

№	Въпрос	Отговор
1.	<p>"По отношение на следните разбивки, представени за 2018 г.:</p> <p>Данните към май 2018г.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Брой полети (обществена информация на уебсайта Ви) - Разходи за персонал (както е представено в PDR 7.4.2) - Продажби на собствени магазини (по терминал) - Обем на трафика - Обем на товари и поща - търговски приходи (без дейности извън концесията) - разходи за вода и канализация - Списък на движими активи (VDR 5.9) <p>Данни към юни 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Задължения за персонал и дефинирани доходи (VDR 7.6, допълнение 49) - месечни бонуси за ефективност (VDR 7.6, допълнение 36) - обезщетения, свързани с прекратяване на трудовото правоотношение - Брой произшествия, свързани с труда - Потребление на електроенергия <p>Данните към юли 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Естествени показатели - Разбивка на резервите - Разбивка на други текущи задължения <p>Данни към август 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Приходи по авиокомпания - Пътниците - Брой прекратени договори - Брутна месечна заплата - месечни отчети за управленска дейност 	<p>Информацията е налична за преглед в Електронната секция на Информационната зала – Приложение 32.</p> <p>Информацията (месечни отчети за управленска дейност и разходи за персонал) е налична за преглед на място във Физическата секция на Информационната зала при условия и по ред, посочени в клауза 5.1. от Документацията за концесията – Приложение 32.</p> <p>По отношение на броя произшествия, свързани с труда (трудови злополуки) през 2018 г. (от м. януари до м. септември вкл.), има регистрирани 6 (шест) трудови злополуки.</p> <p>Информацията за брутна месечна заплата е предоставена до м. юли 2018 г. с файл Q&A_09.08.18_5, т.45.</p> <p>Брой прекратени договори (Данни към август 2018) - За периода м. август до м. октомври вкл. са прекратени 5 броя договори за наем на имоти.</p>

	Моля, представете най-актуалната информация за изброените елементи, включително данни за септември 2018, ако имате изготвена такава. "	
2.	Благодарим Ви за пояснението си относно въздействието на МСФО 15. В допълнение към това можете ли да поясните какъв е вашият времеви график за преминаване към МСФО 15? Също така разбираме, че съгласно МСФО 15 намаленията/отстъпките следва да се натрупват в съответствие с обемите (т.е. да отразяват сезонността), а не да бъдат права линия. Бихте ли могли да потвърдите дали въздействието на това е било взето под внимание и какво е количеството?	МСФО 15 се прилага от 01.01.2018 г. и счетоводното отразяване във връзка с този стандарт ще бъде оповестено в ГФО за 2018 г. „Летище София“ ЕАД не предоставя отстъпки по договори с клиенти, които следва да бъдат представяни съгласно изискванията на МСФО 15.
3.	Бихте ли ни предоставили периодите, за които са активни договорите за отстъпка на всяка авиокомпания?	Няма договори с отделни авиокомпании относно отстъпки. В Програмата от стимулиращи отстъпки за развитие на трафика на Летище София са представени периодите за предоставяне на отделните видове отстъпки. Предвид вече квалифициралите се авиопревозвачи се очаква до 2021 г. да бъдат начислявани отстъпки.
4.	Можете ли да очертаете големите изходящи и входящи парични потоци в работния процес? Колко често имате изходящи парични потоци, свързани с плащания към персонал, доставчици, изпълнители, капиталови разходи? Какви условия на плащане предоставяте на авиокомпаниите? Кога се получават приходите обикновено в рамките на един месец?	С отговор на въпрос № 6 от файл Q&A_05.10.18_2 са представени месечните отчети на „Летище София“ ЕАД за периода януари 2015 – август 2018 г. С отговор на въпрос № 1 от Q&A_26.10.2018_2 се представя отчета за септември 2018 г. С представените отчети е представен и отчет за паричните потоци по косвения начин, от където могат да се видят паричните потоци.
5.	Можете ли да предоставите информация за условията за уреждане с кредиторите на капиталови инвестиции и нормалните кредитори? Има ли някакви разлики между тях и какви са обичайните условия и в двата случая?	„Летище София“ ЕАД няма правила и практика на даване на различни условия за уреждане с кредиторите на капиталови инвестиции и с нормалните кредитори
6.	Моля, представете анализ на вътремесечния паричен поток за последните 12 месеца до септември 2018, като елиминирате всички не-оперативни елементи.	Виж отговор № 4.
7.	По отношение на движимите активи, които могат да бъдат закупени или наети от концесионера: Във VDR 5.9.1.2 Вие предоставяте версия в Excel на списък, озаглавен "Списък на движими активи, които могат да бъдат закупени или наети от концесионера", който включва както нетекущи активи (земя, сгради, машини и съоръжения), така и текущи активи	Моля вижте отговор № 7 от файл Q&A_12.10.18_2, публикуван на 12.10.2018 г. - движимите активи се състоят от всички движими вещи, собственост на Настоящия оператор.

	(материални запаси, горива и др.). В по-актуален файл обаче (VDR 5.9.1.3) списъкът включва само нетекущи активи. Също така двата източника предоставят информация към различна дата. Моля, коментирайте дали опцията за купуване/наемане се отнася само за нетекущи активи или и текущи активи също могат да бъдат закупени/наети от концесионера.	
8.	Бихте ли могли да потвърдите дали летището понася разходи, които впоследствие се прехвърлят към клиентите? Ако е така, моля, обяснете приложния механизъм, как се уреждат сумите, които са неправилно начислени - под или над действителната сума, дали има актив или пасив в баланса, за да се отчетат(съответните суми на прехвърлените разходи/приходи и кумулативна позиция с надвишени или по-ниски стойности)?	„Летище София“ ЕАД не понася разходи, които се отнасят до клиенти. За ограничен брой услуги (телефонни услуги, вода, ел. енергия) дружеството е в единствени взаимоотношения с доставчиците на тези услуги, като техен получател. При получаване на фактурите за тези услуги в счетоводството (респ. баланса) се формира задължение за плащане към доставчика, но в разход се отнася само частта, която е ползвана за дейностите на „Летище София“ ЕАД, а останалата част се префактурира без увеличение на клиентите и се показва като вземане (актив) от тях.
9.	Във връзка с отговора на въпрос № 1124 от 31.08.2018: ... Летището в София е включено в списъка. Според чл.92, ал.9 от ЗМВР, приходите и разходите от дейността на министерството на вътрешните работи по ал.1 и 3 и разходите по ал.2 се отчетат в бюджета на Министерството на вътрешните работи. Тъй като повдигнатият въпрос засяга значителна сума на разходи, за да имаме достатъчна точност, незабавно ще се свържем с Министерството на вътрешните работи и ще ви уведомим писмено за получения отговор." Моля, коментирайте дали е имало отговор от страна на Министерството на вътрешните работи и ако да, какъв е резултатът.	Информацията е налична на сайта на Концесията https://www.concession-sof.bg/ - ПРАВНА ИНФОРМАЦИЯ - Запитване и получено становище по прилагане на чл. 92 и чл. 128 от Закона за Министерството на вътрешните работи
10.	Моля, потвърдете дали настоящият брой служители е достатъчен, за да осигурите оптимална работа на летището, като се има предвид неотдавнашното разширяване. Отбелязваме, че има увеличение от > 10% в разходите за персонала, предвидени в бюджета за финансова година 2018 - какви са причините за това увеличение - еквиваленти на пълна заетост или разходи/еквивалент на пълна заетост?	Увеличението на Разходите за персонал, в бюджета за финансовата 2018 година, е във връзка с увеличени основни месечни възнаграждения от края на 2017 г. и от увеличен брой персонал.
11.	Съгласно PDR Приложение"Отговор на писмо № 100-20052/02.10.18, т. 5",във връзка с месечните управленски отчети, през август 2018	Нереализираните разходи са вследствие на отчетени в по-малко разходи за външни услуги:

