	2,174
Задължение за доставка и разпределение на електроенергия	760	394
Членство в CANSO	99	99
Други	1,705	1,607
	15,526	11,554

Всички задължения се погасяват в съответствие с договорените условия.

18. Данъчни задължения

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Данъци върху доходите на физическите лица	1,484	1,909
Данъци върху разходите по ЗКПО	947	939
	2,431	2,848

19. Други задължения

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Гаранции	1,233	1,119
Разчети по застраховане	22	82
Задължения по проекти, финансирани от ЕК	412	93
Удръжки по заплати на персонала	82	83
Други	95	137
	1,844	1,514

20. Приходи от предоставени услуги

Всички приходи от предоставени услуги от Предприятието, които се признават с течение на времето на територията на страната:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Приходи от пътни такси за прелитане в обслужваното въздушно пространство на Република България	126,270	97,313
Приходи от такси за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоната на летищата	10,569	8,133
	136,839	105,446

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

21. Приходи начислени по схемата за ефективност и представяне на нов/ревизиран ПЕ за РПЗ

	31.12.2021 ‘000 лв.	31.12.2020 ‘000 лв.
Ефекти от прилагане на схема за ефективност и представяне на нов/ревизиран ПЕ за РПЗ	45,761	72,442

Съобразно приложимия за РПЗ регламент 2019/317 на Европейската комисия действа схема за ефективност, която е адаптирана към динамичните условия на световна пандемия с регламент 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. Отразеното в отчета начисление на ефект по схемата за ефективност отчита предвидения механизъм по чл.29.5 от регламент 2019/317, уреждащ разлика при приходите, дължаща се на прилагане на таксова единица, изчислена във основа на проекта на план за ефективност вместо таксова единица на база окончателен план за ефективност (вж. Приложение № 5) до одобрението на такъв. Приходът за 2021 г. е представен по настояща стойност на база на най-добрата оценка, като са отчетени дългосрочния му характер и потенциалните рискове и оценки към момента на изготвяне на настоящия отчет. Същите ще се преразглеждат и актуализират периодично до приключването на периода, през който тези ефекти ще проявяват своето действие, а именно 2023 – 2029 г. . В сумата за 2021 г. се съдържа и компонент на стойност 340 хил. лв., представляващ дългосрочно вземане на ННО от авиокомпаниите във връзка с чл. 28. ал. 3 от Регламент 2019/317.

22. Други приходи

Другите приходи на Предприятието включват:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Приходи от финансираня	800	443
Консултантски и технически услуги	971	768
Неустойки по договори	931	14
Наеми от ведомствени жилища	69	56
Провеждане на тестове по авиационен английски език и обучение	11	457
Други	341	228
	3,123	1,966

Приходите от финансираня за 2021 г са в размер на 800 хил. лв. (2020 г.: 443 хил. лв.) са признати във връзка с изпълнението на проекти, финансирани от Европейската комисия (ЕК).

Проектите по програма CEF са както следва:

- tCAT (tCAT implementation in Sofia ACC),
- SOC (Creating Local Security Operation Center),
- NewPENS (NewPens Stakeholders contribution for the procurement and deployment of NewPens);
- SWIM Common PKI

Проектите по програма Хоризонт 2021 са както следва:

- PJ38-W3-ADSCENSIO - H2020

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

- PJ18 4DTM (4D Trajectory Management)

23. Разходи за материали

Разходите за материали включват:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Ел. енергия	(2,785)	(1,700)
Резервни части	(282)	(388)
Топлоенергия	(495)	(380)
Консумативи	(314)	(302)
Малопенни и малотрайни предмети	(433)	(123)
Гориво и смазочни материали	(145)	(161)
Вода	(50)	(55)
Работно облекло и предпазни средства	(14)	(16)
Канцеларски материали	(39)	(42)
Други материали	(65)	(242)
	(4,622)	(3,409)

