Финансово-икономически анализ

**на дейността на ДП РВД към 30.09.2018 г.**

**ПО ОПЕРАТИВНИ ДАННИ**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ОСНОВНИ ФИНАНСОВИ И ОПЕРАТИВНИ ПОКАЗАТЕЛИ** | | | | | | | | | | | |
|  | 1 | | | 2 |  | | | 3 | | |  |
| **в хил. лева** | **отчетен период** | | | **ГФП**  **2018 г.** | **1/2**  **(%)** | | | **съответен период на предходна година** | | | **1/3**  **(%)** |
| Нетни приходи от продажби | 166,556 | | | 166,155 | 0.2% | | | 151,054 | | | 10.3% |
| Оперативни разходи | 112,416 | | | 121,418 | -7.4% | | | 103,603 | | | 8.5% |
| Печалба преди лихви и данъци и амортизации | 54,140 | | | 44,737 | 21.0% | | | 47,451 | | | 14.1% |
| EBITDA/Приходи от продажби (%) | 32.5% | | | 26.9% |  | | | 31.4% | | |  |
| Печалба преди лихви и данъци (EBIT) | 37,948 | | | 28,161 | 34.8% | | | 33,053 | | | 14.8% |
| ЕBIT/Приходи от продажби (%) | 22.8% | | | 16.9% |  | | | 21.9% | | |  |
| Печалба преди данъци | 37,948 | | | 28,310 | 34.0% | | | 33,226 | | | 14.2% |
| Чиста печалба | 34,153 | | | 25,479 | 34.0% | | | 29,903 | | | 14.2% |
| Паричен поток (печалба + амортизации) | 50,345 | | | 42,055 | 19.7% | | | 44,301 | | | 13.6% |
|  |  | | |  |  | | |  | | |  |
| **в хил. лева** | **отчетен период** | | | **ГФП 2018 г.** | **1/2**  **(%)** | | | **съответен период на предходна година** | | | **1/3**  **(%)** |
| Изменение на паричните наличности през периода | -5,846 | | | -21,991 |  | | | -10,944 | | |  |
| Нетен паричен поток от основна дейност | 20,901 | | | 17,376 | 20.3% | | | 11,804 | | | 77.1% |
| Нетен паричен поток от инвестиционна дейност | -12,874 | | | -25,494 |  | | | -13,430 | | |  |
| Нетен паричен поток от финансова дейност | -13,873 | | | -13,873 |  | | | -9,318 | | |  |
|  |  | | |  |  | | |  | | |  |
| **в хил. лева** | **отчетен период** | | |  |  | | | **31.12.2017 г.** | | | **1/3**  **(%)** |
| Текущи активи | 202,421 | | |  |  | | | 201,945 | | | 0.2% |
| Текущи пасиви | 45,441 | | |  |  | | | 74,929 | | | -39.4% |
| Оборотен капитал | 156,980 | | |  |  | | | 127,016 | | | 23.6% |
| Постоянен капитал | 375,759 | | |  |  | | | 348,414 | | | 7.8% |
| Текуща ликвидност | 4.5 | | |  |  | | | 2.7 | | |  |
| Дългосрочни пасиви/Сума на активите (%) | 5.0% | | |  |  | | | 3.3% | | |  |
|  |  | | |  |  | | |  | | |  |
| **в хил. лева** | **отчетен период** | | | **ГФП 2018 г.** | **1/2**  **(%)** | | **съответен период на предходна година** | | | **1/3**  **(%)** | |
| Средносписъчен брой на служителите за периода | 1,132 | | | 1,440 | -21.4% | | 1,087 | | | 4.1% | |
| Обслужени единици – общо | 2,989,670 | | | 2,964,223 | 0.9% | | 2,665,086 | | | 12.2% | |
| Обслужени въздухоплавателни средства (бр.) | 682,324 | | | 682,321 | 0.0% | | 610,907 | | | 11.7% | |
|  |  | | |  |  | | |  | | |  |
| **ПРИХОДИ (хил. лв.)** | | **Отчетен период** | **ГФП 2018 г.** | | | **1/2**  **(%)** | | **съответен период на предходна година** | **1/3**  **(%)** | | |
| събрани такси „прелитане” | | 142,842 | 141,094 | | | 1.2% | | 123,716 | 15.5% | | |
| събрани такси „подход” | | 15,491 | 14,827 | | | 4.5% | | 15,761 | -1.7% | | |
| събрани такси „прелитане”и „подход” фактурирани за период на летене до12.1997 г. | |  |  | | |  | |  |  | | |
| **Общо събрани такси** | | 158,333 | 155,921 | | | 1.5% | | 139,477 | 13.5% | | |
| начислени такси „прелитане” | | 147,518 | 146,499 | | | 0.7% | | 131,747 | 12.0% | | |
| начислени такси „подход” | | 18,556 | 18,990 | | | -2.3% | | 18,936 | -2.0% | | |
| други приходи | | 482 | 666 | | | -27.6% | | 371 | 29.9% | | |
| **Общо приходи от дейността** | | **166,556** | **166,155** | | | **0.2%** | | **151,054** | **10.3%** | | |
| Приходи от продажби на един зает в хил.лв. | | 147 | 115 | | | 27.5% | | 139 | 5.9% | | |

