**АНАЛИЗ НА ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ НА ДРУЖЕСТВОТО И ФИНАНСОВ АНАЛИЗ КЪМ 30.09.2015 г.**

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

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

Обслужените въздухоплавателни средства (ОВС) се разделят на три групи в зависимост от полетите, които извършват във въздушното пространство, обслужвано от ДП РВД: а) чисто прелитащи; б) международни, пристигащи и заминаващи с кацане в РБългария; в) вътрешни. Динамиката в изменението за всяка група полети[[1]](#footnote-1) е посочена в Приложение 1.

Характерно за нея е нарастване на броя на прелитащите ВС с 15.6%, които генерират най-голямата част от приходите от основна дейност. Прелитащите ВС са основната група, която генерира обслужени единици (ОЕ) в нашето въздушно пространство, като на тях се дължат 95-98% от всички ОЕ При ВС, извършили международни полети с кацане в България, се наблюдава ръст с 1.04%, а вътрешните полети отчитат намаление с 4.82% в сравнение със съответния период на 2014 г. Общият брой на обслужените полети за деветмесечието на 2015 г. е с 13.67% по-висок от броя им за деветмесечието на 2014 г. и е следствие основно на по-големия брой от прелитащи полети.

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

Броят на обслужените единици (ОЕ), характеризиращ предоставянето на аеронавигационно обслужване при прелитане, отчете ръст с 20.15%. Очакванията са аеронавигационното обслужване при прелитане да продължи да следва темп на увеличение. Поради комбинирания ефект от намалението на таксова единица „прелитане” за 2015 г. (17.43%) и нарастването на обслужените единици не се отчита съществено изменение на приходите от тези такси.

По отношение на приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата има увеличение с около 3% спрямо деветмесечието на 2014 година.

Предприятието на този етап разполага с достатъчно капацитет на въздушното пространство и разполага с модерна система за УВД, за да осигури безопасно АНО. С оглед на промените относно очакванията за продължителността на кризата в Украйна, фокусът на дейността в следващите няколко години ще бъде насочен към осигуряването на допълнителен капацитет на въздушното пространство с оглед осигуряването на изискванията по безопасност и на качеството на аеронавигационното обслужване. Предвид прерутирането на трафика през 2014 г. в резултат на събитията в Украйна, очакванията са ситуацията да се запази и през тази година. Предприети мерки, за да не допускане закъснение на полетите с оглед на прогнозите за нарастване на трафика в следващите години.

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

Доставчици и конкуренти – предимства и недостатъци. Маркетингова политика.

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

На 02.03.2015 г. са издадени две решения на ЕК, с които е обявено, че Планът за ефективност на ФБВП Дунав за Втори референтен период (2015-2019 г.), в частта му за РБългария, е в съответствие с целите за ефективност на общоевропейско равнище в ключовите области Безопасност, Околна среда и Разходна ефективност, а за ключова област Капацитет са необходими подобрения. В тази връзка на 01.07.2015 г. бе подаден коригендум на плана в частта му за ключова област Капацитет и становището на Европейската комисия се очаква до 01.12.2015 г.

Предприятието се стреми да се утвърди като ключов доставчик на АНО в региона чрез предоставяне на добро качество на АНО и провеждане на последователна и предсказуема ценова политика. Развитието по отношение на количеството обслужван трафик и брой обслужени единици, характеризиращи се с постоянно нарастване в последните години, въпреки световната финансова криза, на този етап са показател за успех в реализирането на тази цел.

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

От създаването си през 1969 г. ДП РВД е единственото предприятие, което осигурява АНО в гражданското въздушно пространство на Република България. В пакета от АНО се съдържат ATM (управление на въздушното движение), CNS (комуникация, навигация и обзор), MET (метеорологично обслужване), AIS (аеронавигационно информационно обслужване) и SAR (търсене и спасяване). ДП РВД е сертифицирано като доставчик на АНО съгласно изискванията на Регламент 2096/2005 и неговите последващи изменения на Европейската комисия (ЕК).

