

## ПРЕДВАРИТЕЛЕН ПРОТОКОЛ

за резултатите от работата на комисията по провеждан конкурс за придобиване на право за назначаване с цел експлоатация на линиите София-Пекин-София, София-Шанхай-София, София-Джънджоу-София и София-Шънджън-София, договорени със Спогодбата за въздушен транспорт между Правителството на Република България и Правителството на Китайската народна република, подписана на 21 юни 1993 г. в гр. Пекин, в сила от 21.10.1996 г. и Меморандум за разбирателство между въздухоплавателните власти на Китайската народна република и Република България, в сила от 8 декември 2023 г.

В изпълнение на Заповед № РД-08-47/26.01.2024 г. на министъра на транспорта и съобщенията, определената комисия проведе едно инициативно и три редовни заседания, осъществи писмена кореспонденция с кандидатите и извърши дейностите, посочени в чл. 11, ал. 5 от Наредба № 847 от 15.01.2010 г. за въвеждане на национална процедура за достъп до пазара на въздушни превозвачи на Общността, установени в Република България, по въздушни линии, договорени съгласно международни договори на Република България с държави извън Европейския съюз (обн., ДВ, бр. 8 от 29.01.2010 г., попр., бр. 11 от 09.02.2010 г., изм. и доп., ДВ, бр. 7 от 20.01.2017 г., бр. 91 от 02.11.2021 г.) (Наредба № 847), както следва:

**I.** Инициативното заседание стартира на 2 февруари 2024 г. при спазване на датата, посочена в т. 3.4. от Заповед № РД-08-22/16.01.2024 г. на министъра на транспорта и съобщенията за откриване на конкурса. Поради възникнали форсмажорни обстоятелства, двама членове (основен и резервен) бяха възпрепятствани от участие. Отчитайки липсата на необходимия по Заповед № РД-08-47/26.01.2024 г. пълен членски състав, комисията, в присъствието на упълномощени представители на кандидатите „България Еър“ АД и „Гъливеър“ ЕООД, постигна общо съгласие да се събере отново на 7 февруари 2024 г. Съгласно чл. 12, ал. 2 от Наредба № 847 членовете на комисията и всички подали заявления за назначаване кандидати бяха информирани писмено на 06.02.2024 г. за променените дата и час за отваряне на заявленията.

**II.** На първото редовно заседание на комисията на 07.02.2024 г., в присъствието на упълномощените представители на кандидатите „България Еър“ АД и „Гъливеър“ ЕООД, комисията се обяви и прие с приемно-предавателен протокол постъпилите пликове с подадени по реда на чл. 9, ал. 2 от Наредба № 847 заявления за участие в конкурсната процедура. Бе констатирано, че пликовете на кандидатите са непрозрачни, запечатани, с ненарушена цялост и върху всеки от тях се съдържат данните по чл. 9, ал. 1 от Наредба № 847. Пликовете бяха отворени по реда на постъпването им в регистъра на ГД ГВА.

Комисията установи, че в срока по чл. 8, ал. 4 от Наредба № 847 за участие в конкурса са подали заявления трима кандидати – „Компас Карго Еърлайнс“ ЕООД, „България Еър“ АД и „Гъливеър“ АД, както следва:

**1.** За „Компас Карго Еърлайнс“ ЕООД – пликът съдържа заявление за участие в конкурса, заверено с печат на дружеството, заверени от кандидата копия на свидетелство за авиационен оператор (CAO) и оперативен лиценз, доказателства за финансова стабилност (Доклад на независим одитор във връзка с Междинен финансов отчет на дружеството към 30 юни 2023 г.), декларация за познаване на международния договор и бизнес план.

**2.** За „България Еър“ АД – пликът съдържа заявление за участие в конкурса с посочени в него договорена линия, предлаган капацитет и честоти на обслужване, подписано от изпълнителния директор и от прокуриста на дружеството, заверени от кандидата копия на свидетелство за авиационен оператор (CAO) и оперативен лиценз, декларация за липса на наложена оперативна забрана за полети на територията на Европейския съюз в съответствие с Регламент (ЕО) 2111/2005, доказателства за финансова стабилност (Годишен финансов отчет за 2022 г., придружен с доклад на независим одитор), декларация за познаване на международния договор и бизнес план.

