



**BULATSA**

РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ

Годишен финансов отчет

**ДП РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ**

31 декември 2025 г.

CERTIFIED  
ISO 9001 – ISO 14001  
ISO 45001 – ISO 27001  
ISO 37001



Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“  
София 1540, Бул. „Брюксел“ №1, Тел. 0700 10 543  
[www.bulatsa.com](http://www.bulatsa.com)

# Съдържание

	Страница
Годишен доклад за дейността	-
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

CERTIFIED  
ISO 9001 – ISO 14001  
ISO 45001 – ISO 27001  
ISO 37001



Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“  
София 1540, Бул. „Брюксел“ №1, Тел. 0700 10 543  
[www.bulatsa.com](http://www.bulatsa.com)



**BULATSA**  
РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ



**ДОКЛАД ЗА ДЕЙНОСТТА**  
**на ДП „РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ“ (ДП РВД)**  
**за 2025 г.**

**София, м. юни 2026 г.**

## СЪДЪРЖАНИЕ

<b>I. МИСИЯ, ВИЗИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ.....</b>	<b>3</b>
I.1. Мисия .....	3
I.2. Визия .....	3
I.3. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ НА ДП РВА.....	3
<b>II. ФУНКЦИИ И УПРАВЛЕНИЕ .....</b>	<b>3</b>
<b>III. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ .....</b>	<b>4</b>
III.1. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ В КЛЮЧОВА ОБЛАСТ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ „БЕЗОПАСНОСТ“ .....	5
III.2. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ В КЛЮЧОВА ОБЛАСТ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ „ОКОЛНА СРЕДА“ .....	6
III.3. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ В КЛЮЧОВА ОБЛАСТ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ „КАПАЦИТЕТ“ .....	8
III.4. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ В КЛЮЧОВА ОБЛАСТ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ „РАЗХОДНА ЕФЕКТИВНОСТ“ .....	9
<b>IV. ПОКАЗАТЕЛИ ОТ ПОЛИТИКАТА ЗА ПУБЛИЧНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ.....</b>	<b>10</b>
<b>V. КЛЮЧОВИ СЪБИТИЯ И ФАКТОРИ С ВЛИЯНИЕ ВЪРХУ НИВАТА ОБСЛУЖВАН ТРАФИК ВЪВ ВП НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ .....</b>	<b>10</b>
<b>VI. ОТНОШЕНИЯ С КЛИЕНТИТЕ И КОНСУЛТАЦИИ С ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА УСЛУГИТЕ.....</b>	<b>12</b>
<b>VII. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ .....</b>	<b>12</b>
<b>VIII. ТЕХНИЧЕСКО ОСИГУРЯВАНЕ НА ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ.....</b>	<b>16</b>
<b>IX. УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И КАЧЕСТВОТО .....</b>	<b>17</b>
<b>X. УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ, ТРУДОВИ ОТНОШЕНИЯ, СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ, ПРАВА НА ЧОВЕКА. АДМИНИСТРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ДЕЙНОСТТА .....</b>	<b>18</b>
<b>XI. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ .....</b>	<b>19</b>
<b>XII. УПРАВЛЕНИЕ НА СОБСТВЕНОСТТА И ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ. ....</b>	<b>20</b>
<b>XIII. СИГУРНОСТ И ЗАЩИТА .....</b>	<b>20</b>
<b>XIV. УПРАВЛЕНИЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА .....</b>	<b>21</b>
<b>XV. БОРБА С КОРУПЦИЯТА И ПОДКУПИТЕ .....</b>	<b>21</b>
<b>XVI. ДЕЙНОСТ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ .....</b>	<b>22</b>
<b>XVII. ФИНАНСОВО – СЧЕТОВОДНА ДЕЙНОСТ .....</b>	<b>22</b>
XVII.1. СТРУКТУРЕН АНАЛИЗ НА ПРИХОДИТЕ ОТ ТАКСИ ЗА ПРЕДОСТАВЕНО АНО.....	23
XVII.2. АНАЛИЗ НА ОСНОВНИТЕ ВИДОВЕ РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА.....	26
XVII.3. ФИНАНСОВ РЕЗУЛТАТ.....	26
XVII.4. ФИНАНСОВИ ПОКАЗАТЕЛИ.....	26
<b>XVIII. ФИНАНСОВИ РИСКОВЕ СВЪРЗАНИ С ДЕЙНОСТТА НА ПРЕДПРИЯТИЕТО....</b>	<b>27</b>
XVIII.1. ЦЕНОВИ РИСК.....	27
XVIII.2. ВАЛУТЕН РИСК .....	27
XVIII.3. ЛИХВЕН РИСК.....	27
XVIII.4. КРЕДИТЕН РИСК .....	27
XVIII.5. ЛИКВИДЕН РИСК.....	28
<b>XIX. ИНФОРМАЦИЯ ЗА СВЪРЗАНИ ЛИЦА .....</b>	<b>28</b>
XIX.1. СДЕЛКИ С ДРУГИ СВЪРЗАНИ ЛИЦА ПОД ОБЩ КОНТРОЛ .....	28
XIX.2. РАЗЧЕТИ СЪС СВЪРЗАНИ ЛИЦА В КРАЯ НА ПЕРИОДА .....	29
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ: .....</b>	<b>29</b>

## **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 социално отговорно поведение, повишаване на квалификацията на своите служители и реализиране на нови пазарни възможности.

### **I.3. Стратегически цели на ДП РВД**

Съгласно Програма за развитие на ДП РВД „Хоризонт 2035“, предприятието следва следните стратегически цели (СЦ):

- СЦ 1 Предоставяне на безопасно, качествено, финансово стабилно и ефективно аеронавигационно обслужване и опазване на околната среда;
- СЦ 2 Утвърждаване на ролята на предприятието в инициативата „Единно европейско небе“ (ЕЕН);
- СЦ 3 Социално отговорно 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 отчетния период 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 вкл. управление на въздушното движение на контролирани летища;
- проектиране на структури на въздушно пространство;
- разработване на процедури за полети;
- планиране, осигуряване, внедряване, експлоатация и поддържане на съоръжения, системи и оборудване за комуникационно, навигационно, обзорно, енергийно, метеорологично и аеронавигационно осигуряване на обслужваното въздушно движение и съпътстващата инфраструктура;
- комуникационно обслужване, навигационно обслужване и обслужване по обзора;
- метеорологично обслужване;
- аеронавигационно информационно обслужване;
- информационно обслужване на дейностите по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства (ВС);
- управление на системата за безопасност на въздушното движение в рамките на предоставената му компетентност;
- изпълнение на задълженията на Република България, произтичащи от международни договори в областта на управлението на въздушното движение, по които Република България е страна;
- събиране на такси за аеронавигационно обслужване.

Оперативното управление на ДП РВД през периода се осъществява посредством установената система за управление. Стратегическите и оперативните цели и дейностите за тяхното постигане, произтичащи от Програма за развитие на ДП РВД „Хоризонт 2030“ и нейната актуализацията „Хоризонт 2035“, са разписани в Бизнес план (Бизнес програма) на предприятието и детайлизирани като задачи в Годишния план на дейностите. Те се контролират и отчитат на ниво структурни или функционално обособени звена в оперативен порядък, чрез периодични писмени и устни отчети (седмични, месечни, тримесечни) и в Годишния доклад за дейностите.

### III. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ <sup>1</sup>

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

С Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688, Комисията определя валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност на мрежата за управление на въздушното движение за четвъртия референтен период (РП4) от 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г.

По решение на Управителния съвет на DANUBE FAB, плановете за ефективност за РП4 се изготвят на национално ниво. През 2024 г. е изготвен проект на План за ефективност на Република България съобразен с общеевропейските цели. На 19 май 2025 година с Решение (ЕС) 2025/1054 относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в проектоплана за ефективност, Планът за ефективност на България за четвъртия референтен период е приет.

Представените по-долу годишни референтни стойности и цели за ефективност са заложи в одобрения План за ефективност. Те се отчитат на годишна база от Националния надзорен орган (ГД ГВА) пред Европейската комисия на база данни, получени от Управителния орган на мрежата и Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA).

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

Отчетът за изпълнението на целите за ефективност, заложи в ПЕ, се прави от Европейската комисия, Органът за преглед на ефективността (PRB), Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) и Управителния орган на мрежата (Евроконтрол), и се публикува от Комисията на годишна база. Отчети за показателите за капацитет и околна среда се публикуват и на месечна база от Управителния орган на мрежата (NM). Отчети за показателите по безопасност и разходна ефективност се публикуват на годишна база и окончателната информация за постигнатите резултати ще бъде представена в Годишния доклад за дейността на ДП РВД за 2025 г. заедно с одитирания финансов отчет.

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

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

Показателят за ефективност „Ефективност на управлението на безопасността“ към ключова област за ефективност „Безопасност” се определя в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. За четвъртия референтен период (РП4) Европейската комисия определя цели на европейско ниво само за последната 2029 г. от периода. В плановете за ефективност доставчиците на аеронавигационно обслужване и националните надзорни органи трябва да постигнат цели за всяка календарна година, които да допринесат за постигането на общоевропейската цел. Постигането на целите се оценява на база пет компонента (Политика и цели по безопасност, Управление на риска, Осигуряване на безопасност и Насърчаване на безопасност) по 4 степенна скала. Най-ниската оценка е оценка „А (неформална договореност)“. Останалите оценки са „В (дефинирана система)“, „С (управлявана система)“ и най-висока оценка - „D (гарантирана система)“. Оценката се прави на база попълване на въпросници за степента на изпълнение на определени изисквания, разработени от Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA), които могат да се променят ежегодно. Промяната на въпросниците може да доведе до понижаване на оценката в следваща година, поради въвеждане на ново изискване или промяна в условията за изпълнение на съществуващо изискване.

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

Показател за ДП РВД		Цели				
		2025	2026	2027	2028	2029
Политика и цели по безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	C
	Цели на ДП РВД	B	C	C	C	C
	Отчет на ДП РВД	D*				
Управление на риска	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	D
	Цели на ДП РВД	C	C	C	C	D
	Отчет на ДП РВД	C*				
Осигуряване на безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	C
	Цели на ДП РВД	B	B	C	C	C
	Отчет на ДП РВД	C*				
Насърчаване на безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	C
	Цели на ДП РВД	B	C	C	C	C
	Отчет на ДП РВД	C*				
Култура по безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	C
	Цели на ДП РВД	B	C	C	C	C
	Отчет на ДП РВД	C*				

\*Стойността подлежи на потвърждаване от ГД ГВА.

**Таблица 1 Цели за ефективността към ключовия показател за ефективност „Ефективност на управлението на безопасността“ в Плана за ефективност на Република България за РП4 (2025 г. – 2029 г.) и годишни отчети**

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

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

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

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

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

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

Възприетата методика на европейско ниво за определяне на КЕА отчита неефективността на траекториите на ВС, без да изключва фактори, които са извън възможностите за влияние от страна на ДП РВД и другите ДАНО. Тези фактори са екзогенни и произтичат от геополитически обстоятелства, развитието на общоевропейската трасова мрежа, изборът на маршрут от авиокомпаниите и др. Основен фактор за неефективност в балканския регион и в обслужваното от ДП РВД въздушно пространство е ограниченото използване на въздушното пространство североизточно от България поради събитията в Украйна, както е описано в т. 6.1. В резултат множество полети обикалят териториите на Украйна и Русия през територията на България, което удължава маршрута и влошава полетната ефективност. Тази полетна неефективност се разпределя на ДАНО, които обслужват полетите и влошава стойностите на показателя КЕА. В резултат се очаква и през РП4 да се запази значителната разлика между отчетената обща неефективност на полетите за България, която произлиза от описаните по-горе фактори, и локалния компонент на неефективност, произтичащ от особености на трасовата мрежа на национално ниво.

