



BULATSA

РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ

**Междинен доклад за дейността
Междинен Финансов отчет**

ДП РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ

31 март 2020 г.

ISO 9001
ISO 14001
OHSAS 18001
ISO 22000
BUREAU VERITAS
Certification



Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение"
София 1540, Бул. "Брюксел" №1, Тел.: 02 937 1111, Факс: 02 980 0043
www.bulatsa.com

Съдържание

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



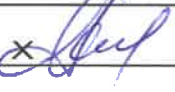

BULATSA

РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ



МЕЖДИНЕН ДОКЛАД ЗА ДЕЙНОСТТА
на ДП „РЪКОВОДСТВО НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ“ (BULATSA)
за периода м. януари – м. март. 2020 г.

София, 2020 г.

	ДЛЪЖНОСТ	ИМЕ	ПОДПИС
СЪГЛАСУВАЛИ	Зам. Генерален директор ОД	Иван Дяков	× 
	Зам. генерален директор ТД	Владимир Гочев	× 
	Зам. генерален директор АД	Илия Манолов	× 
	Финансов директор и главен счетоводител	Витан Тодоров	× 
ИЗГОТВИЛИ	Директор на дирекция „Безопасност и качество“	Николай Соколов	× 
	Директор на дирекция УВД	Ангел Рачев	× 
	Директор на дирекция ЕППС	Веселин Стоянов	× 
	Директор на дирекция КНОиЕМО	Стойчо Аданов	× 
	Директор на дирекция ИС	Владимир Григоров	× 
	Директор на дирекция УСиОП	Венцислав Марков	× 
	Директор на дирекция ЧРиАО	Денислав Йорданов	× 
	Ръководител сектор АУЦ	Димитър Чунчуков	× 
	Началник отдел ФАП	Цвета Георгиева	× 
	Началник отдел ПС	Иван Илиев	× 

СЪДЪРЖАНИЕ

I. МИСИЯ, ВИЗИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ	4
I.1. Мисия	4
I.2. Визия.....	4
I.3. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ НА ДП РВА.....	4
II. ФУНКЦИИ И УПРАВЛЕНИЕ	4
III. ЦЕЛИ И ОТЧЕТИ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ	4
III.1. БЕЗОПАСНОСТ	5
III.2. КАПАЦИТЕТ	6
III.3. ОКОЛНА СРЕДА.....	6
III.4. РАЗХОДНА ЕФЕКТИВНОСТ	7
IV. ОСНОВНИ СЪБИТИЯ И ПРИОРИТЕТИ	7
IV.1. КЛЮЧОВИ СЪБИТИЯ С ВЛИЯНИЕ ВЪРХУ НИВАТА ОБСЛУЖВАН ТРАФИК ВЪВ ВП НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ И ПРЕДПРИЕТИ МЕРКИ	7
IV.2. МЕРКИ В ОТГОВОР НА COVID19.....	9
IV.3. РАЗШИРЕНИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АВТОМАТИЗИРАНАТА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ SATCAS	10
IV.4. РАЗВИТИЕ НА DANUBE FAB.....	10
IV.5. ПОДГОТОВКА ЗА СЕРТИФИЦИРАНЕ НА ДП РВА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ИЗИСКВАНИЯТА НА РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2017/373.....	10
V. ОТНОШЕНИЯ С КЛИЕНТИТЕ И КОНСУЛТАЦИИ С ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА УСАУГИТЕ	10
VI. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ	10
VII. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ	11
VIII. ТЕХНИЧЕСКО ОСИГУРЯВАНЕ НА ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ	12
IX. АДМИНИСТРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ДЕЙНОСТТА И УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ	13
X. УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И КАЧЕСТВОТО	13
XI. ФИНАНСОВО – СЧЕТОВОДНА ДЕЙНОСТ	13
XI.1. СТРУКТУРЕН АНАЛИЗ НА ПРИХОДИТЕ ОТ ТАКСИ ЗА ПРЕДОСТАВЕНО АНО.....	14
XI.2. АНАЛИЗ НА ОСНОВНИТЕ ВИДОВЕ РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА	16
XI.3. ФИНАНСОВ РЕЗУЛТАТ.....	16
XI.4. ФИНАНСОВИ ПОКАЗАТЕЛИ	17
XII. РИСКОВЕ СВЪРЗАНИ С ДЕЙНОСТТА НА ПРЕДПРИЯТИЕТО	17
XII.1. ЦЕНОВИ РИСК	17
XII.2. ВАЛУТЕН РИСК.....	17
XII.3. ЛИХВЕН РИСК.....	17
XII.4. КРЕДИТЕН РИСК	18
XII.5. ЛИКВИДЕН РИСК.....	18
XIII. ИНФОРМАЦИЯ ЗА СВЪРЗАНИ ЛИЦА	18
XIII.1. СДЕЛКИ С ДРУГИ СВЪРЗАНИ ЛИЦА ПОД ОБЩ КОНТРОЛ	18
XIII.2. СДЕЛКИ С КЛЮЧОВ УПРАВЛЕНСКИ ПЕРСОНАЛ.....	19
XIII.3. РАЗЧЕТИ СЪС СВЪРЗАНИ ЛИЦА В КРАЯ НА ПЕРИОДА	19
XIV. СЪБИТИЯ СЛЕД КРАЯ НА ОТЧЕТНИЯ ПЕРИОД	19

I. МИСИЯ, ВИЗИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

I.1. Мисия

Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВА, BULATSA) предоставя висококачествено аеронавигационно обслужване, като поддържа възможно най-високи нива на безопасност, допринася за опазване на околната среда и е значим фактор в системата на въздушния транспорт в Република България и сред международната авиационна общност.

I.2. Визия

Визията на ДП РВА е да бъде сред лидерите по аеронавигационно обслужване (АНО) в Европа. ДП РВА ще се развива като конкурентноспособно, гъвкаво и ориентирано към своите клиенти предприятие, успешно ще се справя с предизвикателствата, поставени от новите реалности в Единното европейско небе (ЕЕН), чрез повишаване на квалификацията на своите служители и реализиране на нови пазарни възможности.

I.3. Стратегически цели на ДП РВА

- Предоставяне на безопасно, качествено, финансово стабилно и ефективно аеронавигационно обслужване и опазване на околната среда;
- Утвърждаване на ролята на предприятието в инициативата „Единно европейско небе“ (ЕЕН);
- Предприятие с квалифицирани и мотивирани служители, които изпълняват качествено своите професионални задължения.

II. ФУНКЦИИ И УПРАВЛЕНИЕ

ДП РВА е юридическо лице, което притежава свидетелство за извършване на АНО и изпълнява държавни функции по предоставяне на аеронавигационни услуги в обслужваното гражданско въздушно пространство (ВП) на Република България. Предприятието няма клонове, но има обособени териториални звена. През 2019 г. и 2018 г. не е извършвало действията в областта на научноизследователската и развойната дейност. Основният предмет на дейност на ДП РВА включва:

- управление на въздушното движение (УВД) за постигане на безопасност, ефективност и редовност на полетите в обслужваното гражданско ВП;
- планиране, осигуряване, внедряване, експлоатация и поддържане на съоръжения, системи и оборудване за комуникационно, навигационно, обзорно, енергийно, метеорологично и аеронавигационно осигуряване на обслужваното въздушно движение и съпътстващата инфраструктура;
- комуникационно обслужване, навигационно обслужване и обслужване по обзора;
- метеорологично обслужване;
- аеронавигационно информационно обслужване;
- информационно обслужване на дейностите по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства (ВС);
- управление на системата за безопасност на въздушното движение в рамките на предоставената му компетентност;
- изпълнение на задълженията на Република България, произтичащи от международни договори в областта на управлението на въздушното движение, по които Република България е страна;
- събиране на такси за аеронавигационно обслужване.

Оперативното управление на BULATSA през периода се осъществява на база система за управление чрез основни цели и задачи, дефиниране, отчитане и контрол на дейностите, извършвани от отделните териториално и/или функционално обособени звена на предприятието.

III. Цели и отчети на показателите за ефективност ¹

Показателите за ефективност (ПЕ) на BULATSA и техните целеви нива са съобразени с изискванията на действащите към момента регламенти. Съгласно Регламент за определяне на схема за

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

ефективност и за таксуване в Единното европейско небе (Регламент 2019/317) се дефинират четири области на ефективност: „Безопасност“, „Капацитет“, „Околна среда“ и „Разходна ефективност“. За третия референтен период (РПЗ) 2020-2024 г. за всяка от тези области Комисията определя общоевропейски показатели за ефективност и съответни цели (целеви нива) за ефективност. Държавите-членки са задължени самостоятелно или в рамките на функционалните блокове въздушно пространство (ФБВП) да определят цели на показателите за ефективност, които трябва да допринасят за постигане на общоевропейските цели. Дадените по-долу цели са заложили в приетия от Република България и предаден на Европейската комисия проект на План за ефективност. Поради кризата с COVID-19 и съществената промяна в резултат на нейното развитие по отношение на базовите допускания, заложили при определянето на общоевропейските цели, Комисията е преустановила временно разглеждането на плановете за ефективност и през 2020 г. се очаква да се предложат промени по отношение на прилагането на Схемата за ефективност и таксуване. Към датата на изготвяне на доклада за дейността няма изготвено предложение за законодателни промени в регламента, като същите подлежат на одобрение от страните-членки, за да влязат в сила.

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

Отчетът на целите се прави от Европейската комисия и EASA на годишна база, като за някои от тях, може да се прави и междинно наблюдение през годината (Капацитет и Околна среда). За всички останали цели по ключови области на дейността, информация за постигнатите резултати ще бъде представена в годишния доклад за дейността за 2020 г.

III.1. Безопасност

За третия референтен период в частта на Плана за ефективност, касаеща ДП РВА, са дефинирани цели по ключовия показател „Ефективност на управлението на безопасността“.

Показател за ДП РВА	Цели	Цели				
		2020	2021	2022	2023	2024
Политика и цели по безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	C
	Цели на ДП РВА	C	C	C	C	C
Управление на риска	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	D
	Цели на ДП РВА	C	C	C	D	D
Осигуряване на безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	C
	Цели на ДП РВА	C	C	C	C	C
Насърчаване на безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	C
	Цели на ДП РВА	C	C	C	C	C
Култура по безопасност	Европейска цел за ефективност	-	-	-	-	C
	Цели на ДП РВА	C	C	C	C	C

Таблица 1 Цели за ефективността на управлението на безопасността за 2020-2024 г. (РПЗ)

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

- Съблюдаване спазването на Културата за безпристрастно отношение (елемент от Културата по безопасност);

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

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

- Утвърдена е Политика за управление на рисковете от умора на РП, наред с развитието на Системата за управление на умората;
- Програма за управление на стреса на РП, участници в критични събития от професионално и лично естество;
- Повишаване на Културата на безопасност като естествен благоприятстващ фактор за повишаване на нивото на ефективност на Системата за управление на безопасността.

III.2. Капацитет

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

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

Средно закъснение на полет по маршрута (минути)	2020	2021	2022	2023	2024
Референтно ниво за Р България	0.17	0.16	0.14	0.10	0.10
Целево ниво за Р България	0.17	0.16	0.14	0.10	0.10

Таблица 2 Стойности на показателя за ефективност „Средно закъснение на полет по маршрута“ в Плана за ефективност на Р България за РПЗ

Средно закъснение на полет по маршрута (минути)	Целево ниво	Отчет 2020		
	2020	Януари	Февруари	Март
Референтно ниво за Р България	0.17	0	0	0
Целево ниво за Р България	0.17			

Отчет на показател за ефективност „Средно закъснение на полет по маршрута“ за първо тримесечие на 2020 г.

III.3. Околна среда

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

Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут	2020	2021	2022	2023	2024
Референтно ниво за Р България	1.95%	1.91%	1.87%	1.87%	1.87%
Целево ниво за Р България	1.95%	1.91%	1.87%	1.87%	1.87%

Таблица 3 Стойности на показателя за ефективност „Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут“ в Плана за ефективност на Р България за РПЗ

Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут в %	Целево ниво	Отчет 2020		
	2020	Януари	Февруари	Март

Референтно ниво за Р България	1.95	2.70	2.70	2.69
Целево ниво за Р България	1.95			

Таблица 4 Отчет на показател за ефективност „Средна хоризонтална ефективност на действителната траектория в полет по маршрут“ за първо тримесечие на 2020 г.

Ключовият показател за ефективност КЕА не отчита причини за неефективност на траекториите на ВС, които са извън възможностите за влияние от страна на BULATSA. Такава основна причина е ограниченото използване на Район за полетна информация (РПИ) Симферопол, както е описано в т. IV.1. В допълнение към това следва да се посочат и известните проблеми, които има в точността на изходните данни за периода 2015-18, на база на които са определени целите за нашата страна. Надлежна информация за това е представена в проекта на ПЕ за РПЗ. На основа на направените анализи, само около 10% от стойността на показателя за РПИ София е свързана с ефекти в обслужваното ВП, а останалите 90% се дължат на мрежови ефекти, върху които ДП РВА няма контрол и възможности за повлияване.