След направения анализ на основните финансови и оперативни показатели, представени в горната таблица, може да се направят следните изводи:

1. Нетните приходи от продажби са с 15,502 хил. лв. по-високи в сравнение със същия период на 2017 г. Това се дължи основно на:

* Увеличението на приходите от такси „прелитане” с 15,771 хил. лв., което е резултат от комбинираното влияние на увеличението на обслужените единици с 12.2% и на плановото намаление на националната таксова единица „прелитане” в сравнение с предходната година с 0.93%, както и на отразяването на ефектите от ревизията на Плана за ефективност за втори референтен период;
* Намаление на приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата (такси „подход”) с 2% (-380 хил. лв.) основно в резултат на намалението на таксовата единица за летище София с 18.19% в сравнение с предходната година, вследствие прилагане на схемата за ефективност (инфлационна корекция и превишение на действителния трафик над прогнозата).

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 се запазва към момента, може да се очакват високи нива на обслужвания трафик, в съответствие с прогнозата, заложена в ПЕ на ФБВП Дунав за Втория референтен период (РП2). 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. допринасят адекватно за постигането на валидните за целия Европейски съюз цели за втория референтен период за ключовата област „Eфективност на разходите“.

В резултат на промените в РПИ Симферопол и прерутиране на трафика от м. април 2014 г., увеличението на прелитащия трафик е съществено. Като се изключи значителния ефект от пренасочване на трафика, положителните тенденции основно са свързани с потоците от/до Турция и Близкия изток. Голямото нарастване на трафика от/до Близкия изток е основно резултат от наложените ограничения във въздушното пространство на РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск. Независимо от това, факторите, които имат отрицателно влияние върху обема на този поток, 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. Промените в структурата на потоците от/до съответните дестинации и степента на влияние върху обема на трафика през нашето ВП конкретно за Гърция и Израел (влияещи се най-съществено от отварянето на ВП на Косово) зависят от цена на горивото, прелетяно разстояние, оперативни условия, размер на таксите за АНО и др.;
* 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 е отправена препоръка да не се лети през това ВП до изясняване на обстановката (позицията на EASA и Евроконтрол претърпя известно развитие). 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;
* Във връзка с продължаването на конфликта в Сирия, въздушното пространство над тази държава продължава да се използва крайно ограничено за полети на гражданската авиация с някои малки изключения. 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. Във връзка с подобряването на ситуацията в Ирак, ВП на тази държава се използва от все повече авиокомпании за прелитане в горното ВП. Използването на долното ВП е крайно ограничено поради съображения, свързани с безопасността;
* 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 наблюдаваше 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. От второто полугодие на 2017 г. се наблюдава постепенно възстановяване на този поток, като през 2018 г. се очаква значително увеличение на полетите от/до турските морски курорти от Западна Европа.
* Силно ограничени са полетите между Русия и Египет след инцидента със самолета на авиокомпания „Когалима Авиа“ през м. октомври 2015 г. В средата на м.декември 2017 г. е подписано споразумение между Руската федерация и Египет за възстановяване на редовните полети между двете държави. Очакваният ефект, изразен в увеличение на прелитащите над РПИ София полети, ще се прояви в пълна степен през летния сезон на 2018 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 въведена забрана 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 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.