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

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

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

Годишният отчет за 2025 г. за ключовия показател за ефективност „Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут“ (КЕА), са представяни в таблицата по-долу.

Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут	2025	2026	2027	2028	2029
Референтно ниво за Р България (%)	3.33	3.31	3.29	3.27	3.25
Целево ниво за Р България (%)	3.33	3.31	3.29	3.27	3.25
Отчет за Р България (%)	3.38*				

\*Стойността подлежи на потвърждаване от ГД ГВА.

**Таблица 2 Цели за ефективността към ключовия показател за ефективност „Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут“ в План за ефективност на Република България за РП4 (2025 г. - 2029 г.) и годишни отчети**

През 2025 г. показателят се очаква да бъде с леко завишени стойности спрямо 2024 г. поради нарастването на броя на полетите и концентриране на полети от/до нехарактерни дестинации в обслужваното от ДП РВД въздушно пространство, в резултат изместването на същите заради войната в Украйна. Въпреки че допълнителното полетно време и допълнително прелетяно разстояние е значително (за някои полети достига около 2–2.5 часа при 7–12 часа нормална продължителност на полета), отчитайки цялата траектория на тези полети и изискванията за безопасност, минавайки през българското въздушно пространство, те са изместени с минималното възможно разстояние и полетно време.

Месечните отчети за 2025 г. за ключовия показател за ефективност „Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут“ (КЕА), са дадени в таблицата по-долу.

Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут в %	Целево ниво	Отчет 2025 г. по месеци (%)											
	2025	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Референтно ниво за Р България (%)	3.33	3.52	3.53	3.54	3.54	3.53	3.52	3.50	3.47	3.44	3.40	3.38	3.38
Целево ниво за Р България (%)	3.33												

**Таблица 3 Месечни отчети на показател за ефективност „Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут“ за 2025 г.**

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

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

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

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

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

Отчетът за ключовия показател за ефективност „Средно закъснение на полет по маршрута“ в ключова област за ефективност „Капацитет“ е представен в таблицата по-долу.

Средно закъснение на полет по маршрута (минути)	2025	2026	2027	2028	2029
Референтно ниво за Р България (минути)	0.24	0.17	0.15	0.12	0.12
Целево ниво за Р България (минути)	0.24	0.17	0.15	0.12	0.12
Отчет за Р България (минути)	0.05*				

\*Стойността на отчета за закъснение от 0.05 мин. за 2025 г. е дадена по предварителни данни, преди финалните постоперативни корекции. Тя е натрупана по причини лошо време и войната в Близкия изток. Стойността подлежи на потвърждаване от ГД ГВА.

**Таблица 4 Цели към ключовия показател за ефективност „Средно закъснение на полет по маршрута“ в ревизирияния План за ефективност на Република България за РП4 (2025 г. – 2029 г.) и годишни отчети**

Отчетите за ключовия показател за ефективност „Средно закъснение на полет по маршрута“ в ключова област за ефективност “Капацитет” за 2025 г. са дадени в таблицата по-долу. През отчетния период, не са генерирани закъснения по причини, за които ДП РВД е отговорно.

Средно закъснение на полет по маршрута (минути)	Целево ниво	Отчет 2025 г. по месеци (минути)											
		2025	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Референтно ниво за Р България (минути)	0.24	0	0	0	0.01 <sup>1</sup>	0.13 <sup>1</sup>	0.15 <sup>2</sup>	0.08 <sup>1</sup>	0.10 <sup>1</sup>	0.04 <sup>1</sup>	0.06	0	0
Целево ниво за Р България (минути)	0.24												

<sup>1</sup>През м. 04, 05, 07, 08 и 09 закъсненията са натрупани поради лошо време. Не са генерирани закъснения по причини в ДП РВД.  
<sup>2</sup> През м. 06 закъсненията са натрупани поради лошо време и по причини, свързани с конфликта в Близкия изток. Не са генерирани закъснения по причини в ДП РВД.

**Таблица 5 Месечни отчети на показателя за ефективност „Средно закъснение на полет по маршрута“ за 2025 г.**

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

Показателят за ефективност „Установените единични разходи при прелитане“ към ключова област „Ефективност на разходите” се определя съгласно изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Този показател представлява съотношението между установените разходи при прелитане и заложения в Плана за ефективност трафик, изразен в брой обслужени единици (ОЕ). Този показател се оценява на ниво зона за събиране на такси в реално изражение в национална валута по цени от 2022 г.

Отчетните данни за показателя в ключова област „Ефективност на разходите“ се изготвят в годишен аспект и публикуват съгласно изискванията на приложимото европейско законодателство. Целта за 2025 г. е постигната.

Показател за разходна ефективност <sup>2</sup>	2025	2026	2027	2028	2029
Установени разходи на обслужена единица (лв.) – план (BGN)	53.30	54.06	55.67	57.64	57.38
Установени разходи на обслужена единица (лв.) – отчет (BGN)	51.74				

**Таблица 6 Цели за ключов показател за ефективност „Установени разходи на обслужена единица за полети по маршрута“ (реално изражение в лв. по цени от 2022 г.) в Плана за ефективност на Република България за РП4 (2025 г. – 2029 г.)**

Таксовите единици в зоните на летищата през 2025 г. са както следва:

- За зона 1 (летище София) – 264.16 лв., без промяна спрямо 2024 г.;
- За зона 2 (летищата Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица) – 415.57 лв., без промяна спрямо 2024 г.

ДП РВД прилага устойчиво политика за оптимизиране на разходната ефективност, като целевото ѝ подобрене, съчетано с подобрието на ефективността съгласно зададените системни параметри от Европейската комисия, е в основата на определяната разходна база. ДП РВД води проактивна политика на партньорство и се съобразява с нуждите на

ползвателите на въздушното пространство. Това е съпроводено с подобрена продуктивност на РП и осигуряване на оптимален брой персонал в предприятието. 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 център (PIC) София е на едно от челните места в зоната на Евроконтрол.

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

#### **IV. Показатели от Политиката за публичните предприятия**

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

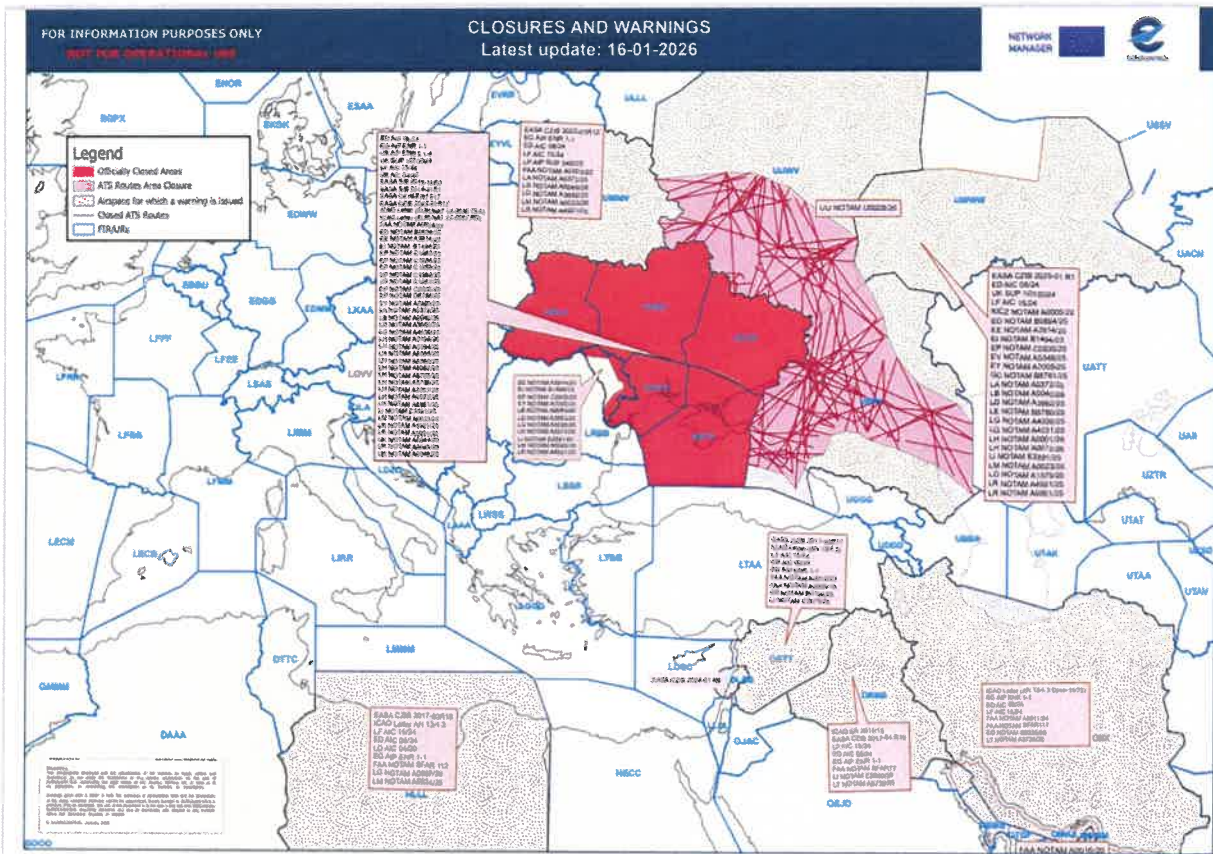
#### **V. КЛЮЧОВИ СЪБИТИЯ И ФАКТОРИ С ВЛИЯНИЕ ВЪРХУ НИВАТА ОБСЛУЖВАН ТРАФИК ВЪВ ВП НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

През 2025 г. влияние върху нивата обслужван трафик във ВП на Република България оказват редица ключови събития и фактори (фигура 1).

Основен фактор, който влияе върху нивото на обслужен трафик през отчетния период е войната в Украйна. На 24.02.2022 г. украинските власти публикуваха съобщение за затваряне на цялото украинско въздушно пространство за граждански полети, включително и летищата на територията на Украйна. Поради потенциална опасност за гражданското въздухоплаване EASA препоръчва авиокомпаниите да избягват освен територията на Украйна и райони на около 200 км разстояние от украинската граница навътре в териториите на Русия и Беларус. В допълнение като част от санкциите, наложени на Руската федерация, Европейския съюз (ЕС) и Съединените американски щати (САЩ) забраниха полети на руски авиокомпаниии във въздушното си пространство. На тази мярка бе отговорено реципрочно от страна на Руската федерация и към настоящия момент много съществена част въздушно пространство е практически неизползваема за значителен брой авиопревозвачи. Това удължава значително полетното време за някои дестинации и измества трафик към българското въздушно пространство.

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

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



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

Конфликтите в Сирия и Ирак също оказват влияние, като все още не дават възможност за пълно използване на ВП над тези държави за полети на гражданската авиация. След отмяната на международните санкции, наложени на Сирия, във връзка с подписани споразумения между ИСАО и Сирия, Катар и Сирия, а така също и с активната помощ на Турция, през 2025 г. се наблюдава нарастване на полетите от/до Сирия, а така също и на тези, прелитащи през въздушното пространство на тази страна, като на този етап те са основно в нейната югозападната част. В близко бъдеще може да се очаква развитие и в североизточната част на Сирия.

Друг фактор са забраните за използването на въздушното пространство на Ирак и Иран от FAA и от въздухоплавателните администрации на редица държави, във връзка с извършените от Иран ракетни атаки с балистични ракети по обекти на територията на Ирак преди няколко години. В последствие същите са смекчени и понастоящем ограничението се прилага за изпълнение на полети през Ирак под полетно ниво 320 и през определени зони на Иран. Този процес е динамичен, като конкретните решения на авиокомпаниите се влияят от codeshare споразумения, а също така значение имат и техните оценки по безопасност, свързани с провеждането на полети в или в близост до зони на въоръжен конфликт (напр. основната част от полетите на Qatar Airways от/до САЩ, полетите на UPS и FEDEX, а така също и на полети на европейски авиокомпани до Кувейт заобикалят ВП на Ирак, генерирайки допълнително полетно време).