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

Като част от DANUBE FAB са хармонизирани политиките и целите по околна среда в ДП РВА и ROMATSA. В края на 2019 г. е въведено 24/7 планиране на полети по свободни траектории във въздушното пространство на България, Румъния и Унгария, което практически означава, че са премахнати възможните ограничения от страна на ДП РВА върху ефективността на траекториите на полетите.

III.4. Разходна ефективност

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

Съгласно проекта на План за ефективност за РПЗ, за 2020 г. установените разходи за обслужена единица (ОЕ) при прелитане са планирани в размер на 54,91 лв. в реално изражение по цени от 2017 г. Заложеното в него средно намаление на таксовата единица при прелитане по постоянни цени от 2017 г. на годишна база за период 2019-2024 г. ще бъде 2.17% при цел от 1.9%. Таксовата единица в зоните на летищата през 2020 г. се очаква да бъде както следва:

- За зона 1 (летище София) – 264,16 лв., без промяна спрямо 2019 г.;
- За зона 2 (летищата Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица) – 415.57 лв., без промяна спрямо 2019 г.

По своя инициатива ДП РВА прилага устойчиво политика за оптимизиране на разходната ефективност, като целевото ѝ подобрене, съчетано с подобренето на ефективността, са в основата на определяната разходна база. ДП РВА води проактивна политика на партньорство и се съобразява с нуждите на ползвателите на въздушното пространство. Това е съпроводено с подобрена продуктивност при оптимизиране броя на персонала и по-специално продуктивността на РП през последните 10 години. Съгласно ACE Report, продуктивността на РП обслужващ трафик по маршрута (en-route ATCO-hour productivity) в Районен контролен център (РКЦ) София се увеличава устойчиво и е на едно от челните места в зоната на Евроконтрол.

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

IV. ОСНОВНИ СЪБИТИЯ И ПРИОРИТЕТИ

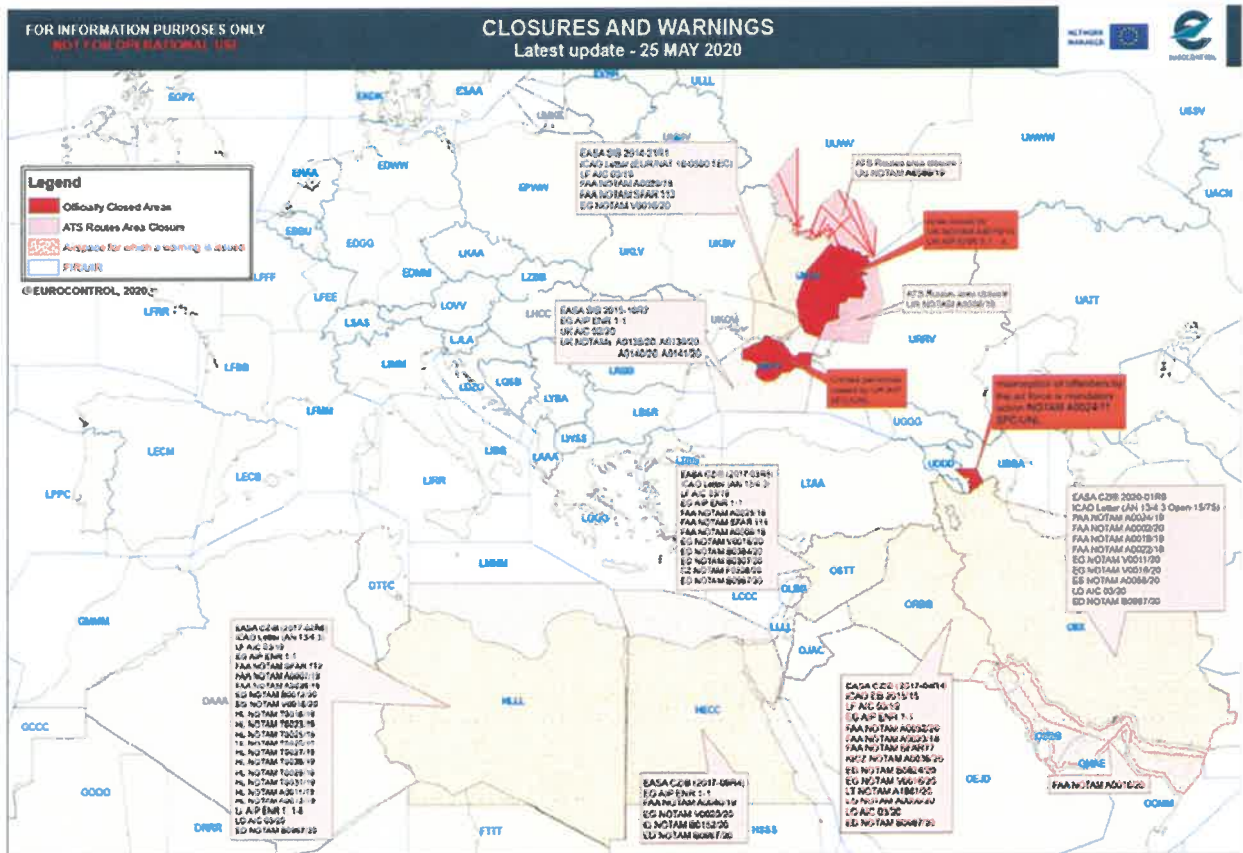
IV.1. Ключови събития с влияние върху нивата обслужван трафик във ВП на Република България и предприети мерки

През първото тримесечие на 2020 г. най-значително влияние върху цялостната дейност на предприятието и върху въздушния трафик оказва пандемията COVID 19. В следствие на пандемията и предприетите мерки за ограничаване достъпа и придвижването на хора и товари в световен мащаб,

от втората половина на м. март се наблюдава значително намаление на въздушния трафик. Към датата на изготвяне на отчета няма общоприет и съгласуван сценарий за възстановяване на полетите за превоз на пътници. Установен е механизъм за непрекъснато наблюдение на развитието на ситуацията и се извършват необходимите анализи.

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

- Ограниченото използване на Район за полетна информация (РПИ) Симферопол от ползвателите на ВП в резултат от кризата в Украйна, доведе до и продължава да има резултат върху значително увеличаване на трафика през ВП на РПИ София. Въздухоплавателни средства, които изпълняват полети от/до Близкия изток, Далечния изток, както и на част от трафика от/за Русия до Средиземно море са в основата на това увеличение.
- Затварянето за полети на източната част на РПИ Днепропетровск и избягването на целия РПИ Днепропетровск от авиокомпаниите. Това доведе до допълнително пренасочване и увеличение на трафика през нашето ВП на въздухоплавателни средства, които изпълняват полети основно от/до Далечния изток.
- Въведената през м. октомври 2015 г. забрана руски авиокомпани да използват украинското ВП, което доведе до известно намаление в обслужваното ВП на част от полетите, изпълнявани от тези авиокомпани.



Фигура 1. Значими геополитически събития, оказващи влияние върху потоците въздушно движение през 2020 г.

- Конфликтите в Сирия и Ирак, които все още не дават възможност за пълно използване на ВП над тези държави за полети на гражданската авиация, с някои малки изключения (полети с дестинации в тези държави и използване на част от горното ВП на Ирак от последното тримесечие на 2017 г.).
- Във връзка със събитията между Иран и САЩ в началото на м. януари 2020 г., както и извършените от Иран ракетни атаки с балистични ракети по обекти на територията на Ирак, бяха издадени забрани за използването на въздушното пространство на Ирак и Иран от FAA и от въздухоплавателните администрации. В последствие същите бяха отменени, но този процес е

динамичен, конкретните решения на авиокомпаниите се влияят от codeshare споразумения, а така също значение имат и техните оценки по безопасност.

- Ситуацията над Либия, както и над Синайския полуостров, където ВП е затворено до определена височина (последните две ВП имат трудно прогнозируем ефект по отношение на полетите през обслужваното ВП от BULATSA). Отбелязаното дотук заедно с това, че капацитетът на Саудитска Арабия, Египет и Кипър е недостатъчен за поемане на допълнителен трафик от/за Персийския залив, предполага основната част от полетите от/за Близкия изток да летят през България, Турция, Иран.

- Постигнатото споразумение през 2016 г. между България, Турция, Румъния и Управителя на мрежата за подобряване на интерфейса между България и Турция в района на Черно море, с което се увеличи значително капацитета на ВП в региона и позволи да се посме допълнителното увеличение на трафика през България без да се отчетат закъснения. По този начин се осигурява безопасна и сигурна възможност за полетите от/за Близкия и Далечния изток, като ролята на България като надежден партньор в областта на управлението на въздушното движение се засилва и ВП на РПИ София е част от най-ефективния коридор за обслужване на тези полети.

- Прекратяване на дипломатическите отношения на пет държави от Близкия изток (Саудитска Арабия, ОАЕ, Бахрейн, Египет и Йемен) с Катар от началото на юни 2017 г. Прекъснатите търговски връзки и въведеното въздушно ембарго за полетите на Qatar Airways през ВП, обслужвани от петте държави. Ограниченията спрямо Qatar Airways, на този етап, водят до принудително изместване на използваните маршрути от тази авиокомпания. Динамичната ситуация се анализира текущо, като на този етап няма яснота докога забраната ще е в сила. От края на м. април 2019 г., Qatar Airways започна изпълнение на полети през югозападната част на Сирия, което няма съществено отражение върху операциите на авиокомпанията през РПИ София.

IV.2. Мерки в отговор на COVID19

Във връзка с епидемията COVID19 и въведеното извънредно положение в Република България са предприети редица мерки за осигуряване на безопасно и качествено аеронавигационно обслужване (АНО) и запазване живота и здравето на служителите на ДП РВА. Сформиран е вътрешен оперативен щаб за кризисни действия, който прие План за действие, актуализиран с оглед на обявеното извънредно положение, включващ конкретни оперативни сценарии за обезпечаване на основната дейност по АНО при отчитане на сигурността на оперативния персонал. Информация за предприетите мерки и двата плана за действие за изпратени на Оперативния щаб в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Осигурена е непрекъсваемост на работния цикъл в органите за ОВА на база постоянни екипи, минимизирана е възможността за смесване на екипите и са осигурени резервни екипи. Оперативният и технически персонал, непосредствено ангажиран в АНО, е изолиран от останалия персонал. Въведен е работен процес чрез дистанционен режим на работа за служителите, чието присъствие не е критично за работния процес. Взети са допълнителни мерки за сигурност и санитарно-хигиенни мерки. Преустановени са всички дейности, свързани с посещения в обекти на предприятието, с изключение на необходимите за обезпечаване на дейността на основни системи и съоръжения и за осигуряване на охрана и пропускателен режим и за почистване и дезинфекция.

С писмо с изх. № 04-13-146/01.04.2020 г. до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е представено становището на ДП РВА по исканията на авиокомпаниите за финансови облекчения и по отношение на действията на Евроконтрол и Европейската комисия във връзка със ситуацията, както и отражението им върху дейността на предприятието.

С писмо изх. № 04-13-01-313/03.04.2020 г. до ГД ГВА е изпратено становището на ДП РВА по предложенията на Евроконтрол за удължаване на срока за плащане на такси за АНО, като с писмо изх. № 04-13-157/10.04.2020 г. същото е представено и на МТИТС.

С писмо изх. № 04-13-156/10.04.2020 г. до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е представен актуализиран анализ на влиянието на разпространението на COVID-19 върху дейността на ДП РВА, включващ и конкретни сценарии и предложения за обезпечаване на функциите на предприятието.

Подготвена е позиция на ДП РВА за нуждите на ГД ГВА по отношение разглежданите теми в SSC 74 и по-специално проект на решение на Комисията за планове за ефективност за Референтен период 3 (2020-2024 г.), които задават оперативната и финансова рамка на доставчиците на АНО (ДАНО).

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

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

Изпълнява се подписаният договор с фирма LEONARDO по проект „Модернизация на АСУВД SATCAS - V3FR - доставка, интегриране и адаптиране на нова софтуерна версия на система SATCAS V3FR върху новопридобито хардуерно оборудване“. Проведен е тест на Работен пакет 5 (Dual Screen Functionality) и е подписан сертификат за успешно завършване на тестова сесия за приемане на място. Изпълнението на проекта ще осигури внедряване на нови оперативни функционалности, разширяващи възможностите на АСУВД SATCAS за използване на въздушно пространство за свободно планиране (Free Route) в изпълнение на Регламент (ЕС) 677/2011 г. на Европейската комисия и подобряване на безопасността и качеството на предоставяното аеронавигационно обслужване.