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

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

Основни клиенти

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

В Приложение 3 са показани 50-те най-активни ползватели на аеронавигационни услуги в зоните на летищата, които формират над 90% от оборота на всички ползватели на АНО. С най-големи обороти през разглеждания период са били „България Еър”, „Уиз Еър”, „Луфтханза” и „Австрийските авиолинии”.

***3. Изпълнение на инвестиционната програма***

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

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

Общата стойност на инвестиционната програма за 2015 г. е 39,660 хил. лв. Изпълнението ѝ към 30.09.2015 г. е в размер на 10,045 хил. лв. Основните договори за капиталови проекти са вече сключени и възлизат на обща стойност близо 60 млн.лв., в т.ч. близо 23 млн.лв. средства предвидени за 2015 г. Извършва се необходимата подготовка за подписването на останалите договори за капиталови проекти.

През годината се очаква изцяло или частично реализиране на съществени по обем проекти, като най-големите сред тях са: модернизация на радиолокационните комплекси, развитие и модернизация на наземните средства на ДП РВД за осигуряване на радиокомуникационно обслужване „въздух-земя“, модернизация на автоматизираната система за управление на въздушното движение, модернизация и СМР на навигационни системи VOR/DME и др.

**ІІ. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ**

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

Структурен анализ на приходите от такси за предоставено АНО

* Общ размер и структура на приходите

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

През деветмесечието на 2015 г. броят на обслужените ВС в зоните и районите на летищата, както и приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата нарастват. Стремежът е да бъде постигнат баланс от началото на референтния период между разходи и приходи, свързани с този вид обслужване, като се използват всички други приходи за покриване на разходите.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Приходи от такси  (хил. евро)** | **м. 01-09/2013 г.** | **м. 01-09/2014 г.** | **м. 01-09/2015 г.** |
| **„Подход”** | **6,851** | **7,284** | **7,488** |
| Изменение N/N-1 | | 6.32% | 2.80% |
| **„Прелитане”** | **57,251** | **75,952** | **75,839** |
| Изменение N/N-1 | | 32.66% | -0.15% |
| **Общо Приходи от такси** | **64,102** | **83,236** | **83,327** |
| **Изменение N/N-1** | | 29.85% | 0.11% |

Структурата на приходите през деветмесечието на 2015 г. не отчита промяна, като относителният дял на приходите от такси в зоните и районите на летищата поддържа нива под 10% от приходите от услуги. Поради изпреварващия темп на нарастване на приходите от такси прелитане в резултат на ситуацията в Украйна, относителният дял на приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата вероятно ще се запази в рамките на 10% от общите приходи.

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

Таксите „прелитане” имат следната структура:

* Прелитащите ВС генерират около 96% от тези приходи;
* Международните излитащи и кацащи полети генерират около 3.7% от приходите от тези такси;
* Вътрешните полети добавят около 0.3% от приходите в тази група.

През последните години бе отчитан плавен ръст на прелитащия трафик, но в резултат на промените в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск и прерутиране на трафика от м. април и м. юли 2014 г., увеличението е съществено. Значителният ефект от пренасочването на трафика е свързан с потоците от/до Близкия и Далечния изток, съчетан с положителните тенденции за развитието на потоците от/до Турция. Голямото нарастване на трафика от/до Близкия и Далечния изток е основно резултат от наложените ограничения във въздушното пространство на Райони за полетна информация Симферопол и Днепропетровск. Независимо от това, факторите, които имат отрицателно влияние върху обема на тези потоци, са непроменени и при развитие на ситуацията в РПИ Симферопол, ще се проявят.