24. Разходи за външни услуги

Разходите за външни услуги включват:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Членство в Евроконтрол и административни такси	(10,429)	(8,498)
Разходи по надзор на навигационно обслужване (ННО) за изпълнение на функциите по чл. 16в от ЗГВ	(3,660)	(3,554)
Поддръжка на оборудване и софтуер	(4,420)	(3,559)
Специализирани проучвания, симулации, консултантски услуги и одити	(546)	(455)
Поддръжка на сграден фонд	(211)	(754)
Разходи за застраховки	(1,279)	(1,282)
Охрана	(1,900)	(1,157)
Комплексно обслужване на УВБ	(344)	(335)
Повишаване на квалификацията	(715)	(260)
Разходи за комуникация	(2,342)	(974)
Обслужване на сграден фонд и околни пространства	(738)	(857)
Облитане на ОРСТС	(503)	(524)
Разходи за търсене и спасяване при авиационни произшествия	(1,669)	(750)
Лицензни такси	(337)	(350)
Реклама	(81)	(134)
Наем	(307)	(265)
Такса двустранно споразумение с Евроконтрол	(117)	(117)
Транспорт	(24)	(78)
Пощенски и куриерски услуги	(25)	(19)
Абонамент за периодични издания	(50)	(59)
Други разходи (бривети, такси, измервания и др.)	(153)	(254)
	(29,850)	(24,235)

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Предприятието наема помещения, съоръжения и оборудване. Предприятието е избрало да не признава задължение по лизингови договори, ако те са краткосрочни (лизинги с очакван срок от 12 месеца или по-малко) или ако те са за наем на активи с ниска стойност. Плащания направени по тези лизингови договори се признават като разход по линейния метод. В допълнение, някои променливи лизингови плащания не могат да бъдат признавани като лизингови пасиви и се признават като разход в момента на възникването им.

Разходите за 2021 г., свързани с плащания, които не са включени в оценката на задълженията по лизингови договори, представляват краткосрочни лизингови договори в размер на 275 хил. лв.

Сублизингови плащания или условни плащания по наеми не са извършени или получени. Приход от сублизинг не се очаква да бъде реализиран, тъй като всички активи, ползвани по договори за наем, се използват само от Предприятието.

25. Други разходи, нетно

Другите разходи на Предприятието включват:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Разходи за данъци	(1,820)	(1,942)
Командировки в страната и чужбина	(469)	(490)
Обезценка на вземания	(552)	(1,924)
Разходи за провизия за Национален план за търсене и спасяване при бедствия и аварии	(832)	(1,237)
Дарения	(165)	(336)
Балансова стойност на отписани нетекущи активи	(13)	(8)
Друти	(34)	(46)
Възстановена провизия за конструктивни задължения към авиопревозвачи и провизии за НПТС и ННО	13,613	14,687
Възстановена обезценка на вземания	486	404
	10,214	9,108

Детайлно описание на разходите и възстановените суми за провизия за конструктивни задължения е представено в Пояснение 15.

26. Финансови приходи и разходи

Финансовите разходи за представените отчетни периоди могат да бъдат анализирани, както следва:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Разходи за лихви по изплащане на задължения за обезщетения при пенсиониране	(30)	(57)
Разходи за лихви по предоставени депозити	(149)	(97)
Загуба от промяна във валутните курсове за вземания и задължения	(2)	(3)
Други финансови разходи (банкови такси)	(9)	(8)
Финансови разходи	(190)	(165)

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Финансовите приходи за представените отчетни периоди могат да бъдат анализирани, както следва:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Приходи от лихви по закъснели плащания от клиенти	270	100
Приходи от лихви от прилагане на ефектите по схема за ефективност и представяне на нов/ревизиран ПЕ за РПЗ	1,873	-
Финансови приходи	2,143	100

27. Разходи за данъци върху дохода

Очакваните разходи за данъци, базирани на приложимата данъчна ставка в размер на 10% (2020 г.: 10%), и действително признатите данъчни разходи в печалбата или загубата могат да бъдат равнени, както следва:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Печалба преди данъчно облагане	3,306	3,129
Данъчна ставка	10%	10%
Очакван разход за данък	(331)	(313)
Данъчен ефект от:		
Корекции за приходи, освободени от данъчно облагане	5,678	5,896
Корекции за разходи, непризнати за данъчни цели	(4,100)	(3,716)
Текущ разход за данък	1,247	1,867
Отсрочени данъчни разходи	(1,520)	(2,444)
Възникване на временни разлики	988	318
Обратно проявление на временни разлики	(2,508)	(2,762)
Разходи за данъци върху дохода	(273)	(577)
Отсрочени данъчни приходи, признати директно в другия всеобхватен доход	(123)	(319)