IV.4. Развитие на DANUBE FAB

Приоритетна дейност за BULATSA и през първото тримесечие на 2020 г. е развитието на DANUBE FAB (функционален блок въздушно пространство), установен във ВП на Република България и Румъния.

Проведени са среща на Постоянния комитет за стратегии и планиране на DANUBE FAB (SAPSC/23) и среща на техническата работна група на DANUBE FAB.

Изпълнява се подписаният договор за услуги по управление на проекта, свързани с DANUBE FAB. Дейностите подпомагат по-ефективното синхронизиране и разгръщане на стратегическата програма и годишния план на функционалния блок.

В периода продължи работа по обществена поръчка, съвместно с ROMATSA, за избор на изпълнител за изготвяне на „Анализ на ползите и разходите на DANUBE FAB“, в изпълнение на препоръки на Европейската комисия.

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

IV.5. Подготовка за сертифициране на ДП РВД в съответствие с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373.

През първото тримесечие на 2020 г. продължи изпълнението на утвърдения от ГД ГВА План за постигане на съответствие на ДП РВД с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 година за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение. Очаква се през 2020 г. BULATSA да получи сертификат за услугите по УПВД и управление на въздушното пространство (УВП), които се отделят като самостоятелни услуги в регламента.

V. ОТНОШЕНИЯ С КЛИЕНТИТЕ И КОНСУЛТАЦИИ С ПОЛЗВАТЕЛИТЕ НА УСЛУГИТЕ

Изготвен е проект на национална стратегия за въздушното пространство на България. Съвместната инициатива на ДП РВД и Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) има за цел създаването на стратегия, която да бъде разпозната и приета от всички заинтересовани страни, като по този начин се обединят вижданията на експерти и организации от гражданското и военно въздухоплаване в страната.

VI. МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ

В качеството си на високоефективен доставчик на АНО, ДП РВД е разпознат фактор в регионален и международен план и е активен участник в редица водещи организации и инициативи в областта на гражданската авиация. И през първото тримесечие на 2020 г. ДП РВД участва в работата

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

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

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

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

В съответствие с Регламент (ЕС) 716/2014, BULATSA участва в процесите по изпълнение на Програмата за разгръщане на SESAR. През първото тримесечие на 2020 г. продължи работата по редица проекти за разгръщане на функционалностите на SESAR със съфинансиране на дейностите в рамките на Механизма за свързване на Европа (CEF):

- Администриране на управлението на информацията за цялата система (SWIM Governance), което цели въвеждането на правила и управление на разгръщането на SWIM;
- IP – 1: Оценка на избраното целево решение за линия за предаване на данни (DLS) в Европа (IP – 1 : DLS European Target Solution assessment);
- Инфраструктура с публичен ключ за управлението на информацията за цялата система (SWIM PKI);
- Разработката и доставка на система за оценка и управление на комплексността на въздушното движение и работното натоварване на ръководителите на полети (Traffic Complexity Assessment Tool – tCAT).

През първото тримесечие на 2020 г. ДП РВД започна работа във втора фаза на SASAR 2020 със своите партньори Leonardo и ENAV SpA съответно по PJ.02 W2 Airport airside and runway throughput и PJ.18 W2 4D Skyways, които ще осигурят приемственост и постигане на необходимото ниво на зрялост на прототипите, разработени по проекти PJ 03a и PJ03b, и PJ10 от първа фаза на програмата.

ДП РВД, съвместно с други ДАНО и заинтересовани страни подготвя своето участие във проект PJ38 “ADS-Censio” в отговор на покана за набиране на проектни предложения SESAR-VLD2-02-2020 Integrated Trajectory Management.

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

VII. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ

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

През първото тримесечие на 2020 г. са обслужени общо 145,767 полети, което е с 14% по-малко от първото тримесечие на 2019 г. Броят на международните полети от и до българските летища е 16,218, което представлява намаление с 8% в сравнение със същия период на 2019 г.

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

През отчетния период е изготвен и подписан от страна на ДП РВА проект на LSSIP 2019 на Република България. Изготвен е Годишен доклад за дейността на ДП РВА за 2019 г. Актуализирани са „Правила за планиране и отчитане на дейностите в ДП „Ръководство на въздушното движение, издание 5.0“.

Продължава работата относно проследяване на развитието на европейското законодателство, инициативите за интегриране на безпилотни летателни апарати във връзка с инициативата на Европейската комисия за интегриране на безпилотни летателни апарати (БЛА) във въздушното пространство на ЕС.

В изпълнение на дейностите, свързани с План за ефективност за Референтен период 3 по отношение на осигуряване на нови ръководители на полети (РП) за безопасно и качествено обслужване на трафик и осигуряване на нужния капацитет, до самостоятелна работа са допуснати 2 ръководител полети (РП) в органа ОВД София Кула. Проведен е „Ден на отворените врати за момичета“ в ДП РВА.

Утвърдена е „Програма за персонално и кариерно развитие на ръководители на полети в BULATSA“ в РЦ за ОВД София, издание 2.0. Утвърдена е „Методология за оценяване на кандидатите от подбора за длъжността „Ръководител на полети“, издание 2.0.

През м. февруари под домакинството на BULATSA е проведен семинар за гражданско военно сътрудничество. В събитието участваха представители на Евроконтрол, BULATSA, BBC на Република България и ГДГВА. Целта на семинара е да се подобри гражданско-военната координация, уеднаквяване на позициите и уточняване на оперативната съвместимост.

VIII. ТЕХНИЧЕСКО ОСИГУРЯВАНЕ НА ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ

През първото тримесечие на 2020 г. се изпълнява работата по проект за „Реконструкция и модернизация на Оперативна и Техническа зала и прилежащата към тях инфраструктура и съоръжения“ в РЦ за ОВД София. Проектът ще даде възможност за разширяване на капацитета на автоматизираната система за управление на въздушното движение и подобряване на работната среда.

Продължава и работата по проект „Доставка и инсталация на разширение на многопозиционна система за независим кооперативен обзор с разширен обхват WAM (Wide Area Multilateration) и система за зависим кооперативен обзор ADS-B 1090 ES за РЦ за ОВД София“. Инсталирано е оборудване на осемнадесет отдалечени обекта, както и оборудването в Техническа зала в РЦ за ОВД София. Планира се на оставащите четири обекта оборудването да бъде инсталирано до края на м. май 2020 г. Оборудването ще подобри обзорното покритие за ТМА/АСС София (западната част на FIR-Sofia), което води до намаляване или премахване на зони с увеличена хоризонтална сепарация и подобряване на безопасността и качеството на обслужване на полетите.

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

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

Успешно приключиха дейностите по Модернизиране на мрежовата инфраструктура в летищните центрове за ОВД за унифициране на мрежовите услуги.

През отчетния период бе проведен одит на съответствието на ДП РВА с Регламент (ЕС) 2016/679 относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни относно свободното движение на такива данни и във връзка с Закона за защита на личните данни. Резултатите показваха високата степен на ангажираност на предприятието относно спазване на необходимите мерки за защита на личните данни.

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

Успешно завърши изграждането на геоинформационна платформа за предоставяне на аеронавигационни услуги по електронен път. Създадена бе информационна среда за съхранение, обработка и споделяне на географска информация с контролирано качество за нуждите на приоритетни за ДП РВА системи като: „Система за спомагателна информация – IDS“, „Автоматизирана система за разработване на процедури за полети – BAID“ и „Система за управление на аеронавигационната информация – BULNAS“. Това допринася за повишаване на качеството на аеронавигационните услуги и за осигуряването на безопасност на въздухоплаването.

IX. АДМИНИСТРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ДЕЙНОСТТА И УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ

Основните процеси в областта на управление на човешките ресурси и през първото тримесечие на 2020 г. са свързани с повишаване на качеството на кадровия потенциал на предприятието, като основен ресурс за постигане на стратегическите цели и повишаване на ефективността.

Приети са „Програма за минимизиране, отстраняване и управление на риска за здравето безопасността на работещите в РВА за 2020 г.“ и „Консолидиран годишен отчет за работа на КУТ през 2019 г.“.

Актуализирани са График на поръчките по ЗГВ в ДП РВА за 2020 г., График на обществените поръчки по ЗОП в ДП РВА за 2020 г. и Списък на поръчките за директно възлагане в ДРП РВА за 2020 г.

Изготвен е доклад с анализ на състоянието на системата за управление на сигурността на ДП РВА през 2019 година.

Актуализирани са процедури, касаещи координацията между районния и летищните центрове за обслужване на въздушното движение на ДП РВА, оперативните центрове в съответните граждански летища и СОБТ - МВР при използване на специализирана апаратура за заглушаване. Подписаните процедури са предоставени на СОБТ-МВР, ЛЦ/РЦ за ОВД и на летищата в страната.

Подписан е нов Колективен трудов договор за срок от 12 месеца.

X. УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И КАЧЕСТВОТО

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

През отчетния период са проведени интегрирани вътрешни одити на СУБ и ИСУ, документирани са несъответствия и са направени предложения за подобрения. Чрез извършването на интегрираните вътрешни одити на СУБ и ИСУ се установява съответствието на дейността на ДП РВА с приложимите изисквания, както и се подпомага подобряването на ефективността на предприятието и предоставяните услуги. Утвърден е график за провеждане на вътрешни одити на ИСУ и СУБ в ДП РВА през 2020 г.

XI. ФИНАНСОВО – СЧЕТОВОДНА ДЕЙНОСТ

През периода финансово-счетоводната дейност бе насочена към финансовото осигуряване на всички дейности в предприятието при спазване на изискванията на националното и европейското законодателство, като предвид влиянието на кризата с COVID-19, разходната политика е насочена към гарантиране на финансовата стабилност на ДП РВА при запазване на потенциала за растеж и развитие.

Като продължение на постигнатите резултати през РП2, съгласно проекта на ПЕ за РП3, предприятието се придържа към политика за определяне на оптимално ниво на таксовата единица „прелитане” с оглед осигуряване на необходимия ресурс за финансиране на дейността и предоставяне на качествено АНО във въздушното пространство, обслужвано от ДП РВА. През периода април – декември 2020 г. се очаква да се изготвят предложения за последващи действия с цел отразяване на ефектите от развитието на пандемията от COVID-19 и ефектите върху таксовите единици.

Независимо от взетите решения за удължаване на сроковете на плащане на таксите за АНО, не се очакват особено съществени промени в степента на събираемостта на таксите за аеронавигационно обслужване дългосрочен план, която традиционно е на високи нива - около 99%.

През отчетния период е поддържано подходящо софтуерно осигуряване на финансово-счетоводните дейности с цел отчитане и контрол на финансовите аспекти, свързани с дейността на предприятието. През периода са изготвени необходимите отчети към МТИТС, регулаторните органи, Европейската комисия и други международни организации съобразно приложимото законодателство.

Изготвен е годишен финансов отчет за 2019 г.

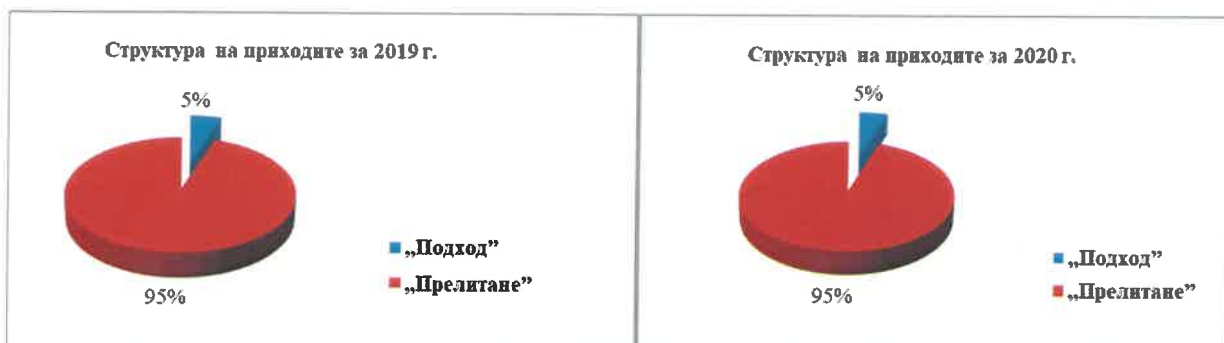
Участие в подготовката на позиции по редица предложения за действия и документи във връзка с дейността на предприятието, свързани със системата за пътни такси, ползване на земи, схемата и плановете за ефективност, които имат пряко отражение върху финансовата рамка на предприятието.

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

- Общ размер и структура на приходите

Основната дейност на предприятието е насочена към осигуряване на АНО на ВС, 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 флукуациите в обема обслужен трафик.

През I-во тримесечие на 2020 г. броят на обслужените ВС и приходите от АНО в зоните и районите на летищата намаляват. Стремехът е да бъде поддържан баланс през референтния период между разходи и приходи, свързани с този вид обслужване, като се използват всички други приходи за покриване на разходите. Основната причина за това е намаляването на броя на полетите поради въведените ограничителни мерки във връзка с пандемията от COVID-19. Структурата на приходите от такси се запазва непроменена.

