**АНАЛИЗ НА ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ НА ДРУЖЕСТВОТО И ФИНАНСОВ АНАЛИЗ КЪМ 31.12.2017 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 се извършват във въздушното пространство, обслужвано от ДП РВД:

* чисто прелитащи;
* международни, пристигащи и заминаващи с кацане в РБългария;
* вътрешни.

Броят на ОВС е на много високо ниво. Динамиката в изменението за всяка група полети[[1]](#footnote-1) е посочена в Приложение 1.

Характерно за нея е увеличение на броя на прелитащите ВС с 2.60%. Прелитащите ВС генерират най-голямата част от обслужените единици (ОЕ) и от приходите от основната дейност в обслужваното въздушно пространство на Район за полетна информация София (РПИ София), като на тях се дължат 95-98% от всички ОЕ. При ВС, извършили международни полети с кацане в България, се наблюдава ръст от 9.10%, а вътрешните полети отчитат увеличение от 20.35% в сравнение с 2016 г. Общият брой на обслужените полети за 2017 г. е с 3.56% по-висок от броя им за 2016 г.

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 ОЕ, свързани с предоставяне на аеронавигационно обслужване (АНО) при прелитане, отчита ръст от 2.94%. Очакванията са АНО при прелитане да продължи да следва темп на увеличение. Важно значение върху броя на ОЕ оказва новия интерфейс между България и Турция в западната част на Черно море, въведен на 28.04.2016 г., който се отразява благоприятно върху броя на ОЕ.

През 2017 г. поради комбинирания ефект от плановото увеличение на таксовата единица спрямо предходната година (18.92%), нарастването на ОЕ, както и на отразяването на ефектите от ревизията на плана за ефективност за втори референтен период, се отчита намаление (2.37%) на приходите от тези такси.

По отношение на приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата има ясно изразено увеличение с 7.51% спрямо предходната 2016 г., дължащо се на нарастването на обслужения трафик основно на летищата София, Варна и Бургас.

През 2017 г., като резултат от предприетите мерки за ефективно използване на наличните ресурси, предприятието продължава да осигурява необходимия капацитет на въздушното пространство за обслужване на трафика без закъснения в РПИ София. ДП РВД разполага с модерна система за УВД, за осигуряване на безопасно АНО. С оглед на промените в очакванията за продължителността на кризата в Украйна (същата вероятно ще продължи поне до края на втория референтен период), фокусът на дейността в следващите няколко години ще бъде насочен към осигуряване на допълнителен капацитет на въздушното пространство. Последният ще бъде постигнат чрез въвеждане в експлоатация на съответното оборудване и набиране на необходимия брой ръководители на полети. Това ще позволи да бъдат посрещнати търсенето на АНО, както и заложените цели в Плана за ефективност (ПЕ) за втория референтен период (РП2) за ключовите области на дейността „Безопасност“ и „Капацитет“.

На 02.03.2015 г. са издадени две решения на ЕК, с които е обявено, че Планът за ефективност (ПЕ) на ФБВП Дунав за Втори референтен период 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. На 15.04.2016 г. ЕК издаде Решение за изпълнение, с което целите за ефективност на ФБВП Дунав са приети за съответстващи на общоевропейските цели на ефективност в тази ключова област.

Доколкото ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск е вероятно да остане непроменена, може да се очаква запазване на трафика на високи нива. В тази връзка, с оглед на динамиката на оперативната ситуация и промените, настъпили в допусканията спрямо приетия ПЕ за РП2, са предприети действия за предоговаряне на ПЕ. В допълнение на нарасналия трафик, е налице цялостна промяна на допусканията, заложени в ПЕ. На 31.03.2017 г. Европейската комисия обяви, че решението за ревизиране на плана е взето с консенсус от Комитета за единно европейско небе. Впоследствие, това решение на ЕК бе официално публикувано под № 1985/31.10.2017 г. С решение № 2376/15.12.2017 г. е постановено, че преразгледаните цели на България за 2017 г., 2018 г. и 2019 г. са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, отнасящи се за втория референтен период.

1. **Пазарен анализ, включително и анализ на взаимоотношенията и зависимостта от клиенти, доставчици и конкуренти – предимства и недостатъци. Маркетингова политика.** 
   1. ***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 ПЕ, които са насочени към подобряване на ефективността на дейността в четири ключови области – Безопасност, Капацитет, Разходна ефективност и Околна среда. Тези планове задават разходната рамка на дейността на ДП РВД.