Върху потоците от прелитащи въздухоплавателни средства, с изключение на този от/за Турция, значително влияние оказват и ще оказват следните събития от първите десет дни на м. април 2014 г., както следва:

* На 03.04.2014 г. бе отворено въздушното пространство на Косово (т. нар. сектор на KFOR), което ще се обслужва за период от 5 години от унгарския доставчик на АНО – Hungarocontrol. Като цяло това действие се очаква да повлияе в отрицателна посока върху потоците от/до Гърция, Кипър и Израел и от/до Северна Африка. Направен е анализ върху натоварването на кои трасета ще се отрази негативно отварянето на въздушното пространство на Косово. Наблюдаваният към края на периода ефект върху трафика по тези трасета е разнопосочен, но на този етап се очаква намаление от около 15,000 обслужени единици в годишен аспект. Анализът на този ефект се извършва ежемесечно и пълното влияние ще може да бъде по-точно оценено през 2015 г.;
* На 08.04.2014 г. с NOTAM, турският доставчик на АНО – DHMI, затвори трасето UP975 през въздушното пространство на Сирия, което представляваше по-кратка опция за летене в посока Персийския залив. Това трасе бе открито на 07.04.2011 г. и бе използвано основно от някои големи авиокомпании от района на Персийския залив като по-кратка опция за полети до тази дестинация. След това, с развитието на конфликта в Сирия през 2012 г., броят на компаниите, които го използваха намаля. Това трасе се свързва с мрежата през българското въздушно пространство, като затварянето му предполага трафикът в югоизточна посока за Близкия изток (Персийския залив) отново да минава основно през Румъния;
* На 03.04.2014 г. във връзка с проведения референдум в Крим през м. март 2014 г., от страна на Русия бе декларирано, че тя поема обслужването на трафика в Район на полетна информация (РПИ) Симферопол, в т.ч. и над открито море, като последното по международните договорености е делегирано на Украйна. Поради наличието на два органа за ОВД в едно въздушно пространство (ВП), което е недопустимо от гледна точка на безопасността, от страна на ICAO, Евроконтрол и EASA бяха отправени препоръки да не се лети през това ВП до изясняване на обстановката. Това доведе до значително увеличение на трафика през нашето ВП на въздухоплавателни средства, които изпълняват полети от/до Близкия Изток, Далечния изток, както и на част от трафика от/за Русия до Средиземно море, който преди летеше основно през ВП на РПИ Симферопол.

На 18.07.2014 г., вследствие на инцидента с полет MH17 на Малайзийските авиолинии, украинските власти взеха решение за затваряне за полети на източната част на Район на полетна информация (РПИ) Днепропетровск. Наблюденията сочат, че голяма част от авиопревозвачите избягват целия РПИ Днепропетровск, не само затворената източна част. Това доведе до допълнително увеличение на трафика през нашето ВП на въздухоплавателни средства, които изпълняват полети основно от/до Далечния изток.

Сумарно, негативното влияние на първите две реорганизации на ВП по отношение на ДП РВД, бе изцяло неутрализирано и надхвърлено от положителния за нашата страна ефект от прерутирането на трафика поради проблемите във ВП на РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск. Тези въпроси ще намерят свoето решение във времето в зависимост от развитието на политическата ситуация в Украйна и Русия.

Доколкото ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск е без промяна, се реализира значително увеличение на обслужвания трафик, заложено в Плана за ефективност за Втори референтен период. Превишението на излишъците над прогнозата следва да се уреди съгласно схемата за споделяне на риска в Регламент 391/2013 г. и то следва да се извърши изцяло през 2017 г. **В тази връзка ДП РВД е отразява провизия за това задължение, като развитието на събитията ще продължи да бъде наблюдавано и финансовите ефекти ще бъдат своевременно отчитани.**

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

* 1. Европа – Турция

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

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

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

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

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

От началото на 2014 г. този поток регистрира ръст спрямо 2013 г. По повод развитието на ситуацията в РПИ Симферопол, полетите за деветмесечието на 2015 г. нараснаха с 23,020 спрямо същия период на миналата година.

Очакванията, са в дългосрочен план този поток да продължи да нараства вследствие на фактори като:

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

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

* 1. Северозападна Европа - Далечен изток

Все повече оператори се възползват от откриваните нови по-кратки маршрути за полети от Западна Европа до Далечния Изток и обратно. През 2003 г. беше отчетено значително понижение на този поток в резултат на кризата в Ирак и затварянето на част от турското въздушно пространство. Този поток отчиташе устойчиво намаляване до началото на кризата в РПИ Симферопол. Причина за това е развитието на трасовата мрежа през Украйна и Русия и наличието на по-кратки алтернативи за полет. По повод развитието на ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск, полетите от този поток нараснаха с 21,974 спрямо същия период на миналата година.