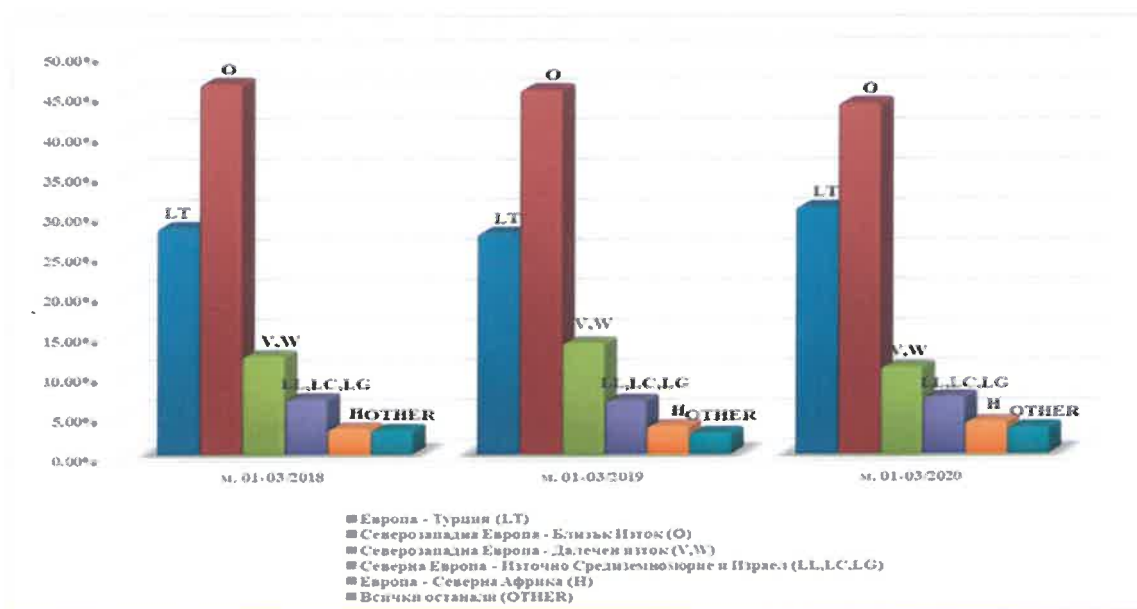


Фигура 2. Структура на приходите на предприятието

- Структурен анализ на приходите от такси „прелитане”, генерирани от прелитащи ВС
Таксите „прелитане” имат следната структура:
 - Прелитащите ВС генерират 97.11% от тези приходи;
 - Международните излитания и кацания полети генерират 2.63% от приходите от тези такси;
 - Вътрешните полети добавят 0.26% от приходите в тази група.

В резултат на промените в РПИ Симферопол и РПИ Днепропетровск и пренасочване на трафика от м. април и м. юли 2014 г. (вж. раздел IV), прелитащият трафик се установи на ново високо ниво и продължава да нараства устойчиво. Значителният ефект от прерутирането на трафика е свързан с потоците от/до Близкия и Далечен изток. При съществуващата в момента организация на използване на въздушното пространство, посочените потоци ще се запазят непроменени. Намаление в техния обем ще настъпи при развитие на ситуацията в РПИ Симферопол и Днепропетровск.

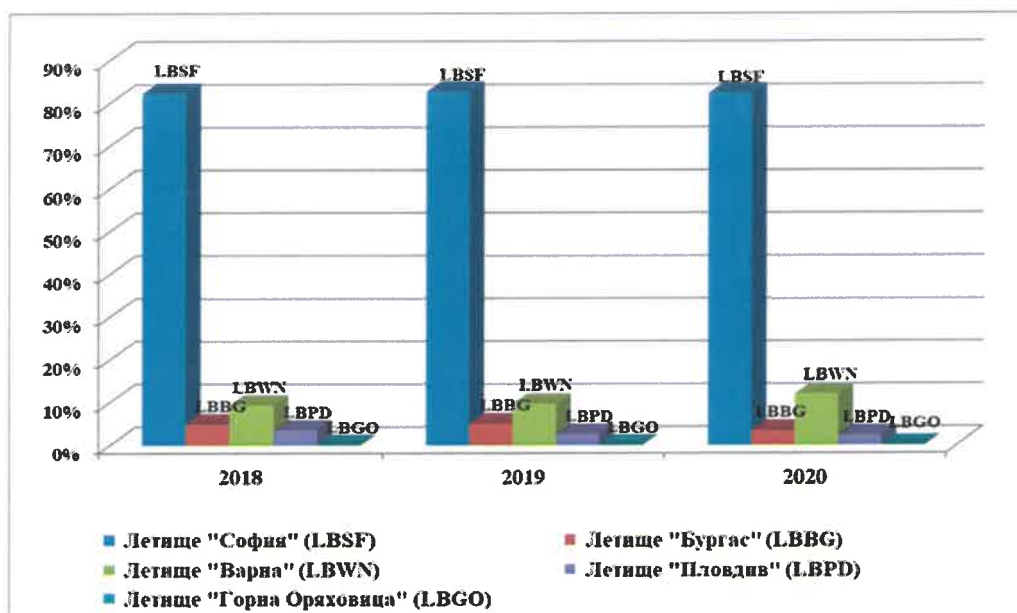
ВС, прелитащи през въздушното пространство, респективно приходите от тяхното обслужване, се разделят на 6 основни двупосочни потока. На фигурата по-долу е представена структурата на приходите от такси „прелитане” по потоци.



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

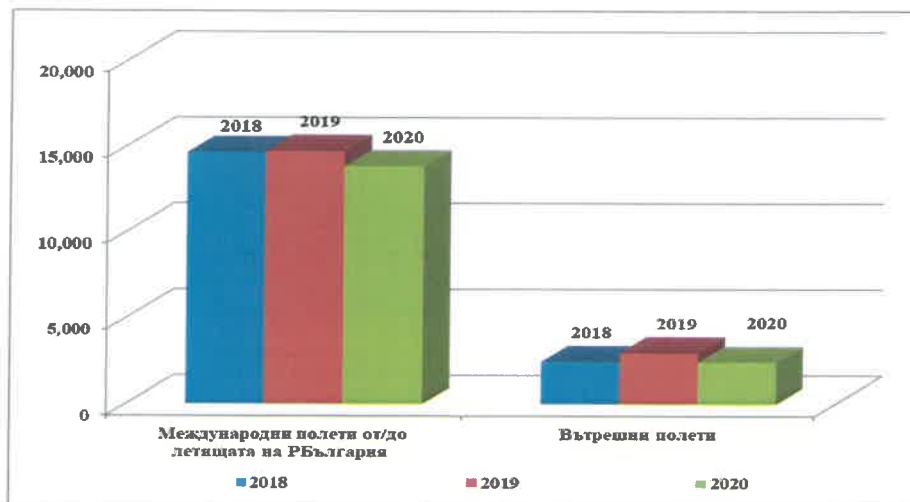
Над 80% от приходите от такси прелитане, генерирани от прелитачия трафик, са свързани с потоците от Европа за Турция, Близкия и Далечен Изток и обратно. Разгледани като бройки въздухоплавателни средства потокът от/за Турция има най-висок дял спрямо останалите потоци, но по отношение на приходите, най-голям относителен дял през 2019 г. и отчетният период има трафика от/до Близкия изток.

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



Фигура 4. Структура на приходите в зоните и районите на летищата

Най-голям относителен дял в приходите от такси за АНО в зоните и районите на летищата за първите три месеца на разглежданите години има летище „София” (над 80%). Летище „Бургас” и летище „Варна” са с ясно изразена сезонна натовареност, което съществено показва относителния им дял в приходите от такси „подход” през летния период на съответните години.



Фигура 5. Обслужени полети в зоните и районите на летищата

През I-вото тримесечие на 2020 г. се наблюдава общо намаление с 8.06% на обслужените полети в зоните и районите на летищата спрямо съответния период на предходната година, което се дължи на ограниченията на полети, предприети от авиокомпаниите в резултат на пандемията. Полетите от/до летище София са целогодишни в основната си част, докато за останалите международни летища е налице силно изразена сезонна зависимост във връзка с предоставяните туристически услуги.

Основните авиокомпании, която изпълняват тази група полети са Wizz Air, „България ер“, Ryanair, „Бългериан еър чартър“ и Лутфханза. Евентуални проблеми с тях биха се отразили неблагоприятно върху обема на операциите и приходите от такси за АНО в зоната на летищата.

XI.2. Анализ на основните видове разходи за дейността

Разходите за дейността за I-во тримесечие на 2020 г. на ДП РВА по отчета за доходите възлизат на 44,962 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 2,800 хил. лв.

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 – 69.85%;
- Разходи за външни услуги – 13.44%;
- Разходи за амортизация – 12.36%;
- Разходи за материали – 2.40%;
- Други разходи (съдържащи разходи за провизии за конструктивни задължения, разходи за командировки, данъци и др.) – 1.95%.

Общите разходи за дейността на ДП РВА за I-во тримесечие на 2020 г. са по-ниски в сравнение с тези от миналата година в размер на 3,778 хил. лв., основно поради ефектите от изменения на провизиите за конструктивни задължения, както и на намалението на разходите за персонал в резултат на мерки, предприети с цел ограничаване на негативните последици вследствие на пандемията трафик. За разглеждания период разходите по икономически елементи са по-ниски от заложената разходна рамка на финансовия план с 10,711 хил. лв. или 19.24% по-малко.

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

XI.3. Финансов резултат

За отчетния период финансовият резултат на ДП РВА по оперативни данни е счетоводна печалба след облагане в размер на 4,001 хил. лв. През I-во тримесечие на 2020 г. предприятието отчита както намаление на приходите, така и на разходите, като нетната разлика води до финансов резултат

по-висок от този за съответния период на предходната година. Намалението на разходите за разглеждания период се дължи основно на нетното изменение на провизиите за конструктивни задължения (начисляване на нови провизии и реинтеграция на такива от предходни периоди) като следствие от прилагане на схемата за ефективност и намалението на разходите за персонал в резултат на мерки, предприети с цел ограничаване на негативните последици от пандемията. Върху формирането на финансовия резултат влияние оказва и схемата за споделяне на риска съгласно схемата за ефективност.

XI.4. Финансови показатели

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

- Нетни приходи от продажби – 49,411 хил. лв. (31.03.2019 г.: 51,626 хил. лв.), от тях 49,360 хил. лв., (31.03.2019 г.: 51,533 хил. лв.) са от такси за аеронавигационно обслужване;
- Нетни приходи от продажби на един зает – 43 хил. лв. (31.03.2019 г.: 46 хил. лв.);
- Печалба от оперативна дейност спрямо приходи – 8.99% (31.03.2019 г.: 5.56%);
- Коефициент на обща ликвидност – 4.94 (31.03.2019 г.: 4.43);
- Коефициент на финансова автономност – 5.15 (31.03.2019 г.: 4.74).
- Брой на обслужени единици на един зает – 613 (31.03.2019 г.: 740).

При показателите в точките по-горе се наблюдава намаление на броя на обслужените единици на един зает. Това е свързано основно с намалението на трафика през отчетния период. Коефициентите от обща ликвидност и на финансова автономност за двата периода 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.

XII. РИСКОВЕ СВЪРЗАНИ С ДЕЙНОСТТА НА ПРЕДПРИЯТИЕТО

XII.1. Ценови риск

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

От началото на 2020 г. е в сила общ регламент за схема за ефективност и таксуване Регламент (ЕС) 2019/317, който запазва концептуалната рамка, но въвежда определени изменения и допълнения спрямо Регламенти (ЕС) 390/2013 и 391/2013 валидни до края на 2019 г. От началото на 2020 г. схемата за ефективност няма да се прилага за обслужването в зоните и районите на летищата, доколкото нито едно летище не попада в обхвата на регламента, съгласно задължителните критерии.

Във връзка с незавършения процес, свързан с одобрение на ПЕ за РПЗ, както и влиянието на пандемията COVID-19, е възможно да настъпят допълнителни законодателни промени, които да повлияят на размера на таксите за АНО при прелитане през РПЗ.

XII.2. Валутен риск

Предприятието е изложено на валутен риск от покупки, продажби и получени заемни средства (в случай, че такива се ползват през следващите години), деноминирани в чуждестранна валута. Българският лев е фиксиран към еврото в съотношение 1:1.95583. Валутният риск за предприятието е породен основно от евентуални транзакции в щатски долари, британски лири и швейцарски франкове. Ръководството контролира валутния риск чрез фиксиране на покупните, продажните цени в левове или евро.

XII.3. Лихвен риск

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

ХИ.4. Кредитен риск

Кредитният риск представлява рискът даден контрагент да не заплати задължението си. Предприятието е изложено на този риск във връзка с възникване на вземания от клиенти и депозирани средства. Излагането на предприятието на кредитен риск е ограничено до размера на балансовата стойност на финансовите активи.