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

Постигнатото споразумение през 2016 г. между България, Турция, Румъния и NM за подобряване на интерфейса между България и Турция в района на Черно море увеличи значително капацитета на ВП в региона и осигури безопасна и сигурна възможност за полетите от/за Близкия и Далечния изток. Въвеждането на нови контролно-навигационни точки по границата между България и Турция през 2023 г., с оглед на поэтапното развитие

на летище LTFM и планираното разрастване на Turkish Airlines, осигури допълнителен капацитет за полети от и до летище LTFM.

Облекченият интерфейс между Израел и Йордания през м. октомври 2020 г., позволи прелитане на границата между двете държави, намалявайки дистанцията, полетното време и себестойността на планираните полети. На настоящия етап, като следствие от въведената промяна, няма идентифицирано преразпределение на трафика. Процесът е обект на ежедневен анализ от органа за управление потоците на въздушното движение в ДП РВД. Използването на интерфейса от прелитащ трафик е в зависимост от военните действия в ивицата Газа. Намален е и броят на полетите от/до Израел през 2024 г. В периода 13-24.06.2025 г. във връзка с конфликта между Иран и Израел, се наблюдаваше значително пренасочване на потоците от прелитачи ВС, което допринесе за забавяне на ръста на трафика, но към края на м. юни същото почти изцяло се преустанови.

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

## **VI. ОТНОШЕНИЯ С КЛИЕНТИТЕ И КОНСУЛТАЦИИ С ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА УСЛУГИТЕ**

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

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

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

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

В изпълнение на СЦ 2 са изготвени Годишен доклад за дейностите по управление на отношенията с клиентите на ДП РВД през 2024 г. и Годишен план за дейностите по управление на отношенията с клиентите на ДП РВД през 2025 г.

С представители на ГД ГВА, летищните, наземните оператори, и авиокомпаниите, са проведени срещи, на които са дискутирани промени в организацията на въздушното пространство, новости в предоставяното от ДП РВД аеронавигационно метеорологично обслужване и теми, свързани с авиационната безопасност.

През отчетния период са проведени и всички изискуеми консултации с потребителите на въздушното пространство съгласно Регламент (ЕС) 2019/317.

## **VII. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ**

В изпълнение на своята мисия, визия и СЦ 1, ДП РВД предоставя аеронавигационно обслужване в рамките на РПИ София, обхващащ територията на Република България и част

от Черно море, за която страната е поела отговорност за обслужване на въздушното пространство.

През 2025 г. са обслужени общо 1,142,302 полети, което е с 7.63% повече от 2024 г. Броят на международните полети от и до българските летища е 107,327, което представлява увеличение с 6.34% в сравнение с предходната година. Броят на въздухоплавателните средства (ВС) се определя от редица фактори. Сред тях са препоръката на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA), авиокомпаниите да избягват освен територията на Украйна и райони на около 200 км разстояние от украинската граница навътре в териториите на Русия и Беларус, поради потенциална опасност за гражданското въздухоплаване. Влияние оказва и значителното, макар и краткотрайно пренасочване на потоците от прелитания ВС поради конфликта между Иран и Израел, допринесло за забавяне на ръста на трафика. В допълнение, като част от санкциите, наложени на Руската федерация, са в сила забраните на ЕС и САЩ за полети на руски авиокомпаниии във въздушното си пространство и реципрочните забрани от страна на Руската федерация. В резултат през отчетния период много съществена част въздушно пространство в региона е практически неизползваема за значителен брой авиопревозвачи. Това удължава значително полетното време за някои дестинации и измества трафик към обслужваното от ДП РВД въздушно пространство (ВП). Някои авиокомпаниии избягват въздушното пространство над акваторията на Черно море във връзка със смущения на GPS сигнала. От страна на ДП РВД са предприети всички действия за обезпечаване на основната дейност на предприятието по предоставяне на аеронавигационно обслужване при спазване на необходимите нива на безопасност, независимо от смущенията на сигналите на глобалната спътникова навигационна система (GNSS). В тази връзка са разработени подробни планове и процедури. Комуникационната, навигационната и обзорната инфраструктура, както и автоматизираните системи за управление на въздушното движение са напълно независими от GNSS сигналите и осигуряват безопасното провеждане на полетите в обслужваното въздушно пространство.

От значение за трафика са и регулациите, въвеждани от западните ни съседи поради липса на капацитет и силно увеличени заявки за провеждане на полети. Въздушното пространство за свободно планиране на полетите в Югоизточна Европа - South East Europe Free Route Airspace (SEE FRA) води до увеличен брой заявки за провеждане на полети.

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

На база периодично извършвания анализ, се изпълняват мерки, чрез които да се постигне положителен ефект върху капацитета през отчетния период. Сред тях са нови автоматизирани инструменти в помощ на РП, устойчива и безаварийна работа на линиите за предаване на данни между РП и ВС (CPDLC) и обхващане на по-голям брой ВС, с които се осъществява комуникацията, надграждане на автоматизираната координация (OLDI) със съседни районни центрове, автоматизирано показване на комуникационните честоти на работния екран пред РП и др. Одобрена е пътна карта за развитие през следващите 5 години на системата за оценка на комплексността на трафика и избор на оптимални секторни конфигурации за обслужване на трафика tSAT.

Във връзка с изпълнение на Шестгодишен план за обучение на ръководители на полети (РП) и осигуреност на РП в органите за ОВД на ДП РВД и с цел осигуряване на необходимия

човешки ресурс продължава обучението на РП за управление на полети по маршрута на работно място София Контрол. В тази връзка трима от одобрените кандидати от проведения през пролетта на 2023 г. външен подбор (BASIC 26) започнаха самостоятелна работа на работно място София Контрол. Продължават и различни етапи от обучението за работните места „Подход“ и „Кула“ в Районния център и летищните центрове (РЦ/ЛЦ) за ОВД.

През м. юни завърши подборът на външни кандидати за длъжността „Ръководител на полети“ през пролетната кампания на 2025 г. В резултат от активната политика на ДП РВД за популяризиране на професията и сътрудничеството с редица висши учебни заведения, броят на кандидатите, на които е предложено обучение от този подбор е 16 обучаеми. Те се обучават в етапите на основно и последващото обучение за придобиване на квалификационен клас ACS. Успешно приключи и есенната кампания за набиране на РП, в която на двадесет и двама успешно представили се кандидати е предложено обучение за РП.

Дейностите са в изпълнение на СЦ 1 и СЦ 3.

През 2025 г. продължава работата по редица ключови за предприятието проекти. Изпълняват се дейностите по проект „Модернизация на автоматизираната система за управление на въздушното движение SATCAS за изпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) 2021/116 (CP1) – SATCAS V4“. Към края на 2025 г. проектът се намира в етап „Подготовка“. Избран е Изпълнител на поръчката и е сключен договор с фирма Leonardo Spa. Изготвен е план за управление на проекта. Надграждането с допълнителни функционалности ще изпълни изискванията на Регламента и ще повиши капацитета и безопасността. Новият съвременен хардуер ще осигури висока надеждност и наличност на системата. Реализиране на АСУВД за обслужването на въздушното движение при извънредни ситуации върху виртуализиран хардуер ще оптимизира системната архитектура и ще даде знания и опит за бъдещо развитие на АСУВД. Дейностите се изпълняват в съответствие със СЦ 1 и СЦ 2.

Продължава работата по проект „Надграждане на система за оценка и управление на комплексността на въздушното движение и работното натоварване на ръководителите на полети - Traffic Complexity Assessment Tool (tCAT фаза 2)“. Към края на 2025 г. тече изпълнението по фазата на дизайн на работен пакет номер 2 на договор Д-423/2022 г. Проектът ще удовлетвори изискванията за изпълнение на Регламент (ЕС) 2021/116 чрез внедряването на нови функционалности за въвеждане и координиране на мерки по управление на потоците въздушно движение (УПВД) по механизмите на Управителния орган на мрежата (NM). Очаква се повишаване на точността на генерираните прогнози чрез засилване на степента на интеграция с други системи на ДП РВД. Ще бъде повишена ефективността на използване на системата и намалена вероятността от грешки чрез въвеждане на подобрения в интерфейса човек-машина. Дейностите се изпълняват в съответствие със СЦ 1.

През отчетния период успешно са въведени в редовна експлоатация модули от АИМ система BULNAS: AIMDB и eAIP, съставляващи статичната част на системата по проект „Изграждане на система за управление на аеронавигационната информация (АИМ)“. Проектът ще даде възможност за оптимално използване на въздушното пространство и своевременно предоставяне на аеронавигационна информация на потребителите чрез повишаване на производителността, автоматизацията на процесите и качеството на данните. Дейностите се изпълняват в съответствие със СЦ 1.

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

През отчетния период е подписано актуализирано споразумение за поддръжка и развитие на софтуер за гражданско-военна координация при управление на въздушното движение (СИМАСТ) между ДП РВД и Евроконтрол.

През отчетния период е въведено в сила Методическо указание относно въвеждане на информация в АТIS за докладвани от пилотите на ВС смущения в сигнала на GNSS.

Актуализирана е Стратегия за УВД, издание 3.0.

Изготвени са нови споразумения за взаимодействие по аеронавигационно информационно обслужване (АИО) с летища Балчик, Русе, Лесново, Сливница, Горски извор и вертолетно летище Райово. Актуализиран е и договарянето за взаимодействие по АИО с летища Горна Оряховица. През отчетния период ДП РВА подписа споразумения с ДАНО на Гърция - HASP и ДАНО на Румъния - ROMATSA относно съгласуваност на данните, публикувани в сборниците AIP на страните. През 2025 г. са изготвени и публикувани общо 26 аеронавигационни публикации към сборник AIP на Република България. Всички промени са внедрени своевременно, осигурявайки актуалност на аеронавигационните данни и информация за съответните цикли.

В съответствие с СЦ 1 през активния конвективен сезон в периода от 1 май до 15 октомври на ежедневна база е подготвяна прогноза за ВП на България за опасни конвективни явления, част от координираната прогноза Cross Border Convection Forecast, предназначена за NM. В рамките на триседмичен период е изпълнявана функцията на координатор на прогнозата с отговорности за осигуряване на консистентност на прогнозата за цяла Европа и подготовка на текст на брифинга, включван в прогнозата.

Установени са нови критерии за прогнозиране и нови периоди на излъчване на прогнозата за опасни явления, служеща на органите за ОВД и УПВД за планиране на капацитетите на контролираното въздушно пространство.

Извършена е подготовка на метеорологичната информационна система IVM за предоставяне на SWIM услуги и е завършен процеса по подготовка на метеорологичните информационни системи за получаване на сателитни изображения от третото поколение метеорологични спътници EUMETSAT MTG (Meteosat Third Generation).

От началото на 2025 г., численият модел за прогноза на времето BULATSA-WRF, работи с нова по-висока хоризонтална резолюция от 1,6 км., което позволява изготвяне на по-точни прогнози и предупреждения. В края на 2025 г. започнаха тестовете на новата система за интегриране на метеорологични данни, която подобрява началните условия на модела.

През отчетния период продължава работата на постоянната работна група за координационен механизъм за U-space с представители на ДП РВА, ГД ГВА и индустрията, във връзка с необходимостта от осигуряване на безопасността във въздухоплаването, минимизиране на рисковете, породени от експлоатацията на безпилотни летателни системи и проследяване на развитието на европейското законодателство и инициативите за интегриране на безпилотни летателни апарати във въздушното пространство на ЕС. Представители на ДП РВА са взели участие в редица срещи по отношение промени в законодателството и възможностите за регламентиране на използването на безпилотни летателни системи. Подготвена е позиция по наредбата за държавни дроне.