28. Сделки със свързани лица

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

28.1. Сделки с други свързани лица под общ контрол

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Получени услуги		
Авиоотряд 28	503	524
Летище Г Оряховица ЕАД	60	38
Български пощи ЕАД	19	20
Летище София ЕАД	15	40
Летище Пловдив ЕАД	6	6
ГД ГВА	2	-

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Предоставени услуги

Летище София ЕАД	99	322
Летище Пловдив ЕАД	58	48
ГД ГВА	-	30
Летище Г. Оряховица ЕАД	30	16

28.2. Сделки с ключов управленски персонал

Ключовият управленски персонал включва Генерален директор, Управителен съвет и Одитен комитет. Възнагражденията на ключовия управленски персонал имат краткосрочен характер. За 2021 г., възнагражденията на Генералния директор и Управителния съвет са в общ размер 279 хил. лв., а на Одитния комитет на общ стойност от 92 хил. лв., които включват и разходи за социални осигуровки и обезщетения. За 2020 г. възнагражденията на Генералния директор и Управителния съвет са в размер на 394 хил. лв., а възнагражденията на Одитния комитет в размер на 102 хил. лв.

29. Разчети със свързани лица в края на годината

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Текущи вземания от:		
Летище Пловдив ЕАД	23	14
Летище Горна Оряховица ЕАД	5	3
Летище София ЕАД	-	33
Общо вземания от свързани лица	28	50
Текущи задължения към:		
Авиоотряд 28	38	45
Летище Г. Оряховица ЕАД	12	6
Летище София ЕАД	-	5
Български пощи ЕАД	-	2
Летище Пловдив ЕАД	-	1
Общо задължения към свързани лица	50	59

Вземанията от предприятията под общ контрол на МТС са свързани с услуги по обслужване на съоръжения и други.

Задълженията към свързани лица са във връзка с облитане, консумативи, краткосрочни наеми и други подобни обичайни за ежедневната дейност на ДП РВД.

30. Безналични сделки

През текущия отчетен период Предприятието е сключило сделки, при които не са използвани пари или парични еквиваленти на обща стойност 931 хил. лв. Сумата е задължение по сделки, прихванати с вземания за неустойки от същите контрагенти.

31. Условни активи и условни пасиви

Условните активи на Предприятието представляват банкови гаранции за изпълнение на договори, гаранционна поддръжка и свързани с тях аванси на стойност 22,980 хил. лв. От тях по-значимите са по договори за доставка и инсталация на радиолокационни комплекси (9,136 хил. лв.); за доставка на софтуер за модернизиране на система SATCAS (4,454 хил. лв.); за разработване и внедряване на софтуер за симулация в реално време (2,596 хил. лв.).

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Към края на отчетния период ръководството на ДП РВА е направило приблизителна оценка на вземането, произтичащо от схемата за ефективност и предоставянето на пов ПЕ за РПЗ във връзка с регламент 2020/1627, като е отчетло актуалните обстоятелства, рискове и др. влияещи върху размера на това вземане до момента на пълното му възстановяване. При промяна на обстоятелства може да се наложи промяна в размера на това вземане..

През годината са предявени различни правни искове от и към Предприятието. Ръководството на Предприятието счита, че отправените искове са несъществени или неоснователни и вероятността те да доведат до разходи за Предприятието при уреждането им е незначителна. Тази преценка на ръководството е подкрепена от информация, предоставена от отдела Правен на Предприятието.

32. Категории финансови активи и пасиви

Балансовите стойности на финансовите активи и пасиви на Предприятието могат да бъдат представени в следните категории:

Финансови активи	Пояснение	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Дългови инструменти по амортизирана стойност			
Текущи търговски и други финансови вземания	10,11,29	26,103	33,667
Нестекущи вземания		120,076	72,442
Пари и парични еквиваленти	12	32,824	70,136
		179,003	176,245

Финансови пасиви	Пояснение	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Финансови пасиви, отчитани по амортизирана стойност			
Търговски и други задължения	17,19,29	17,007	13,126
		17,007	13,126

33. Рискове, свързани с финансовите инструменти

Цели и политика на ръководството по отношение управление на риска

Видовете финансови рискове, на които е изложено Предприятието, са пазарен риск, кредитен риск и ликвиден риск.