Предприятието редовно следи за неизпълнението на задълженията на своите клиенти и други контрагенти и използва тази информация за контрол на кредитния риск. Предприемат се действия за намаляване на кредитния риск, посредством установени правила и процедури за събиране на дължимите и неплатени такси за аеронавигационно обслужване. Степента на събираемост на вземанията от предоставяне на АНО надхвърля 99%.

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

ХИ.5. Ликвиден риск

При оценяването и управлението на ликвидния риск Предприятието отчита очакваните парични потоци от финансови инструменти, по-специално наличните парични средства и търговски вземания. Наличните парични ресурси и търговски вземания са в размер, обезпечаващ изходящия паричен поток.

При оценяването и управлението на ликвидния риск Предприятието отчита очакваните парични потоци от финансови инструменти, по-специално наличните парични средства и търговски вземания. Във връзка с пандемията и затруднената ликвидност на авиокомпаниите в началото на м. април е прието Решение на Временния съвет на Евроконтрол за значително удължаване на периода на плащане на таксите за АНО при прелитане, което ще доведе до ограничаване на очакваните постъпления от оперативна дейност с през 2020 г. С оглед на това, ръководството на предприятието е предприело мерки за оптимизиране на дейностите с оглед за запазване на финансовата стабилност на Предприятието.

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

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

Паричният резерв в размер на 11 млн. евро се съхранява по сметка в БНБ, при съответните общи условия на банката.

ХИИ. ИНФОРМАЦИЯ ЗА СВЪРЗАНИ ЛИЦА

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

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

	31.03.2020 ‘000 лв.	2019 ‘000 лв.
Получени услуги		
Авиоотряд 28	89	532
Летище Г.Оряховица ЕАД	10	36
Летище София ЕАД	10	28
Български пощи ЕАД	5	27
ГД ГВА	1 030	18
Летище Пловдив ЕАД	1	7
Комисия за регулиране на съобщенията	235	-
Предоставени услуги		
Летище София ЕАД	123	343
Летище Пловдив ЕАД	13	49
Летище Г.Оряховица ЕАД	3	14

XIII.2. Сделки с ключов управленски персонал

Възнагражденията на ключовия управленски персонал имат краткосрочен характер и за периода до 31.03.2020 г. са в общ размер 162 хил. лв., който включва разходи за възнаграждения и разходи за социални осигуровки. През същия период на 2019 г. са в общ размер на 167 хил. лв.

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

	2020	2019
	'000 лв.	'000 лв.
Текущи вземания от:		
Летище София ЕАД	-	46
Летище Пловдив ЕАД	11	8
Летище Горна Оряховица ЕАД	2	2
Общо вземания от свързани лица	13	56
Текущи задължения към:		
Авиоотряд 28	-	82
Летище Г.Оряховица ЕАД	-	5
Летище София ЕАД	-	5
Български пощи ЕАД	-	1
Летище Пловдив ЕАД	1	1
Общо задължения към свързани лица	1	94

XIV. СЪБИТИЯ СЛЕД КРАЯ НА ОТЧЕТНИЯ ПЕРИОД

Във връзка с разпространението на нов коронавирус (Covid-19) в световен мащаб се появиха затруднения в бизнеса и икономическата дейност на редица предприятия и цели икономически отрасли, като по официални данни към момента една от най-засегнатите индустрии е авиационната. Разпределението на влиянието на това събитие по отношение на въздушния трафик в световен и европейски план е много различно, като на този етап обслужваното въздушно пространство от ДП РВА е сред по-слабо засегнатите. Поради развиващия се характер на ситуацията, в т.ч. наличие на резултати за овладяване на кризата сред първоначално най-засегнатите страни, като Китай, ръководството на Предприятието счита, че на този етап не може да се оцени надеждно влиянието на този проблем върху бъдещото финансово състояние и резултатите от дейността му. Може да се очаква известен негативен ефект поради динамичния характер на предприеманите ограничителни действия от редица държави, но ръководството е в състояние да предприеме необходимите мерки за намаляване на отрицателното влияние върху дейността на Предприятието и пълно запазване на неговите способности и потенциал за бъдещото му развитие.

Определен е размерът на осреднената базова таксова единица за аеронавигационно обслужване за прелитане в размер на 28.73 евро за 2020 г. (2019 г.: 31.42 евро).

Приложения:

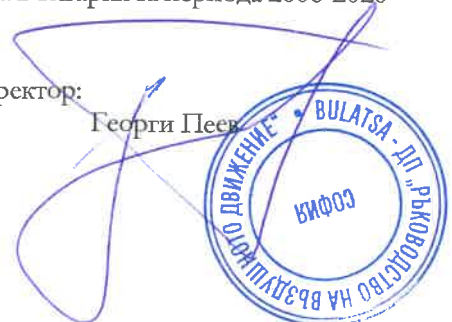
Приложение 1 Национални таксови единици на страните-членки на ЕВРОКОНТРОЛ за 2020 г.

Приложение 2 Изменение на националната таксова единица на България за периода 2006-2020 г.

Дата: 16.04.2020 г.

Генерален директор:

Георги Пеев

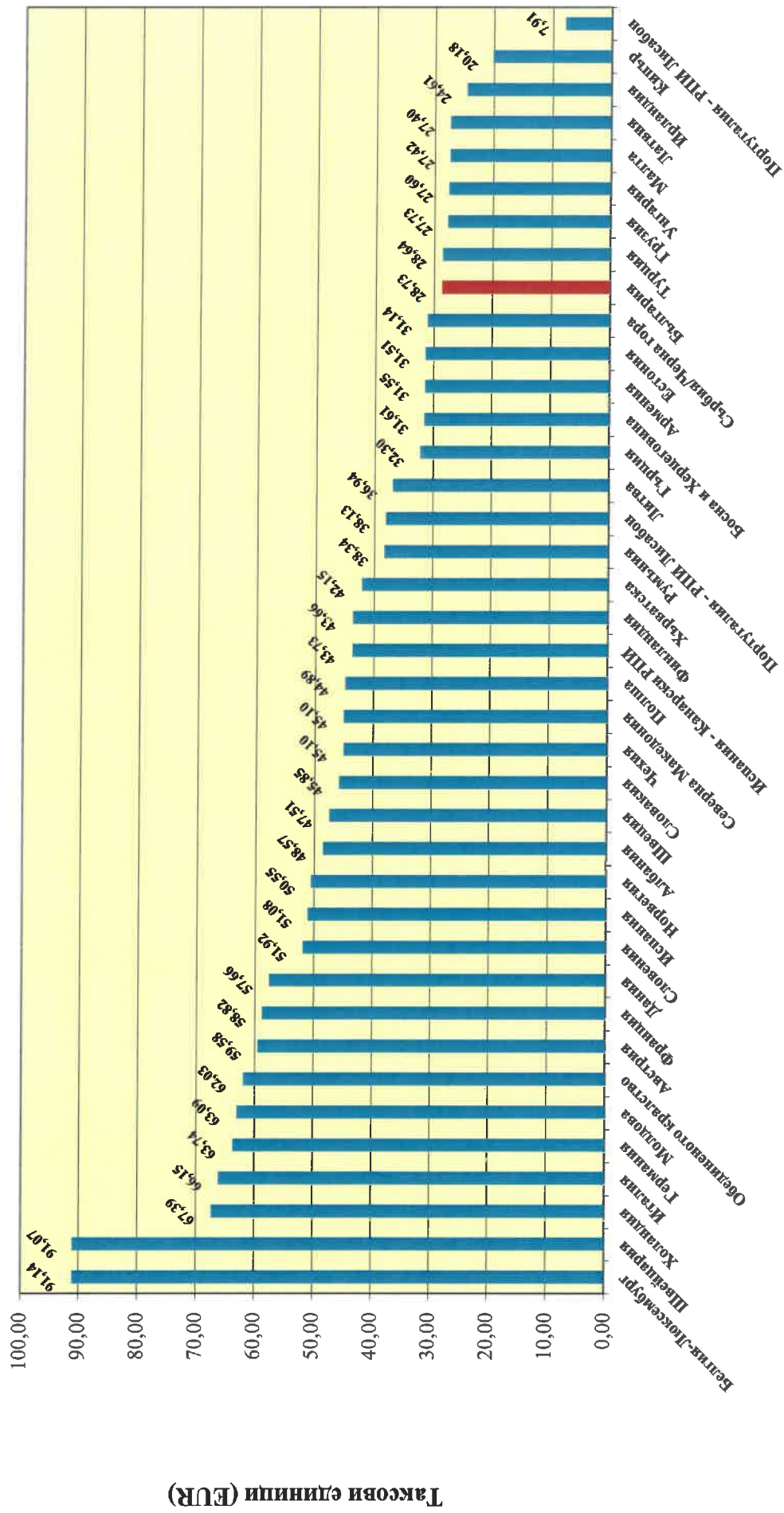


ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

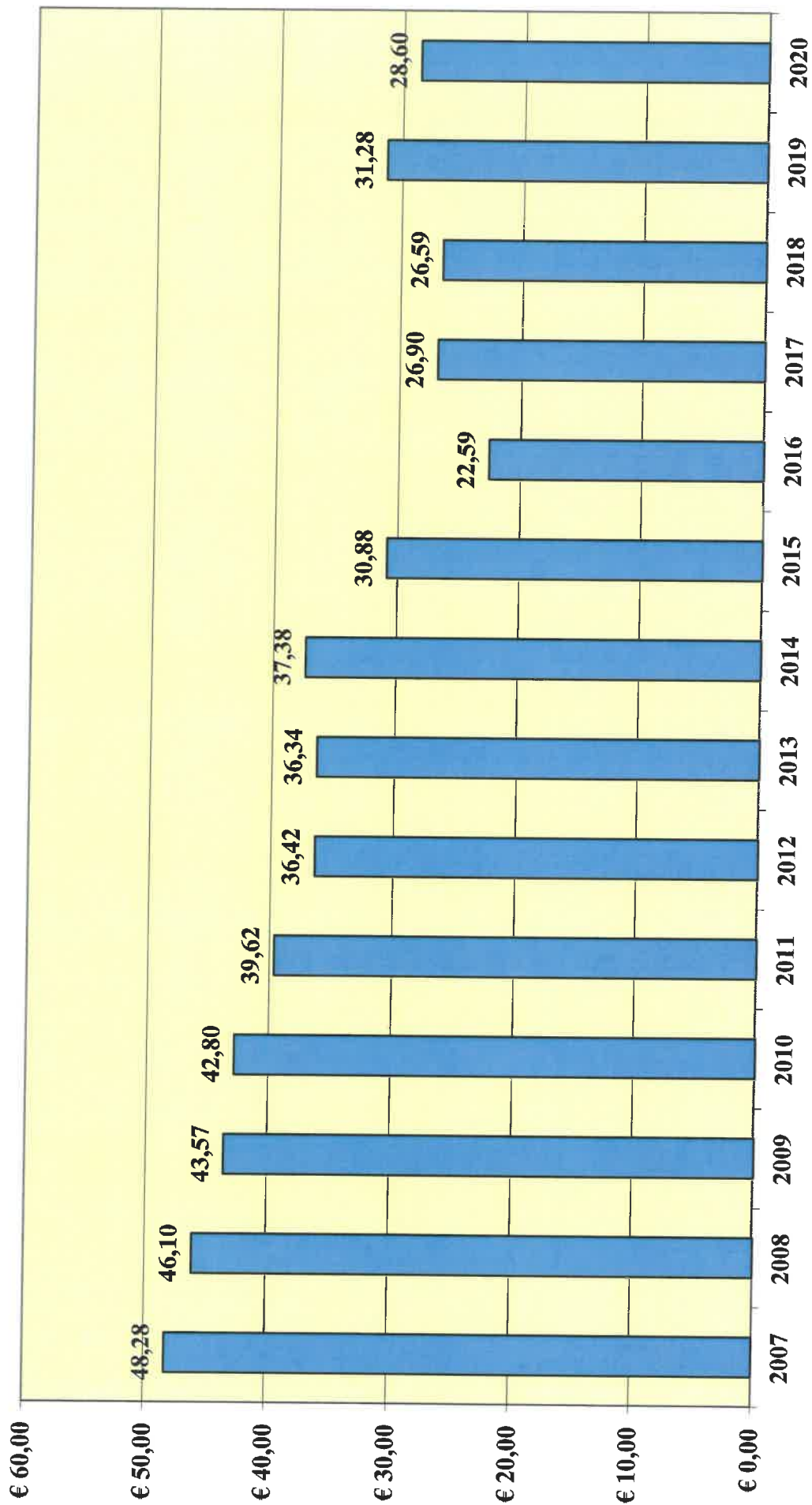
АНО	Аеронавигационно обслужване
АСУВА	Автоматизирана система за управление на въздушното движение
АУЦ	Авиационен учебен център
ВВС	Военно-въздушни сили
ВП	Въздушно пространство
ВС	Въздухоплавателно средство
ГД ГВА	Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация"
ДАНО	Доставчици на аеронавигационно обслужване
ЕЕН	Единно европейско небе
ЕК	Европейска комисия
ЕКА	Европейска космическа агенция
ЕС	Европейски съюз
ЗГВ	Закон за гражданското въздухоплаване
ИСУ	Интегрирана система за управление
КУТ	Комитет по условия на труд
ЛЦ	Летищен център
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
ОВА	Обслужване на въздушното движение
ОЕ	Обслужена единица
ПЕ	Плана за ефективност
РП	Ръководител(и) на полети
РП2	Референтен период 2
РП3	Референтен период 3
РПИ	Район на полетна информация
РЦ	Районен център
СУБ	Система за управление на безопасността
УВД	Управление на въздушното движение
УВП	Управление на въздушното пространство
УПВД	Управление на потоците въздушно движение
ФБВП	Функционален блок въздушно пространство