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

* 1. Северна Европа - Източно Средиземноморие и Израел

Съществено влияние върху този поток от ВС оказва организацията на въздушното пространство и трасовата мрежа в региона - интерфейса Северна Гърция, Югозападна България, Македония, Сърбия, Черна гора и Косово. Постигнатото споразумение между Гърция и Турция за разрешаването на проблема с трасовата мрежа над Егейско море и постигнатата в тази връзка оптимизация на организацията и използването на въздушното пространство в Югоизточна Европа доведе до нарастването на този поток през българското въздушно пространство през миналите години. През 2014 г. този поток регистрира ръст спрямо нивата от 2013 г. За деветмесечието на 2015 г. е отчетен несъществен ръст спрямо аналогичния период на 2014 г. (+2.04%) Както е споменато по-горе отварянето на въздушното пространство на Косово доведе до отлив на трафик по маршрутите към Северозападна Европа.

Влияние върху него оказват полетите на руските авиокомпании до горепосочените дестинации и степента на използване на въздушното пространство на Украйна за изпълнение на полетите.

* 1. Европа – Северна Африка

Този поток има сравнително малък относителен дял в прелитащите ВС, като при него основно ВС се движат от/за Египет. Характерно за него е, че по-големият брой ВС е през зимните месеци. След отварянето на въздушното пространство между Турция и Гърция над Егейско море през 2004 г., при този поток се наблюдава съществено нарастване. В резултат обаче на събития като арабската пролет, започнаха негативни ефекти върху неговото развитие, които e вероятно да продължат в дългосрочен план. По повод развитието на ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск, има пренасочване на част от полетите от Русия за Египет в двете посоки.

През деветмесечието на 2015 г. се наблюдава увеличение по всички описани по-горе потоци.

* 1. Всички останали прелитащи ВС

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

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

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

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Основни потоци прелитащ трафик (брой полети)** | **Изменение III-то тримесечие** | | **Среден относителен дял (м. 01.2011 г.–м.09.2015 г.) (брой полети)** | **Средна месечна стойност (м. 01.2011 г.–м.09.2015 г.) (брой полети)** | **Сезонен ефект** |
| **2014 г./2013 г.** | **2015 г./2014 г.** |
| Европа - Турция | 8.28% | 7.73% | 54.00% | 24,304 | ясно изразен летен |
| Северозападна Европа - Близък Изток | 59.92% | 24.90% | 19.63% | 8,834 | няма |
| Северозападна Европа - Далечен изток | 435.66% | 102.22% | 3.99% | 1,798 | няма |
| Северна Европа - Източно Средиземноморие и Израел | 13.19% | 2.04% | 15.95% | 7,176 | ясно изразен летен |
| Европа - Северна Африка | 15.20% | 20.16% | 4.52% | 2,036 | слабо изразен зимен |
| Всички останали | 194.20% | 28.05% | 1.91% | 858 | няма |

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

Най-голям относителен дял в приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата за деветмесечието на разглежданите години има летище „София” (над 50%), следвано от летище „Бургас” и летище „Варна”. Летище „Бургас” и летище „Варна” са с ясно изразена сезонна натовареност, което съществено покачва относителния им дял в приходите от такси „подход” през летния период на съответните години.

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

През деветмесечието на 2015 г. се наблюдава слабо увеличение с 0.11% на обслужените полети в зоните и районите на летищата спрямо референтния период на предходната година. Полетите от/до летище София са целогодишни в основната си част, докато за останалите международни летища е налице силно изразена сезонна зависимост във връзка с предоставяните туристически услуги.