Предприятието се стреми да се утвърди като ключов доставчик на АНО в региона чрез предоставяне на добро качество на АНО, развитие на взаимоотношенията с клиенти и индустриални партньори, както и чрез провеждане на последователна и предсказуема ценова политика. Развитието по отношение на количеството обслужван трафик и брой ОЕ, характеризиращи се с устойчиво нарастване през годините, на този етап са показател за успех в реализирането на тази цел.

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

От създаването си през 1969 г., ДП РВД е единственото предприятие, което предоставя АНО в обслужваното въздушно пространство на Република България. В пакета от АНО се съдържат ATM (управление на въздушното движение), CNS (комуникация, навигация и обзор), MET (аеронавигационно метеорологично обслужване), AIS (аеронавигационно информационно обслужване) и SAR (търсене и спасяване). ДП РВД е сертифицирано като доставчик на АНО съгласно изискванията на Регламент (ЕО) 550/2004 и Регламент за изпълнение (ЕС) 1035/2011, чл.16в, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване и Наредба 26 от 07.06.2012 г. за издаване и отнемане на свидетелство за извършване на АНО, за изисквания на организациите извършващи АНО, и надзора върху тях на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщение, с всички изменения и допълнения, които са в сила към момента, и при условия, посочени в свидетелството.

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 (изместване на потоците въздушно движение) е между нашата страна и северната ни съседка.

* 1. ***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 „България Еър”, „Уиз Еър”, „Бългериан Еър Чартър“ ООД, „Луфтханза” и „Райънеър”.

1. **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 актуализираната инвестиционна програма за 2017 г. е 42,361 хил. лв. Изпълнението на инвестиционната програма за 2017 г., възлиза на 23,919 хил. лв. Основните договори за капиталови проекти са вече сключени и възлизат на обща стойност близо 60 млн. лв. Извършва се необходимата подготовка за подписването на останалите договори за капиталови проекти.

През годината се реализират съществени по обем проекти, като най-големите сред тях са:

* Модернизация на радиолокационни комплекси (сключен договор);
* Модернизация и СМР на навигационни системи VOR/DME (сключен договор);
* Модернизация на радиокомуникационното оборудване за осъществяване на връзка въздух-земя (сключен договор);
* Доставка и инсталиране на многопозиционна система за независим обзор с разширен обхват и за автоматичен зависим обзор (сключен договор);
* Разширяване на функционалните възможности на тренажорния комплекс на ДП РВД  и внедряване на платформа за провеждане на симулации в реално време. Подготовка и провеждане на симулация в реално време чрез новата  платформа във връзка с предстоящото пускане в експлоатация на  новото летище, на Истанбул, Турция (сключен договор);
* Изграждане на система за управление на аеронавигационната информация (сключен договор).

**ІІ. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ**

1. **Анализ на приходите от продажби и разходите на дружеството по основни видове продукти и услуги (центрове на печалба).**
   1. ***Структурен анализ на приходите от такси за предоставено АНО***

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 2017 г. броят на обслужените ВС в зоните и районите на летищата, както и приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата нарастват. Стремежът 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 2017 г. не отчита съществена промяна, като относителният дял на приходите от такси в зоните и районите на летищата поддържа нива аналогични на миналогодишните. Поради значителния темп на нарастване на приходите от такси в зоните и районите на летищата, относителният им дял се запазва над обичайния от 10% от общите приходи за годината.



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

Таксите „прелитане” имат следната структура:

* Прелитащите ВС генерират 96.13% от тези приходи;
* Международните излитащи и кацащи полети генерират 3.60% от приходите от тези такси;
* Вътрешните полети добавят 0.27% 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 пренасочване на трафика от м. април и м. юли 2014 г., увеличението е съществено. Значителният ефект от прерутирането на трафика е свързан с потоците въздушно движение (ВД) от/до Близкия и Далечния изток, съчетан с положителните през годините тенденции за развитието на потоците ВД от/до Турция. Независимо от това, факторите, които имат отрицателно влияние върху обема на тези потоци ВД, са непроменени и при развитие на ситуацията в РПИ Симферопол, ще се проявят.