Управлението на риска на Предприятието се осъществява от неговите органи на управление. Приоритет при управлението на риска е да се осигури финансовата стабилност на Предприятието.

33.1. Анализ на пазарния 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.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

Финансовите активи и пасиви, които са деноминирани в чуждестранна валута и са преизчислени в български лева към края на отчетния период, са представени, както следва:

	Излагане на краткосрочен риск		
	Щатски долари '000	Британски лири '000	Швейцарски франкове '000
31 декември 2021 г.			
Финансови активи	6	3	2
Финансови пасиви	-	-	-
Общо излагане на риск	6	3	-
31 декември 2020 г.			
Финансови активи	6	3	2
Финансови пасиви	26	-	-
Общо излагане на риск	32	3	2

33.1.1 Лихвен риск

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

33.1.2 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 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 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 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 и няма да се прилага за нито едно летище, на което Предприятието предоставя обслужване. Летище София е запазено в индивидуална зона за таксуване.

Анализ на кредитния 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

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

на балансовата стойност на финансовите активи, признати в края на отчетния период, както е посочено по-долу:

	2021 ‘000 лв.	2020 ‘000 лв.
Групи финансови активи – балансови стойности:		
Пари и парични еквиваленти	32,824	70,136
Текущи търговски и други вземания	26,103	33,667
Нетекущи вземания	120,076	72,442
Балансова стойност	179,003	176,245

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 иниципирането 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.

Към датата на финансовия отчет няма необезпечени търговски вземания с изтекъл срок на плащане. 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.

33.2. Анализ на ликвидния риск

При оценяването и управлението на ликвидния риск Предприятието отчита очакваните парични потоци от финансови инструменти, по-специално наличните парични средства и търговски вземания. Във връзка с пандемията и затруднената ликвидност на авиокомпаниите са взети решения от съответните органи за удължаване на сроковете за плащане на таксите за АНО, както при прелитане, така и в зоните и районите на летищата. Тези решения доведоха до ограничаване на постъпленията от оперативна дейност през 2020 г. С оглед на това, ръководството на предприятието е предприело мерки за оптимизиране на дейностите с оглед запазване на финансовата стабилност на Предприятието.

Със Закона за гражданското въздухоплаване е регламентирано, че срещу имуществото на Предприятието не може да се насочва принудително изгънание, 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 режима, реда и условията за поддържане и разходване на паричния резерв на ДП РВД.

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

34. Политика и процедури за управление на капитала на ДП РВД

Целите на Предприятието във връзка с управление на капитала са да осигури способността на Предприятието да продължи да съществува като действащо предприятие.

Политиката на Предприятието е да се финансира чрез собствени средства.

ДП Ръководство на въздушното движение
 Финансов отчет
 31 декември 2021 г.

35. Събития след края на отчетния период

Не са възникнали коригиращи събития между датата на финансовия отчет и датата на изготвянето му, които да имат съществен ефект върху финансовия отчет за 2021 г. Възстановяването на трафика продължава с темпове, които се повлияват от налаганите мерки и ограничения в отделните държави.

Значителните некоригиращи събития са както следва:

На 21 февруари 2022 г. с указ на Президента на Руската Федерация (РФ), бяха признати като самостоятелни държави Донецката народна република и Луганската народна република. На 24 февруари 2022 г. Министерство на отбраната на РФ обяви „специална военна операция“ на територията на Република Украйна. Военните действия получиха широк международен отзвук, множество държави наложиха санкции върху активи и операции, притежавани от Руската федерация и определени лица. Продължаването на военния конфликт в Украйна забавя възстановяването на глобалната икономика след пандемията. Очакванията са неблагоприятни ефекти да засегнат всички сектори на икономиката, както на България, така и на ЕС.

