

| № | Въпрос | Отговор |
|----|--|--|
| 1. | <p>Благодарим Ви за отговора на въпрос 145 по-горе (вижте предишния въпрос и отговор по-долу в курсив). Моля, обяснете защо анулирането на таксата във връзка с ЕИБ не се е отразило на тези авиокомпаниите толкова, колкото и на другите въздушни превозвачи, понеже би се очаквало, че обемът пътници не би повлиял на приходите от пътник?</p> <p>Въпрос: "Изчислихме приходите (брутни и нетни) на пътник за първите 10 авиокомпаниите, изчислени като годишните приходи от авиокомпанията (според файла, предоставен във физическа стая), са разделени на годишния брой РАХ за съответната авиокомпания (съгласно Приложение 2.1.7 във виртуалната информационна стая). Наблюдаваме значителни спадове на брутните и нетните приходи на пътник при Bulgaria Air, Lufthansa, Austrian, Turkish, LOT, British Airways, Катар през 2017 г. в сравнение с 2016 г., но минимални промени при Wizz Air, Ryanair и EasyJet през същия период. Моля, обяснете защо при някои авиокомпаниите има намаление, но при нискотарифните превозвачи няма."</p> <p>Отговор: "Нискотарифните превозвачи поддържат много висок процент на пътнически трафик в сравнение с традиционните авиокомпаниите и следователно не са настъпили съществени промени през годините."</p> | <p>През 2016 г. Bulgaria Air, Lufthansa, Austrian, Turkish, LOT, British Airways, Катар оперират на Терминал 2 при размер на пътническата такса от 11.50 евро, а Wizz Air, Ryanair и EasyJet оперират на Терминал 1 при размер на пътническата такса от 5.50 евро. През 2017 г. размерът на пътническата такса на Терминал 1 и Терминал 2 е еднакъв – 5.50 евро.</p> |
| 2. | <p>Във връзка с отговора на въпрос 204 (вижте въпроса и отговора по-долу в курсив) по-горе, моля, обяснете дали увеличението на приходите от наземно обслужване е било изпълнение поради подобрени естествени индикатори или е било надчисляване на таксите, които ще трябва да бъдат възстановени на Austrian Airlines.</p> <p>Въпрос: "Във връзка с въпрос 2499, моля, обяснете как прекомерното начисляване на приходи от наземни услуги компенсира неперодичните приходи от Австрийските авиолинии?"</p> <p>Отговор: "Увеличението на естествените показатели води до изпълнение на приходите от наземно обслужване, което компенсира прекратения договор с Austrian Airlines."</p> | <p>Увеличението на приходите от наземно обслужване е от увеличение на естествени индикатори (натурални показатели).</p> |

| | |
|--|---|
| <p>3. Във връзка с отговор 206 за отчитането на отстъпките (вижте въпроса и отговора по-долу в курсив), моля, потвърдете дали бизнес планът е изготвен по същия начин като действителните резултати за 8-те месеца до август 2018 г., т.е. че отстъпките се признават най-вече в края на годината и не са признати в месечния бизнес план до август - 2018 г.?</p> <p>Въпрос: "Разбираме, че отстъпките се отчитат през втората половина на годината, след като клиентите са постигнали критериите за отстъпка - моля потвърдете това разбиране.</p> <p>Във връзка с Q222, моля, потвърдете какви биха били годишните авиационни приходи сума до август-2018 и септември-2018 (и август-2017 и септември-2017), ако отстъпките бяха признавани на текуща база, т.е. признавани през годината въз основа на прогнози вместо да бъдат признавани след постигане на критериите за отстъпка (съгласно коментара по-горе).</p> <p>Моля, също така потвърдете, че отчитането на отстъпките през 2017 и 2018 е последователно. "</p> <p>Отговор: "В рамките на програмата за стимулиране на трафика, отстъпките за обем и нови маршрути се изчисляват след края на съответния период и след като са изпълнени определени критерии.</p> <p>Причината за това е, че превозвачите често не отговарят на тези критерии за получена отстъпка като своевременно прекратяват маршрути или намалят първоначално обявените честоти.</p> <p>Изчисляването на отстъпките е свързано с допълнителен анализ и зачитане на всички критерии, определени в програмата за стимулиране на трафика, за което имаме информация едва след края на съответния период. Поради тези причини няма да бъде реалистично и коректно, ако отстъпките се изчисляват на месечна база."</p> | <p>В Бизнес плана за 2018 г. по-голямата част за отстъпките са планирани към м. юли, а ще бъдат признати в края на годината.</p> |
| <p>4. Във връзка с отговор 205 относно погасяването на заема от ЕИБ (вижте въпроса и отговора по-долу в курсив), моля обяснете как авиационните такси за 2017 г. се отнасят до разходите за погасяване на заема от ЕИБ, при условие че пътническата такса е била на нормални нива през 2017 г. (5,5 евро)? Ние смятахме, че пътническата такса е била по-висока през 2015 и 2016 г. (11.5 евро), тъй като летището е начислявало по-висока такса, за да възстанови разходите, свързани с погасяването на заема от ЕИБ, и следователно бихме очаквали всички допълнителни авиационни</p> | <p>Погасяването на заема от ЕИБ за 2017 г. не рефлектира върху авиационните такси, тъй като събраните приходи от авиационните такси през 2016 г. покриха предплащането на заема от ЕИБ.</p> |