Върху потоците от прелитащи въздухоплавателни средства, значително влияние оказват и ще оказват следните събития:

* На 03.04.2014 г. бе отворено въздушното пространство на Косово (т. нар. сектор на KFOR), което ще се обслужва за период от 5 години от унгарския доставчик на АНО – Hungarocontrol. Като цяло това действие повлия в отрицателна посока върху потоците от/до Гърция, Кипър и Израел и от/до Северна Африка. Направен е анализ върху натоварването на кои трасета ще се отрази негативно отварянето на въздушното пространство на Косово. Наблюдаваният ефект върху трафика към края на 2015 г. от въвеждането на тези трасета е разнопосочен. Анализът на този ефект, флуктуациите в броя на обслужените ВС, разпределението на трафика, генериран от авиокомпании се извършва ежемесечно, но за извършването на анализи относно точните причини за промените в структурата на потоците от/до съответните дестинации и степента на влияние върху обема на трафика през нашето ВП (цена на горивото, прелетяно разстояние, оперативни условия, размер на таксите за АНО и други) е необходимо да се натрупа по-голяма база данни;
* Във връзка с проведения референдум в Крим през м. март 2014 г., от страна на Русия бе декларирано, че тя поема обслужването на трафика в Район на полетна информация (РПИ) Симферопол, в т.ч. и във въздушното пространство над открито море. Последното по международните договорености е делегирано на Украйна. Поради наличието на два органа за ОВД в едно въздушно пространство (ВП), което е недопустимо от гледна точка на безопасността, от страна на ICAO, Евроконтрол и EASA[[2]](#footnote-2) бяха отправени препоръки да не се лети през това ВП до изясняване на обстановката. Това доведе до значително увеличение на трафика през нашето ВП на въздухоплавателни средства, които изпълняват полети от/до Близкия Изток, Далечния изток, както и на част от трафика от/за Русия до Средиземно море, който преди летеше основно през ВП на РПИ Симферопол. Допълнително, на 18.07.2014 г., вследствие на инцидента с полет MH17 на Малайзийските авиолинии, украинските власти взеха решение за затваряне за полети на източната част на РПИ Днепропетровск. Наблюденията сочат, че голяма част от авиопревозвачите избягват целия РПИ Днепропетровск, не само затворената източна част. Това доведе до допълнително увеличение на трафика през нашето ВП на въздухоплавателни средства, които изпълняват полети основно от/до Далечния изток;
* С развитието на конфликтите в Близкия изток, въздушното пространство на Ирак и Сирия и през 2017 г. не се използва активно за полети на гражданската авиация с някои малки изключения с дестинации в тези държави. По отношение на тези ограничения следва да се добави, че на 08.04.2014 г. с NOTAM, турският доставчик на АНО – 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;
* Подобна е ситуацията над Либия, както и над Синайския полуостров, където въздушното пространство е затворено до определена височина (последните две въздушни пространства имат трудно прогнозируем ефект по отношение на полетите през обслужваното ВП от ДП РВД). Отбелязаното до тук заедно с това че капацитета на Саудитска Арабия, Египет и Кипър е недостатъчен за поемане на допълнителен трафик от/за Персийският залив предполага основната част от полетите от/за Близкият изток да летят през България, Турция, Иран;
* Във връзка с развитието на ситуацията в Турция се наблюдава намаление на потока от туристи от Европа до морските курорти в тази държава. На този етап все още не може да се каже със сигурност дали това ще се превърне в трайна тенденция или представлява временно явление. Силно ограничени са полетите между Русия и Египет след инцидента със самолета на авиокомпания „Когалима Авиа“ през м. октомври 2015 г.
* След интензивни преговори през декември 2015 г. се постигна споразумение между България, Турция, Румъния и Управителя на мрежата за подобряване на интерфейса между България и Турция в района на Черно море, с което се увеличи значително капацитета на въздушното пространство в региона. По този начин се осигурява достатъчно сигурна и безопасна опция за полетите от/за Близкият изток, като ролята на България като надежден партньор в областта на управлението на въздушното движение се засилва.
* На 05.06.2017 г. пет държави – Саудитска Арабия, ОАЕ, Бахрейн, Египет и Йемен - прекратиха дипломатическите си отношения с Катар. Прекъснати бяха търговските връзки и бе въведено въздушно ембарго за полетите на Qatar Airways през въздушните пространства, обслужвани от петте държави. Въведените ограничения спрямо Qatar Airways на този етап водят до принудително изместване на потоците трафик. Ситуацията е изключително динамична и текущо се анализира, като всяко съществено изменение, оказващо влияние върху броя полети, обслужени от ДП РВД, ще бъде отразявано в месечните и тримесечни анализи.