ACC	Area control center
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation
CEF	Connecting Europe Facility
ERP	Enterprise resource planning
FAB	Functional Airspace Block
IDS	Information display system
ICAO	International Civil Aviation Organization
KEA	Key performance indicator measuring the level of horizontal En-route flight inefficiency in Actually flown trajectories
PKI	Public Key Infrastructure
RAISG	RNAV Approach implementation Support Group
RNAV	Area navigation
RNDSG	Route Network Development Sub-Group
SAPSC	Strategy and Planning Standing Committee
SESAR	Single European Sky ATM Research
SWIM	System Wide information Management
WAM	Wide Area Multilateration

Национални базови таксови единици на страните-членки на Евроконтрол за 2020 г.
(вкл. административната такса на Евроконтрол)



Изменение на националната таксова единица на България за периода 2006 г. - 2020 г. (без административната такса на Евроконтрол)



ДП Ръководство на въздушното движение
Междинен съкратен финансов отчет
31 март 2020 г.

ISO 9001
ISO 14001
ENFSI 10001
EN 7001
BUREAU VERITAS
Certification



Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение"
София 1540, Бул. "Брюксел" №1, Тел.: 02 937 1111, Факс: 02 980 0043
www.bulatsa.com

ДП Ръководство на въздушното движение
Междинен съкратен финансов отчет
31 март 2020 г.

Междинен съкратен отчет за финансовото състояние

Активи	Пояснение	31 .03 2020 ‘000 лв.	31.12.2019 ‘000 лв.
Нетекущи активи			
Имоти, машини и съоръжения	7	181,602	183,535
Нематериални активи	8	19,446	21,135
Отсрочени данъчни активи		709	709
Нетекущи активи		201,757	205,379
Текущи активи			
Материални запаси		1,177	1,304
Търговски вземания		53,491	49,357
Вземания от свързани лица	16	13	56
Вземания във връзка с данъци върху дохода		1,287	1,287
Други вземания		7,403	5,990
Пари и парични еквиваленти	9	163,595	166,479
Текущи активи		226,966	224,473
Общо активи		428,723	429,852

Финансов директор и
главен счетоводител


Витан Тодоров

Дата: 16.04.2020 г.

Генерален директор


Георги Гевев



Поясненията към междинен съкратен финансов отчет от стр. 6 до стр.20 представляват неразделна част от него.

ДП Ръководство на въздушното движение
Междинен съкратен финансов отчет
31 март 2020 г.

Междинен съкратен отчет за финансовото състояние (продължение)

Собствен капитал и пасиви	Пояснение	31.03.2020 ‘000 лв.	31.12.2019 ‘000 лв.
Собствен капитал			
Основен капитал		129,758	129,758
Законови резерви		44,097	44,097
Други резерви		162,851	162,851
Неразпределена печалба		18,252	-
Печалба за текущата година		4,001	18,252
Общо собствен капитал		358,959	354,958
Пасиви			
Нетекущи пасиви			
Пенсионни и други задължения към персонала		13,359	13,359
Провизии	10	11,212	11,212
Финансирания		565	565
Нетекущи пасиви		25,136	25,136
Текущи пасиви			
Пенсионни и други задължения към персонала		14,648	18,303
Провизии	10	17,899	20,699
Търговски задължения		5,927	4,780
Краткосрочни задължения към свързани лица	16	1	94
Данъчни задължения		3,262	3,562
Други задължения		2,891	2,320
Текущи пасиви		44,628	49,758
Общо пасиви		69,764	79,894
Общо собствен капитал и пасиви		428,723	429,852

Финансов директор и
главен счетоводител

Витан Тодоров

Дата: 16.04.2020 г.

Генерален директор

Георги Пеев



Поясненията към междинен съкратен финансов отчет от стр. 6 до стр.20 представляват неразделна част от него.

ДП Ръководство на въздушното движение
Междинен съкратен финансов отчет
31 март 2020 г.

Междинен съкратен отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход

	Пояснение	31.03.2020 ‘000 лв.	31.03.2019 ‘000 лв.
Приходи от предоставени услуги	11	41,516	53,557
Приходи начислени по схема за споделяне на риска	12	7,844	(2,004)
Други приходи	13	51	73
Разходи за материали		(1,145)	(1,485)
Разходи за външни услуги		(6,420)	(4,810)
Разходи за персонала		(33,362)	(34,268)
Разходи за амортизация на нефинансови активи	7,8	(5,905)	(5,476)
Други разходи, нетно	14	1,870	(2,701)
Печалба от оперативна дейност		4,449	2,886
Финансови приходи		33	29
Финансови разходи		(36)	(48)
Печалба преди данъци		4,446	2,867
Разходи за данъци върху дохода		(445)	(287)
Печалба за годината		4,001	2,580

Финансов директор и
главен счетоводител


Витан Тодоров

Дата: 16.04.2020 г.

Генерален директор


Георги Неев



Поясненията към междинен съкратен финансов отчет от стр. 6 до стр.20 представляват неразделна част от него.

Междинен съкратен отчет за промените в собствения капитал

Всички суми са представени в '000 лв.	Основен капитал	Законови резерви	Други резерви	Печалба за текущата година	Общо собствен капитал
Салдо към 1 януари 2020 г.	129,758	44,097	162,851	18,252	354,958
Отчисления от печалбата	-	-	-	-	-
Придобити активи	-	-	-	-	-
Сделки със собственика	-	-	-	-	-
Печалба за периода	-	-	-	4,001	4,001
Друг всеобхватен доход:					
Преоценки на задълженията за обезщетения при пенсиониране, нетно от данъци	-	-	-	-	-
Общо всеобхватен доход за периода	-	-	-	4,001	4,001
Разпределение на печалбата от 2019 г.	-	-	-	-	-
Салдо към 31 март 2020 г.	129,758	44,097	162,851	22,253	358,959

Всички суми са представени в '000 лв.	Основен капитал	Законови резерви	Други резерви	Печалба за текущата година	Общо собствен капитал
Салдо към 1 януари 2019 г.	129,758	44,097	146,605	30,884	351,344
Отчисления от печалбата	-	-	-	(15,442)	(15,442)
Придобити активи	-	-	28	-	28
Сделки със собственика	-	-	28	(15,442)	(15,414)
Печалба за годината	-	-	-	18,252	18,252
Друг всеобхватен доход:					
Преоценки на задълженията за обезщетения при пенсиониране, нетно от данъци	-	-	776	-	776
Общо всеобхватен доход за годината	-	-	776	18,252	19,028
Разпределение на печалбата от 2018 г.	-	-	15,442	(15,442)	-
Салдо към 31 декември 2019 г.	129,758	44,097	162,851	18,252	354,958

Поясненията към междинен съкратен финансов отчет от стр. 6 до стр.20 представляват неразделна част от него.

Междинен съкратен отчет за паричните потоци

Пояснение	31.03.2020 '000 лв.	31.03.2019 '000 лв.
Оперативна дейност		
Постъпления от клиенти	53,192	52,189
Плащания към доставчици	(9,240)	(9,538)
Плащания към персонал и осигурителни институции	(38,735)	(37,877)
Плащания за данък върху дохода	-	-
Получени финансираня	544	38
Други плащания за оперативна дейност, нетно	900	(1,654)
Нетен паричен поток от оперативна дейност	6,661	3,158
Инвестиционна дейност		
Придобиване на имоти, машини и съоръжения	(9,572)	(6,739)
Придобиване на нематериални активи	-	-
Получени лихви	27	18
Нетен паричен поток от инвестиционна дейност	(9,545)	(6,721)
Финансова дейност		
Плащания на отчисления от печалбата	-	-
Нетен паричен поток от финансова дейност	-	-
Нетна промяна в пари и парични еквиваленти	(2,884)	(3,563)
Пари и парични еквиваленти в началото на периода	166,479	156,303
Пари и парични еквиваленти в края на периода, в това число:	163,595	156,303
Паричен резерв в БНБ	21,514	21,514

Финансов директор и
главен счетоводител

Витан Тодоров

Дата: 16.04.2020 г.

Генерален директор

Георги Пеев



Пояснения към междинния съкратен финансов отчет

1. Предмет на дейност

Държавно Предприятие „Ръководство на Въздушното Движение” (ДП РВД, или Предприятието) е държавно предприятие по смисъла чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, с ЕИК 000697179. Предприятието е със седалище в Република България, адрес на управление гр. София, бул. „Брюксел“ № 1.

Предприятието изпълнява държавни функции по предоставяне на аеронавигационни услуги в обслужваното гражданско въздушно пространство на Република България съгласно чл. 53 от Закона за гражданското въздухоплаване. Извършваните основни дейности включват:

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

Основната икономическа дейност по КИД-2008 е 52.23 Спомагателни дейности в въздушния транспорт

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

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

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

Към датата на междинния съкратен финансов отчет, членове на Управителния съвет са:

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

Към датата на междинния съкратен финансов отчет, членове на Одитния комитет са:

1. Гинка Михайлова
2. Мария Вълканова
3. Димитър Димов

Средносписъчният брой на персонала на Предприятието към 31.03.2020 г. е 1,146 човека.

Основният капитал на Предприятието е в размер на 129.758 хил. лв. и е 100% държавна собственост. Стойността му представлява размера на капитала на ГД РВД към датата на преобразуването му по реда на чл. 62, чл. 3 от ТЗ.

2. Основа за изготвяне на финансовия отчет

Предприятието изготвя счетоводните финансови отчети по международните стандарти за финансово отчитане. По смисъла на закона за счетоводството, то е голямо предприятие.

Този междинен съкратен финансовият отчет за период от три месеца до 31.03.2020 г. на Предприятието е изготвен в съответствие с МСС 34 „Междинно финансово отчитане“. Той не съдържа цялата информация, която се изисква за изготвяне на пълни годишни финансови отчети съгласно (МСФО) и следва да се чете заедно с годишния финансов отчет на Предприятието към 31 декември 2019 г., изготвен в съответствие с Международните стандарти за финансово отчитане (МСФО) разработени и публикувани от Съвета по международни счетоводни стандарти (СМСС) и приети от Европейския съюз (ЕС).

Този междинен съкратен финансов отчет за период от три месеца до 31.03.2020 г. е съставен в български лева, което е функционалната валута на Предприятието. Всички суми са представени в хиляди лева ('000 лв.) (включително сравнителната информация за 2019 г.), освен ако не е посочено друго.

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

Междинният съкратен финансов отчет е съставен при спазване на принципа на действащо предприятие.

3. Промени в счетоводната политика

3.1. Нови стандарти, изменения и разяснения към МСФО, които са влезли в сила от 1 януари 2020 г.

Предприятието е приложило следните нови стандарти, изменения и разяснения към МСФО, разработени и публикувани от Съвета по международни счетоводни стандарти, които са задължителни за прилагане от годишния период, започващ на 1 януари 2020 г., но нямат съществен ефект от прилагането им върху финансовия резултат и финансовото състояние на Предприятието:

- МСФО 3 (изменен) – Определение за Бизнес в сила от 1 януари 2020 г., приет от ЕС
- Изменения на МСФО 9, МСС 39 и МСФО 7: Реформа на референтните лихвени проценти, в сила от 1 януари 2020 г., приети от ЕС
- МСС 1 и МСС 8 (изменен) - Дефиниция на същественост, в сила от 1 януари 2020 г., приети от ЕС
- Изменения на референциите към Концептуална рамка за финансово отчитане в сила от 1 януари 2020 г., приети от ЕС

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

Към датата на този междинен съкратен финансов отчет са публикувани нови стандарти, изменения и разяснения към съществуващи вече стандарти, но не са влезли в сила или не са приети от ЕС за финансовата година, започваща на 1 януари 2020 г., и не са били приложени от по-ранна дата от Предприятието. Не се очаква те да имат съществен ефект върху финансовите отчети на Предприятието. Ръководството очаква всички стандарти и изменения да бъдат приети в счетоводната политика на Предприятието през първия период, започващ след датата на влизането им в сила.