	<p>действителните оперативни разходи, натрупани за изпълнение на обществени услуги и администрация (авиационни дейности) възлизат на 37 328 хил. лв. спрямо бюджетирани 43 111 хил. лв. Отбелязвате, че разликата се дължи основно на планирани, но неизразходвани 5,873 хил. лева за услуги от трети страни, които са отложени за бъдещ период. Можете ли да изясните естеството на нереализираните разходи и дали те се очаква да бъдат реализирани до края на данъчна година 2018? Ако не, моля обяснете причината.</p>	<p>- планиран разход за издръжка на служителите на Гранична полиция на основание Закона за изменение и допълнение на Закона за МВР, като промените касаят изменения в реда на финансиране. До настоящия момент няма предприети действия за сключване на договор с МВР за тези разходи;</p> <p>- планирани разходи за ремонти, които не се очаква да бъдат реализирани до края на 2018 г. , като например:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Текущ ремонт на асфалтобетонната настилка на перона – част от перонна пътека за рулиране ПР”L“. • Текущ ремонт на асфалтобетонната настилка на перона – част от перонна пътека за рулиране ПР”Н. <p>Текущ ремонт на част от бетоновата настилка пред хангари 1-4.</p>
12.	<p>Моля, представете разбивка на всички дължими суми по капиталови разходи към декември-2016, декември-2017, юли-2018 и август-2018.</p>	<p>към 31/12/2016 268,358.12 лева към 31/12/2017 - към 31/07/2018 2,208.00 лева към 31/08/2018 -</p>
13.	<p>В отговор на въпрос № 587 отбелязвате, че потреблението на електроенергия е относително стабилно. Въпреки това по разбивки във VDR 1.2.9 (Приложение 18 ЕМ.2) потреблението на електроенергия, без да се включват трети страни и обекти извън концесията, варира от 15% (21 753 876 kWh през 2015, 18 614 926 kWh през 2016 и 21 370 394 kWh през 2017). Моля, коментирайте намаляването на потреблението на електроенергия през 2016 предвид растежа на летищата.</p>	<p>Поради допуснатата техническа грешка, потребената електрическа енергия за 2016 г. не е посочена коректно. В Приложение 1.2.9.2 (налично за преглед в Електронната секция на Информационната зала) е отразено потреблението на електроенергия, без да се включват трети страни и обекти извън концесията за 2015, 2016 и 2017 г, откъдето се вижда, че намаленото потребление през 2016 г. в сравнение със средното ниво е 6,1% което е в рамките на допустимите норми.</p>
14.	<p>Разполагаме с прогнозираните приходи (брутни и нетни) за пътник за първите 10 авиокомпаниии, изчислени като годишните приходи от авиокомпанията (според файла, предоставен във физическата информационна зала) са разделени на годишния брой пътници за съответната авиокомпания (съгласно Приложение 2.1 .7 във виртуалната информационна зала). Наблюдаваме значителни спадове на брутните и нетните приходи за пътник за Bulgaria Air, Lufthansa, Austrian, Turkish, LOT, British Airways, Qatar през 2017 г. в сравнение с 2016 г., но минимални промени за Wizz Air, Ryanair и EasyJet през същия период.</p>	<p>Нискотарифните превозвачи поддържат много висок процент на пътническо затоварване в сравнение с традиционните авиокомпаниии и поради тази причина при тях няма промяна през годините.</p>

	Моля, потвърдете защо някои авиокомпании са претърпели спадове, но не и нискотарифните превозвачи.	
15.	Моля, представете информация за естеството на авансовите плащания от клиенти (част от други финансови пасиви) и обяснете увеличението от 498 хил. лв. към декември 2015 г. до 1 392 хил. лв. към декември 2016 г. и 2,576 хил. лв. към декември 2017 г. Моля, посочете как трябва да се прогнозира това занапред след датата на започване на концесията.	Измененията са поради нарастването на броя на клиентите на летището и увеличаването на обема и стойността на сделките с тях.. „Летище София“ ЕАД не се ангажира за прогноза, тъй като същата е в зависимост от клиентската база. Всеки участник извършва самостоятелна преценка за прогнозите, елемент на финансовия модел.
16.	Моля, коментирайте намалението на средните месечни инвентарни баланси от 10,3 млн. лв. през 2016 г. до 9,1 млн. лв. през 2017 г., следвани от леко увеличение с 9,2 млн. лева през последните 12 месеца-2018. Моля, потвърдете как това трябва да се прогнозира занапред след датата на започване на концесията.	Ако въпросът е относим към материалните запаси, намалението е вследствие на намаляване на материалните запаси. Всеки участник извършва самостоятелна преценка за прогнозите, елемент на финансовия модел.
17.	Моля, обяснете увеличението на средните месечни търговски задължения от 3.4 млн. лв. за 2016, до 4.0 млн. лв. през 2016 и 4.3 млн. лв. през последните 12 месеца-2018 г.	В пояснителна бележка 16 от Годишния финансов отчет на „Летище София“ ЕАД е отразено изменението на търговските задължения. Изменението на 2018 г. спрямо 2017 г. е обичайно.
18.	Моля, представете месечна информация за следните позиции в баланса за периода от януари 2015 до юли 2018: 1) задължения по СИТ (предполагам - корпоративен подоходен данък) 2) неизползван платен отпуск; 3) предплатени аванси; 4) Получени гаранции.	Информацията е налична за преглед в Електронната секция на Информационната зала – Приложение 1.1.15.
19.	Благодарим Ви за отговора на въпрос 1991. Обаче моля да преставите мнението си за причините за намаляването на приходите от неавиационни приходи от 16.5 лв./ пътник през 2015 и 2016 до 14.6 лв./пътник през 2017, като например: 1) експлоатация на летището над капацитета, което увеличава времето за обработка на пътниците и води до намалено време за пазаруване; и/или 2) Увеличение на пътниците, ползващи предимно нискотарифни превозвачи, характеризиращи се с пътници, които пазаруват по-малко; и / или	Освен посочените от Вас две причини, следва да поясним, че неавиационните приходи включват и приходи от дейности, които не са обвързани с пътниците, като наземно обслужване на самолети, карго и спедиторска дейност, зареждане и продажба на гориво и антилед, както и приходи от наеми, които приходи през годините са се увеличавали и това също допринася за намаляването на общите неавиационни приходи на пътник. Ръстът на пътниците е с по-големи темпове отколкото ръстът на приходите от нерегулираните дейности.