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

1. Финансовите приходи отчитат намаление от 90 хил. лв. спрямо същия период на миналата година.
2. Текущата ликвидност се увеличава в сравнение с 31.12.2017 г. от 2.7 до ниво от 4.5.
3. Средносписъчният брой на служителите за периода отчита увеличение в сравнение с аналогичния период на предходната година с 4.1% основно вследствие на новоназначен оперативен персонал.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ОТЧЕТ ЗА ДОХОДИТЕ** | | | | | |
|  | 1 | 2 |  | 3 |  |
| **в хил. лева** | **отчетен период** | **ГФП 2018г.** | **1/2**  **(%)** | **Съответен период на предходна година** | **1/3**  **(%)** |
| **Нетни приходи от продажби** | 166,556 | 166,155 | 0.2% | 151,054 | 10.3% |
| Разходи за материали и външни услуги | 20,638 | 29,494 | -30.0% | 19,300 | 6.9% |
| Разходи за възнаграждения и соц. осигуровки | 109,045 | 111,352 | -2.1% | 101,476 | 7.5% |
| Други разходи | -17,267 | -19,428 |  | -17,173 |  |
| Суми с корективен характер |  |  |  |  |  |
| **Печалба преди лихви и данъци и амортизации** | **54,140** | **44,737** | 21.0% | **47,451** | 14.1% |
| Разходи за амортизации | 16,192 | 16,576 | -2.3% | 14,398 | 12.5% |
| **Печалба преди лихви и данъци** | **37,948** | **28,161** | 34.8% | **33,053** | 14.8% |
| Финансирания |  |  |  |  |  |
| Нетни финансови приходи (разходи) | - | 149 |  | 173 |  |
| **Печалба преди извънредни приходи (разходи)** | **37,948** | **28,310** | **34.0%** | **33,226** | **14.2%** |
| Нетни извънредни приходи (разходи) |  |  |  |  |  |
| **Печалба преди данъци** | **37,948** | **28,310** | **34.0%** | **33,226** | **14.2%** |
| Разходи за данъци | 3,795 | 2,831 | **34.1%** | 3,323 | **14.2%** |
| **Чиста печалба** | **34,153** | **25,479** | **34.0%** | **29,903** | **14.2%** |

1. Разходите по икономически елементи са по-високи в сравнение с тези за същия период на предходната година в размер на 10,607 хил. лв. Увеличението до края на м.09.2018 г. се дължи на комбинираното влияние на следните изменения в разходите, отчетени по оперативни данни:

*5.1. Разходи за материали (+598 хил. лв.)*

Изменението се дължи основно на комбинираното влияние на следните фактори:

* увеличение на разходите за резервни части за ДМА (+449 хил. лв.);
* увеличение на разходите за електроенергия (+101 хил. лв.);
* увеличение на разходите за работно облекло (+50 хил. лв.);
* увеличение на разходите за консумативи (+40 хил. лв.);
* намаление на разходите за рекламни материали (-35 хил. лв.).

В останалите статии, включени в разходваните материали от предприятието, се наблюдава намаление (7 хил.лв.).

Разходите за материали са с 20.51% по-ниски в сравнение със заложеното за периода в ГФП за 2018 г.

*5.2. Разходи за външни услуги (+740 хил. лв.)*

Изменението се дължи основно на комбинираното влияние на следните фактори:

* увеличение на разходите за консултации и разработки (+503 хил. лв.);
* увеличение на разходите за международен членски внос (+479 хил. лв.);
* увеличение на разходите за административна такса на Евроконтрол (+390 хил. лв.);
* увеличение на разходите за поддръжка на софтуер (+232 хил. лв.);
* увеличение на разходите за ремонт на социалните бази (+124 хил. лв.);
* увеличение на разходите за обслужване на учебно-възстановителните бази (+117 хил. лв.);
* увеличение на разходите за ремонт на ДМА (+103 хил. лв.);
* увеличение на разходите за поддръжка на активи (+88 хил. лв.);
* увеличение на разходите за ННО, в т.ч. за ТиС (+50 хил. лв.);
* намаление на разходите за повишаване на квалификация (-814 хил. лв.);
* намаление на разходите за ремонт на сгради (-451 хил. лв.);
* намаление на разходите за подготовка, тест и обучение във връзка с придобиването на активи (-138 хил. лв.).

В останалите статии, включени в разходите за външни услуги предприятието има общо увеличение в размер на 57 хил. лв.