Изпълняват се дейностите по проект „Обслужване за U-SPACE и общо информационно обслужване за управление на движението на безпилотни летателни системи“. Към края на 2025 г. проектът се намира във фаза „Разработка“. Извършени са подготвителни действия за приемане на системата и са направени препоръки към изпълнителя. Проектът ще даде възможност за безопасно и качествено обслужване на безпилотните летателни системи. Дейностите се изпълняват в съответствие със СЦ 1 и СЦ 2.

Приоритетна дейност за ДП РВА и през 2025 г. е развитието на DANUBE FAB, установен във ВП на Република България и Румъния. Дейността е в съответствие със СЦ 1 и СЦ 2. През отчетния период са финализирани Стратегическа програма на DANUBE FAB 2025-2029 г., Годишен план за 2025 г. и Годишен доклад за 2024 г. на DANUBE FAB. През отчетния период са проведени 25-тите съвещания на Съвета на ДАНО и Управителния съвет на DANUBE FAB. Започната е работата по изготвяне на Стратегическа програма на DANUBE FAB 2026-2030 г. и Годишен план за 2026 г. ДП РВА и ROMATSA взеха участие в Световния УВД конгрес, (Airspace World 2025) в гр. Лисабон, Португалия 10-15 май в рамките на инициативите на DANUBE FAB. Проведени са стратегически срещи и ключови дискусии с европейски ДАНО, Европейската комисия и фирми от авиационната индустрия. Съвместните дейности имат отношение към осигуряване на безопасно и качествено обслужване в региона и развитието на въздушното пространство.

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

### **VIII. ТЕХНИЧЕСКО ОСИГУРЯВАНЕ НА ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ**

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

През отчетния период се изпълнява проект за реконструкция и модернизация на Оперативна зала и прилежащата към нея инфраструктура и съоръжения в РЦ за ОВД София. Приключило е изпълнението на етап „Проектиране на реконструкцията и придобиване на конзоли“ с доставянето на конзолите за управление на въздушното движение (УВД) и прилежащото оборудване. Утвърден е план за изпълнението на етап „Провеждане поръчка за избор на изпълнител на модернизацията“ на проекта. Към края на 2025 г. е приключил етап „Провеждане поръчка за избор на изпълнител на модернизацията“. Избран е изпълнител на проекта и предстои сключване на договор. Предвидено е осигуряване на достатъчен капацитет по време на преходния етап на модернизацията на оперативна зала с цел безопасно и качествено обслужване на нарастващия трафик и недопускане на закъснения. Изпълнението на проекта ще създаде възможност за повишаване на капацитета за ОВД и ефективността на АНО чрез осигуряване на допълнително пространство за нови секторни конфигурации и подобрена среда за работа.

Продължава работата по проект за реконструкция и модернизация на Техническа зала и прилежащата към нея инфраструктура и съоръжения в РЦ за ОВД София. През отчетния период приключи етап „Изпълнение на модернизацията на Техническа зала“. Изпълнява се утвърденият план за поетапно връщане на системите и оборудването в модернизирания зала. Проектът ще даде възможност за повишаване на капацитета за ОВД и ефективността на АНО. Той осигурява необходимия допълнителен капацитет на Техническа зала във връзка с изпълнението на проект за модернизация на автоматизираната система за управление на въздушното движение (АСУВД) и очаквания увеличен брой сектори в следващите години. Създадена е подходяща среда за постигане на висока надеждност на техническото оборудване за управление на въздушното движение и комуникация, навигация и обзор и оптимизация на пространството, с възможност за разполагане на нови системи и подобрена среда за работа.

Работата 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“ се намира в етап „Изпълнение – ТРАК Шабла“. През отчетния период Трасови радиолокационен комплекс (ТРАК) Шабла е въведен в пробна експлоатация. Изпълнението на проекта ще подобри качеството на услугата по Обзор във въздушното пространство за прелитане и ще осигури възможност за увеличаване на капацитета в зоните на подходите на летищата Варна и Бургас.

Изпълняват се дейности по проект „Проектиране и сертифициране на център за възстановяване при инциденти в реално време“. Успешно приключи етап „Изпълнение 2 – Изграждане и сертифициране“. Получен е Акт образец 16 и сертификат Tier III от Uptime Institute, който удостоверява възможността за непрекъсваемост на работата на системите по време на техническо обслужване. Проектът ще осигури средства и условия за непрекъснатост на обслужването на въздушното движение и ще развива техническа инфраструктура за съхранение, обработка и анализ на данните с възможност за предоставяне на нови услуги.

През отчетния период са изпълнени успешно дейностите по въвеждане в редовна експлоатация на модернизирания метеорологични радиолокатори по проект „Модернизация на доплеровите метеорологични радиолокатори на ДП РВД“. Изпълнението на проекта ще подобри качеството на предоставяното метеорологично обслужване. Дейностите се изпълняват в съответствие със СЦ 1.

През отчетния период продължава работата по проект „Развитие на навигационна инфраструктура DME/DME - фаза 2“. Успешно преминаха заводски изпитания (FAT). Приети са работни проекти за DME в района на Приморско, изготвени от подизпълнителя. DME PDV и DME PMS са успешно инсталирани. Проектът осигурява възможност за надеждно и пълно DME/DME покритие във въздушното пространство на Р. България – в част en-route, като ще се постигне прилагане на RNAV чрез DME/DME.

В края на 2025 г. проект „Разширение и подобрене на вторичното обзорно покритие в централната част на РПИ София“ се намира в етап „Възлагане“. Изпълнението на проекта ще подобри обзорното покритие в централната част на РПИ София, осигуряване на ADS-B покритие над цялата територия на Република България, осигуряване на обзорно покритие в хоризонталните граници на CTR и TMA Пловдив и Горна Оряховица, както и осигуряване на висока надеждност и наличност на Система WAM/ADS-B East чрез нейната модернизация

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

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

## **IX. УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И КАЧЕСТВОТО**

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

Съгласно изискванията на Регламент (ЕС) 2017/373 в предприятието са въведени Система за управление на безопасността (СУБ), отговаряща на изискванията на ATS.OR.200 и ATM/ANS.OR.B.005, както и Интегрирана система за управление (ИСУ), отговаряща на изискванията на ATM/ANS.OR.B.005. ИСУ обхваща областите качество, информационна сигурност, околна среда, здраве и безопасност при работа, сигурност на въздухоплаването и борба с подкупването, документирана и сертифицирана е по международните стандарти ISO 9001, ISO 14001, ISO/IEC 27001, ISO 37001 и ISO 45001 и е частично интегрирана със Системата за управление на безопасността.

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

Изготвят се оценки и досиета по безопасност на оборудването за УВД/АНО, процедури за УВД/АНО, промени в човешкия фактор, свързан с предоставянето на УВД/АНО и при промени в обслужването на въздушното пространство.

Извършени са периодични летателни инспекции на аеронавигационните процедури и средствата за въздушна навигация и кацане, съгласно утвърдения от ГД ГВА годишен план за 2025 г. Актуализиран е Наръчник на ИСУ, издание 13.0. Изготвен е Годишен план за дейностите съгласно Програма за управление на рисковете от стрес и умора в ДП РВД през 2025 г. Актуализирана е Матрицата за съответствие на ДП РВД, версия 3.4/15.03.2025 г. с изискванията на Регламент (ЕС) 2017/373. През отчетния период е проведен външен надзорен одит на ИСУ за поддържане на сертификатите за съответствие с ISO 9001:2015, ISO

37001:2016, ресертификационен одит по ISO 14001:2015, ISO 45001:2018 и транзитивен одит по ISO/IEC 27001:2022“.

Изпълнени са планираните вътрешни одити на ИСУ и СУБ.

През 2025 г. ДП РВД участва в ежегодното проучване на зрелостта на СУБ – „EUROCONTROL CANSO SMS Standard of Excellence Measurement 2025 BULATSA“. В резултат е отчетено максимално ниво за 13 от всички 16 оценявани области. Постигнатият резултат от 87% за нивото на зрялост на СУБ нарежда ДП РВД сред челната група от ДАНО от Европейския регион.

През 2025 г. са обработени резултатите от проведеното в края на 2024 г. проучване за нивото на зрялост на културата по безопасност. Високата положителна оценка на персонала по отношение на процесите и елементите от СУБ, потвърждава постигнатото високо ниво на културата на безопасност в ДП РВД.

В съответствие с принципите на Политиката за безпристрастно отношение и стремежа към непрекъснатото подобрене на работната среда и безопасността на предоставяните услуги по ОВД, през 2025 г. в ДП РВД е въведено Ръководство за прилагане на принципите за справедливо отношение. Целта на ръководството е да повиши културата на безопасност чрез гарантиране на професионален, независим и безпристрастен преглед за справедливо отношение към служителите, участвали в авиационни или специфични (технически) събития.

През 2025 г. е извършен преглед на Наръчник по безопасност и са актуализирани основните процедури на СУБ. Утвърдени са „Мониторингов доклад за състоянието на безопасността при предоставяне на УВД/АНО от ДП РВД през 2024 г.“ и „Мониторингов доклад за състоянието на безопасността при предоставяне на УВД/АНО от ДП РВД през първо полугодие на 2025 г.“. Изготвен е Годишен план за дейностите съгласно Програма за управление на рисковете от стрес и умора в ДП РВД през 2025 г.

Във връзка с подготовката на ДП РВД за корпоративно докладване на устойчивост и осигуряване на съответствие с изискванията на новото европейско законодателство за оповестяване на информация по въпроси, свързани с устойчивостта – Директива (ЕС) 2022/2464 (CSRD – Corporate Sustainability Reporting Directive) и Европейските стандарти за отчетане във връзка с устойчивостта (ESRS), въведени с Делегиран регламент (ЕС) 2023/2772, през отчетния период са определени съществените ESG теми за предприятието, проведено е допитване до ключовите заинтересовани страни (ЗС) във връзка с определяне на съществените теми за устойчиво развитие на ДП РВД, направена е оценка на двойната същественост и е анализирано текущото състояние на устойчивостта в ДП РВД.

По отношение на Стратегията за корпоративна социална отговорност на ДП РВД, в края на 2025 г. завърши реализацията на първия План за изпълнение на стратегията през 2024 г. – 2025 г. Разработен и утвърден е План за изпълнението ѝ през периода 2026 -2027 г.

## **Х. УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ, ТРУДОВИ ОТНОШЕНИЯ, СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ, ПРАВА НА ЧОВЕКА. АДМИНИСТРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ДЕЙНОСТТА**

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

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

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

През отчетния период служители на ДП РВА участваха в кариерни събития и организираха семинар, в рамките на които участниците са запознати с особеностите на професията „Ръководител на полети“ и етапите при кандидатстване и подбор.

В рамките на процесите по управление на човешките ресурси на годишна база се изпълняваха „План за поддържане и повишаване на професионалната квалификация на работниците и служителите в ДП РВА“ и „План за провеждане на обучения в курсове по Програмата на EUROCONTROL Aviation Learning Center в Люксембург“. Изготвени и утвърдени са „План за поддържане и повишаване на професионалната квалификация на работниците и служителите в ДП РВА за 2026 г.“ и „План за провеждане на обучения в курсове по Програмата на EUROCONTROL Aviation Learning Center, Люксембург през 2026 г.“. По отношение на възможностите за подобряване условията на труд в предприятието през 2025 г. бяха проведени четири заседания на Комитета по условия на труд (КУТ), едно ежегодно задължително обучение на представителите на КУТ и координаторите по ЗБР, и е утвърден „Консолидиран годишен отчет за дейността на КУТ за 2024 г.“. В ДП РВА е установен адекватен социален диалог, който оказва положително влияние във всички аспекти, вкл. и по отношение на служителите.

