

№	Въпрос	Отговор
1.	<p>Моля, предоставете следните данни за 2018 до (август-18):</p> <ul style="list-style-type: none"> - брутни и нетни приходи по авиокомпаниите (т.е. включително отстъпки); и - пътници по авиокомпаниите. <p>Във връзка с отстъпките на авиокомпанията за 2018 (до Август 2018) в VDR 2.2.5.6, може ли да обясните защо размерът на отстъпките е само 603 хил. лв. (за финансовата 2017 г.: 13.7 млн. лв.). Дали това е така, защото се прави изравняване в края на годината ако е така, моля обяснете този процес?</p>	<p>Информацията е налична за преглед в Електронната секция на Информационната зала – Приложение 2.2.5.9.</p> <p>Размерът на отстъпките за осемте месеца на 2018 г. е 603 хил. лв., като до края на финансовата 2018 г. предстои изплащане на отстъпки в размер около 10 483 хил. лв.</p>
2.	<p>Може ли да обясните защо има разлика между отчетената ЕБИТДА съгласно VDR 1.1.12 Отчет за паричния поток (CFS), изготвен чрез косвения метод и отчетената ЕБИТДА според одитирания финансов отчет.</p> <p>Отчетената ЕБИТДА по VDR 1.1.12 възлиза на 6,0219 хил. лв. за финансовата 2015 г., 14,750 хил. лв. за финансовата 2016 г. и 12,636 хил. лв. за финансовата 2017 г.</p> <p>Отчетена ЕБИТДА по одитирани финансови отчети (VDR 1.1) - 5 580 хил. лв. за финансовата 2015 г., 14 137 хил. лв. за финансовата 2016 г. и 14 504 хил. лв. за финансовата 2017 г.</p>	<p>Отчетът за паричния поток (CFS), изготвен чрез косвения метод и отчетената ЕБИТДА (представляваща финансов резултат след данъци) включва приходи от дейността, финансови и извънредни приходи и разходи, разходи за амортизации и разходи за данък върху печалбата.</p> <p>Отчетена ЕБИТДА по одитирани финансови отчети - включва приходи от дейността без финансови и извънредни приходи и разходи, без разходи за амортизации и без разходи за данък върху печалбата.</p>
3.	<p>В отговор на въпроса как е изчислена проформата 2018В от 22,9 милиона евро (Q1 в QA_18.10.18_2_en), моля, вижте по-долу и коментирайте, ако изчислението е неправилно.</p> <p>2018В ЕБИТДА от Физическата информационна стая = 6,7 млн. Евро (по-малко от 7,4 млн. евро за 2017А)</p> <p>Предполагаема корекция на правителството за позиции извън концесионния периметър и/или приходи и разходи по концесионното споразумение</p> <ul style="list-style-type: none"> - Елиминиране на хотел „Космос“ и т.н. = + 0,8 милиона евро - Задържане на приходите от авиационни дейности (52,339 хил. евро - 38,402 хил. евро) = 13,9 милиона евро * 	<p>Потвърждаваме използваните данни, с изключение на сумата 0,8 милиона евро за хотел „Космос“ и т.н. и 1,5 млн. евро изчисление въз основа на стойността за финансовата 2017 г.</p>

	<p>- Въз основа на стойността за финансовата 2017 г. намалена с включването на други недвижими имоти (1,813к * 83,6%) = 1,5 млн. евро = 16,3 млн. евро 2018В на базата на проформа за периметъра на концесията = 6,7 милиона евро + 16,3 милиона евро = 22,9 милиона евро * За да се финансира вдигането на COGS (cost of goods sold – стойността на продадените стоки) и да се отвори между финансовите 2017 и 2018 години (12,9 млн. евро), голяма част от приходите от авиационни дейности е предвидено да бъдат задържани в бюджета на Летище София (и се отчитат като приходи от авиационни дейности) за финансовата 2018В. Поради корекциите на приходите от авиационни дейности, в представената проформа коригираното намаляване на приходите е от 23,3 млн. евро през финансовата 2017 г. до 13,9 млн. евро през финансовата 2018 г. Ако корекциите за елементи извън периметъра на концесията са неправилни, моля, уведомете кои са правилните корекции. Бюджетът за 2018 г. от около 23 млн. евро, когато през предходната година е бил 33 млн. евро, е очевидно съществен въпрос за кандидатите и кредиторите и изисква обяснение.</p>	
4.	<p>Моля потвърдете, че емисиите на трети страни (включително емисии от самолети) са изключени от целта за неутралност спрямо климата без компенсиране (целта за 2050 г.)?</p>	<p>Изискванията за дейности, неутрални спрямо климата се отнасят и за емисиите на трети страни, но само от наземен транспорт. Тези изисквания не касаят операторите на въздушен транспорт и емисиите от самолети. Виж т. 14 от файл Q&A_11.10.2018_1.</p>
5.	<p>В случай че искаме да придобием движими активи като част от сделката, трябва да използваме счетоводната, или пазарната стойност, за разглеждане на базата на регулираните активи?</p>	<p>Разбираме въпроса ви, по следния начин: става дума за активите, които не са включени в обекта на концесията и за които, съгласно проекта на концесионен договор е предвидена възможността да бъдат закупени или наети от концесионера. При това положение, ще важат следните правила: Движимите активи, собственост на Настоящия оператор се отдават под</p>