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

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

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

* + 1. **Европа – Турция**

Налице са редица причини, позволяващи да се направи прогноза за устойчива дългосрочна 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.
* Съществува риск от понижение в нивото на обслужван трафик с дестинация Турция поради извършените наскоро атентати в някои турски градове, както и поради усложнената политическа обстановка в тази страна. Ефектите от събитията се анализират ежемесечно.
  + 1. **Северозападна Европа - Близък изток**

При този поток ВД 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 ВД 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 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 ВД регистрира ръст спрямо 2013 г. По повод развитието на ситуацията в РПИ Симферопол, полетите за 2015 г. нараснаха с около 25,000 спрямо предходната 2014 г. През 2016 г. се наблюдава допълнителен ръст от 8.86% на полетите от този поток спрямо 2015 г. За 2017 г. се отчита ръст от 7.63% спрямо предходния период.

Очакванията, са в дългосрочен план този поток ВД 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;
* Подобряването на интерфейса между България и Турция в района на Черно море.

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**

Авиокомпаниите използват съществено откритите маршрути за полети от Западна Европа до Далечния Изток и обратно през Русия, както и през Украйна преди затварянето на ВП на РПИ Днепропетровск. През 2003 г. беше отчетено значително понижение на този поток ВД в резултат на кризата в Ирак и затварянето на част от турското въздушно пространство. Този поток отчиташе устойчиво в годините намаляване, до началото на кризата в Украйна. По повод развитието на ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск, полетите от този поток нараснаха с над 20,000 през 2015 г. спрямо предходната 2014 г. През 2016 г. се наблюдава известно намаление от 3.16% на полетите от този поток спрямо 2015 г. Причините за това са намаляването на полетите на А/К Malaysian Airlines и връщане на полетите на някои авиокомпании (основно Lufthansa) по маршрути през Русия, след пренасочването им през България в края на 2014 г./началото на 2015 г. За 2017 г. този поток бележи пълно възстановяване с ръст от 3.86% спрямо нивата от предходната 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 потока ВД от/за Близкия изток могат да повлияят и на тази група ВС.

* + 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., а през 2015 г. е отчетено увеличение от 5.88% спрямо 2014 г. Това е резултат от пренасочване на полети между Русия и тези дестинации. Пренасочването на този поток през ВП на РПИ София бе ограничено, в резултат на забраната, наложена на руски самолети да използват ВП на Украйна. През 2016 г. се наблюдава съществен ръст от 12.42% на полетите от този поток спрямо предходната 2015 г., като прави впечатление същественото нарастване на полетите на А/К El Al през ВП на РПИ София. За 2017 г. този поток отбелязва увеличение от 3.68%.