	3) Други причини	
20.	Моля, коментирайте намаляването на броя на служителите в търговския отдел между 2015 и 2016 (282 еквиваленти на пълно работно време към декември 2015 и 202 заети на пълно работно време съответно към декември 2016 според VDR 7.6, допълнение 51)	Видно от VDR 7.6, допълнение 51.1 разликата в намаляването на броя на служителите в търговския отдел между 2015 и 2016 (282 еквиваленти на пълно работно време към декември 2015 и 202 заети на пълно работно време съответно към декември 2016) е разделянето на дирекциите и разпределяне на позициите по ресори. Намалението на броя на служителите в търговска дейност в 2016 г. спрямо 2015 г. се дължи на следните причини: - реструктуриране на дейностите и пренасочване на длъжности от търговска дейност в направления: закупуване, логистика/търговски дейности и маркетинг; - съкращения на персонал в търговска дейност.
21.	Моля, потвърдете дали превишения планиран капацитет за Терминал 1 и Терминал 2 към 2017 представлява ограничение за бъдещия растеж на пътниците.	Независимо от превишения планиран капацитет на Терминал 1 и Терминал 2, това не представлява проблем за бъдещ растеж. Той е възможен в посока на по-добро пътническо затоварване и допълнителни самолетодвижения в непиковите часове.
22.	Моля, коментирайте счетоводното третиране на отстъпките по отношение на следното: 1) Споразуменията за отстъпки съвпадат ли по време с края на годината? 2) Колко точни са били в миналото, т.е. когато става дума за преценка на обемите?	Отстъпките за летищни такси се предоставят и отразяват в счетоводството съобразно момента на настъпване основание за признаване и изчисляване на конкретната стойност съобразно приложимите правила на съответната програма за отстъпки. През минали периоди не е имало съществено разминаване между планираните и изплатените отстъпки за обем.
23.	Моля, обяснете нарастването на съставния среден годишен ръст с 19,6% в общите тегла при кацане на самолетите от 1,230 милиона кг през 2015 до 1,759 м кг през 2017 - дали това се дължи на по-голям брой самолетодвижения или по-големи въздухоплавателни средства и т.н.?	Увеличеният брой самолетодвижения, както и кацащите по-големи въздухоплавателни средства оказват влияние върху ръста в общите тегла при кацане на самолетите през 2017 г. спрямо 2015 г.
24.	Моля, коментирайте естеството на планираните "Други разходи" според вашия бизнес план (PDR 1.5.1) за финансова година 2018 и защо те се увеличават толкова много в сравнение с 2017 г. (4,045 хил. лв. за 2018 срещу 1,872 хил. лв. за 2017 г.).	Отговорът е предоставен с файл Q&A_17.10.18_1, т. 10.

25.	Моля, коментирайте дали актуализирате годишния си бизнес план (PDR 1.18) в течение на финансовата година и дали според Вас бюджетираните цифри за приходите и разходите са постижими за финансова година 2008	В течение на финансовата година Бизнес плана се актуализира, ако възникнат обстоятелства. Към настоящия момент Бизнес плана за 2018 г не е актуализиран. Бюджетираните цифри за приходите и разходите са постижими за финансова година 2018 година.
26.	Моля, представете разбивка на продажбата на стоки от собствени магазини по видове продукти за 8 месеца на 2017 и 8 месеца на 2018.	Информацията е налична за преглед в Електронната секция на Информационната зала – Приложение 2.3.10.
27.	Моля, предоставете информация за стандартните кредитни условия с доставчиците, включително всички големи промени между 2015-2018 г. Също така, моля, посочете какво е нормалното ниво на DPO (средно време за плащане на задълженията) за 2015-последните 12 месеца от 2018 (август-2018).	По отношение на договори за доставки, услуги и стротелство, сключени в резултат на процедури за възлагане на обществени поръчки и частни поръчки се предвижда плащане след изпълнение на предмета на съответния договор. Допълнително в зависимост от предмета и спецификата на конкретната поръчка съществува практика да се предвижда и авансово плащане, което обичайно е размер до 20 % от стойността на съответния договор, като същото се обезпечавя с гаранция. „Летище София“ ЕАД няма стандартни кредитни условия с доставчиците. Плащанията към доставчиците се извършват съобразно договорните условия с всеки отделен доставчик.
28.	Моля, предоставете информация за стандартните кредитни условия с авиокомпаниите, включително всички съществени промени през 2015-2018 г.	Стандартните кредитни условия са заплащане 30 дни след получаване на фактурата. 10% от авиокомпаниите са договорили плащане след 45 дни.
29.	Моля обяснете намаляването на DIO от 92 дни през FY16 до 75 дни през FY17. DIO бяха изчислени с помощта на COGS, както е предвидено в базовия файл за управление на EBITDA - дали това е правилната база за изчисляване на DIO?	Моля вижте отговор на въпрос 22 от Q&A_11.10.2018_2.
30.	Отбелязваме, че има 1.7 млн. лева за материали (в материалния запас), които са на възраст над 120 дни. Моля, потвърдете дали има проблеми с остаряването, свързани с това салдо и как тези материали са оценени за обезценка към декември 2017 г.	Наличието на материали на възраст над 120 дни не означава, че има проблеми с остаряването им. Виж отговора по т. 18 от файл Q&A_11.10.2018_2.
31.	Моля, представете разбивка за бюджетните приходи от летищни такси (разделени на такса за пътници, такса за сигурност, такса за кацане и т.н.) за пълната FY18B, във формат с възможност за сравняване с бюджетните приходи според финансовия отчет за FY17.	Информацията е налична за преглед в Електронната секция на Информационната зала – Приложение 2.2.3.1.

32.	Моля, посочете основните причини за решението за увеличаване на таксите за кацане за всички видове въздухоплавателни средства през 2016 и впоследствие за намаляване на нивата им през 2018 г. до тези от 2015 г.(VDR Prilojenie 2.2.2.2.1)	През 2016 г. има увеличение в разходната база за изчисляване на такса „Кацане“, което се дължи на отразяването на очакваните разходи, свързани с влизане в сила на Окончателно арбитражно решение на Трибунала към Международния арбитражен съд при Международната търговска камара в Париж по дело реф. № 15178/EC/GZ/GFG между „Летище София“ ЕАД и МАК/АДМАК. През 2018 г. такъв вид разходи не са включени в разходната база за определяне на летищните такси, което от своя страна води до намаление на такса „Кацане“.
33.	Моля, обяснете следните разлики между действителните и бюджетните авиационни приходи през 8 месеца на 2018 , базирани на PDR Приложение "Отговор на писмо № 100-20052/02.10.18, точка 5" "по отношение на: - с 11% по-високи реални такси за кацане (24,7 млн. лв.) спрямо бюджетирани (22,2 млн. лв.), предвид намаляването на действителните такси за кацане за всички групи ВС към 2018 г. - с 41% по-високи реални такси за пътници (24.0 млн. лв.) спрямо бюджетирани (17.0 млн. лв.), предвид само 3% увеличение на действителните пътници през 8M18. - с 15% по-високи реални приходи от неавиационни услуги (72.0 млн. лв.) спрямо бюджетирани (62.6 млн. лв.), предвид само 3% увеличение на действителните пътници през 8M18.	Разликата между планираните приходи, за такса кацане и такса пътници, за 8-те месеца на 2018 г. и отчетените за същия период се дължи на планирани през месец юли 2018 г отстъпки., с които се намаляват приходите, като същите към настоящия момент не са начислени. Увеличението на неавиационните приходи се дължи на увеличените приходи от търговия на стоки в магазините, наземно обслужване, зареждане и продажба на гориво и антилед, салони за гости и обслужване VIP.
34.	Моля, коментирайте по кои позиции в рамките на други задължения ще има текуща функция на нетния оборотен капитал, т.е. предплатени суми за доставчици и гаранции, получени от Групата. Какъв модел трябва да се следва занапред?	Моля вижте отговор на въпрос № 2 от файл Q&A_17.08.18_1.
35.	Моля, посочете причините за постоянните годишни приходи за обществен паркинг през 2016 - 2017, въпреки увеличението от 30% на пътниците за същия период.	Причините за постоянните годишни приходи за обществен паркинг през 2016 - 2017, въпреки увеличението от 30% на пътниците за същия период са: 1. В непосредствена близост до летище София има работещи осем паркинга на частни оператори, чийто общ капацитет е около 800 паркоместа. Две трети от тези паркинги са открити през 2017 г. В стремежа си да изградят конкурентно предимство, операторите на тези паркинги предлагат значително занижени тарифи за престой.