През отчетния период са актуализирани Правилникът за вътрешния трудов ред на ДП РВА“ и Правилникът за работа на комитетите по условията на труд в ДП РВА“. В ДП РВА се спазва Етичен кодекс, чийто принципи са насочени към законност, лоялност, добросъвестност, безпристрастност, отговорност, конфиденциалност, почтеност, прозрачност, колегиалност и учтивост, равнопоставеност и недопускане на никакви ограничения на правата или привилегиите на човека. Кодексът е съобразен с разпоредбите на приетия от Агенцията за публичните предприятия и контрол Кодекс за етично поведение на лицата, заети в публичните предприятия.

## **XI. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ**

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

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

През отчетния период, в качеството си на член-основател, ДП РВА участва в управителния съвет и различните форуми в Съвместното предприятие SESAR 3.

Продължава работата по проектите в програма SESAR 3 - 101114748 „Network Trajectory Based Operation“, с акроним „Network TBO“, 101114611 „Gain Environmental Efficiency by Saving Energy“, с акроним „GEESE“ и проект 101114808 „Air Traffic Control Trajectory Based Operations“ с акроним „ATC TBO“. През отчетния период успешно са проведени валидационни упражнения и по трите проекта.

Подадени са два проекта за участие в следващата фаза на програма SESAR 3 в рамките търг за набиране на проектни предложения HORIZON-SESAR-2025-DES-IR-02. Целта на проект ATMOSPHER е да валидира решения за подобряване на автоматизацията на издаване на разрешения, което ще доведе до по-ранното справяне с потенциални конфликти и редуцирането на проблеми с капацитета на натоварени зони. Проект IRINA 2 цели да се развие и валидира концепция за интегриране на безпилотни летателни системи в контролирано и неконтролирано въздушно пространство, както и прехода през различни класове въздушно пространство. Проектите ще дадат възможност на ДП РВА да участва в разработването и валидирането на нови технологии в сферата на УВД, които в бъдеще се очаква да подобрят безопасността и капацитета.

През отчетния период е стартирана работата по изготвяне на План за разгръщане на Единното европейско небе - LSSIP BG 2025.

ДП РВА участва и в работата на структурата за управление на обща услуга по осъществяване на линия за предаване на данни (DLS Governance in Europe). Целта на установяването на обща услуга за линии за предаване на данни в Европа е да се създаде обща рамка за осигуряването на DLS в държавите от ЕС, който е достатъчно гъвкав, за да отговори на бъдещите предизвикателства и рискове, както и да изиграе решаваща роля за намаляването на фрагментацията на услугата. Посредством участието си в DLS Governance, ДП РВА ще може пряко да влияе на процеса на вземане на решения относно услугата и нейното развитие. Към момента Евроконтрол работи по провеждане на обществената поръчка за обща услуга, която да отговори на изискванията на Регламент (ЕС) 2024/2803.

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

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

## **XII. УПРАВЛЕНИЕ НА СОБСТВЕНОСТТА И ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ.**

В рамките на процесите по управление на собствеността са финализирани дейностите, свързани с извършения цялостен анализ на стопанисваните имоти за отчитане на необходимостта от тяхното ползване с оглед на инвестиционните планове и бъдещото развитие на инфраструктурата за дейността на предприятието и са идентифицирани имотите с отпаднала необходимост. Извърпени са необходимите действия съобразно изискванията на законодателството и указанията на МТС във връзка с промяната на вида на собствеността на недвижимите имоти, подлежащи на разрушаване и отнемането на правото на управление на недвижимите имоти, стопанисвани от ДП РВА, с отпаднала необходимост от ползването им. В тази връзка са приетите решения на Министерски съвет РМС № 792/14.11.2025 г. и РМС № 743/03.11.2025 г. за промяна на статута на части от имоти – публична държавна собственост в региони Варна и Горна Оряховица, в частна държавна собственост и премахването на дълготрайни материални активи.

Изготвени са и са актуализирани График на обществените поръчки по Закона за обществените поръчки, График на поръчките по Закона за гражданско въздухоплаване и Списък на поръчките за директно възлагане за 2025 г.

Изготвени са ежемесечни доклади за изпълнение на утвърдените графици за възлагане на поръчките по ЗОП и ЗГВ, съгласно Вътрешните правила за управление на цикъла на обществените поръчки и Вътрешните правила за управление на цикъла на поръчките по ЗГВ в ДП РВА и отчет за изпълнение на Графика на поръчките по ЗОП и ЗГВ и Списъка на поръчките за директно възлагане по ЗОП в ДП РВА за 2025 година съгласно Вътрешните правила за предварителен контрол за законосъобразност, последващи оценки на изпълнението и други контролни дейности в ДП РВА.

Изготвени са График на обществените поръчки по ЗОП, График на поръчките по ЗГВ, и Списък на обществените поръчки за директно възлагане за 2026 г.

Описаните дейности са в изпълнение на нормативно определени изисквания и допринасят за ефективната реализация на проектите в ДП РВА, което от своя страна води до подобряване на показателите за ефективност на ДП РВА в четирите ключови области на ефективност (Безопасност, Околна среда, Капацитет и Разходна ефективност съгласно Схемата за ефективност).

Описаните по-горе дейности имат отношение към СЦ 1 и СЦ 2.

## **XIII. СИГУРНОСТ И ЗАЩИТА**

По отношение мерките за сигурност и защитата са извършени редица дейности, сред които планираните инспекции по сигурност и месечните проверки на регистратурата за класифицирана информация. Няма констатирани случаи на нерегламентиран достъп и

заплахи за сигурността на класифицираната информация. Не са констатирани нарушения на правилата и нормите за пожарна безопасност при експлоатация на обектите на ДП РВД. Описаните дейности имат отношение към трите стратегически цели на ДП РВД.

#### **XIV. УПРАВЛЕНИЕ И ОЦЕНКА НА РИСКА**

В предприятието е въведена Стратегия за управление на риска, която се актуализира на всеки три години или при настъпване на съществени промени в рисковата среда. 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 ежегодно.

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 годишно или при съществено изменение на външната и вътрешната среда.

През отчетния период е приета Стратегията за управление на риска на ДП РВД, издание 4.0. Същата е съобразена и с актуалната Стратегия за управление на риска в Министерството на транспорта и съобщенията за периода 2024-2026 г. Добавени са референции към Процедурата за управление на мерки за контрол, превенция и противодействие на подкупването и корупцията в ДП РВД, Процедурата за оценка на риска от подкупване и корупция в ДП РВД и Правилника за организацията и дейността на Съвета за управление на борбата с подкупването и корупцията в ДП РВД – документи на „Система за управление на борбата с подкупването“, сертифицирана за съответствие с Международен стандарт БДС EN ISO 37001:2016. Актуализиран е риск-регистърът.

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

#### **XV. БОРБА С КОРУПЦИЯТА И ПОДКУПИТЕ**

В ДП РВД са въведени Процедура за управление на мерки за контрол, превенция и противодействие на подкупването и корупцията в ДП РВД, Процедура за оценка на риска от подкупване и корупция в ДП РВД и Правилник за организацията и дейността на Съвета за управление на борбата с подкупването и корупцията в ДП РВД по Международен стандарт БДС EN ISO 37001:2016 - „Система за управление на борбата с подкупването“, по който ДП РВД е сертифицирано. Също така са в сила вътрешни правила за прилагане на антикорупционни мерки и процедури, и за приемане и разглеждане на сигнали за корупция и нередности, както и Правила за вътрешно подаване на сигнали и за предприемане на последващи действия по тях съгласно Закона за защита на лицата, подаващи сигнали или публично оповестяващи информация за нарушения. Антикорупционни процедури са включени и в редица вътрешни актове, касаещи планирането, организирането, възлагането и изпълнението на обществените поръчки, контрола на разходите и плащанията, подбора, назначаването и обучението на персонала и др. Те осигуряват необходимото разделение на функциите и многостепенен вътрешен контрол, включително в областите, свързани с разход на средства, което от своя страна е предпоставка за предотвратяване на корупционни действия.

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

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

## **XVI. ДЕЙНОСТ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ**

През 2025 г. Управителният съвет (УС) на ДП РВД, в състав г-жа Веселина Карамилева –Тодорова, г-н Янко Стоименов и г-н Георги Пеев, е провел 12 редовни и 3 неprisъствени заседания. На заседанията са разгледани 177 доклада, от които 78 доклада от общ характер и 99 доклада за разглеждане на документации за поръчки.

Съгласно чл. 16, ал. 2 от Правилника за организацията на работа на УС на ДП РВД, са разгледани отчетите за изпълнение на решенията на Управителния съвет за предходните тримесечия. В сроковете, определени в договорите за възлагане на управлението на ДП РВД, са изготвени и изпратени до МТС отчети за работата на Управителния съвет, за резултатите от изпълнението на бизнес програмата и за финансовото и икономическо състояние на предприятието.

## **XVII. ФИНАНСОВО – СЧЕТОВОДНА ДЕЙНОСТ**

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

От началото на 2025 г. започна четвъртия референтен период (РП4), обхващащ 2025 – 2029 г. Проект на план за ефективност (ПЕ) за РП4 е предоставен за оценка от ЕК и Органа за преглед на ефективността съгласно установените срокове. Със свое решение 2025/1054 от 19.05.2025 г. Европейската комисия одобри официално проекта на ПЕ.

Като продължение на постигнатите резултати през РП3, съгласно ПЕ за РП4, предприятието се придържа към спазване на заложените изисквания в Решение 2024/1688 на Европейската комисия при определяне на таксовата единица „прелитане” с оглед осигуряване на необходимия ресурс за финансиране на дейността и предоставяне на качествено АНО във въздушното пространство, обслужвано от ДП РВД. Продължават участията в редица международни форуми и изготвянето на позиции и предложения за подобряване на регулаторната среда на системно ниво.

През отчетния период са актуализирани Годишен финансов план за 2025 г., както и „Бизнес план (Бизнес програмата) на ДП РВД 2021 г. - 2025 г.“, издание 6.0.

Изготвен е Бизнес план (Бизнес програма) на ДП РВД 2026 г. – 2030 г., издание 1.0., който е приет на заседание на УС на 05.12.2025 г.

Изготвен е Годишен финансов план на предприятието за 2026 г., който е приет на заседание на УС на 28.11.2025 г.

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.

Във връзка с приемането на България в еврозоната от 01.01.2026 г. през отчетния период в ДП РВД са изпълнени необходимите подготвителни дейности съгласно Плана за въвеждане на еврото.

Изготвени са и са представени в МТС и АППК изискуемите съгласно законодателната рамка одитиран Годишен финансов отчет и Годишен доклад за дейността на предприятието за 2024 г., отчет на изпълнението на Бизнес програмата за 2024 г., междинни тримесечни финансови отчети и доклади за дейността. Изготвени са и са представени в МТС справки и оперативни месечни финансови отчети и анализи на предприятието съгласно действащите указания. Изготвени са и са подадени в НСИ статистически отчети по НСС за 2024 г. Изготвена е и е подадена годишната данъчна декларация по ЗКПО за 2024 г.

Отчетът на разходната база за 2024 г. е предоставен на Националния надзорен орган. Прогнозата за таксовата единица „прелитане“ за 2026 г. е предоставена на Националния надзорен орган. Представители на ДП РВД съвместно с ГД ГВА взеха участие в ежегодните многостранни консултации за пътните такси проведени в Евроконтрол.

В изпълнение на заповед на генералния директор се поддържа отчетност по области и показатели за наблюдение на дейностите и ежемесечно му се представя доклад за тяхното изпълнение. Текущо се изпълняват дейности във връзка с поддържане на финансовата стабилност на ДП РВА, като периодично се изготвят анализи с оглед динамиката на обслужвания трафик.

Изготвени са и са подадени месечни справки-декларации по ДДС и всички задължителни декларации по други закони в Националната агенция за приходите.

Подавана е информация в съответствие с данъчното и осигурителното законодателство и всички задължителни документи пред компетентните контролни органи.