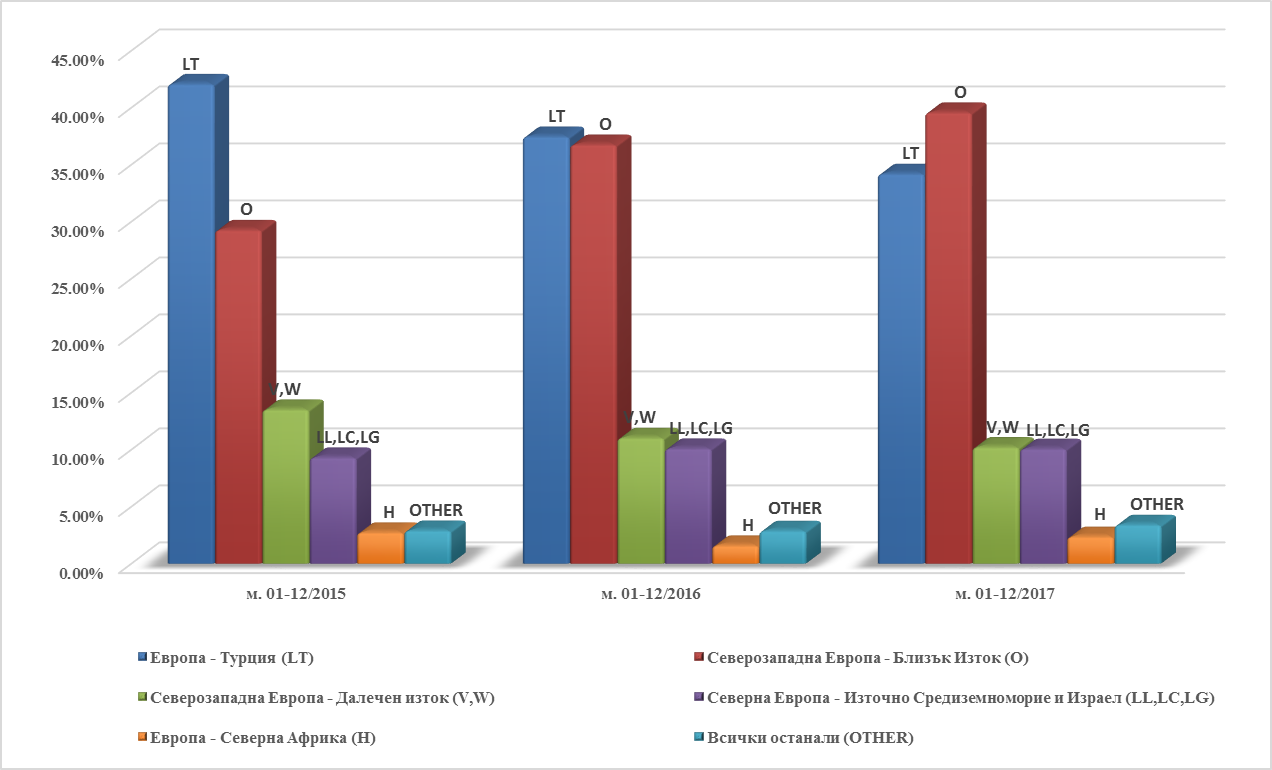
* + 1. **Европа – Северна Африка**

Този поток ВД 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 и инцидента над Синайския полуостров с руски самолет през м. октомври 2015 г., започнаха негативни ефекти върху неговото развитие, чието преодоляване остава на този етап остава несигурно. Към момента за полетите между Русия и Египет е постигнато съгласие за постепенното им възстановяване считано от м. октомври 2016 г., като Египет е поел ангажимента на своите летища да въведе всички изискани от Руската федерация мерки за сигурност. За 2017 г. този поток отбелязва значителен ръст от 56.26% спрямо много ниските нива от предходната година.

* + 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 ВД. Събитията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск доведоха до съществено нарастване на този поток през разглеждания период.

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

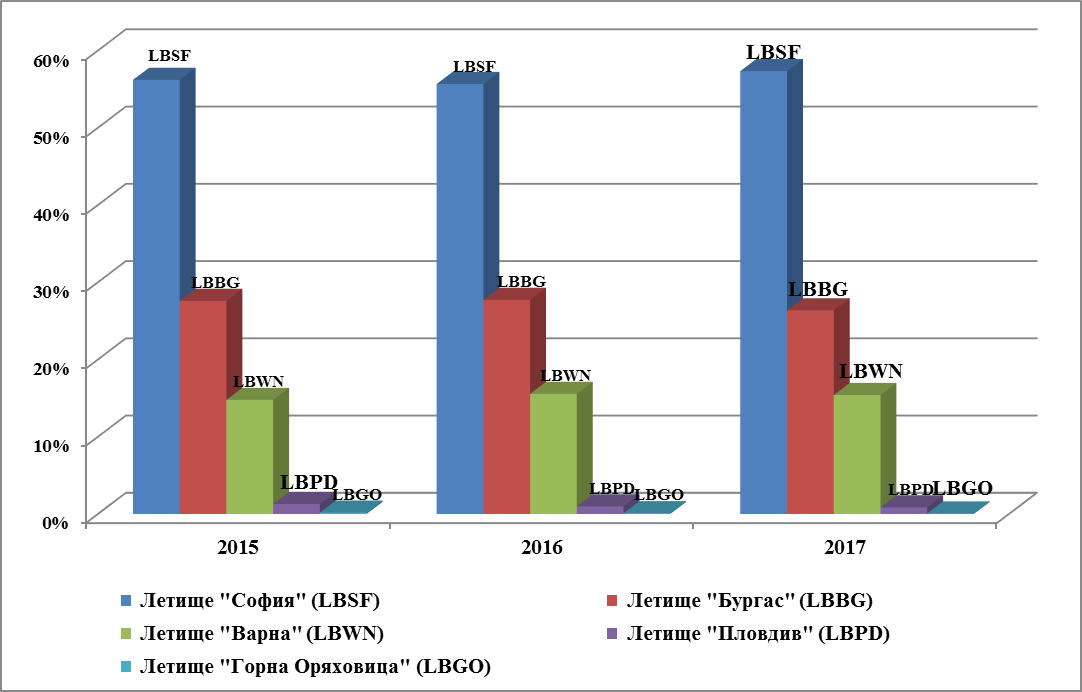


Над 80% от приходите от такси прелитане, генерирани от прелитащия трафик, са свързани с потоците от Европа за Турция, Близкия и Далечен Изток и обратно. Разгледани като бройки въздухоплавателни средства потокът от/за Турция би имал най-висок дял спрямо останалите потоци.