Промените са свързани със следните стандарти:

- Изменения на МСС 1 „Представяне на финансовите отчети“: Класификация на пасивите като текущи или нетекущи, в сила от 01 януари 2023, все още не е приет от ЕС
- Годишни подобрения цикъл 2018-2020 в сила от 1 януари 2022 г., все още не са приети от ЕС

- Изменения на МСС 16 „Имоти, машини и съоръжения - Постъпления преди началото на предвидената употреба, в сила от 1 януари 2022 г., все още не са приети от ЕС
- Изменения на МСС 37 "Обременяващи договори - Разходи за изпълнение на договор", в сила от 1 януари 2022 г., все още не са приети от ЕС
- МСФО 14 „Отсрочени сметки при регулирани цени” в сила от 1 януари 2016 г., все още не е приет от ЕС
- МСФО 17 „Застрахователни договори” в сила от 1 януари 2021 г., все още не е приет от ЕС

4. Счетоводна политика

4.1. Общи положения

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

Следва да се отбележи, че при изготвянето на междинния съкратен финансов отчет са използвани счетоводни оценки и допускания, които не се различават от тези оповестени в годишния финансов отчет към 31 декември 2019 г. Действителните резултати могат да се различават от предположенията, оценките и допусканията на ръководството.

4.2. Представяне на финансовия отчет

Междинният съкратен финансов отчет е представен в съответствие с МСС 34 „Междинно финансово отчитане“. Предприятието представя междинния съкратен отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход в единен отчет.

Междинният съкратен отчет за паричните потоци е представен по пряк метод според изискванията на МСС 7 Отчети за паричните потоци.

5. Управление на риска относно финансови инструменти

Предприятието е изложено на различни видове рискове по отношение на финансовите си инструменти. Най-значимите финансови рискове, на които е изложено Предприятието са пазарен риск, кредитен риск и ликвиден риск.

Междинният съкратен финансов отчет не включва цялата информация относно управлението на риска и оповестяванията, изисквани при изготвянето на годишни финансови отчети, и следва да се чете заедно с годишния финансов отчет на Предприятието към 31 декември 2019 г. Целите и политиките на Предприятието за управление на капитала, кредитния и ликвидния риск са описани в последния годишен финансов отчет. Не е имало промени в политиката за управление на риска относно финансови инструменти през периода. Анализ на рисковете, на които е изложено Предприятието е направен в приложение 19.

6. Значими събития и сделки през периода

След края на месец 02.2020 г. започнаха съществени промени във въздушния трафик, във връзка с разпространението на коронавирус и обявяването на пандемия от СЗО. За ограничаване на развитието на пандемията от Covid-19 в световен мащаб, редица държави, сред които САЩ и всички държави членки на Европейския съюз, наложиха много големи ограничения или пълна забрана за придвижването на пътници. На 11 март 2020 г. Световната здравна организация обяви и наличието на пандемия от коронавирус (Covid-19). Тези действия предизвикаха съществено ограничаване на пътническия поток, което принуди авиокомпаниите безпрецедентно да редуцират броя на полетите. Към настоящия момент дори и авиокомпаниите, които генерираха до преди усложняването на настоящата ситуация устойчив ръст на трафика и които са сред най-големите клиенти на ДП РВД, обявиха

редуциране на своя капацитет с до 85 %. На този етап динамиката на развитие се стабилизира около минимални нива, следващи драстичния спад. Ефектите от това събитие са многопосочни, като оценката на влиянието им се актуализира периодично. На 13 март Народното събрание на Република България обяви извънредно положение за срок от 1 месец - до 13 април 2020 г.. Подготвени са сценарии за действие в зависимост от развитието на ситуацията.

От 01.01.2020 г. започна третия референтен период (РПЗ), обхващащ 2020 – 2024 г. През 2019 г. съгласно установените срокове е подготвен проект на План за ефективност (ПЕ), който в момента е в процес на анализ от страна на Европейската комисия (ЕК) и Органа за преглед на ефективността. Допусканията съгласно Решение 2019/903 на Европейската комисия, при които са изготвени проектите на Планове за ефективност за РПЗ, не са приложими в условията на обявена пандемия. С оглед развитието на кризата и наличните правила в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, протичат обсъждания на различни нива, така че да се намерят приемливи за всички страни решения за 2020 г., 2021 г., както и по отношение на периода 2022-24 г., включващи суспендиране и ревизиране на общоевропейските цели през РПЗ, осигуряване на възможности на доставчиците на АНО, осигуряващи функционирането на критичната инфраструктура, да възстановят своите разходи и др., съгласно които да протече процеса, свързан с прилагането на схемата за ефективност.

Във връзка с инициатива от страна на Евроконтрол, в края на м. март/началото на м. април 2020 г., с 2/3 мнозинство с решение на Временния съвет на тази организация, бе прието значително отлагане на сроковете за плащане на таксите за АНО с 8-13 месеца. В тази връзка за период от няколко месеца ДП РВА ще следва да осигури дейността си изцяло с наличния финансов ресурс.

Влиянието на коронавирус пандемията върху финансовото състояние и резултатите от дейността на Предприятието през първото тримесечие на 2020 г. беше следното:

- значително ограничаване на очаквания обем предоставяни услуги от втората половина на м. март 2020 г.;
- спад на приходите с 12,041 хил. лв. спрямо същия период през миналата година;
- ръст на оперативната печалба с 1,563 хил. лв. в резултат основно на начислени специфични ефекти от прилагане на схемата за ефективност съобразно приложимите регламенти и предложенията на ЕК относно справяне с последствията от пандемията върху въздушния транспорт, както и от редуцирането на определени разходни елементи;
- отлагане на капиталови проекти;

Като цяло въздействието има негативен ефект върху дейността на Предприятието.

Предприети са следните основни мерки от страна на ръководството:

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

В резултат на предприетите мерки като цяло Предприятието запазва устойчива позиция и разполага с достатъчно капитал и ликвидност да изпълнява своите дейности.

7. Имоти, машини и съоръжения

Имотите, машините и съоръженията на Предприятието включват земи и сгради, машини и съоръжения, транспортни средства, оборудване и разходи за придобиване на нетекущи активи. Балансовата стойност за периода до 31.03.2020 г. може да бъде представена, както следва:

	Земя и сгради	Машини и съоръжения	Транспортни средства	Оборудване	Разходи за придобиване на нетекущи активи	Общо
	Земя и сгради	Машини и съоръжения	Транспорт и средства	Оборудване	Разходи за придобиване на нетекущи активи	Общо
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
Брутна балансова стойност						
Салдо към 1 януари 2020г.	149,800	217,130	6,131	5,973	9,980	389,014
Новопридобити активи	-		(160)		2,283	2,283
Отписани активи	425	905		7	-	(160)
Трансфери					(1,337)	-
Салдо към 31 март 2020 г.	150,225	218,035	5,971	5,980	10,926	391,137
Амортизация						
Салдо към 1 януари 2020 г.	(56,241)	(141,460)	(3,619)	(4,103)	(56)	(205,479)
Амортизация и обезценка	(962)	(3,032)	(144)	(78)	-	(4,216)
Отписани активи			160	-		160
Салдо към 31 март 2020 г.	(57,203)	(144,492)	(3,603)	(4,181)	(56)	(209,535)
Балансова стойност към 31 март 2020 г.	93,022	73,543	2,368	1,799	10,870	181,602

	Земя и сгради	Машини и съоръжения	Транспортни средства	Оборудване	Разходи за придобиване на нетекущи активи	Общо
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
Брутна балансова стойност						
Салдо към 1 януари 2019 г.	149,363	211,054	5,371	5,559	7,051	378,398
Новопридобити активи	278	1,452	19	171	14,596	16,516
Отписани активи	-	(4,871)	(870)	(159)	-	(5,900)
Трансфери	159	9,495	1,611	402	(11,667)	-
Салдо към 31 декември 2019 г.	149,800	217,130	6,131	5,973	9,980	389,014
Амортизация						
Салдо към 1 януари 2019 г.	(52,407)	(134,226)	(4,052)	(3,940)	(56)	(194,681)
Амортизация и обезценка	(3,834)	(12,064)	(437)	(319)	-	(16,654)
Отписани активи	-	4,830	870	156	-	5,856
Салдо към 31 декември 2019 г.	(56,241)	(141,460)	(3,619)	(4,103)	(56)	(205,479)
Балансова стойност към 31 декември 2019 г.	93,559	75,670	2,512	1,870	9,924	183,535

Всички разходи за амортизация са включени в междинния съкратен отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Разходи за амортизация на нефинансови активи“.

Предприятието има сключени договори за закупуването на активи, доставките по които се отчитат първоначално като разходи за придобиване на нетекущи материални активи.

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

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

8. Нематериални активи

Нематериалните активи на Предприятието включват специализиран и стандартен софтуер и разходи за придобиване на софтуер. Балансовите стойности за периодите могат да бъдат представени, както следва:

	Софтуер	Разходи за придобиване на нематериални активи	Други	Общо
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
Брутна балансова стойност				
Салдо към 1 януари 2020 г.	57,349	8,574	8	65,931
Новопридобити активи, закупени Трансфери Отписани активи				
Салдо към 31 март 2020 г.	57,349	8,574	8	65,931
Амортизация				
Салдо към 1 януари 2020 г.	(44,777)	(19)	-	(44,796)
Амортизация Отписани активи	(1,689)	-	-	(1,689)
Салдо към 31 март 2020 г.	(46,466)	(19)	-	(46,485)
Балансова стойност към 31 март 2020 г.	10,883	8,555	8	19,446

	Софтуер	Разходи за придобиване на нематериални активи	Други	Общо
	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.
Брутна балансова стойност				
Салдо към 1 януари 2019 г.	52,524	6,237	8	58,769
Новопридобити активи, закупени	958	6,477	-	7,435
Трансфери	4,140	(4,140)	-	-
Отписани активи	(273)	-	-	(273)
Салдо към 31 декември 2019 г.	57,349	8,574	8	65,931
Амортизация				
Салдо към 1 януари 2019 г.	(38,449)	(19)	-	(38,468)
Амортизация	(6,601)	-	-	(6,601)
Отписани активи	273	-	-	273
Салдо към 31 декември 2019 г.	(44,777)	(19)	-	(44,796)
Балансова стойност към 31 декември 2019 г.	12,572	8,555	8	21,135

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

Стандартният софтуер на Предприятието представлява лицензи за ползването на програмни продукти, с които Предприятието осъществява оперативната и финансовата си дейност.

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

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

9. Пари и парични еквиваленти

Парите и паричните еквиваленти включват следните елементи:

	31.03.2020 ‘000 лв.	31.12.2019 ‘000 лв.
Парични средства в банки и в брой в:		
- евро	39,730	5,688
- български лева	102,339	139,266
- британски лири	3	3
- щатски долари	7	6
- швейцарски франкове	2	2
Паричен резерв в БНБ (депозит)	21,514	21,514
Пари и парични еквиваленти в т.ч.	163,595	166,479

Сумата от 21,514 хил. лв., равняваща се на левовия еквивалент на 11 милиона евро, представлява срочен депозит в Българска Народна Банка в съответствие с издадената „Наредба №140 на Министерството на транспорта и съобщенията и Министерство на финансите от 04.12.2001 г. за установяване режима, реда и условията за поддържане и разходване на паричния резерв на ДП РВД”. Сумата не е на свободно разположение на Предприятието, а има специално предназначение.

Общата стойност на законовите резерви към 31.03.2020 г. е в размер на 44,097 хил. лв.

10. Провизии

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

	31.03.2020 ‘000 лв.	31.12.2019 ‘000 лв.
Нетекуща част	11,212	11,212
Текуща част	17,899	20,699
Балансова стойност	29,111	31,911

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

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

Съобразно приложимите регламенти (ЕС) 390/2013 и (ЕС) 391/2013 на Европейската комисия (приложими до края на 2019 г. и заменени от общ Регламент 2019/317 от началото на 2020 г.), действа схема за споделяне на риска (risk sharing) по отношение на установените разходи и ниво на обслужени единици (ОЕ) за всяка календарна година спрямо отчетните такива.

През 2019 г. обслужените единици при прелитане превишиха планираните с 7.65 %. Вследствие прилагането на режима на установени разходи и механизма на третиране на отклонения на действителния трафик спрямо планирания, за ДП РВД възниква задължение за възстановяване на суми на потребителите на АНО за 2019 г. в номинален размер от 8,161 хил. лв. Настоящата стойност на провизията към 31.03.2020 г. и към 31.12.2019 г. възлиза на 8,161 хил. лв.