		наем или закупуват след извършена оценка на активите от лицензиран оценител. Моля вижте отговор # 1844 от Обобщената таблица.
6.	Можете ли да потвърдите дали ще има някакъв вид компенсация за счетоводната стойност на активите, които не са изцяло амортизирани/обезценени в края на Концесията, в рамките на периода на предаване?	Според разпоредбите на клауза 6.2 „В края на Срока на Концесията, Концесионерът има право, но не и задължение, да предложи на Концедента възможността да закупи срещу заплащане на възнаграждение, определено на пазарен принцип, които и да е от Движимите активи.“ Не се предвижда компенсация за недвижими активи, които не са амортизирани. В случай, че въпросът се отнася за активите, публична държавна собственост – съгласно чл. 150, ал. 1 от Закона за концесиите при прекратяване на концесионния договор поради изтичане на срока на концесията, концесионерът няма право на обезщетение за направените инвестиции.
7.	Моля, обяснете какво се изисква на стр. 142 от Документацията за концесията, Приложение 4, раздел 2, В. Изисквания към Финансовия план, точка 8: <i>„Финансовият план трябва да представи съпътстващи анализи и обяснения за методологията, по следните компоненти: -Капиталови разходи за подобрения, поотделно за регулираните и търговските дейности, и отделно за наземното обслужване;“</i> Какво означава „капиталови разходи за подобрения“?	Разходите за подобряване на инфраструктурата, например капиталови разходи. Капиталови разходи за подобрения са тези, които са свързани със създаване на собствен актив или част от актив, който се присъединява към основната вещ (в случая концесионирания актив) и следва нейния статут.
8.	Разбираме, че дълготрайните активи и нетният оборотен капитал са включени в обхвата за определяне на летищните такси през 2019 г., но няма авансово плащане през 2019 г. Ако приемем, че през 2020 г. летището вече се експлоатира от концесионера и ще има нематериален актив равен към първоначалното плащане, ако този нематериален актив бъде включен в обхвата за определяне на базата на регулираните активи за изчисляване на летищните такси? Разбираме, че амортизацията на авансовото плащане е допустима за регулираните разходи, но не е ясно	Потвърждаваме нашето разбиране, че първоначалното концесионно възнаграждение и Годишното концесионно възнаграждение, както и разходите, направени от Концесионера във връзка с финансиране чрез дълг или собствен капитал за целите на финансиране на регулираните дейности, са допустими разходни компоненти, които могат да бъдат използвани за целите на изчисляването на летищните такси на Летище София. Молим също така да се запознаете с изискванията на Приложение 4 от Документацията за концесията и по-конкретно всички изисквания, посочени в буква „В. Изисквания към Финансовия план“, в т.ч. т. 6 от нея.

	дали предварителното плащане е допустимо за базата на регулираните активи.	<p>В съответствие и с предходните ни отговори, още веднъж обръщаме внимание, че определянето на летищните такси се извършва от летищния оператор, при прилагане на Методиката за определяне на летищните такси, съставляваща Приложение № 1 към чл.1, ал.3 от Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България, и принципите, заложи в Политиката на ИКАО за летищните и аеронавигационните такси – Дос 9082, и в Наръчник на ИКАО за летищна икономика – Дос 9562 (в т.ч. Приложение № 3 „Изчисляване на среднопретеглената цена на капитала“, съдържащо подробно описание на формула за изчисляване на WACC). Считаме, че разпоредбите на тези документи дават възможност на летищния оператор да включи в изчисленията всички разходни елементи, свързани с външно кредитиране, както и цена на капитала, изчислена съобразно формулата в Приложение № 3 към Наръчник на ИКАО за летищна икономика – Дос 9562, по начин, какъвто прецени за правилен и който ще може да обоснове в процеса на консултации с ползвателите на летището. Моля също да имате предвид, че определянето на всички финансови аспекти, в т.ч. компонентите и размера на капитала следва да е извършено в съответствие с МСС/МСФО. Първоначалното концесионно възнаграждение е допустимо за включване в базата активи, но се очаква да бъде разпределено между регулираната и нерегулирана част от концесията.</p> <p>Всички аспекти на концесията (включително капитализацията на разходите по заеми) трябва да бъдат отразени във финансовите отчети в съответствие с МСФО. Целият представен финансов модел трябва да бъде одитиран, при спазване на разпоредбите на тръжната документация.</p>
9.	Разбираме, че дълготрайните активи и нетният оборотен капитал са включени в обхвата за определяне на летищните такси през 2019 г. В случай че създадем нематериален актив, свързан с ННС на бъдещите годишни концесионни плащания, можем ли да го включим в регулаторната база на активите ? В такъв случай би ли било включено	<p>В допълнение към горепосочения отговор, както и във връзка с документ 9562 на ИКАО, концесионните ефекти, свързани с авансовото плащане, трябва да бъдат разпределени за регулирана и нерегулирана част от бизнеса. Моля, уточнете каква е целта на създаването на такъв нематериален актив въз основа на плащанията? Начинът, по който е формулиран въпросът, изглежда противоречи на правилата на ИКАО в</p>

	<p>на 100% или да приемем, че само част от него е свързана с авиокомпаниите (регулирувани) приходи?</p>	<p>документ 9562, поради което моля да предоставите допълнителни подробности, информация и пояснения.</p>
10.	<p>Разбираме, че амортизацията на първоначалното концесионно възнаграждение и плащането на Годишната концесионна такса са допустими компоненти на разходите за целите на изчисляването на летищните такси на летище София. Трябва ли те да се разглеждат като 100% или да предположим, че само част от тях е свързана с авиокомпаниите (регулирувани) приходи. В този случай трябва да използваме среднопретеглена методология на разпределение въз основа на процента от общите приходи? т.е. ∴ Приходи Аеро/Общо приходи*Годишна концесионна такса</p>	<p>В допълнение към горепосочения отговор, първоначалното концесионно възнаграждение не е компонент на разходната база, а нейната амортизация и свързаната с нея цена на капитала. Те трябва да бъдат разпределени между регулираните и нерегулираните дейности.</p>