		<p>2. Общественият платен паркинг на Терминал 2 разполага с четири нива по 200 места или общ капацитет от 800 места. От този капацитет средно около 340 места са заети през целия упоменат период от абонати, което прави около 40% от капацитета на паркинга. Съществуват моменти, когато в пикова натовареност системата отчита пълен паркинг и не допуска нови клиенти.</p> <p>3. Основното увеличение на пътничкопотока през летище София се дължи на навлизането на нискотарифни авиокомпаниии. Не всеки пътник, ползващ ниските цени за билети на тези компании би си позволил допълнителни разходи за услуги, като ползването на платен паркинг. Много от пътниците пристигат до летище София с обществен транспорт или с коли на свои близки, които само ги оставят и напускат територията на терминалите, без да влизат в платените паркинги. Същото движение са наблюдава и при кацащите пътници.</p> <p>Услугата „платен паркинг“ е специфична и не може да бъде търсена пропорционалност между ръста на броя обслужени пътници и ръста на приходите от дейността на обществените паркинги.</p>
36.	<p>Благодарим Ви за отговора на въпроса относно проекта за реконструкция и свързаните вземания /задължения по проекта и вземания/задължения от държавни субсидии . Тъй като всички тези салда се отнасят до споразумението между Летище София и МТИТС във връзка със събирани летищни такси от въздушните превозвачи от името на МТИТС, моля да обясните защо двете салда се отчитат в баланса поотделно. Също така, балансите заедно изглеждат много големи, дали това е така, защото длъжниците първоначално не са уредили плащанията си своевременно? Какви биха били длъжниците към декември 2017 г. и Юни-2018 при концесионното споразумение?</p>	<p>Както е посочено в пояснителните бележки на годишните финансови отчети на „Летище София“ ЕАД за 2016 и 2017 години, разчетите за летищните такси са с два отделни контрагента: ГД ГВА и МТИТС и на две отделни правни основания (по два отделни договора). В отчетите има оповестяване и за всяко свързано с тези договори салдо по баланса на дружеството.</p> <p>Длъжниците и всички останали разчети на „Летище София“ ЕАД с ГД ГВА и с МТИТС не се отнасят до концесията и не касаят концесионера.</p>
37.	<p>Моля, потвърдете разбирането ни по отношение на вземанията/задълженията по проекта за реконструкция и вземанията/задълженията по държавни субсидии, както следва: Салдата по вземанията се отнасят до сумите, дължими от авиокомпаниите за летищни такси, докато надвишените суми, натрупани за или получени</p>	<p>Потвърждаваме, че разбирането по отношение на вземанията/задълженията по проекта за реконструкция и вземанията/задълженията по държавни субсидии са правилни, и че споразуменията са в сила, докато летището бъде предоставено на концесионер.</p>

	над авиационните разходи на оператора, се признават като задължение към МТИТС. Споразуменията са в сила, докато летището бъде предоставено на концесионер.	
38.	Моля, посочете годишните средни продажни цени за гориво през 2015-2017 г. и коментирайте разликите между периодите.	Информацията е налична за преглед в Електронната секция на Информационната зала – Приложение 11.17.
39.	Моля обяснете по-ниските разходи за поддръжка през 2015 в сравнение с 2016 и 2017 г.	Увеличението на разходите през 2016 г. и 2017 г. спрямо 2015 г. е свързано с прогресивното увеличаване на пътничопотока.
40.	Моля, обяснете разходите за по-малки разходи за материали и резервни части през 2015 в сравнение с 2016 и 2017 г.	Както е показано в ГФО разходите за материали през 2015 г. сравнени с 2016 г. и 2017 г. са най-високи, като основното увеличение е от разхода за ел. енергия, а останалите разходи са с постоянен характер. Част от дейностите в дирекция „Транспорт и ГСМ“ е поддръжка на автомобили и техника на летище София. В тази връзка необходимостта от резервни части за автомобили и самолетообслужваща техника, тяхното количество и видове е резултат от постоянно възникващи повреди от различен характер и по различни автомобили и средства от самолетообслужващата и специалната летищна техника. Колкото по-стара е техниката, толкова по-висока е степента ѝ на амортизация и съответно по-често аварира. Така и средствата, които се влагат за отстраняване на повредите нарастват. Влияние има и промяната в цените на частите, които се покачват с годините.
41.	Моля, обяснете естеството на търговските и домакински услуги, част от придобивките по социалната програма.	Придобивки за търговски и домакински услуги са единствено ваучерите, които се предоставят съгласно КТД.
42.	Моля, коментирайте нивото на работния капитал, което считате за нормално или "средно" за компанията. Моля, обърнете специално внимание при отговора си върху сезонните тенденции и коментирайте конкретните движения от средния работен капитал по години. Моля, потвърдете как сте управлявали исторически изискванията за финансиране на работния капитал.	По отношение на работния капитал на „Летище София“ ЕАД, същият трябва да се разглежда само за капитала, който е свързан с търговските дейности на дружеството, т.е. без вземанията и задълженията по проекта за реконструкция и без вземанията и задълженията по договора с МТИТС. От такава гледна точка, исторически и понастоящем работният капитал на дружеството е в рамките на нормалните и балансирани стойности, без сериозно влияние от сезонни тенденции и без