3. За „Гъливеър“ ЕООД – пликът съдържа 2 бр. заявления за участие в конкурса, за два различни маршрута, с посочен капацитет и честоти на обслужване, подписани от управителя на дружеството, заверени от кандидата копия на свидетелство за авиационен оператор (САО) и оперативен лиценз, доказателства за финансова стабилност по смисъла на § 3, т. 40 от ЗГВ – заверени от регистриран одитор счетоводен баланс, отчет за приходите и разходите и отчет за паричните потоци за 2022 г., декларация за познаване на международния договор, 2 бр. бизнес план (по един за всяка кандидатствана линия) и заявление за издаване на удостоверение за регистрация на ВС.

След приключване отварянето на заявленията, всеки член от комисията се запозна с подадените документи. Съставени бяха три отделни описа, които бяха подписани от председателя и членовете на комисията. Описите на подадените от „България Еър“ АД и от „Гъливеър“ ЕООД документи бяха съответно подписани и от присъстващите упълномощени представители на дружествата.

В описа с документи на „Компас Карго Еърлайнс“ ЕООД бе отбелязано, че комисията ще изиска от кандидата да представи заверено копие на Годишен финансов отчет за 2022 г., заверен от независим одитор, в 5-дневен срок от датата на получаване на уведомлението. Срокът за изискване на подобна информация е регламентиран в чл. 13, ал. 2 от Наредба № 847. Това решение е продиктувано от обстоятелството, че съгласно чл. 38, ал. 1, т. 1 от Закона за счетоводството, предприятията се задължават да публикуват в Търговския регистър на Агенция по вписванията своите Годишни финансови отчети в срок до 30 септември на следващата година, а за целите на обективната и коректна оценка на финансовата стабилност на дружеството-кандидат, комисията се нуждае от данни за една цяла изминала счетоводна година – в случая 2022 г. Уведомлението с искане за допълнителна информация бе изпратено от председателя на комисията до „Компас Карго Еърлайнс“ ЕООД с писмо № 40-01-13/09.02.2024г. на ГД ГВА. Кандидатът предостави изискваните заверени счетоводни документи на 12.02.2024г., т.е. в рамките на изискуемия 5-дневен срок, с което бе допуснат до конкурсната процедура.

В описа с документи на „България Еър“ АД бе отбелязано, че комисията ще изиска от кандидата да представи заверено копие на актуален Оперативен лиценз за въздушен превозвач, в 5-дневен срок от датата на получаване на уведомлението. Срокът за изискване на подобна информация е регламентиран в чл. 13, ал. 2 от Наредба № 847. Това решение е продиктувано от обстоятелството, че кандидатът е приложил в заявлението Оперативен лиценз за въздушен превозвач на предприятието от 2008 г. Уведомлението с искане за допълнителна информация бе изпратено от председателя на комисията до „България Еър“ АД с писмо № 40-01-13/09.02.2024г. на ГД ГВА. Кандидатът предостави поискания документ на 14.02.2024 г., т.е. в рамките на изискуемия 5-дневен срок, с което бе допуснат до конкурсната процедура.

По описа с документи на „Гъливеър“ ЕООД, комисията не отчете липси и неточности.

**III.** На 15 февруари 2024 г. комисията проведе второто си редовно заседание, на което разгледа по същество представената конкурсна документация. Комисията направи следните заключения:

#### **1. Заявление по чл. 10, ал. 1 от Наредба № 847.**

Комисията разгледа в детайли подадените заявления от кандидатите, с оглед установяване наличието на необходимата информация съгласно чл. 10, ал. 1 от Наредба № 847, а именно – посочване на договорените линии, предлаганият капацитет и честоти на обслужване. Съответно, дали елементите отговарят на установените в Заповед № РД-08-22/16.01.2024 г. параметри на конкурса, а именно:

- Брой назначени въздухоплавателни предприятия за всяка договаряща страна – до 4 бр.;
- Договорен брой линии за експлоатация – 4 бр., както следва: София-Пекин-София, София-Шанхай-София, София-Джънджоу-София и София-Шънджън-София;