Разходите за външни услуги са с 31.57% по-ниски в сравнение със заложеното в плана.

*5.3. Други разходи (- 94 хил. лв.)*

В сравнение с 2017 г., през 2018 г. общият размер на другите разходи е по-нисък основно поради комбинирания ефект от реинтегрирана (7,565 хил. лв.) и новоначислена (7,065 хил.лв.) провизии за конструктивни задължения към авиопревозвачите съгласно приложимата схема за споделяне на риска от трафик и от нарастването на разходите за командировки в страната и чужбина.

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 тази връзка е инициирана промяна на ПЕ за РП2. Преговорният процес, продължил близо две години, е финализиран успешно, като със съответните решения, публикувани официално през м. 10.2017 г. и м. 12.2017 г. бе разрешена ревизията на ПЕ за РП2 и бе постановено, че преразгледаните цели на България за 2017 г., 2018 г. и 2019 г. допринасят адекватно за постигане на валидните за целия Европейски съюз цели за втория референтен период за ключовата област „Ефективност на разходите“.

*5.4. Разходи за амортизация (+1,794 хил. лв.)*

Няма съществено изменение на разходите за амортизации в сравнение със заложеното в плана. Разходите за амортизация следват развитието на инвестиционния цикъл на предприятието.

*5.5. Разходи за възнаграждения, социални осигуровки и надбавки (+7,569 хил. лв.)*

Спрямо предходната година увеличението на тези разходи е с 7.46%, което се дължи на планираното изменение на общата сума на възнагражденията и изменението на размера на осигурителните вноски от началото на 2018 г.

За разглеждания период, разходите по икономически елементи са по-ниски от заложената разходна рамка на финансовия план с 9,386 хил. лв., или с 6.80% по-малко.

Характерно за дейността на ДП РВД е ясно изразеното сезонно колебание на обслужваните въздухоплавателни средства, тъй като трафикът през летните месеци се увеличава 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.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ПОКАЗАТЕЛИ | **отчетен период** | **ГФП 2018 г.** | **1/2 (%)** | **съответен период на предходна година** | **1/3 (%)** |
| Обслужени полети | 682,324 | 682,321 | 0.0% | 610,907 | 11.7% |
| - вътрешни линии | 12,506 | 12,273 | 1.9% | 11,389 | 9.8% |
| - чисто прелитащи | 591,065 | 591,209 | 0.0% | 526,773 | 12.2% |
| - международни с кацане в България | 78,753 | 78,839 | -0.1% | 72,745 | 8.3% |
| Обслужени единици – общо | 2,989,670 | 2,964,223 | 0.9% | 2,665,086 | 12.2% |
| Средносписъчен брой на служителите за периода | 1,132 | 1,440 | -21.4% | 1,087 | 4.1% |

Обслужените въздухоплавателни средства се разделят на три групи в зависимост от полетите, които извършват във въздушното пространство, обслужвано от ДП РВД:

1. чисто прелитащи;
2. международни, пристигащи и заминаващи с кацане в Република България;
3. вътрешни.

Общият брой на обслужените полети е с 11.7% по-висок от броя им за същия период на 2017 г. и е следствие основно на кумулативното влияние на увеличение на прелитащите полети с 12.2% и чувствителното увеличение на броя на вътрешните полети. При вътрешните полети в зависимост от летището на излитане и кацане, е възможно при един полет едно и също въздухоплавателно средство (ВС) да бъде обслужено два пъти – на летището на излитане и на летището на кацане. В таблицата по-горе обслужените въздухоплавателни средства при вътрешни полети са броени еднократно.

Динамиката за всяка група ВС е посочена в таблицата по-горе. През разглеждания период броят на прелитащите ВС регистрира увеличение с 12.2% спрямо предходния период. Прелитащите ВС са основната група, която генерира обслужени единици (ОЕ) в нашето въздушно пространство, като на тях се дължат 95-98% от всички ОЕ. Следователно колебанията в прелитащия трафик ще влияят съответно и на равнището на ОЕ и приходите (при една и съща трасова мрежа). Към септември 2018 г. увеличението в ОЕ спрямо аналогичния период на предходната година е с 12.2%. Общото увеличение на обслужените единици е резултат от нарастването на броя на ОЕ, генерирани основно от прелитащия трафик от/до Близкия изток и от/до Турция.