		необходимост от ползване на краткосрочно финансиране, както е посочено във файл Q&A_17.10.18_1, т. 7.
43.	"Моля, обяснете следните разлики между файла VDR 30.6 и VDR 2.2.5.6: - 2016: Отстъпките за такса за кацане, предоставени на България Ер"" съгласно VDR 30.6, са 928 хил. лв., а според 2.2.5.6 - 789 хил. лв. - 2017: Отстъпките за такса за кацане, предоставени на ""България Ер"" съгласно VDR 30.6, са 1.099 хил. лв., а според 2.2.5.6 - 595 хил. лв. - 2017: Отстъпките за такси за пътници, предоставени на ""България Ер"" съгласно VDR 30.6, са 777 хил. лв., а според 2.2.5.6 - 1.030 хил. лв. "	Констатирахме, че поради технически грешки и в двата изпратени файла има разлики в данните. След корекция на тези грешки, отстъпките на България Ер са налични за преглед в Електронната секция на Информационната зала – Приложение: 2.2.5.6.1.
44.	Моля, потвърдете колко от приходите от пътнически такси, са свързани със заема от ЕИБ през 2016 и 2017. Моля, потвърдете кога е приключила тази такса и на кои авиокомпани е повлияла. Забележка: Моля, потвърдете, че това е единственият приход, свързан със заема от ЕИБ през 2016 и 2017, и потвърдете дали в тези периоди са възникнали разходи, свързани със заема, които вече са приключени.	Съгласно т. I.1.6 от Методиката за определяне на летищните такси, разходите по обслужването на кредита към ЕИБ (главници, лихви и др. разноси) от момента на възникване на взаимоотношения с кредитната институция до пълното погасяване на кредита се включват като разходно-образуващ елемент. На това основание, в размера на пътническата такса за 2016 и 2017 г. са включени разходи в размер общо на 20 254. хил. лв. (10 356 хил. евро). Разходите се отнасят до всички компании, които са платили такса пътник през 2016 и 2017 години. Посочената сума е последно и окончателно плащане по този заем.
45.	"Текуща търговия и резултат: 1. Моля, потвърдете основните причини, поради които ЕБИТДА за 8-те месеца, приключващи на 31 август-18 г., е с 18,4 млн. лв. по-висока от бюджета за 8-месечния период, приключващ на 31 август-18 г.; 2. По-конкретно, моля, потвърдете какво е довело до увеличение на пътниците с 144 хил. повече от бюджетираното (напр. коя авиокомпания) и как са постигнати по-високи авиационни печалби за пътник (1,7 лв. за пътник) през 8-те месеца до 31 август-2018 г; 3. Моля, посочете дали спестяванията от оперативни разходи през 8-те месеца до 31 август-2018 са постоянни или временни - т.е. дали оперативните разходи са били отложени или това са реални спестявания? и 4. Моля, представете бюджета за 2018 в проформа формат с възможност за сравняване с проформата на МФК за печалби и загуби"	1. ЕБИТДА за 8-те месеца на 2018 г. приключва с 18,4 млн .лв. по-висока от бюджета, тъй като за периода по отчет има увеличение на: - регулираните приходи спрямо бюджетираните от предвидените отстъпки, които ще бъдат предоставени на по-късен етап. - нерегулирани приходи спрямо бюджетираните, повлияни от ръста на натуралните показатели. Правим бележка, че за „Летище София“ ЕАД приходите от регулирани дейности не участват във формирането на печалбата. 2. Увеличението на пътниците спрямо бюджетираното е при следните авиокомпани – WIZZ AIR, DEUTSCHE LUFTHANSA AG, BRITISH AIRWAYS , EASY JET AIRLINE COMPANY LIMITED, LOT POLISH AIRLINES, THY TURKISH AIRLINES, в следствие на открити нови дестинации и увеличено пътническо затоварване.

		<p>3. Планираните и неизпълнени оперативни разходи към настоящия момент, освен посочените във въпрос 11 по-горе ще бъдат изпълнени до края на финансовата 2018 г.</p> <p>4. Информацията е налична за преглед на място във Физическата информационна зала при условия и по ред, посочени в клауза 5.1. от Документацията за концесията – Приложение 1.5.3.</p>
46.	Моля, потвърдете дали увеличението на заплатите от 105 лв., посочено в предишен отговор, е месечно или годишно.	Увеличението на заплатите от 105 лв. е месечна база.
47.	Моля, обяснете основните причини за увеличаване на приходите от товари, VIP, салони / продажба на самолетни билети и приходи от реклама.	Увеличението на приходите от „обслужване на ВИП пътници“ и от „обслужване на пътници в салони за гости“ е от ръста на обслужените пътници преминали през „ВИП“ и „Салони за гости“. Увеличението на приходите от реклама е основно от преподписване на дългосрочни договори водещи до по-голям приход, както и подписани договори с нови клиенти.
48.	Моля, дайте допълнителни подробности за това защо 50% от приходите от наем се дължат на правителството в момента.	Отчисленията на 50% от приходите от наем се правят в изпълнение на чл. 90, ал. 1 от Закона за държавния бюджет за 2018 г.
49.	Можете ли да потвърдите как е била изчислена корекцията на проформа оперативните разходи на МФК - коригирани ли са разходите във връзка с активи извън концесията, пряко свързани с тези активи или разходите са били разпределени? Ако са били разпределени, моля обяснете как е направено това разпределение?	Разходите са коригирани да изключват обекти и активи извън обекта на концесията.
50.	Моля, потвърдете защо бюджетът за разходи за поддръжка за FY18B от 9,7 милиона лева е много по-висок от този за предходните 3 периода (между 4-5 милиона лева). Моля, потвърдете какво смятате за нормално ниво на разходите за поддръжка.	Разходите, показани във отговора на въпрос 11 от настоящия файл, са планирани за финансовата 2018 г., като в предходните периоди няма изпълнение на разходи в такъв размер. Нивото на годишните разходи за поддръжка са отразени в представените ГФО с индекс 1.1.
51.	Моля, потвърдете какво смятате за нормално ниво на разходи за материали и резервни части.	Нивото на годишните разходи за материали и резервни части са отразени в представените ГФО с индекс 1.1. Във връзка с части и консумативи за автомобили и техника, от страна на дирекция „Транспорт и ГСМ“ не може да се определи норма, тъй като само необходимите консумативи за влагане в операции по регулярна поддръжка може да се предвидят предварително, съобразно изминати километри или наработени

		моточасове. Останалите разходи са за части, които се влагат в постоянно възникващи аварийни ремонти на автомобилна и самолетообслужваща техника, имат случаен характер и зависят от вида на техниката и обхвата на повредата.
52.	Във връзка с изгубения договор за наземно обслужване с Austrian Airlines, моля, потвърдете какъв ще бъде ефекта върху EBITDA от това. Докладът на Грант Торнтън отразява влиянието на приходите от 0.8 млн. лева.	Към настоящия момент прекратения договор с авиокомпания Austrian Airlines няма да повлияе върху EBITDA, тъй като имаме преизпълнение на приходите от наземно обслужване.
53.	Моля, дайте допълнителни подробности за увеличението на плащанията за празници от 1,7 милиона лева през 2017 г., свързани с коледните и великденските бонуси. Очакват ли се допълнителни увеличения през следващите години?	Увеличението се дължи на брой служители и определени индивидуални бонуси. За 2018 г. не се очаква увеличение на плащанията спрямо 2017 г. За 2019 г. – Бизнес плана на „Летище София“ ЕАД е в процес на изготвяне и одобрение.
54.	Моля, оценете количествено въздействието на новите договори с UPS и BUTA Airways. Има ли нови договори, спечелени или изгубени в допълнение към тези, отбелязани в доклада на Грант Торнтън?	UPS изпълнява полети 5 пъти седмично, BUTA - веднъж. От 1 Август 2018 има сключен договор с Iraqi Airways за редовна линия, 3 пъти седмично. Само договорът за наземно обслужване с Wizz Air приключва на 31 Октомври 2018. Договорът за допълнителни услуги остава в сила.
55.	Докладът на Грант Торнтън споменава засилената конкуренция за договорите за наземно обслужване и отбелязваме, че споразумението за наземно обслужване на Wizz Air няма да бъде подновено. Моля, дайте допълнителни подробности за рентабилността на наземното обслужване, как Групата възнамерява да се заеме с това занапред и какво е въздействието върху EBITDA от неподновяването на договора за наземно обслужване с Wizz Air (включително влиянието на липсата на прехвърляне на служители по този договор).	Към настоящия момент се подготвят анализи за 2019 г. относно прекратеното споразумение за наземно обслужване с Wizz Air. Не можем да дадем прогноза относно въздействието върху EBITDA от неподновяването на договора.
56.	Отбелязваме, че растежът на пътници и самолетодвижения се забави през последните дванадесет месеца на към август 2018. Можете ли да посочите основните причини за това.	През 2016 г. авиокомпания Ryanair започва да оперира на летище София със значителен брой полети, което води до високия ръст на пътниците и самолетодвиженията през 2017 г. През 2018 г. спрямо 2017 г. се запазва умерен ръст на пътничопотока и самолетодвиженията. Такъв се предвижда и през 2019 г.