- Търговски права: свобода на въздуха - 1, 2, 3 и 4 без право на пета свобода и без право на превоз на пътници, товари, багажи и поща срещу заплащане между пунктовете на територията на другата Договаряща се страна;
- Брой договорени честоти: общо 7 честоти седмично за пътнически/комбинирани превози и общо 7 честоти седмично за изцяло карго превози, за назначените превозвачи от всяка страна;
- Без ограничения в капацитета на местата при редовните пътнически/комбинирани превози и без ограничения в товарния капацитет и услугите при редовните изцяло карго превози по договорените въздушни маршрути.
- Чартърни полети могат да се изпълняват при условията на разрешителен режим, съгласно чл. 2, ал. 3 от Спогодбата.

При разглеждането на заявленията на „България Еър“ АД и „Гъливеър“ ЕООД комисията установи, че те съдържат посочване на заявените въздушни линии за търговска експлоатация, предлагания капацитет и честоти на обслужване от кандидатите. В предоставените документи от „Компас Карго Еърлайнс“ ЕООД също се съдържа информация относно заявените въздушни линии за експлоатация, предлагания капацитет и честоти на обслужване.

В тази връзка, не е необходимо предоставяне на допълнителна информация от превозвачите по реда на чл. 12, ал. 6 или чл. 13, ал. 2 от Наредба № 847.

## **2. Наличие на заверени копия по чл. 10, ал. 2, т. 1 от Наредба № 847.**

Всеки един от кандидатите притежава Оперативен лиценз на въздушен превозвач на Общността, както и валидно Свидетелство за авиационен оператор, издадено от ГД ГВА, с разрешени търговски операции, отговарящи на фокуса на основната дейност на превозвача.

Нито един от кандидатите няма наложена оперативна забрана за полети на територията на Европейския съюз в съответствие с Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 година за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО.

## **3. Доказателства за финансова стабилност по смисъла на § 3, т. 40 от ЗГВ.**

Комисията прегледа доказателствата за финансова стабилност на тримата кандидати „Компас Карго Еърлайнс“ ЕООД, „България Еър“ АД и „Гъливеър“ ЕООД в съответствие с изискванията на чл. 10, ал. 2, т. 2 от Наредба № 847.

Финансовият резултат за 2022 г. на всяко едно от кандидатстващите дружества е печалба, собственият капитал на всяко от тях е положителна величина. Предвид гореизложеното, кандидатите отговарят на изискванията за финансова стабилност по смисъла на § 3, т. 40 от Допълнителните разпоредби на Закона за гражданското въздухоплаване.

## **4. Познаване на международното споразумение във връзка с експлоатацията на линиите.**

И тримата кандидати са декларирали, че познават международното споразумение, по силата на което възнамеряват да експлоатират договорените международни линии, а именно Спогодбата за въздушен транспорт между Правителството на Република България и Правителството на Китайската народна република, подписана на 21 юни 1993 г. в гр. Пекин, в сила от 21.10.1996 г. и Меморандума за разбирателство между въздухоплавателните власти на Китайската народна република и Република България, в сила от 8 декември 2023 г.

## **5. Бизнес план за развитие на договорената линия за 36 месеца.**

Комисията разгледа в детайли изготвения Бизнес план за развитие на договорената линия за 36 месеца на всеки един от кандидатите и констатира следното:

5.1. „Компас Карго Еърлайнс“ ЕООД е заявил намерение за извършване на изцяло карго превози по линиите София-Шанхай-София с 3 седмични честоти, София-Джънджоу-София с 2