При предоставяне на АНО в зоните и районите на летищата по отношение на летище София обслужените единици през 2019 г. превишиха планираните с 37.94%. Вследствие прилагането на

режима на установени разходи и механизма на третиране на отклонения на действителния трафик спрямо планирания, за ДП РВД възниква задължение за възстановяване на суми на потребителите на АНО за 2019 г. в номинален размер от 3,051 хил. лв. Настоящата стойност на провизията към 31.03.2020 г. и към 31.12.2019 г. възлиза на 3,051 хил. лв.

През 2018 г. обслужените единици при прелитане превишиха планираните с 9.02 %. Вследствие прилагането на режима на установени разходи и механизма на третиране на отклонения на действителния трафик спрямо планирания, за ДП РВД възниква задължение за възстановяване на суми на потребителите на АНО за 2018 г. в номинален размер от 9,944 хил. лв. Настоящата стойност на провизията към 31.12.2019 г. възлиза на 9,944 хил. лв. С размера на провизията от 2018 г. е намалена таксовата единица прелитане през 2020 г. Съобразно приложимата схема за ефективност през 2020 г. провизията поетапно се реинтегрира, като за първо тримесечие тази реинтеграция е в размер на 2,077 хил. лв., представена на ред „Други разходи” в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход.

При предоставяне на АНО в зоните и районите на летищата по отношение на летище София обслужените единици през 2018 г. превишиха планираните с 35.56%. Вследствие прилагането на режима на установени разходи и механизма на третиране на отклонения на действителния трафик спрямо планирания, за ДП РВД възниква задължение за възстановяване на суми на потребителите на АНО за 2018 г. в номинален размер от 2,869 хил. лв. Настоящата стойност на провизията към 31.12.2019 г. възлиза на 2,869 хил. лв. Размерът на провизията от 2018 г. е отразен в таксовата единица за АНО в зони и райони на летищата за Летище София за 2020 г. Съобразно приложимата схема за ефективност през 2020 г. провизията поетапно се реинтегрира, като за първо тримесечие тази реинтеграция е в размер на 395 хил. лв., представена на ред „Други разходи” в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход.

- Провизия във връзка с планирани разходи за търсене и спасяване

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

Размерът на тази провизия с натрупване към 31.12.2019 г. възлиза на 6,975 хил. лв.

Съгласно проведените консултации с потребителите на АНО при изготвянето на ПЕ за РП3 и поетите ангажименти от страна на ННО натрупаните неразходвани средства ще бъдат ползвани за финансиране на дейности през РП3, като са представени разчети за приспадане тези средствата от таксовите единици за всяка година от РП3. Съобразно тези разчети се прави поетапно възстановяване на провизията от РП2, като размерът на реинтегрирана провизия за първо тримесечие на 2020 г. е 209 хил. лв., представена на ред „Други разходи” в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход.

- Провизия във връзка с планирани разходи за ННО

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

установените разходи за ННО за съответната година, тази разлика се отчита като провизия за конструктивни задължения.

Размерът на тази провизия с натрупване към 31.12.2019 г. възлиза на 912 хил. лв.

Съгласно проведените консултации с потребителите на АНО при изготвянето на ПЕ за РПЗ и поетите ангажименти от страна на ННО натрупаните неразходвани средства ще бъдат ползвани за финансиране на дейности през РПЗ, като са представени разчети за приспадане тези средствата от таксовите единици за всяка година от РПЗ. Съобразно тези разчети се прави поетапно възстановяване на провизията от РП2, като размерът на реинтегрирана провизия за първо тримесечие на 2020 г. е 119 хил. лв., представена на ред „Други разходи” в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход.

Използваната дисконтова норма, където е приложимо, е доходността на дългосрочни безрискови ценни книжа. Такъв дисконтов фактор е избран доколкото Предприятието не се финансира с привлечени средства и ръководството е на мнение, че подобна норма в максимална степен показва честно и вярно настоящата стойност на задълженията.

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

11. Приходи от предоставени услуги

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

	31.03.2020 ‘000 лв.	31.03.2019 ‘000 лв.
Приходи от пътни такси за прелитане в обслужваното въздушно пространство на Република България	39,044	50,993
Приходи от такси за използване на радионавигационни средства и полетно обслужване в зоната на летищата	2,472	2,564
	41,516	53,557

Определен е размерът на осреднената базова таксова единица за аеронавигационно обслужване за прелитане в размер на 28.73 евро за 2020 г. (2019 г.: 31.42 евро).

Редуцираният размер на приходите за първо тримесечие на 2020 г. е комбиниран ефект от основно две обстоятелства. От една страна плановото редуциране на размера на таксовата единица за АНО при прелитане, съобразно заложените показатели в ПЕ за РПЗ и прилагането на схемата за ефективност. Наред с това е налице значителна редукция на обема обслужван трафик с оглед развитието на пандемията от Covid-19 и наложените ограничения за придвижване на пътници, като повече информация е представена в Приложение №6.

12. Приходи начислени по схемата за споделяне на риска

	31.03.2020 ‘000 лв.	31.03.2019 ‘000 лв.
Ефекти от прилагане на схема за ефективност и ревизия на ПЕ	7,844	(2,004)

Съобразно приложимия за РПЗ регламент 2019/317 на Европейската комисия действа схема за споделяне на риска (risk sharing) по отношение на планираните разходи и ниво на ОЕ за всяка календарна година, спрямо отчетните такива. Заложената в регламента схема определя при действителен брой ОЕ през дадена година по-нисък от планирания с повече от 2%, невъзстановеният размер на разходите на доставчиците на АНО да се разпредели като 30% останат за сметка на доставчика и 70% се възстановят от потребителите на АНО чрез увеличение на размера на таксите в следващ период. За първо тримесечие на 2020 г. е признат приход до размера на това възстановяване, доколкото се цели съпоставимост между приход и разходна рамка, заложена в ПЕ за РПЗ и изпълнявана в 2020 г. Погасяването на вземането възникнало във връзка с този приход ще бъде постигнато чрез увеличаване на таксовата единица в следващ отчетен период. Това разпределение по регламент се прилага при негативни отклонения в трафика до 10%. При по-значими отклонения възстановяването над 10% е изцяло за сметка на потребителите на АНО.

13. Други приходи

Другите приходи на Предприятието включват:

	31.03.2020 ‘000 лв.	31.03.2019 ‘000 лв.
Консултантски и технически услуги	12	15
Неустойки по договори	4	4
Наеми от ведомствени жилища	12	13
Провеждане на тестове по авиационен английски език и обучение	7	3
Други	16	38
	51	73

14. Други разходи, нетно

Другите разходи на Предприятието включват:

	31.03.2020 ‘000 лв.	31.03.2019 ‘000 лв.
Разходи за провизия за конструктивни задължения към авиопревозвачи	-	(1,742)
Разходи за данъци	(430)	(968)
Командировки в страната и чужбина	(259)	(481)
Дарения	(234)	(81)
Други	(7)	(12)
Възстановена провизия за конструктивни задължения към авиопревозвачи	2,800	583
	1,870	(2,701)

15. Сделки със свързани лица

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

15.1. Сделки с други свързани лица под общ контрол

	31.03.2020	31.12.2019
	'000 лв.	'000 лв.
Получени услуги		
Авиоотряд 28	89	532
Летище Г.Оряховица ЕАД	10	36
Летище София ЕАД	10	28
Български пощи ЕАД	5	27
ГД ГВА	1 030	18
Летище Пловдив ЕАД	1	7
Комисия за регулиране на съобщенията	235	-
Предоставени услуги		
Летище София ЕАД	123	343
Летище Пловдив ЕАД	13	49
Летище Г.Оряховица ЕАД	3	14

15.2. Сделки с ключов управленски персонал

Възнагражденията на ключовия управленски персонал имат краткосрочен характер и за периода до 31.03.2020 г. са в общ размер 162 хил. лв., който включва разходи за възнаграждения и разходи за социални осигуровки. През същия период на 2019 г. са в общ размер на 167 хил. лв.

16. Разчети със свързани лица за периода

	31.03.2020	31.12.2019
	'000 лв.	'000 лв.
Текущи вземания от:		
Летище София ЕАД	-	46
Летище Пловдив ЕАД	11	8
Летище Горна Оряховица ЕАД	2	2
Общо вземания от свързани лица	13	56
Текущи задължения към:		
Авиоотряд 28	-	82
Летище Г.Оряховица ЕАД	-	5
Летище София ЕАД	-	5
Български пощи ЕАД	-	1
Летище Пловдив ЕАД	1	1
Общо задължения към свързани лица	1	94

Вземанията от предприятията под общ контрол на МТСИТ са свързани с услуги за облитане, префактурирани консумативи и други подобни.

Задълженията към свързани лица са във връзка с получени куриерски и пощенски услуги, краткосрочни наеми и други подобни обичайни за ежедневната дейност на ДП РВД.

17. Безналични сделки

През периода януари- март 2020 година Предприятието не е сключило инвестиционни или финансови сделки, при които не са използвани пари или парични еквиваленти.

18. Условни активи и условни пасиви

Условните активи на Предприятието представляват банкови гаранции за изпълнение на договори, гаранционна поддръжка и свързани с тях аванси към 31.03.2020 г. на стойност 27,063 хил. лв.

19. Рискове, свързани с финансовите инструменти

Цели и политика на ръководството по отношение управление на риска

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

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

19.1. Анализ на пазарния риск

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

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

19.1.1. Лихвен риск

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

19.1.2. Ценови риск

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

От началото на 2020 г. е в сила общ регламент за схема за ефективност и таксуване Регламент (ЕС) 2019/317, който запазва концептуалната рамка, но въвежда определени изменения и допълнения спрямо Регламенти (ЕС) 390/2013 и 391/2013 валидни до края на 2019 г. От началото на 2020 г. схемата за ефективност няма да се прилага за обслужването в зоните и районите на летищата, доколкото нито едно летище не попада в обхвата на регламента, съгласно задължителните критерии.

Във връзка с незавършения процес, свързан с одобрение на ПЕ за РПЗ, описан в Приложение № 6, както и влиянието на пандемията COVID-19, е възможно да настъпят допълнителни законодателни промени, които да повлияят на размера на таксите за АНО при прелитане през РПЗ.

Таксите за АНО в зоните и районите на летищата ще се консултират на двустранни срещи с авиокомпаниите, доколкото не попадат в обхвата на Регламент (ЕС) 2019/317.

19.2. Анализ на кредитния риск

Кредитният риск представлява рискът даден контрагент да не заплати задължението си. Предприятието е изложено на този риск във връзка с възникване на вземания от клиенти и депозиране на средства. Излагането на Предприятието на кредитен риск е ограничено до размера

на балансовата стойност на финансовите активи, признати към 31.03.2020 г. , както е посочено по-долу:

	31.03.2020 '000 лв.	31.12.2019 '000 лв.
Групи финансови активи – балансови стойности:		
Пари и парични еквиваленти	163,595	166,479
Търговски и други вземания	38 312	42,462
Балансова стойност	201,907	208,941

Предприятието редовно следи за неизпълнението на задълженията на своите клиенти и други контрагенти и използва тази информация за контрол на кредитния риск. Предприема действия за намаляване на кредитния риск, посредством установени правила и процедури за събиране на дължимите и неплатени такси за аеронавигационно обслужване. Степента на събираемост на вземанията от предоставяне на АНО надхвърля 99%. Водеща роля при събиране на вземанията и при иницирането на комплекса от мерки за това има Евроконтрол съгласно действащите споразумения с тази организация.

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

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

Част от паричните средства, на Предприятието, са в Българска Народна Банка и те са предоставени при условията на Наредба, издадена от министъра на транспорта и съобщенията и министъра на финансите.

19.3. Анализ на ликвидния риск

При оценяването и управлението на ликвидния риск Предприятието отчита очакваните парични потоци от финансови инструменти, по-специално наличните парични средства и търговски вземания. Във връзка с пандемията и затруднената ликвидност на авиокомпаниите в началото на м. април е прието Решение на Временния съвет на Евроконтрол за значително удължаване на периода на плащане на таксите за АНО при прелитане, което ще доведе до ограничаване на очакваните постъпления от оперативна дейност с през 2020 г. С оглед на това, ръководството на предприятието е предприело мерки за оптимизиране на дейностите с оглед за запазване на финансовата стабилност на Предприятието.

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

За гарантиране на платежоспособността на ДП РВД се установява паричен резерв в размер на 11 млн. евро, който е регламентиран с Наредба №140 на Министерството на транспорта и съобщенията и Министерство на финансите от 04.12. 2001 г. за установяване режима, реда и условията за поддържане и разходване на паричния резерв на ДП РВД.

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

20. Събития след края на отчетния период

Не са възникнали коригиращи събития или значителни не коригиращи събития между датата на междинния съкратен финансов отчет и датата на представянето му.

21. Оторизиране на финансовия отчет

Междинния съкратен финансовият отчет към 31 март 2020 г. (включително сравнителната информация) е оторизиран за публикуване от Генералния директор .