57.	<p>Разбираме, че отстъпките често се отчитат през втората половина на годината. Можете ли да потвърдите дали прогнозите се съгласуват с истинските стойности за предоставените отстъпки и как това работи на практика. Моля, също така да потвърдите, как това ще се третира по отношение на концесионния договор – напр. ако отстъпките са натрупани преди началото на концесията, те ще бъдат ли за сметка на текущия оператор, а не на концесионера - как ще стане това на практика?</p>	<p>Отстъпките, натрупани преди началото на коценсията, ще бъдат за сметка на настоящия оператор оператор, а отстъпките след настъпването на концесията ще бъдат за сметка на концесионера. Програмите за стимулиращи отстъпки (предоставящи отстъпки на авиокомпаниите върху летищните такси) се одобряват от летищния оператор за всяка календарна година. Начинът, по който отстъпките се прилагат, е описан подробно във всяка такава програма. От правна гледна точка, тези програми не са обвързващи за Концесионера и не могат да му бъдат „прехвърлени“. Въпреки това, по търговски съображения, Концесионерът ще трябва да въведе и прилага подобна програма още от Началната дата на Концесията. Бизнес решение на Концесионера ще бъде дали да признае дейностите или други показатели, натрупани от авиокомпаниите до такава разграничителна дата.</p>
58.	<p>Моля, предоставете допълнителни подробности за ръста на Wizz Air до 2,0 м пътници през 2017 г. Каква беше стратегията зад това увеличение на пътниците и как това беше постигнато на практика?</p>	<p>В началото на 2016 г. Wizz Air имат 5 базирани самолета на летище София. Още от началото на 2017 г. те започват да оперират със 7 базирани самолета, което води до увеличен брой честоти и дестинации.</p>
59.	<p>Моля, обяснете защо брутният и нетния приход на пътник за авиокомпаниите, различни от Wizz Air и Ryanair, е спаднал толкова много през 2017. Защо това не се е отразило на Wiz Air и на Ryanair, когато намаляването на таксите за пътници поради изплащането на заема от ЕИБ би трябвало да е засегнало всички превозвачи?</p>	<p>Виж отговор на въпрос № 14.</p>
60.	<p>Моля, дайте допълнителни подробности относно естеството на фиксираните спрямо променливите разходи - документът, качен във VDR, отбелязва, че по-голямата част от разходите са променливи, но бихме очаквали голяма част от разходите за служителите да бъдат фиксирани или поне полупроменливи поради това, че всеки служител има трудов договор, което би довело до допълнителни разходи при прекратяване му.</p>	<p>Поддържаеме становището относно вида на разходите за трудови възнаграждения и свързаните с тях плащания (социални осигуровки и надбавки), че същите се класифицират като променливи, тъй като се изменят съобразно обема на фирмената дейност, политиката на фирмата по отношение промяна на основните и допълнителни плащания, промяна в праговете за обществено и здравно осигуряване и други.</p>

		Разходите при прекратяване на трудов договор зависят основно от основанието, на което е прекратен трудовият договор съгласно КТ и не винаги водят до допълнителни разходи.
61.	Моля, потвърдете кои дълготрайни активи ще бъдат предоставени като част от Първоначалното концесионно възнаграждение.	Активите, които са включени в Обекта на Концесията, са описани подробно в Приложение 2 на Документацията за Концесията. Първоначалното концесионно възнаграждение не е плащане за конкретни активи – то е част от общата насрещна престация на Концесионера за предоставената Концесия.
62.	Моля, потвърдете дали текущите активи ще бъдат включени в движимите активи, които са налице за закупуване/наемне, като част от концесионния договор. Ако да, моля да представите пълен списък на текущите активи (напр. материални запаси, стоки), налични за закупуване/наем (например като във VDR 5.9.1.2), както и тяхната счетоводна стойност към август 2018 г. или най-късната налична дата.	Всички движими активи, които концесионерът ще може да закупи или наеме към настоящия момент са включени в Приложение 5.9.1.2/5.9.1.3 от Електронната секция на Информационната зала.
63.	Моля, посочете дали замразените парични средства, посочени в задължителните отчети през декември 2017 (2,9 млн. лева - парични средства, държани в escrow сметки и 2,1 млн. лв. - депозити, свързани с IATA и митнически гаранции) ще бъдат нужни занапред и дали това трябва да се счита за блокирани пари в брой за концесионера. Моля, също така потвърдете за какво се отнасят паричните средства, съхранявани в ескроу сметки.	Блокираните парични средства са на „Летище София“ ЕАД и няма да бъдат блокирани и за концесионера. Сумите по ескроу-сметките са по търговска сделка на „Летище София“ ЕАД.
64.	Моля, представете разбивка на брутните и нетни (от отстъпки) баланси за вземания/задължения по проекта за реконструкция и държавните субсидии.	Начинът на формиране на балансите за вземания/задължения по проекта за реконструкция и по договора с МТИТС е посочен в съответните оповестявания на ГФО 2017 г.
65.	Моля, потвърдете как граничните позиции ще бъдат третираны в концесионния договор. Например, авиационни отстъпки, намаления, споразумения за неавиационен обем, авансови плащания, суми, платени предварително на летището, провизии за неизползвани отпуски, пасиви по план с дефинирани доходи и др. – например, когато е извършено предплащане или е получено авансово плащане (и за всяка от останалите отбелязани позиции) как ще бъде разгледано това като част от приключването?	По същество принципът е ясен, крайната дата ще бъде Началната дата на Концесията. Въпреки това, тъй като има различни договори и ще има процедура за прехвърляне на договорите, за различните категории договори могат да се прилагат различни механизми, като се има предвид, че плащанията след Началната дата на Концесията са в полза на концесионера.