седмични честоти и София-Шънджън-София с 2 седмични честоти (общо 7 седмични честоти за трите линии). Бизнес планът на кандидата съдържа: маркетингово проучване на трафика, информация за въздушните карго потоци между Китай и Европейския съюз (директен, транзитен, произхождащ от България или произхождащ от други страни), информация за ръста на въздушните карго потоци и честоти в проценти, карго трафик който ще се създаде за България, предпоставки за превръщане на Летище София в авиационен карго хъб между Китай и ЕС, обвързаност на въздушните карго доставки с други държави на Балканите, преимущества които предлаганите услуги ще донесат на потребителите, разпределението на тези преимущества според произхода на трафик потоците. Указал е маршрут, часове на излитане и кацане. Представил е прогнозен отчет на приходите и разходите, тип, капацитет и конфигурация на въздухоплавателните средства за експлоатация на линиите, очакван процент на затоварване на ВС. Посочил е обвързаност на линията с други въздушни линии съобразно отдалечеността на дестинациите и големината на пратките. Достъпът на потребителите до предлаганите услуги от компанията се осъществява директно от големи производители и износители или консолидатори на карго. Към момента, кандидатът не предвижда установяване на търговско сътрудничество с други въздушни карго превозвачи от Китай. Също така е заявил, че финансирането на полетите е заложено в бюджетната рамка на авиокомпанията. Предвид гореизложеното, представеният бизнес план за развитие на договорената линия за 36 месеца отговаря на изискванията на чл. 10 от Наредба № 847. Комисията отбелязва разполагаемостта на превозвача към момента на ВС за реализиране на полетите по заявените линии и владението на собствени флот за свързващи полети за доставки в рамките на ЕС.

5.2. „България Еър“ АД е заявил намерение за извършване на пътнически превози по линията София-Шанхай-София с 2 седмични честоти. Бизнес планът на кандидата съдържа: маркетингово проучване на трафика с количествени индикатори за съществуващите трафик потоци по линията (директен, транзитен, произхождащ от България или произхождащ от други страни), очакваният ръст на тези потоци в проценти, съществуващото разпределение на трафика по тип пътници (бизнес, туристически или други), трафик който ще се създаде, предлаганите въздухоплавателни тарифи и крайните цени за всеки тип пътници, допълнителни услуги извън въздушнотранспортната услуга, преимуществата, които предлаганите услуги ще донесат на потребителите. Указал е маршрут, часове на излитане и кацане. Представил е прогнозен отчет на приходите и разходите, тип, капацитет и конфигурация на въздухоплавателните средства за експлоатация на линията, очакван процент на затоварване на ВС. Посочил е обвързаност на линията с други въздушни линии, развита мрежа от собствени редовни линии, достъп на потребителите до предлаганите услуги. Изтъкнал е установено дългогодишно търговско сътрудничество с други въздушни превозвачи на Китай. Указал е планирана начална дата и намерения за продължителност на експлоатационната дейност по линията. Също така е заявил, че финансирането на полетите е заложено в бюджетната рамка на авиокомпанията. Предвид гореизложеното, представеният бизнес план за развитие на договорената линия за 36 месеца отговаря на изискванията на чл. 10 от Наредба № 847. Превозвачът посочва наличието на мрежа от собствени офиси за продажба на билети, установени търговски партньорства с други превозвачи, разполагаемост с ВС за осъществяване на полетите по линията и собствен трансферен трафик. Типа на въздухоплавателните средства във флота на превозвача изисква междинни кацания за техническо обслужване при експлоатацията на линията.

5.3. „Гълывеър“ ЕООД е заявил намерение за извършване на пътнически и комбинирани превози по линията София-Пекин-София с 3 седмични честоти, а също и по линията София-Шанхай-София с 2 седмични честоти (общо 5 седмични честоти за двете линии). Кандидатът е представил 2 бр. заявления и 2 бр. бизнес план по отношение експлоатацията на всяка една от линиите. Двата бизнес плана на кандидата са аналогични и съдържат: маркетингово проучване на трафика, основно с данни към 2019 г. и като цяло за китайския пазар - съществуващи трафик потоци (директен, транзитен, произхождащ от континентални региони и от други страни), очакван ръст на трафика, съществуващо разпределение на трафика по тип пътници (бизнес, туристически, медицински или други), трафик който ще се създаде (от