Броят на международните полети с кацане в България на летищата във Варна и Бургас бележи известни колебания спрямо аналогичния период на предходната година (най-вече заради колебанията в броя руски туристи).

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

Характерно за дейността на ДП РВД е, че предоставяното аеронавигационно обслужване при прелитане генерира положителен финансов резултат. За приходите от такси за АНО в зоната на летищата през първите девет месеца на 2015 г. се запазва тенденцията да не възстановят в пълна степен разходите за този вид обслужване. За частично покриване на разходите за този вид дейност се използват и приходите от лихви от инвестиране на собствени средства.

Анализ на основните видове разходи за дейността

Разходите за дейността за деветмесечието на 2015 г. на ДП РВД по отчета за доходите възлизат на 141,936 хил. лв. Отделните видове разходи имат следните относителни дялове в общата стойност:

* Разходи за персонал – 63.82%;
* Разходи за амортизация – 8.44%;
* Разходи за външни услуги – 9.10%;
* Разходи за материали – 2.41%;
* Други разходи (съдържащи разходи за провизии, командировки, данъци и др.) – 16.23%.

Същественият дял на другите разходи се дължи основно на начисление на провизии за възстановяване на суми за конструктивни задължения към ползвателите на въздушното пространство по настояща стойност. Съгласно изложеното, поради описаните по-горе ограничения, съществен по обем трафик се пренасочи към българското въздушно пространство от РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск. Към момента няма сигурност относно продължителността на запазване на тези ограничения. Начислената провизия е базирана на Регламент 391/2013 за споделяне на риска от отклонения на фактическия трафик спрямо планираните нива (заложени в Плана за ефективност (ПЕ) за Втори референтен период).

Общите разходи за дейността на ДП РВД са по-високи в сравнение с тези за същия период на миналата година в размер на 12,882 хил. лв. За разглеждания период разходите по икономически елементи са по-ниски от заложената разходна рамка на финансовия план с 4,590 хил. лв. или с 3.13% по-малко.

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

Финансов резултат

За деветмесечието на 2015 г. финансовият резултат на ДП РВД е счетоводна печалба след облагане в размер на 20,255 хил. лв. Отчетният финансов резултат е по-висок с 6,112 хил. лв. от предвидената печалба, която съгласно очакванията за отчетния период е 14,143 хил. лв. Подобреният финансов резултат спрямо плановите разчети на предприятието се дължи основно на ръст при приходите в резултат на ограничаването на полетите през Украйна и прерутиране на трафик през РБългария и икономия на разходи. Намалението на финансовият резултат в сравнение с предния период се дължи основно на ефектите свързани с прилагане на метода на установените разходи съгласно Регламент 391/2013 и увеличение на текущите разходи с 10%, свързани с основната дейност на предприятието.



При показателите в таблицата по-горе се наблюдава увеличение на броя на обслужените единици на един зает. Това е свързано основно с нарастването на броя обслужени единици. Коефициентите от обща ликвидност[[2]](#footnote-2) и на финансова автономност[[3]](#footnote-3) за двете години са значително по-добри от общоприетите референтни стойности. Предприятието е в добро финансово състояние, което му позволява да изпълнява възложените му от държавата функции и задачи.

**Георги Пеев**

*Генерален директор на ДП РВД*

1. Съществува известна разлика в броя на обслужените полети и обслужените ВС. При прелитащите, международните излитащи и кацащи ВС, един полет е равен на едно ВС; при вътрешните полети един полет е свързан с две обслужени ВС, ако ВС излита и каца на летище, където ДП РВД предоставя обслужване. Изменението на отделните групи полети в текста е разгледанo по отношение на обслужените полети. [↑](#footnote-ref-1)
2. Коефициентът на обща ликвидност показва способността на предприятието да покрива задълженията си в краткосрочен план. Като добра референта стойност той следва да бъде ≥ 2. [↑](#footnote-ref-2)
3. Коефициентът на финансова автономност показва способността на предприятието да покрива задълженията си в дългосрочен план. Като добра референта стойност той следва да бъде ≥ 0.67. [↑](#footnote-ref-3)