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

**Приходите от такси за АНО в зоната на летищата**



Най-голям относителен дял в приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата за разглежданите години има летище „София” (над 50%), 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 2017 г. се наблюдава ясно изразено общо увеличение със 10.58% на обслужените полети в зоните и районите на летищата спрямо предходната година. Полетите от/до летище София са целогодишни в основната си част, докато за останалите международни летища е налице силно изразена сезонна зависимост във връзка с предоставяните туристически услуги.

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

* 1. ***Анализ на основните видове разходи за дейността***

Разходите за дейността за 2017 г. на ДП РВД по отчета за доходите възлизат на 166,935 хил. лв. Част от перото „Други разходи“ е реинтеграция на провизия за конструктивни задължения към авиопревозвачите съгласно приложимата схема за споделяне на риска в размер на 29,420 хил. лв. Доколкото ситуацията в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск се запазва, може да се очаква увеличение на обслужвания трафик над прогнозата, заложена в ПЕ на ФБВП Дунав за РП2. В допълнение на нарасналия трафик, е налице цялостна промяна на допусканията, заложени в ПЕ. На 31.03.2017 г. ЕК обяви, че решението за ревизиране на плана е взето с консенсус от Комитета за единно европейско небе. В резултат на това, решението на ЕК бе официално публикувано под № 1985/31.10.2017 г. С решение № 2376/15.12.2017 г. е постановено, че преразгледаните цели на България за 2017 г., 2018 г. и 2019 г. са съгласувани с валидните за целия Съюз цели за ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, отнасящи се за втория референтен период.

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

* Разходи за персонал – 68.80%;
* Разходи за външни услуги – 12.54%;
* Разходи за амортизация – 11.22%;
* Разходи за материали – 2.08%;
* Други разходи (съдържащи разходи за провизии за конструктивни задължения, разходи за командировки, данъци и др.) – 5.36%.

Общите разходи за дейността на ДП РВД са по-ниски в сравнение с тези от миналата година в размер на 14,459 хил. лв. За разглеждания период разходите по икономически елементи са по-ниски от заложената разходна рамка на финансовия план с 13,492 хил. лв. или със 7.48% 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 45% от ВС се обслужват през първото полугодие, а 55% през второто. Във връзка с колебанието на трафика, разпределението на приходите през годината е неравномерно. 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.

* 1. ***Финансов резултат***

За 2017 г. финансовият резултат на ДП РВД е счетоводна печалба след облагане в размер на 27,745 хил. лв. Отчетният финансов резултат е по-висок от предвидения, който съгласно очакванията за отчетния период е печалба в размер на 12,151 хил. лв. За 2017 г. предприятието отчита както намаление в приходите, така и понижение на разходите (основно поради ефекти от изменения на провизиите за конструктивни задължения), като нетната разлика води до финансов резултат по-висок от този за предходната година.



При показателите в таблицата по-горе се наблюдава намаление на броя на обслужените единици на един зает. Това е следствие от нарастването на персонала, дължащо се на временно наетия персонал. Коефициентите на обща ликвидност[[3]](#footnote-3) и на финансова автономност[[4]](#footnote-4) 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.

**С уважение,**

**Георги Пеев**

*Генерален директор на ДП РВД*

**Съгласувано с:**

**Витан Тодоров**

*Финансов директор и главен счетоводител*

**Цвета Георгиева**

*Началник отдел ФАП*

**Златка Петрова**

*Началник отдел „Счетоводство”*

**Асен Станоев**

*Експерт УВД*

**Съставил:**

**Нелла Шишкова**

*Експерт в отдел ФАП*

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. В последния бюлетин на EASA по тази тема, SIB No.: 2015-16R2 от 17.02.2016, са описани рисковете по отношение на безопасността при полети във ВП на РПИ Симферопол, като авиокомпаниите следва да използват AIP на Украйна. На този етап посоченото ВП се използва от крайно ограничена група авиокомпании – няколко украински А/К, отделни епизодични полети и от А/К Mahan Air от Иран. [↑](#footnote-ref-2)
3. 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-3)
4. 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-4)