Проведени са действия по осъществяване на кредитен контрол авиокомпаниите погасиха просрочените си задължения, без да е необходимо налагане на отказ от предоставяне на АНО в РПИ София.

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

#### ➤ Общ размер и структура на приходите

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

През 2025 г. се отчита намаление (0.81%) на приходите от такси АНО при прелитане поради комбинирания ефект от ръста на обслужените единици с 9.84%, плановото намаление на таксовата единица спрямо предходната година (4.25%) в резултат на прилагането на извънредното европейско законодателство (Регламент 2020/1627) и ефекти от прилагане на схемата за ефективност.

Приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата бележат ръст от 6.49% спрямо 2024 г. основно в резултат на по-големия брой обслужени единици генерирани от вътрешни и международни полети с кацане в България. Стремешът е да бъде постигнат баланс през референтния период между разходи и приходи, свързани с този вид обслужване, като се използват всички други приходи за покриване на разходите.

Структурата на приходите за 2025 г. е без изменение спрямо предходната година.



Фигура 2 Структура на приходите на предприятието за разглеждания период

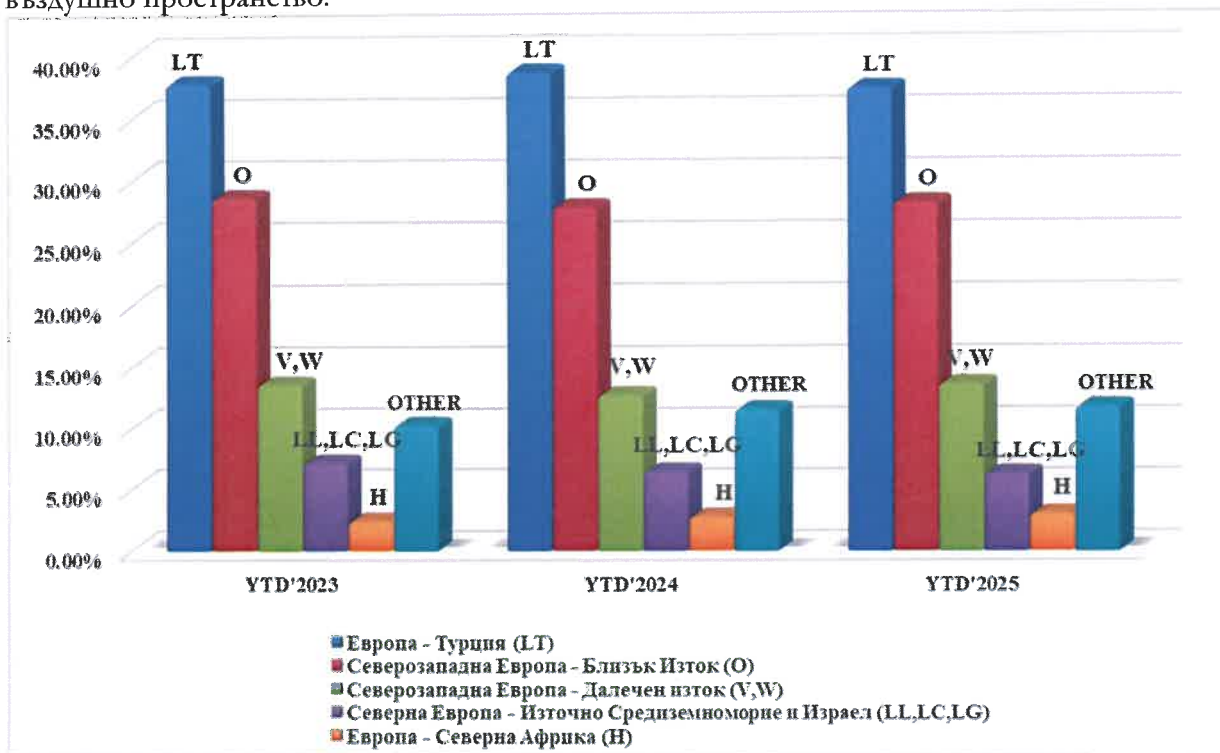
#### ➤ Структурен анализ на приходите от такси „прелитане“, генерирани от прелитаци ВС

Таксите „прелитане“ имат следната структура:

- Прелитащите ВС генерират 97.44% от тези приходи;
- Международните излитаци и кацаци полети генерират 2.40% от приходите от тези такси;
- Вътрешните полети добавят 0.16% от приходите в тази група.

Геополитическите фактори, оказващи влияние върху нивата на трафик от РПЗ продължават да бъдат валидни през РП4 като наред с това се вземе под внимание развитието

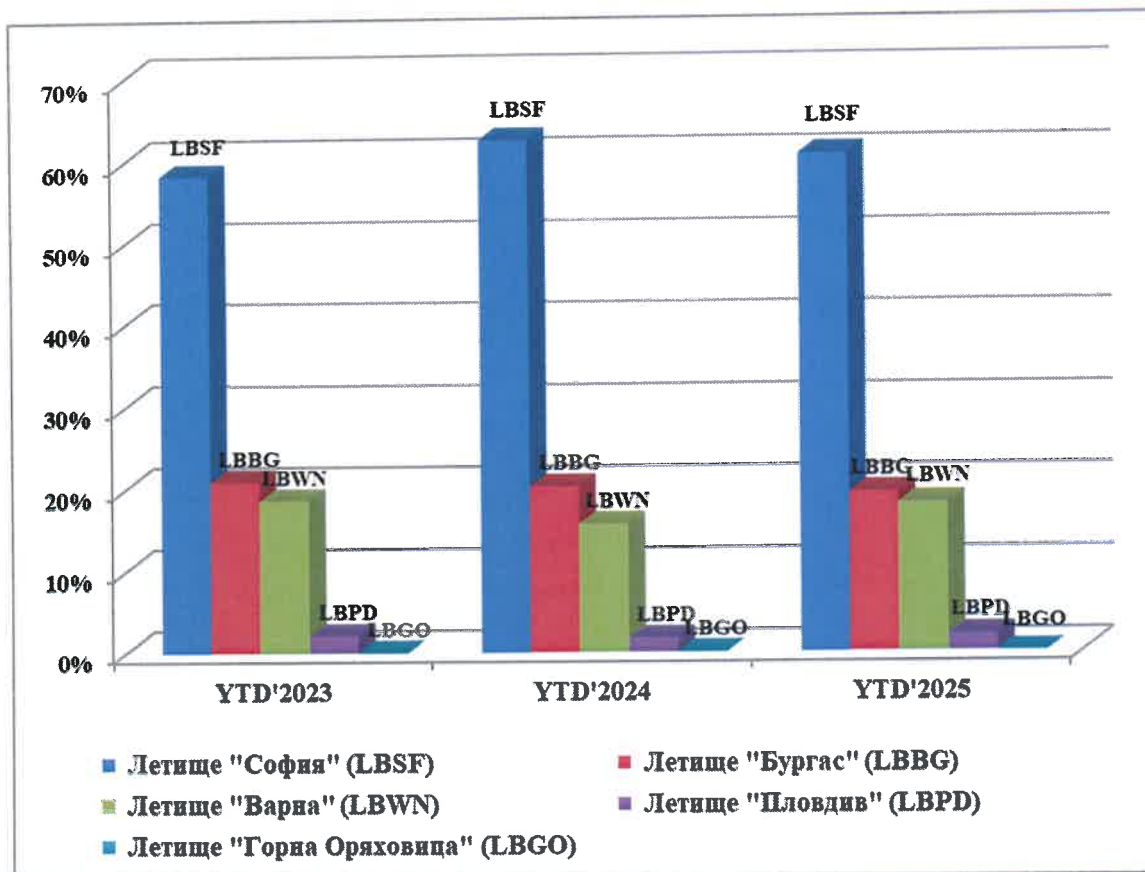
на конфликта между Украйна и Русия, довел до затварянето на украинското въздушно пространство в края на м. февруари 2022 г., както и последвалата забрана от редица държави за използване на въздушното им пространство от Руската федерация и съответните контрамерки от страна на Русия. Резултатите от това са значително удължаване на полетното време за някои дестинации и изместване на нетрадиционен трафик към българското въздушно пространство.



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

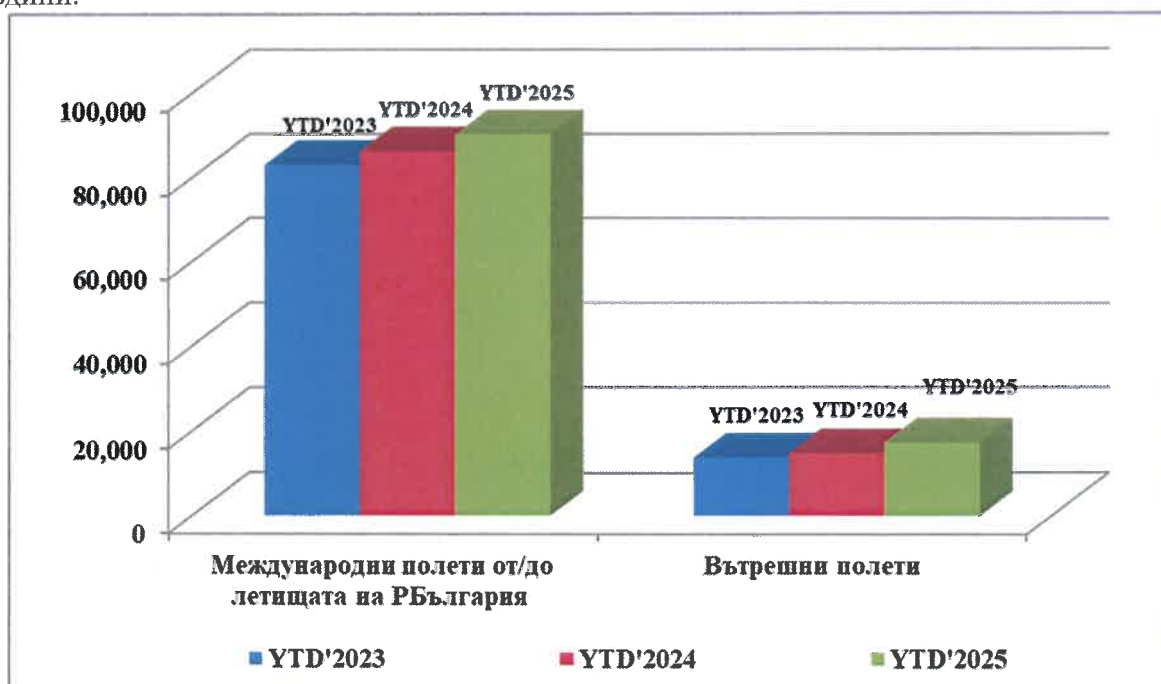
Близо 80% от приходите от такси прелитане, генерирани от прелитания трафик, са свързани с потоците от Европа за Турция, Близкия и Далечния изток и обратно. През отчетния период най-голям относителен дял има трафикът от/за Турция като брой въздухоплавателни средства, както и по отношение на приходите.

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



Фигура 4 Структура на приходите в зоните и районите на летищата

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



Фигура 5 Обслужени полети в зоните и районите на летищата

През 2025 г. се наблюдава общо увеличение с 6.34% на обслужените полети в зоните и районите на летищата спрямо 2024 г., което се дължи на възстановяването 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 сезонност на черноморския туризъм.

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

### **XVII.2. Анализ на основните видове разходи за дейността**

Разходите за дейността за 2025 г. на ДП РВД по отчета за доходите възлизат на 276,377 хил. лв.

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

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

- Разходи за персонал – 73.58%;
- Разходи за амортизация – 9.49%;
- Разходи за външни услуги – 13.04%;
- Разходи за материали – 1.77%;
- Други разходи (разходи за командировки, данъци и др.) – 2.12%.