България и от останалите Балкански държави), анализ на конкуренцията по заявените линии, предлаганите въздухоплавателни тарифи и средните цени за всеки тип пътници, допълнителни услуги извън въздушнотранспортната услуга, преимуществата които предлаганите услуги ще донесат на потребителите. Указал е маршрут, часове на излитане и кацане. Представил е прогнозен отчет на приходите и разходите, тип, капацитет и конфигурация на въздухоплавателните средства за експлоатация на линиите, очакван процент на затоварване на ВС, достъпа на потребителите до предлаганите услуги (онлайн резервационна система, глобални системи за дистрибуция, туроператори и агенти). Указал е планирана начална дата и намерения за продължителност на експлоатационната дейност по линията. Също така е заявил, че финансирането на полетите първоначално ще бъде със собствени средства от оперативна печалба и постъпления от продажби. Като допълнителен документ, кандидатът е приложил заверено копие на заявление за регистрация на допълнително ВС. Предвид гореизложеното, представеният бизнес план за развитие на договорената линия за 36 месеца отговаря на изискванията на чл. 10 от Наредба № 847. Превозвачът планира да оперира с широкофюзелажни въздухоплавателни средства – т.е. линията може да се експлоатира директно, без технически кацания. Превозвачът не посочва наличие на офиси за продажба на билети, установени търговски партньорства с други авиокомпании, съществуващи собствени редовни линии по други маршрути. По отношение на обобщената финансова информация и данните по години за обслужване на маршрута, посочени в бизнес плана, са налице неточности.

**IV.** На 22 февруари 2024 г. комисията проведе третото си редовно заседание, бе направено оценяване по реда на чл. 15 от Наредба № 847 и предлага следните решения:

**1. По отношение експлоатацията на изцяло карго превози по договорените въздушни линии с Китай.**

Отчитайки липсата на постъпили заявления от други кандидати за изпълнението на изцяло карго полети по договорените маршрути, кандидатът „Компас Карго Еърлайнс“ ЕООД може да бъде определен за въздушен превозвач, който да оперира по международните въздушни линии София-Шанхай-София с 3 седмични честоти, София-Джънджоу-София с 2 седмични честоти и София-Шънджън-София с 2 седмични честоти (общо 7 седмични честоти), договорени със Спогодбата за въздушен транспорт между правителството на Република България и правителството на Китайската народна република, подписана на 21 юни 1993 г. в Пекин, в сила от 21 октомври 1996 г. и Меморандума за разбирателство между въздухоплавателните власти на Китайската народна република и Република България, в сила от 8 декември 2023 г. Условието за назначаване на кандидата по силата на чл. 19 от Наредба № 847 са налице.

**2. По отношение експлоатацията на пътнически/комбинирани превози по договорените въздушни линии с Китай.**

Комисията взе под внимание факта, че свободните към момента и все още неразпределени седмични честоти за пътнически/комбинирани превози са 5 на брой, тъй като „България Еър“ АД има назначение за линията София-Пекин-София с 2 седмични честоти, съгласно Решение № 663 на Министерския съвет от 19 септември 2014 година за определянето му за въздухоплавателно предприятие, посочено от страна на Република България да експлоатира международните въздушни линии, договорени със Спогодбата за въздушен транспорт между правителството на Р България и правителството на Китайската народна република, подписана на 21 юни 1993 г. в Пекин, в сила от 21 октомври 1996 г.

**2.1. Линия София-Пекин-София.**

Отчитайки липсата на постъпили заявления от други кандидати за изпълнението на пътнически/комбинирани превози, кандидатът „Гъливеър“ ЕООД може да бъде определен за въздушен превозвач, който да оперира по линията София-Пекин-София с желаните от него и заявени 3 седмични честоти по линията, договорени със Спогодбата за въздушен транспорт

между правителството на Република България и правителството на Китайската народна република, подписана на 21 юни 1993 г. в Пекин, в сила от 21 октомври 1996 г., изменена с Меморандум за разбирателство между въздухоплавателните власти на Китайската народна република и Република България, в сила от 8 декември 2023 г.

Условията за назначаване на кандидата по силата на чл. 19 от Наредба № 847 са налице.

## **2.2. Линия София-Шанхай-София.**

„България Еър“ АД и „Гъливеър“ ЕООД поотделно са заявили намерение за извършване на пътнически/комбинирани превози по линията София-Шанхай-София с 2 седмични честоти всеки. Отчитайки факта, че в срока по т. 3.3. от Заповед № РД-08-22/16.01.2024 г. на министъра на транспорта и съобщенията, заявления за назначение с цел извършване на пътнически/комбинирани превози по линията София-Шанхай-София се подали двама кандидати, както и ограничения честотен капацитет на линията (т.е. заявени от кандидатите общо 4 седмични честоти, при налични 2 свободни), комисията разгледа заявленията на кандидатите в съответствие с чл. 15, ал. 1 от Наредба № 847.