| | |
|---|--|
| <p>такси да се отнасят към тези две години, а не към 2017 г.?</p> <p>Въпрос: „Във връзка с отговора, даден на запитването за влиянието на заема от ЕИБ върху таксата за пътници по въпрос 139 по-горе, моля да посочите колко от тези 20,3 млн. лева са свързани с финансова година 2016, и колко са свързани с финансова година 2017. Моля също така да потвърдите как тази такса се е отнасяла за 2017, когато таксата за пътници за 2017 е била намалена до нормални нива? Какво е било въздействието върху финансова година 2015, когато таксата за пътници е била намалена?“</p> <p>Отговор: "Сумата от 20,3 млн. лева се отнася за финансовите години, както следва: - за 2016 г. в размер на 10,4 млн. лева; - За 2017 г. в размер на 9,9 млн. лв.</p> <p>Намаляването на таксата за пътници през 2017 г. се дължи на намалените оперативни разходи и увеличения брой планирани пътници. През 2015 г. таксата за пътници не е намалена."</p> | |
| <p>5. Моля, представете месечни тегла при кацане и излитане (в МТOW) отделно за 2018 г. до момента (септември-2018 или до най-късната възможна дата).</p> | <p>Информацията е налична за преглед в Електронната секция на Информационната зала – Приложение 2.1.2.4.1.</p> |
| <p>6. Документация за концесията - 7 - Подаване на заявление и оферта Разбираме, че: i) Заявлението се изисква да бъде подадено на две запамятаващи устройства – Няма изискване за представяне на хартия, освен за Пълномощното и Гаранцията за участие (които се представят само в оригинал); ii) Обвързващото предложение трябва да бъде подадено на хартия (един оригинал и две копия) - Не се изисква представянето му в електронна форма iii) Предложението се изисква да бъде подадено на две запамятаващи устройства - Не се изисква представянето му на хартия. Моля, потвърдете разбирането ни.</p> | <p>(i) Правилно. (ii) В допълнение към документите на хартиен носител трябва да има и електронно копие на Обвързващото предложение, заверено с електронния подпис на представителя на Участника и записано на Електронния носител, съдържащ Предложението (справка клауза 7.1 от Документацията за концесията и чл. 89 от ЗК). (iii) Правилно.</p> |
| <p>7. Документация за концесията - Приложение 3 - Част 1 - Формуляр С – Декларация за независимо предложение</p> | <p>Потвърждаваме. Във всеки случай трябва да бъдат посочени както името на физическото лице, което подписва Декларацията, така и</p> |

| | |
|--|--|
| <p>"Аз, в качеството си на законен представител в [Участник / член на консорциума] _____ [посочете пълното име на кандидата / член на консорциума] _____ ("Дружеството" "</p> <p>Разбираме, че горното трябва да се чете като „Аз, в качеството си на законен представител на _____ [Участник / член на Консорциума - посочете пълното име на Участник / член на Консорциума] ("Дружеството"),</p> <p>Моля, потвърдете разбирането ни.</p> | <p>името на юридическото лице (Участник или член на Консорциум), от името на което е подписан документът.</p> |
| <p>8. Концесионен договор - Ограничителна среда за летищните операции</p> <p>I. Един прочит на Концесионния договор открива почти 50 случая, в които във връзка с различни дейности се изисква разрешението на Концедента.</p> <p>II. Това създава изключително ограничаваща среда за Концесионера и води до ненужна намеса в ежедневната му дейност, закъснения при вземането на решения и нарушения на ефективното опериране на Концесията. То също така противоречи на духа на концесията на публичен актив.</p> <p>III. Изискването за одобрение от страна на Концедента трябва вместо това да бъде ограничено до няколко критични области на действие на концесията</p> <p>III. Доколкото са предоставени продуктите спецификации и за всяко нарушение са предвидени обезпечителни мерки/санкции, Концесионерът трябва да е свободен да предприема подходящите мерки за изпълнение на концесията.</p> | <p>Ще разгледаме и обсъдим Вашите предложения.</p> |
| <p>9. Документация за концесията - Приложение 1 – Офертен информационен лист</p> <p>Крайна дата за задаване на въпроси - Предвид неотдавнашното удължаване на крайния срок за подаване на оферти, моля потвърдете, че срокът за подаване на въпроси за разяснения по чл. 5.2 (а) ще бъде удължен до 15 януари 2019 г.</p> | <p>Моля направете справка в последно публикуваната Документация за концесията, където в Приложение 1 (Офертен информационен лист), точка 16 (График на Процедурата за определяне на концесионер), последният ден за подаване на искане за разяснения е 15.01.2019 г.</p> |