Общите разходи за дейността на ДП РВД за 2025 г. са по-ниски в сравнение с тези от предходния период с 19,122 хил. лв., основно поради измененията в провизиите за конструктивни задължения, свързани със задължителната за прилагане схема за ефективност. За разглеждания период разходите по икономически елементи са по-ниски от заложената разходна рамка в годишния финансов план с 11,559 хил. лв. или 4.01% по-малко.

Характерно за дейността на ДП РВД е ясно изразеното сезонно колебание на обслужвания трафик, като броят на въздухоплавателните средства през летните месеци се увеличава почти двойно. По отношение на разпределянето на трафика през годината, около 40-45% от ВС се обслужват през първото полугодие, а 55-60% през второто. Във връзка с колебанието на трафика, разпределението на приходите през годината е неравномерно, докато разходите са сравнително равномерно разпределени през годината, с изключение на тези, които се правят във връзка с приключването на съответната финансова година.

### **XVII.3. Финансов резултат**

За отчетния период финансовият резултат на ДП РВД е печалба след данъчно облагане в размер на 17,307 хил. лв. През 2025 г. предприятието отчита минимално намаление на приходите, което е планомерно с оглед ефектите от прилагане на схемата за ефективност, която е задължителна съгласно европейското законодателство. Това в съчетание с намалението на разходите води до финансов резултат, който е по-висок от този за предходната година.

### **XVII.4. Финансови показатели**

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

- Нетни приходи от продажби – 295,973 хил. лв. (31.12.2024 г.: 296,736 хил. лв.), от тях 292,465 хил. лв., (31.12.2024 г.: 293,625 хил. лв.) са от такси за аеронавигационно обслужване;
- Нетни приходи от продажби на един зает – 247 хил. лв. (31.12.2024 г.: 253 хил. лв.);
- Печалба от оперативна дейност спрямо приходи – 6.62% (31.12.2024 г.: 0.42%);
- Коефициент на обща ликвидност – 2.09 (31.12.2024 г.: 2.16);

- Коэффициент на финансова автономност – 3.01 (31.12.2024 г.: 2.09).
- Брой на обслужени единици на един зает – 4,598 (31.12.2024 г.: 4,272).

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 четвъртия референтен период. Коефициентът на финансова автономност е по-добър от общоприетите референтни стойности.

## **XVIII. ФИНАНСОВИ РИСКОВЕ СВЪРЗАНИ С ДЕЙНОСТТА НА ПРЕДПРИЯТИЕТО**

### **XVIII.1. Ценови риск**

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

От началото на 2020 г. се прилага Регламент (ЕС) 2019/317 на Европейската комисия, съгласно който действа схема за ефективност и метод на установените разходи (determined cost) по отношение таксите за АНО при прелитане, като е направена адаптация към динамичните условия на световна пандемия с Регламент (ЕС) 2020/1627 определящ извънредни мерки за третия референтен период, съгласно които да се приложи схемата за ефективност, така че да се намерят приемливи за всички страни решения за 2020 г., 2021 г., както и по отношение на периода 2022 г. – 2024 г. Съобразно изискванията на регламент 2019/317 схемата за ефективност не е задължителна и не се прилага за нито едно летище, на което Предприятието предоставя обслужване. Летище София е запазено в индивидуална зона за таксуване.

### **XVIII.2. Валутен риск**

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

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

### **XVIII.3. Лихвен риск**

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

### **XVIII.4. Кредитен риск**

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

	2025 ‘000 лв.	2024 ‘000 лв.
Групи финансови активи – балансови стойности:		
Пари и парични еквиваленти	89,289	116,270
Текущи търговски и други вземания	68,496	70,638
Нетекучи вземания	28,966	65,458
<b>Балансова стойност</b>	<b>186,751</b>	<b>252,366</b>

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 иницирането на комплекса от мерки за това има Евроконтрол съгласно действащите споразумения с тази организация.

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

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

Част от паричните средства на Предприятието представляват паричен резерв в Българска Народна Банка. Същият е предоставен при условията на Наредба №140 на Министерството на транспорта и съобщенията и Министерство на финансите от 04.12.2001 г. за установяване размера, реда и условията за поддържане и разходване на паричния резерв на ДП РВД.

#### **XVIII.5. Ликвиден риск**

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

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

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

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

#### **XIX. ИНФОРМАЦИЯ ЗА СВЪРЗАНИ ЛИЦА**

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

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

	2025 ‘000 лв.	2024 ‘000 лв.
<b>Получени услуги</b>		
Държавен авиационен оператор	489	394
Летище Г. Оряховица ЕАД	75	68
Български пощи ЕАД	17	15

Летище Пловдив ЕАД	5	7
<b>Предоставени услуги</b>		
Летище Пловдив ЕАД	61	64
Летище Г. Оряховица ЕАД	50	45
ГД ГВА	27	25
Държавен авиационен оператор	11	17

#### Сделки с ключов управленски персонал

Ключовият управленски персонал включва Генерален директор, Управителен съвет и Одитен комитет, назначен със Заповед № ПД-163/12.08.2025 г. на Министъра на транспорта и съобщенията. Разходите за възнаграждения на ключовия управленски персонал имат краткосрочен характер. За 2025 г., разходите за възнаграждения, социални осигуровки и обезщетения на Генералния директор и Управителния съвет са в общ размер 940 хил. лв. През същия период на 2024 г. разходите за възнагражденията, социални осигуровки и обезщетения на Генералния директор и Управителния съвет са в размер на 848 хил. лв.

Със заповед на Министъра на транспорта и съобщенията от 12.08.2025 г. на основание чл. 107, ал. 8 от Закона за независимия финансов одит и изразяването на сигурност по устойчивостта е създаден Одитен комитет, състоящ се от трима членове. Възнагражденията и социалните осигуровки на одитния комитет за периода от 12.08.2025 г. (от която дата същият е назначен със заповед на Министъра на транспорта и съобщенията) до 31.12.2025 г. са в общ размер на 65 хил. лв.

#### XIX.2. Разчети със свързани лица в края на периода

	2025 ‘000 лв.	2024 ‘000 лв.
<b>Текущи вземания от:</b>		
Летище Пловдив ЕАД	67	16
Летище Г. Оряховица ЕАД	9	7
<b>Общо вземания от свързани лица</b>	<b>76</b>	<b>23</b>
<b>Текущи задължения от:</b>		
Държавен авиационен оператор	23	142
Летище Г. Оряховица ЕАД	9	10
Български пощи ЕАД	2	1
Летище Пловдив ЕАД	1	1
<b>Общо задължения към свързани лица</b>	<b>35</b>	<b>154</b>

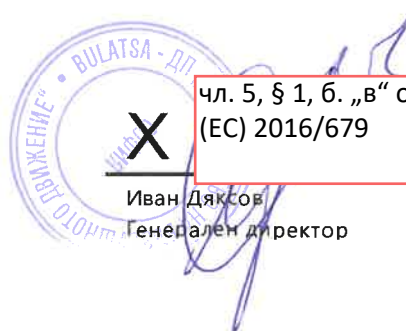
#### ПРИЛОЖЕНИЯ:

**Приложение 1** Национални базови таксови единици на страните-членки на ЕВРОКОНТРОЛ за 2025 г.

**Приложение 2** Изменение на националната таксова единица на България за периода 2012 - 2025 г.

**Приложение 3** Обслужени единици от страните-членки на Евроконтрол през 2025 г.

**Приложение 4** Използвани съкращения

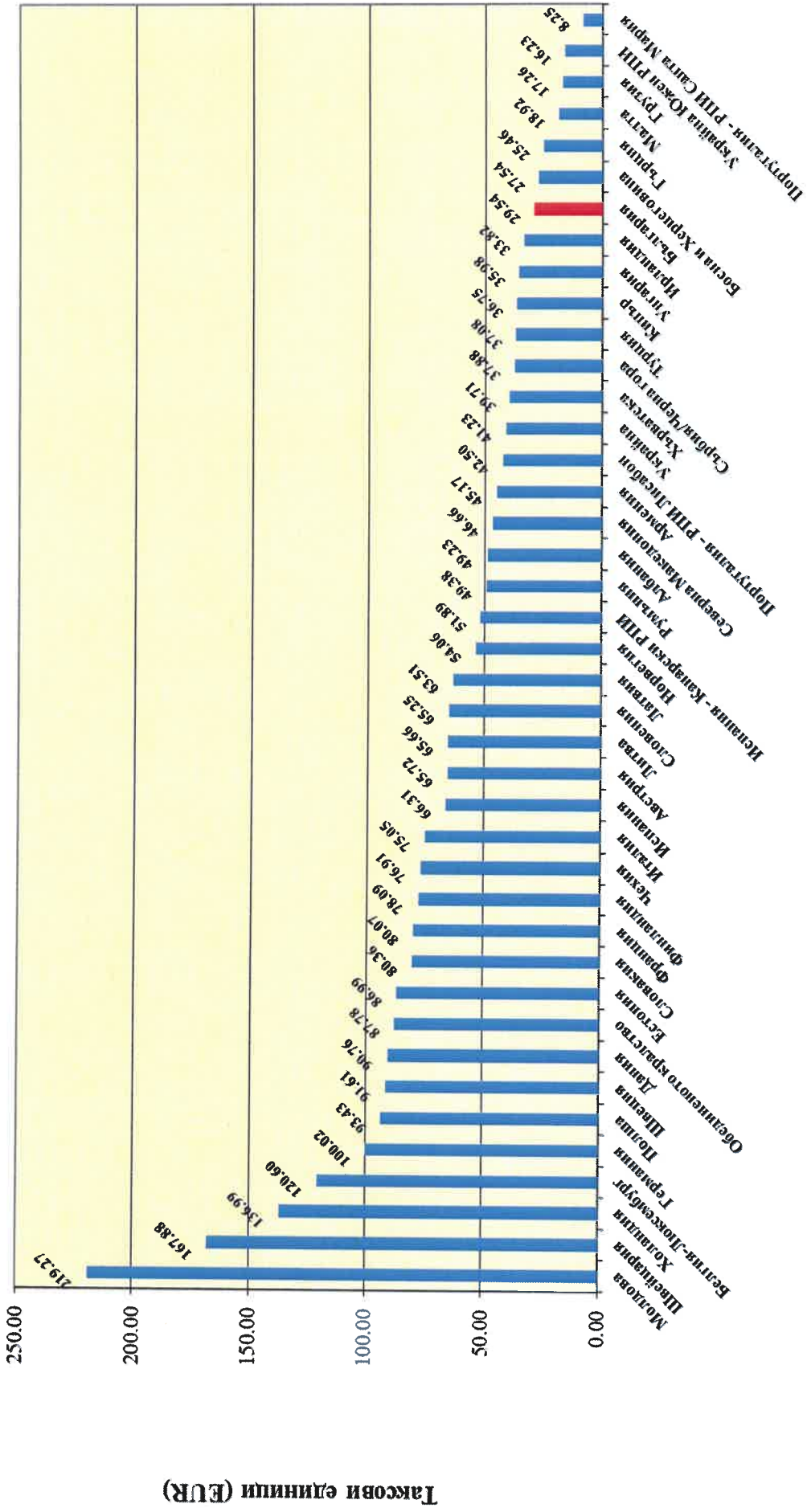


чл. 5, § 1, б. „в“ от РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2016/679