Съгласно чл. 15, ал. 2 от Наредба № 847 комисията класира кандидатите по линията според общата оценка по всички критерии, от най-високата към следващите, както следва:

1. „България Еър“ АД – 38 точки
2. „Гъливеър“ ЕООД – 35 точки

Мотивите на членовете на комисията обхващат следните съображения по така извършеното оценяване:

За „България Еър“ АД са налице следните изложени обстоятелства по чл. 10 от Наредба № 847 според бизнес плана:

- ще оперира с въздухоплавателните средства, които са във флота на превозвача, но изискват междинни кацания за техническо обслужване при експлоатацията на линията;
- има подписани „code-share“ и SPA споразумения с въздушни превозвачи от Китай;
- има развита мрежа и обвързаност със собствени редовни линии;
- разполага с развита мрежа от градски офиси на територията на Българи и кол център на дружеството;
- собствен интернет портал за продажба на самолетни билети и мобилно приложение.

За „Гъливеър“ ЕООД са налице следните изложени обстоятелства по чл. 10 от Наредба № 847 според бизнес плана:

- превозвачът планира да оперира с широкофюзелажни въздухоплавателни средства, които все още са в процес на регистрация;
- липсва посочване на обвързаност с други собствени редовни въздушни линии;
- предстои да сключи предварителни договори с доставчици на обмен на стоки;
- липсва конкретна информация за трансферен трафик по други маршрути от/до други европейски дестинации;
- има неточности по отношение на обобщената финансова информация и данните по години за обслужване на маршрута, посочени в бизнес плана.

На база получения резултат, комисията предлага кандидата „България Еър“ АД да бъде определен за въздушен превозвач, който да оперира с до 2 честоти седмично пътнически/комбинирани превози по международната въздушна линия София-Шанхай-София, договорена със Спогодбата за въздушен транспорт между правителството на Република България и правителството на Китайската народна република, подписана на 21 юни 1993 г. в Пекин, в сила от 21 октомври 1996 г. и Меморандума за разбирателство между въздухоплавателните власти на Китайската народна република и Република България, в сила от 8 декември 2023 г.

Съгласно чл. 17 от Наредба № 847 настоящият предварителен протокол се публикува на официалната интернет страница на Министерството на транспорта и съобщенията и ГД ГВА.

Кандидатите еднократно могат да правят бележки по предварителния протокол в срок 10 дни от публикуването му и да представят допълнителни документи. Комисията може да поиска допълнителна информация, относима към процеса на оценяването, като посочва срок за представянето ѝ, който не може да бъде по-дълъг от 10 дни от датата на получаване на искането.

Комисията разглежда направените бележки и представената информация в срок 5 работни дни от изтичането на сроковете по ал. 2 и съставя заключителен протокол, който се представя на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в срок до 3 три работни дни след съставянето му

Председател:

На осн. § 1, т. 1 от ДР на ЗЗЛД

.....  
Главен експерт в отдел „БЛС, международна дейност и иновации“  
Дирекция „Авиационна безопасност“, ГД ГВА

Членове:

На осн. § 1, т. 1 от ДР на ЗЗЛД

.....  
Началник отдел „Стратегическо развитие на видовете транспорт“  
Дирекция „Национална транспортна политика“, МТС

На осн. § 1, т. 1 от ДР на ЗЗЛД

.....  
Главен експерт в отдел „Бюджет“  
Дирекция „Финанси“, МТС

На осн. § 1, т. 1 от ДР на ЗЗЛД

.....  
Старши юриконсулт в отдел „Правни дейности“  
Дирекция „Административни, правни и финансови дейности“, ГД ГВА

На осн. § 1, т. 1 от ДР на ЗЗЛД

.....  
Главен експерт в отдел „Летателна експлоатация и лицензиране“  
Дирекция „Авиационна безопасност“, ГД ГВА

На осн. § 1, т. 1 от ДР на ЗЗЛД

.....  
Главен експерт в отдел „БЛС, международна дейност и иновации“  
Дирекция „Авиационна безопасност“, ГД ГВА