66.	<p>"Моля, потвърдете, че следните салда за оборотен капитал трябва да се считат за текущи салда за оборотни средства за концесионера (като се отбележи, че самите салда няма да бъдат прехвърлени на датата на начало на концесията, а вместо това ще се натрупа оборотен капитал през първите 12 месеца на опериране) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - други вземания (с изключение на съдебни и присъдени вземания от 2,5 млн. лева); - материални запаси; - търговски вземания - авиационни (натрупани за 100% от авиационни такси); - търговски вземания - неавиационни (натрупани за 100% от приходите от наеми); - задължения за персонал; - търговски задължения; - данъчни задължения; и - други задължения (моля, потвърдете към какво се отнася това салдо и дали трябва да се счита за част от текущия оборотен капитал). <p>За всяка от горепосочените точки, моля, потвърдете какво може да се счита за нормално ниво на оборотния капитал при концесионното споразумение. "</p>	<p>Всеки Участник трябва сам да изготви своите изчисления на базата на предоставената информация.</p>
67.	<p>Моля, представете паричния профил за неизползваните отпуски и как трябва да бъде моделиран напред.</p>	<p>Моделирането напред ще бъде съобразено с разпоредбите на МСС и МФСО 19. Информацията е налична за преглед в Електронната секция на Информационната зала – Приложение 7.4.12.</p>
68.	<p>Моля, изяснете Вашия отговор в Q & A, в който отбелязвате, че Групата не е страна по никакви споразумения за финансов или оперативен лизинг, предвид законовите отчети, които се отнасят до договори за оперативен лизинг за доходи от отдаване под наем на офиси и търговски площи.</p>	<p>Отговорът касае въпроса за въздействието на МСФО 16 Лизинг върху счетоводството и договорите на „Летище София“ ЕАД за оперативен лизинг за доходи от отдаване под наем на офиси и търговски площи не попадат в обхвата на МСФО 16 Лизинг.</p>
69.	<p>Моля, потвърдете как се очаква да функционира гаранцията за концесията - трябва ли гаранцията да бъде подкрепена с пари в брой и ако да, кога ще се изисква паричната гаранция и как ще работи механизмът?</p>	<p>Паричното обезпечение е въпрос на вътрешни договорености между издаващата банка и страната, поискала да бъде издадена гаранцията (т.е. Концесионерът). Всички други аспекти са изложени в Клауза 16.3.</p>

70.	Моля, посочете какво считате за минимално ниво на оборотен капитал, нужно за оперирането на Групата (като се вземат предвид факторие, свързани със сезонността).	Всеки Участник трябва сам да изготви своите изчисления на базата на предоставената информация
71.	Моля, представете анализа за остаряване на стоките към декември 2017 в същия формат, в който са представени материалите към декември 2017 г.	Информацията е налична за преглед в Електронната секция на Информационната зала – Приложение 2.3.11. Предоставена е справка за всички обездвижени стоки към 31.12.2017 г. (без движение през 2017 г.), останалите стоки са в регулярно обръщение.
72.	Отбелязваме, че има 1.7 млн. лева за материали (в материалния запас), които са на възраст над 120 дни. Моля, потвърдете дали има проблеми с остаряването, свързани с това салдо и как тези материали са оценени за обезценка към декември 2017 г. (същия като 33 въпрос)	Виж отговор на въпрос № 30.
73.	Съгласно предоставения PDF документ, озаглавен "2019 консултации", има сума в размер на 4,377 хил. лева, наречена "Разлика от предходен период". Моля, потвърдете естеството на това салдо - изглежда, че се отнася до прекомерно таксуване за летищни такси през 2017 г., което ще бъде изчистено при летищните такси за 2019. Моля, потвърдете дали тези суми вече са получени или остават като вземания и как това ще бъде разрешено при приключване.	Сумата е от отчетеното за 2017 г. превишаване на приходите над разходите (положителен резултат) от летищните такси, която е включена в базата за определяне размера на летищните такси съгласно въведения, с последните изменения от края на 2017 г. на Наредбата за летищните такси, принцип за корекция на разходната база с отчетени данни (последен абзац от преамбюла на наредбата).
74.	"В допълнение към отговора си по-долу, моля, потвърдете дали смятате, че сумите на бонусите за FY17 отразяват това, което ще бъде плащано занапред: "Поради споразумение между Летище София" ЕАД и профсъюзни организации, страни по Колективния трудов договор, беше увеличен размерът на бонусите за Коледа и Великден, определени в бизнес плана за 2017 г."	За 2018 г. не се очаква увеличение на плащанията спрямо 2017 г. За 2019 г. – Бизнес план на Летище София е в процес на изготвяне и одобрение.
75.	Моля, потвърдете, че сумата от 53.0 млн. лв. на разходите на авиационния оператор, включени в проформа разчета за приходи и разходи на МФК (документ, наличен в електронната секция на Информационна зала, озаглавен Sofia Airport EBITDA BASE 2017) са включени в общите оперативни разходи съгласно проформа разчета за приходи и разходи за 84.0 млн. лв., а не са в допълнение към тази сума от 84,0 млн. лева. Ако не са включени, моля обяснете естеството им и защо са изключени от проформа разчета за приходи и разходи. Ако	Представените разходи от BGN 83.9 м включват оперативни разходи и на летищния оператор и на търговското дружество. Потвърждаваме направеното разпределение на разходите между регулираните и нерегулираните дейности и разделянето между пряко относими и разпределени разходи за всяка от тези дейности. Годишните финансови отчети не съдържат информация за разделянето между пряко относими и разпределени разходи.

	<p>сумата от 53,0 млн. лв. е включена в сумата от 84,0 млн. лв., моля потвърдете, че нашето разбиране за регулираните спрямо нерегулираните оперативни разходи, изложено по-долу, е правилно: 10,9 млн. лв. от общия обем оперативни разходи за 84,0 млн. лв. са общи за регулираните и нерегулираните операции (например, разходи за финансов отдел и т.н.) и следователно тази сума трябва да бъде разпределена между регулираните и нерегулираните елементи, като се използва предварително определена методология (както подробно е описано в Q&A).</p> <p>Във файловете в електронната секция на Информационна зала 1.10.2.1 и 1.10.2.2 се разпределят 5,1 млн. лева на регулираните и 5,8 млн. лв. на нерегулираните. Останалите 73.0 млн. лв от оперативните разходи са пряко относими или към регулираните или към нерегулираните, и следователно не изискват специфично разпределение на разходите. Този подход води до следното разпределение на оперативните разходи за финансовата 2017 година: Авиационни (пряко относими) = BGN 47,899 Авиационни (разпределени) = BGN 5,101 Общо авиационни оперативни разходи = BGN 53,000</p> <p>Неавиационни (пряко относими) = BGN 25,195 Неавиационни (разпределени) = BGN 5,777 Общо неавиационни оперативни разходи = BGN 30,971</p> <p>Освен това, моля, пояснете как можем да съгласуваме горното с годишните финансови отчети.</p>	
76.	Моля, потвърдете, че настоящите провизии за пенсионни задължения и неизползвани отпуски, както и всички други неизплатени задължения към персонала, записани в баланса, ще бъдат за сметка на Продавача.	Позиции от баланса или счетоводните сметки на Настоящия оператор не могат да бъдат прехвърляни на Концесионера.
77.	Моля, потвърдете дали има опасения за събиранията от длъжника "България Ер", предвид сумата от 50,3 милиона лева за вземания, отбелязани в годишния отчет за управлението на Грант Торнтън. Моля, коментирайте дните на задлъжнялост за тази авиокомпания.	Потвърждаваме своето разбиране, че вземанията на „Летище София“ ЕАД нямат пряка връзка с предмета на концесията и с бъдещия концесионер.