Върху дейността на Дружеството оказват влияние следните както положителни, така и отрицателни събития:

- Пренасочването на трафика към българското въздушно пространство (ВП) вследствие затварянето на ВП на Украйна и неизползването на въздушното пространство на Русия от авиокомпаниите от западни държави, както и от тези от Далечния изток с изключение на Китай). Повлияните потоци въздушно движение са основно от/до Далечен изток и сборния поток от/до Други ИКАО региони (поради изместването към нашето ВП на потоци, чиито стандартни маршрути минават далеч от българското ВП и при обичайни обстоятелства не подлежат на наблюдение).
- Увеличение на броя на обслужените единици за България, по основно две причини – от една страна ръст вследствие възстановяването към предкризисните нива на трафик след пандемията и от друга страна вследствие реструктуриране заради обстановката в Украйна и неизползването на въздушното пространство на Русия.
- Възможен е спад на трафика (измерен в обслужени единици) поради значителен ръст цените на горивата, които влияят на цените на международния въздушен транспорт и потискат допълнително търсенето, съчетани с дългосрочна промяна на нагласите на пътниците, които преди са ползвали въздушен транспорт за бизнес цели, неkoordinирани мерки за налагане на ограничения за полети за превоз на пътници. Това би могло да доведе до намаляване на приходите от дейността на Дружеството.

Бъдещото развитие на конфликта и неговото въздействие върху различните бизнеси и икономиката като цяло е свързано с много несигурности и не може да бъде разумно прогнозирано в неговата цялост. Много предприятия вероятно ще се сблъскат с тази обща несигурност, въпреки че нейният ефект може да варира. Предвид бързото развитие на конфликта и съпътстващото го геополитическо напрежение, нови събития и обстоятелства възникват на ежедневна база.

Във връзка с гореизложеното Дружеството е извършило преглед на дейности и икономически взаимоотношения, които биха могли да бъдат изложени на риск. На този етап ръководството на Предприятието не е в състояние да прогнозира дали и как ще бъде преустановен военния конфликт, тъй като събитията се развиват изключително динамично. Определен е размерът на осреднената базова таксова единица за аеронавигационно обслужване за прелитане в размер на 35.90 евро за 2022 г. (2021 г.: 28.90 евро).

Оторизиране на финансовия отчет

Финансовият отчет към 31 декември 2021 г. (включително сравнителната информация) е оторизиран за издаване от Генералния директор на 14.06.2022 г. Одитираният финансов отчет на Предприятието ще бъде представен за приемане от Управителния съвет.

ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА КОРПОРАТИВНО УПРАВЛЕНИЕ

**съгласно чл. 100н, ал. 7, т. 1 от Закона за публичното предлагане на ценни книжа във
връзка с чл. 61, ал. 3, т. 5 от Правилника за прилагане на Закона за публичните
предприятия**

I. Информация по чл. 100н, ал. 8, т. 1 и т. 2 от ЗППЦК:

Националният кодекс за корпоративно управление, одобрен от Комисията по финансов надзор, не е пряко приложим за дейността на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД). Независимо от това, в нормативните актове, приложими за дейността на предприятието, и във вътрешните актове са заложени необходимите процедури и изисквания за спазване на основните принципи на доброто корпоративно управление.

Подробна информация в тази връзка се съдържа в Доклада за състоянието на системите за финансово управление и контрол в ДП РВД за 2021 г. и във Въпросника за самооценка на системите за финансово управление и контрол за 2021 г., обобщена информация е представена и по-долу в декларацията. Докладът и въпросникът са представени на министъра на транспорта и съобщенията съгласно изискванията в законодателството и заедно с останалите елементи на годишното отчитане се оповестяват и отчитат състоянието на управлението и контрола в предприятието.

Съобразно б. „Б“ от анотациите към глава IV на Насоките на Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР) за корпоративно управление на държавните предприятия, ДП РВД се съобразява с Националния кодекс за корпоративно управление в приложимите аспекти, независимо от това, че същият не е приложим за дейността на предприятието. В допълнение, законодателството в областта на публичните предприятия осигурява спазването на значителна част от принципите и изискванията в кодекса.

II. Информация по чл. 100н, ал. 8, т. 3 от ЗППЦК:

В ДП РВД са изградени системи за финансово управление и контрол (управление и вътрешен контрол), в съответствие с изискванията на Закона за финансовото управление и контрол в публичния сектор (ЗФУКПС) и издадената от министъра на финансите методология, които са значение за процеса на финансово отчитане.