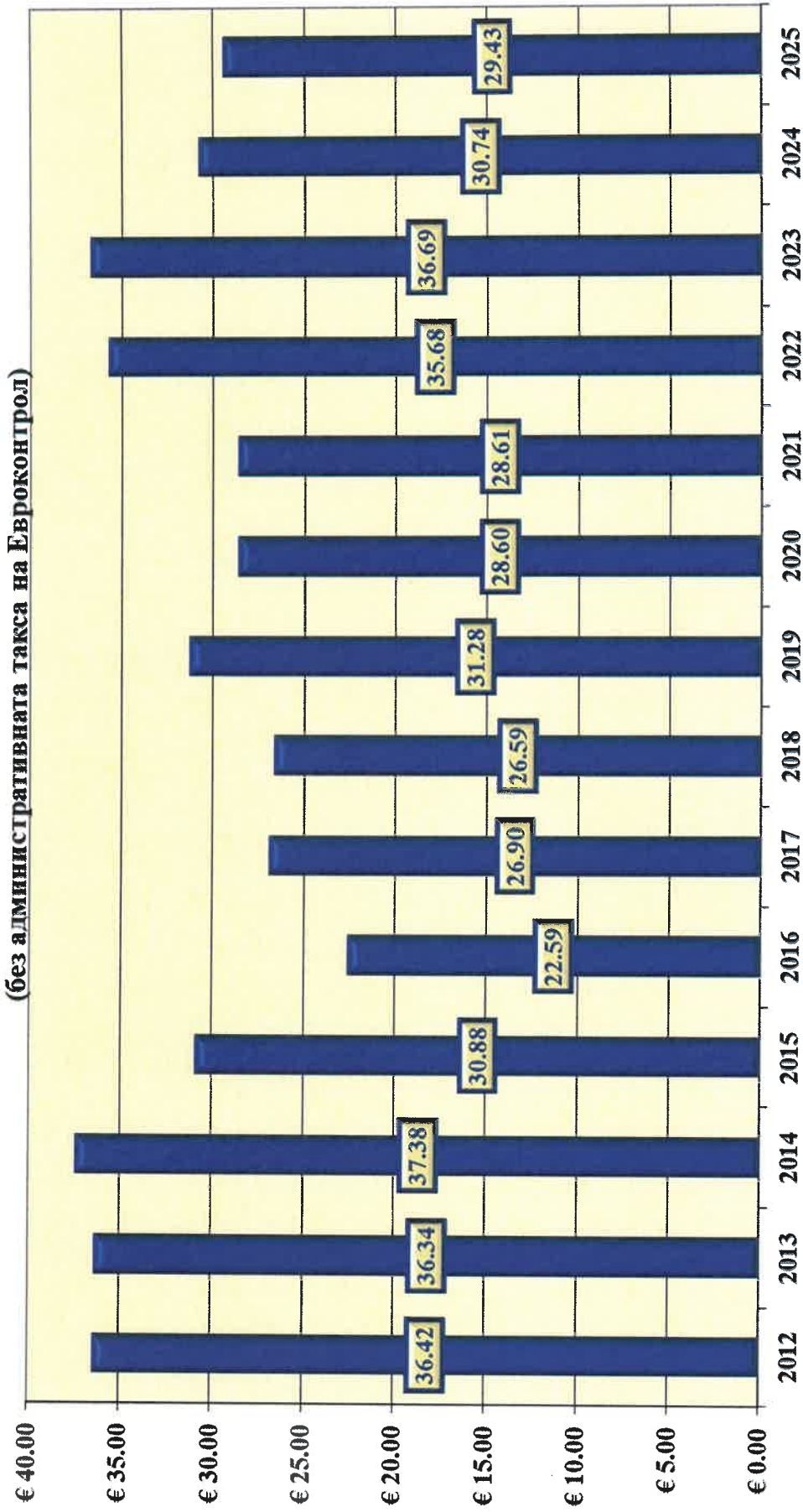
Иван Дяков  
Генерален директор

Приложение 1

Национални базови таксови единици на страните-членки на Евроконтрол за 2025 г.  
(вкл. административната такса на Евроконтрол)

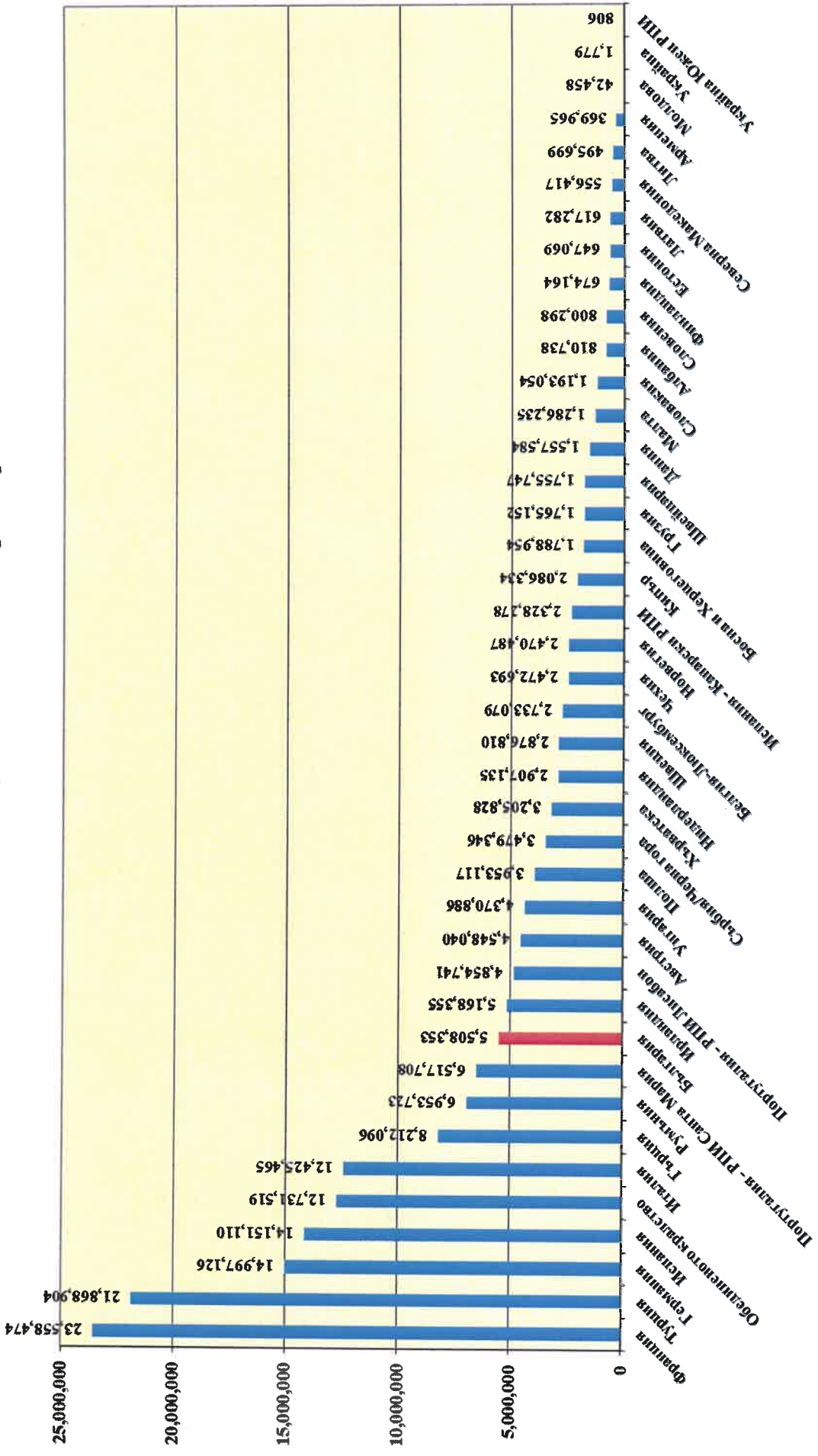


**Изменение на националната таксова единица на България за периода 2012 г. - 2025 г.**  
**(без административната такса на Евроконтрол)**



Приложение 3

Общо обслужени единици в страните-членки на Евроконтрол за 2025 г.



## ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

АИО	Аеронавигационно информационно обслужване
АИП	Сборник аеронавигационна информация
АНО	Аеронавигационно обслужване
АППК	Агенция за публичните предприятия и контрол
АСУВД	Автоматизирана система за управление на въздушното движение
ВП	Въздушно пространство
ВС	Въздухоплавателно средство
ГД ГВА	Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация"
ДАНО	Доставчици на аеронавигационно обслужване
ДП РВД	Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“
ЕЕН	Единно европейско небе
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЗГВ	Закон за гражданското въздухоплаване
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ИСУ	Интегрирана система за управление
ИТП	Инженерно-Технически Персонал
ЛРАК	Летищен радиолокационен комплекс
ЛЦ	Летищен център
МТС	Министерство на транспорта и съобщенията
ОВД	Обслужване на въздушното движение
ОЕ	Обслужена единица
ПЕ	План за ефективност
ППП	Правила за полети по прибори
РМС	Решение на Министерския съвет
РП	Ръководител(и) на полети
РПЗ	Референтен период 3
РП4	Референтен период 4

РПИ	Район на полетна информация
РЦ	Районен център
СЦ	Стратегически цели
САЩ	Съединени американски щати
СЗО	Световна здравна организация
СУБ	Система за управление на безопасността
СЦ	Стратегическа цел
ТРАК	Трасови радиолокационен комплекс
УВД	Управление на въздушното движение
УПВД	Управление на потоците въздушно движение
УС	Управителен съвет
ФБВП	Функционален блок въздушно пространство
АСЕ	ATM Cost-Effectiveness
АТСО	Air Traffic Control Officer
АТIS	Automatic Terminal Information Service
АТМ	Air Traffic Management
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation
CIMACT	Civil-military air traffic management coordination tool
CPDLC	Controller Pilot Data Link Communications
DLS	Datalink Service
EASA	European Union Aviation Safety Agency
FAB	Functional Airspace Block
FIR	Flight Information Region
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPS	Global Positioning System
ICAO	International Civil Aviation Organization
KEA	Key performance indicator measuring the level of horizontal En-route flight inefficiency in Actually flown trajectories
LSSIP	Local Single Sky implementation monitoring
NM	Network manager
OLDI	Online Data Interchange

PRB	Performance Review Body
RAISG	RNAV Approach implementation Support Group
RNAV	Area navigation
RNDSG	Route Network Development Sub-Group
SEE FRA	South East Europe Free Route Airspace
SESAR	Single European Sky ATM Research
SDIP	SESAR Deployment and Infrastructure Partnership
tCAT	Traffic Complexity Assessment Tool
SWIM	System Wide information Management
WAM	Wide Area Multilateration

**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, 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 Кодекса в приложимите аспекти. В нормативните актове, относими до дейността на предприятието, вкл. в законодателството в областта на публичните предприятия, както и във вътрешните актове, са заложили необходимите изисквания за спазване на основните принципи на доброто корпоративно управление.

Подробна информация във връзка с управлението и контрола в предприятието се съдържа в Доклада за състоянието на системите за финансово управление и контрол в ДП РВД за 2025 г. и във Въпросника за самооценка на системите за финансово управление и контрол за 2025 г., а 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.

**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 от значение и 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 2025 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 2025 г., който заедно с Въпросника за самооценка на системите за финансово управление и контрол за 2025 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, борба с подкупването, здраве и безопасност при работа. Системата е сертифицирана по международните стандарти ISO 9001, ISO/IEC 27001, ISO 14001, ISO 37001 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 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 31.12.2025 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.

Със заповед на Министъра на транспорта и съобщенията от 12.08.2025 г. на основание чл. 107, ал. 8 от Закона за независимия финансов одит и изразяването на сигурност по устойчивостта е създаден Одитен комитет, състоящ се от трима членове.

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

Управителният съвет и генералният директор на ДП РВД се назначават от министъра на транспорта и съобщенията въз основа на необходимата квалификация, управленски опит и репутация при спазване на изискванията на Закона за публичните предприятия и правилника за неговото прилагане. В относимите разпоредби няма ограничения по отношение на възраст, пол и увреждания.

Съгласно въведената в ДП РВД Стратегия за корпоративна социална отговорност се спазват принципите за равнопоставеност, недопускане на дискриминация, равенство между половете, както и всички останали аспекти на политиката на многообразие.

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

X

Иван Дяков  
Генерален директор на ДП РВД