Две групи ВС – тези, извършващи прелитане и международните полети с кацане в Република България, имат ясно изразен сезонен компонент, т.е. минимуми през зимните месеци и максимуми през лятото. При вътрешните полети няма изразена сезонност. Разпределението им в рамките на годината не следва определен модел. Сезонният елемент се дължи основно на чартърните полети до морските курорти в Турция, Гърция и Кипър.

На системно равнище към септември 2018 г. има нарастване на ОЕ в обслужваното въздушно пространство. Страни, които отчитат по-голямо увеличение са Швейцария, Австрия, Гърция, Турция, Кипър, Унгария, Словакия, Македония, Румъния, Хърватия, Сърбия, Финландия.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ОТЧЕТ ЗА ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ** | | | |
|  | **1** | **2** | **1/2 (%)** |
|  | **Към 30.09.2018 г.** | **Към 31.12.2017 г.** |  |
| **Нетекущи активи** | **218,779** | **221,398** | **-1.2%** |
| **Текущи активи, в т.ч.:** | **202,421** | **201,945** | **0.2%** |
| Материални запаси | 1,578 | 1,706 | -7.5% |
| Краткосрочни вземания | 53,066 | 47,845 | 10.9% |
| Парични средства | 143,591 | 149,437 | -3.9% |
| **Текущи пасиви, в т.ч.:** | **45,441** | **74,929** | **-39.4%** |
| Краткосрочни задължения | 25,984 | 23,738 | 9.5% |
| **Работен капитал** | **156,980** | **127,016** | **23.6%** |
| **Зает капитал** | **375,759** | **348,414** | **7.8%** |
| **Нетекущи пасиви** | **21,022** | **13,958** | **50.6%** |
| Други |  |  |  |
| **Чиста стойност на активите** | **354,737** | **334,456** | **6.1%** |
|  |  |  |  |
| **Печалба/(загуба)** | **34,153** | **27,745** | **23.1%** |
| **Финансов резултат от минали години** |  |  |  |
| Резерви | 190,826 | 176,953 | 7.8% |
| Основен капитал | 129,758 | 129,758 | 0.0% |
| **Собствен капитал** | **354,737** | **306,711** | **15.7%** |

Увеличението на нетекущи пасиви се дължи основно на новоначислена провизия за конструктивни задължения. Намалението в позиция текущи пасиви се дължи основно на намалението на размера на краткосрочните провизии.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Вземания от контрагенти** | **Общ размер** | **Възраст на вземанията** | | | **Просрочени вземания** | **Обезценка** | **Балансова стойност** |
| **до 3м** | **до 6 м** | **над 6 м** |
| ЕВРОКОНТРОЛ | 109 |  |  | 109 |  |  | 109 |
| МАЙКРО НАВ ЛИМИТЕД | 88 |  |  | 88 |  |  | 88 |
| ЕРА АС | 423 |  |  | 423 |  |  | 423 |
| РОДЕ ШВАРЦ | 1,144 | 1,144 |  |  |  |  | 1,144 |
| АК БАЛКАН АД - гр.дело 194/2001г. | 14,117 |  |  |  | 14,117 |  | 14,117 |
| **Обща сума** | **15,881** | **1,144** | **-** | **620** | **14,117** | **0** | **15,881** |

В горната таблица са представени някои по-значителни вземания. Част от вземанията на ДП РВД са просрочени, но това са само съдебни вземания (от тях 100% са вземания от авиокомпания „Балкан”).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Задължения по контрагенти (ХИЛ. ЛВ.)** | **Общ размер** | **Възраст на задълженията** | | | **Просрочени задължения** |
| **до 3 мес.** | **до 6 мес.** | **над 6 мес.** |
| МЕГАТУРС-1 ГК | 114 | 114 |  |  |  |
| МАЙКРО НАВ ЛИМИТЕД | 256 | 256 |  |  |  |
| ТАЛЕС ИТАЛИЯ СПА | 597 |  |  | 597 |  |
| НАВБЛУ | 741 |  | 741 |  |  |
| ЗАД. КЪМ ПЕРСОНАЛА | 13,547 | 13,547 |  |  |  |
| РАЗЧЕТИ С ОСИГУРИТЕЛНИ ФОНДОВЕ | 1,310 | 1,310 |  |  |  |
| ЗАДЪЛЖЕНИЯ КЪМ БЮДЖЕТА | 5,829 | 5,829 |  |  |  |
| **Обща сума** | **22,394** | **21,056** | **741** | **597** | **-** |