Управлението и контролът са цялостни процеси, интегрирани в дейността на предприятието. Те представляват съвкупност от дейности и процедури, въведени от ръководството, с оглед осигуряване на разумна увереност, че целите на предприятието ще бъдат постигнати чрез съответствие със законодателството, вътрешните актове и договорите, надеждност и всеобхватност на финансовата и оперативна информация, икономичност, ефективност и ефикасност на дейностите и опазване на активите и информацията.

Управлението и контролът в предприятието се осъществяват чрез пет взаимосвързани елемента – контролна среда, управление на риска, контролни дейности, информация и комуникация и мониторинг. Състоянието на отделните елементи на системите за финансово управление и контрол, областите, в които през 2021 г. са предприети действия за развитие и подобрене, както и областите, които се нуждаят от развитие и подобрене през следващата година, са предмет на Доклада за състоянието на системите за финансово управление и контрол за 2021 г., който заедно с Въпросника за самооценка на системите за финансово управление и контрол за 2021 г., се оповестява при годишното отчитане. Докладът и въпросникът се изготвят и представят ежегодно на министъра на транспорта и съобщенията на основание чл. 9, ал. 4 от Наредбата за формата, съдържанието, сроковете, реда и начините за представяне на информацията по чл. 8, ал. 1 от ЗФУКПС.

В предприятието е изградена и Интегрирана система за управление, която обхваща областите качество, информационна сигурност, сигурност на въздухоплаването, околна среда,

здраве и безопасност при работа. Системата е сертифицирана по международните стандарти ISO 9001, ISO/IEC 27001, ISO 14001 и ISO 45001, частично е интегрирана и с изградената Система за управление на безопасността, съответства на изискванията на приложимите към дейността на предприятието европейски регулации и е неразделна част от общата система за управление в предприятието.

Поддържа се и система от области на наблюдение и показатели за ефективност, които се докладват за целите на управлението.

Системите за финансово управление и контрол, интегрираната система за управление и системата от области на наблюдение и показатели за ефективност представят общата рамка на вътрешния контрол и управлението на риска в предприятието, които са предмет на постоянен текущ преглед, с цел поддържането им в актуално състояние съобразно динамиката на процесите и се цел по-нататъшното им развитие.

III. Информация по чл. 100н, ал. 8, т. 4 от ЗППЦК:

Посочената разпоредба е неприложима за ДП РВД.

IV. Информация по чл. 100н, ал. 8, т. 5 от ЗППЦК:

Съгласно чл. 53а от Закона за гражданското въздухоплаване органи на управление на ДП РВД са министърът на транспорта и съобщенията, управителният съвет и генералният директор.

Към 31.12.2021 г. Управителният съвет на ДП РВД е в състав: г-жа Веселина Карамилева-Тодорова, Г-н Янко Стоименов и г-н Георги Пеев. Г-жа Веселина Карамилева-Тодорова е председател на Управителния съвет на ДП РВД. Г-н Янко Стоименов е член на Управителния съвет на ДП РВД. Г-н Георги Пеев е генерален директор на ДП РВД и заместник-председател на Управителния съвет. Правомощията на органите за управление на предприятието са посочени съответно в чл. 53б, 53в и 53г от Закона за гражданското въздухоплаване и Правилника за устройството, функциите и дейността на ДП РВД, публикуван в ДВ бр. 16 от 25.02.2014 г., изм. и доп. ДВ бр. 6 от 18.01.2019 г.

По решение на министъра на транспорта и съобщенията, упражняващ правата на собственост на държавата, в предприятието е създаден Одитен комитет, който се отчита пред него.

V. Информация по чл. 100н, ал. 8, т. 6 от ЗППЦК:

Управителният съвет и генералният директор на ДП РВД се назначават от МТС въз основа на необходимата квалификация, управленски опит и репутация на органите за управление. В относимите разпоредби няма ограничения по отношение на възраст и пол.

**Заличена
информация на
основание чл. 2,
ал.2, т.5 от ЗЗЛД**

Генерален директор на ДП РВД

Signed by: Georgi Genchev Peev