78.	<p>"Моля, дайте допълнителни подробности за въздействието на Ryanair, след като е достигнала определените критерии по програмата за стимулиращи отстъпки за развитието на трафика на летище София през четвъртото тримесечие на 2017 г. Какъв беше ефектът върху EBITDA при постигането на тези критерии за отстъпки през Q417 и това намаление на приходите ще продължава ли и занапред? Моля, потвърдете също защо пътниците на Ryanair са намаляли през 4-тото тримесечие 2017 спрямо Q416. "</p>	<p>При „Летище София“ ЕАД няма да има ефект върху EBITDA, тъй като приходите от регулирани дейности не участват във формирането на печалбата. През ноември 2017 г. авиокомпания Ryanair преустановява полетите по 5 от маршрутите до Летище София (SOF-CDT, SOF-FMM, SOF-PSA, SOF-NYO, SOF-TSF). Намалени са честотите на опериране по още 8 маршрута (SOF-ATH, SOF-BCN, SOF-MXP, SOF-CIA, SOF-CRL, SOF-STN, SOF-SXF и SOF-CGN). Това е причината за намаления брой пътници на авиокомпанията през 4-тото тримесечие на 2017 г.</p>
79.	<p>Моля, представете бизнес плана на към август-2018 със същото ниво на детайлност, както вече е предвидено за 2018 (наличен в PDR 1.3.2). По-конкретно, моля, представете подробна разбивка на компонентите на разходите за материали, услугите на трети страни, разходите за персонал и други разходи</p>	<p>Информацията е налична за преглед в Електронната секция на Информационната зала – Приложение 1.5.4.</p>
80.	<p>Моля, представете търговията за 8-те месеца до 31 октомври-2017 в същия формат като проформата на МФК за анализ на EBITDA, така че да можем да сравним търговските позиции по години.</p>	<p>Всеки Участник трябва сам да изготви своите изчисления на базата на предоставената информация</p>
81.	<p>Моля, потвърдете дали са подписани нови договори или са загубени договори, в допълнение към посочените в годишния доклад за управлението на Grant Thornton.</p>	<p>Фактологичен анализ на реализирани и нереализирани договори за наземно обслужване с авиационните оператори опериращи до и от София.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Реализирани договори, вследствие спечелени конкурси при участие на „Летище София“ ЕАД за избор на наземен оператор – рампово обслужване: UPS, BUTA Airways. ▪ Прекратяване на договори в частта рампово обслужване на авиокомпания Austrian Airlines от 01.11.2017 г. <p>UPS изпълнява полети 5 пъти седмично, BUTA - веднъж. От 1 Август 2018 г. има сключен договор с Iraqi Airways за редовна линия, 3 пъти седмично. Само договорът за наземно обслужване с Wizz Air приключва на 31 Октомври 18. Договорът за допълнителни услуги остава в сила.</p>
82.	<p>"Моля, потвърдете дали се очаква да приключат големи договори/споразумения през следващите 24 месеца и, ако е така, какво ще бъде въздействието върху приходите и разходите.</p>	<p>Всички договори, за възлагане на обществени и частни поръчки за услуги, доставки и строителство, са предоставени и са на разположение за преглед във Физическата информационна зала.</p>

	Моля също така да потвърдите дали трябва да се предоговорят някои договори при започване на концесията (някаква промяна в клаузите за контрол?). "	Допълнително уточняваме, че към настоящия момент не са налице сключени договори, изтичащи през следващите 24 месеца за реализация на големи инфраструктурни проекти или придобиване на значителни активи. По отношение на въпроса, свързан с предоговаряне на клаузи в сключени договори при започване на концесията следва да се има предвид отговор на въпрос 21 от файл Q&A_04.09.18_2 по отношение на договорите за възлагане на обществени и частни поръчки за услуги, доставки и строителство.
83.	Предвиждат ли се допълнителни прогнози за увеличението на заплатите, тъй като неотдавнашното увеличение на заплатите бе първото от 10 години?	За 2018 г. не се очаква увеличение на плащанията спрямо 2017 г. За 2019 г. – Бизнес план на Летище София е в процес на изготвяне и одобрение.
84.	Моля, потвърдете кои служители имат право да участват в схемата за пенсионни обезщетения с дефинирани доходи.	Всички служители, навършили определените от закона години и придобили съответните години трудов стаж, съгласно Кодекса на труда, имат право на пенсия.
85.	Моля, потвърдете дали предплатените аванси (в рамките на други вземания) трябва да се считат за част от текущия оборотен капитал след датата на начало на концесията - съгласно предходен отговор това салдо се отнася до авансите, изплатени на доставчиците за разходи, които трябва да бъдат извършени, в съответствие със сроковете за тяхното осчетоводяване: т.е. транспортни пропуски, поддръжка, абонаменти за списания и вестници и други; за работно облекло.	Предплатените аванси са част от текущия оборотен капитал на „Летище Софи“ ЕАД.
86.	Моля, предоставете допълнителни подробности за неизразходваните оперативни разходи през 2015 и 2016, включително бюджетираните и неизпълнени проекти и дали тези проекти са включени в разходите за следващите години.	Бизнес плановете се изготвят за всяка отделна година, като при необходимост неизпълнението от предходна година се залага в Бизнес плана за следващата година.
87.	Моля, обяснете дали ще трябва да се предостави компенсация на текущия оператор за авансови плащания и застрахователни премии, при условие че те няма да бъдат прехвърлени. Как ще стане това на практика? Купувачът трябва ли да ги закупи отделно? За какво друго се отнася това?	Тъй като има различни договори и ще има процедура за прехвърляне на договори, за различните категории договори могат да се прилагат различни механизми. В зависимост от условията на всеки Прехвърлян договор конкретните условия за прехвърлянето трябва да бъдат договорени за всеки отделен случай. Моля, обърнете внимание и на предишни въпроси и отговори относно Прехвърляни договори (по-специално по отношение на

		застрахователните договори, вижте въпроси и отговори, публикувани на 25.09.2018, # 1726 от обобщената таблица).
88.	<p>В измененния концесионен договор фигурира следното определение за Финансови Институции: "Финансови институции" означава банки, капиталови инвеститори, инвестиционни фондове, многостранни международни финансови институции и финансови институции за развитие, при условие че Република България е акционер или член на такава институция.“</p> <p>Моля да поясните дали условието „Република България е акционер или член на такава институция“ се отнася за „многостранни международни финансови институции и финансови институции за развитие“ или за всички гореизброени, включително „банки, капиталови инвеститори, инвестиционни фондове“.</p>	Отнася се до всяка от посочените институции, т.е. включително „банки, капиталови инвеститори, инвестиционни фондове“.
89.	<p>Във връзка с чл. 13.2.1.(с) от измененния концесионен договор, нашето разбиране е, че ограничението „да няма нов инвеститор, чието участие да надхвърля двадесет процента (20%) от целия Акционерен капитал“ се отнася единствено до Преходния период.</p> <p>Моля да потвърдите, че след изтичане на преходния период нов инвеститор може да придобие дял над 20%, доколкото е спазено изискването първоначалните инвеститори да контролират минимум 60% от капитала.</p>	Да, Клауза 13.2.1(с) се отнася само за Преходния период.