Краткосрочните задължения на ДП РВД са начислени текущи задължения към доставчици, персонала и бюджета. Задълженията към доставчиците се погасяват в съответствие с договорените условия.

|  |  |
| --- | --- |
| ОТЧЕТ ЗА ПАРИЧНИТЕ ПОТОЦИ - текуща година (хил.лв.) | СЕПТЕМВРИ |
| А. Парични потоци от основна дейност |  |
| Нетен паричен поток от основна дейност (А) | 20,901 |
| Б. Парични потоци от инвестиционна дейност |  |
| Нетен паричен поток от инвестиционна дейност (Б) | -12,874 |
| В. Парични потоци от финансова дейност |  |
| Нетен паричен поток от финансова дейност (В) | -13,873 |
| Г. Изменение на паричните средства през периода (А + Б + В) | -5,846 |
| Д. Парични средства в началото на периода | 149,437 |
| Е. Парични средства в края на периода | 143,591 |

Паричните потоци са представени в стандартната форма и са диференцирани според дейностите, от които произхождат.

Паричните средства към 30.09.2018 г. включват срочен депозит в БНБ в размер на 11 млн. евро (21.5 млн. лв.), съгласно Наредба № 140 на Министерство на транспорта и Министерство на финансите за поддържане на паричен резерв на предприятието. Средствата по разплащателните сметки на предприятието се използват за разплащания на оперативните и капиталовите разходи във връзка с дейността на ДП РВД.

Съгласно изискванията на регламентите по инициативата Единно европейско небе (ЕЕН), своевременно са предприети мерки за повишаване на ефективността и капацитета на органите за ОВД при предоставяне на АНО. Чрез схемата за ефективност са въведени показатели в 4 ключови области на дейността (Безопасност, Капацитет, Околна среда и Разходна ефективност), по които се оценяват ДАНО в страните-членки на ЕС, както и тези, подписали и ратифицирали споразумение за присъединяване към инициативата ЕЕН.

За повишаване на ефективността и капацитета в ревизирания План за ефективност за Втори референтен период (2015-19 г.) са предвидени значителни инвестиции, които са неразделна част от процеса по формиране на таксовата единица през съответния референтен период. Основните инвестиционни проекти периода 2015 – 2019 г. на ДП РВД са, както следва:

* Закупуване и инсталиране на нова система за УВД;
* Модернизиране/подмяна на сензорите и радарите за обзор на въздушното пространство;
* Модернизиране и укрепване на летищна контролна кула на летище Варна;
* Модернизиране и укрепване на летищна контролна кула на летище Бургас;
* Модернизация на радиокомуникационното оборудване за осъществяване на връзка въздух-земя;
* Доставка и инсталация на нова система на оперативна гласова комуникация;
* Изграждане на комуникационна инфраструктура за предоставяне на услугата А/G Data Link Services;
* Доставка на многопозиционна система за независим обзор с разширен обхват и за автоматичен зависим обзор.

Общата стойност на инвестициите за Втория референтен период, заложена в ревизирания План за ефективност, е на стойност над 170 млн.лв. По-големи проекти, в процес на изпълнение, са:

* Модернизация на радиолокационни комплекси (сключен договор);
* Реконструкция и модернизация на летищна контролна кула на летище Бургас (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);
* Във връзка с изискванията на Регламент 29/2009 на Европейския Парламент и Съвета относно внедряване на Air Ground Data Link (AGDL) е стартиран проект за осигуряване преноса на данни от/към въздухоплавателни средства (ВС) на авиокомпании, обслужвани от комуникационния доставчик SITA.

**Съставили: 1. .............................................. Ръководител:............................................**

**/**Цв. Георгиева –началник отдел ФАП/ **/**Г. Пеев – ген. директор**/**

**2. ...............................................**

/В. Йорданова – експерт в отдел ФАП/

**Съгласували: 1. .............................................**

**/**В. Тодоров – финансов директор и гл. счетоводител/

**2. ..............................................**

/З. Петрова – началник отдел „Счетоводство**”/**

**3. ..............................................**

/А. Станоев – експерт УВД /

**22.10.2018 г.**