



**МЕЖДИНЕН АНАЛИЗ НА ДЕЙНОСТТА,
ВКЛЮЧВАЩ И АНАЛИЗ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ФИНАНСОВИТЕ И
НЕФИНАНСОВИТЕ ЦЕЛИ
СЪГЛАСНО ЧЛ. 61, АЛ. 2, Т. 2 ОТ ПРАВИЛНИК ЗА ПРИЛАГАНЕ НА
ЗАКОНА ЗА ПУБЛИЧНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ
НА „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД
ЗА ПЕРИОДА 01.01.2021 – 30.09.2021 Г.**

I. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДРУЖЕСТВОТО

1. СТАТУТ НА ДРУЖЕСТВОТО

„Столична компания за градски транспорт-автотранспорт“ ЕАД е създадена в Република България с Решение № 4 на Столичен общински съвет по Протокол № 31 от 28.07.1997 година и в съответствие с Решение № 1 от 19.05.1998 година на Софийски градски съд, чрез отделяне от „Столична компания за градски транспорт“ ЕАД. Дружеството поема активите и пасивите на „Столична компания за градски транспорт“ ЕАД в частта на предприятия АТ-1 „Земляне“, АТ-2 „Малашевци“, АТ-3 „Дружба“, АТ-4 „Република“, база „Обеля“ и почивна станция „Ахтопол“. От 08.12.1998 година е пререгистрирано като самостоятелно Акционерно дружество – „Столична компания за градски транспорт-автотранспорт“ АД.

С решение на Софийски градски съд от 02.12.2002 година, Дружеството е пререгистрирано като „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД, с едноличен собственик на капитала Столична община. Запазен е предметът на дейност на Дружеството.

Преобразуването на акционерното дружество в еднолично е част от стратегията за насърчаване развитието и създаване на благоприятна среда за работата на масовия градски автобусен транспорт в Столицата. По този начин се постигна създаването на единна координирана политика, касаеща всички транспортни оператори на територията на Столицата, от гледна точка на финансиране и контрол.

Дружеството е регистрирано като акционерно дружество в Търговския регистър към Агенцията по вписванията с ЕИК 121683408, седалище и адрес на управление гр.София, район Красно село, ул. Житница № 21.

Предметът на дейност на Дружеството е извършване на превоз на пътници с автобуси, техническо обслужване и текущ ремонт, реализация на приходи и контрол, както и всяка друга дейност, която не е забранена със закон.

2. СТРУКТУРА НА КАПИТАЛА И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ

Акциите на Дружеството не са регистрирани на фондова борса.

Към 30.09.2021 г. съдебно регистрираният капитал на дружеството е 32 617 209 лв.

Едноличен собственик на капитала на дружеството е Столична Община с ЕИК/ПИК 000696327.

3. УПРАВЛЕНИЕ И КОНТРОЛ

Дружеството е с едностепенна система на управление - Съвет на директорите в състав:

До 17 март 2021 год.

Слав	Монов – Изпълнителен член на Съвета на директорите
Красимира	Михайлова – Председател на Съвета на директорите
Илия	Гътовски – Член на Съвета на директорите.

От 17 март 2021 год.

Слав	Монов – Изпълнителен член на Съвета на директорите
Илия	Гътовски – Председател на Съвета на директорите
Николай	Найденов – Член на Съвета на директорите
Йовелина	Тихова – Член на Съвета на директорите
Любомир	Ковачев – Член на Съвета на директорите

Одитен комитет в състав:

Иван	Петков
Михаил	Петров
Николай	Николов

„Столичен Автотранспорт” ЕАД организира, осъществява и отговаря за изпълнението на своите задължения по дългосрочен тристранен договор, сключен между Дружеството, Столична община и „Център за градска мобилност” ЕАД и ежегодно утвърдена икономическа рамка, в която са определени параметрите на транспортната задача, цената на километър пробег и източниците на финансиране. Дружеството организира цялостната си дейност въз основа на проучвания, анализи, прогнози и програми за развитие в съответствие с този договор.

„Столичен Автотранспорт” ЕАД е основно структурно звено от единната система за градски пътнически транспорт в София и осъществява превоз на пътници по регулярни градски и крайградски линии за обществен пътнически превоз, специализирани и случайни превози на пътници, както и допълнителни пътнически превози, свързани със социални, атрактивни и представителни ангажименти на Столична община, по решение на Столичен общински съвет. При аварии и/или ремонти в Електротранспорта и Метрополитен, по разпореждане на Столична община и „Център за градска мобилност” ЕАД, Дружеството извършва превоз по заместващи линии, както и превоз на пътници на БДЖ на територията на Столична община и Софийското поле, по предварителна заявка или трансбордиране при аварии. Това определя „Столичен Автотранспорт” ЕАД като гарант за изпълнение на транспортната задача на Столична община.

С устройствения правилник е уредено устройството, дейността и вътрешното управление на Дружеството. В глава трета, чл. 6 на Устройствения правилник е записано, че в Дружеството са обособени три производствено структурни подразделения.

В „Столичен автотранспорт” ЕАД от 2008 г. е въведена Система за управление на качеството /СУК/, сертифицирана по международния стандарт ISO 9001:2000, а от 2009 г. по ISO 9001:2008 с обхват „Обществен превоз на пътници, периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС III категория и сервизни услуги на ППС”. В резултат от непрекъснато подобряване на системата за управление и съгласно изискванията на договора за обществен превоз на пътници, от 2013 г. дружеството е сертифицирано и по стандарт EN 13816 : 2002 с обхват „Обществен превоз на пътници” и по ISO 9001:2015 с обхват „Обществен превоз на пътници, периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС III категория и сервизни услуги на ППС”.

Във връзка с успешно преминал извънреден одит, от 6 юли 2020 г. е разширен сертифицирания обхват на дейности във връзка с безопасността на движение със сертификат EN 39001: 2002.

През отчетния период Дружеството извършва дейността си чрез три организационно и производствено обособени поделения – в югозападната част на Столицата – „Земляне”, в североизточната част – „Малашевци” и в югоизточната част – „Дружба”. Поделенията са обезпечени кадрово и организационно, за извършване на всички основни и помощни дейности по организиране, контрол и изпълнение на поставената транспортна задача.

През отчетния период беше приета от Столичен общински съвет, икономическа рамка на обществения транспорт в Столична община за деветмесечието (от 01.01.2021 г. до 30.09.2021 г.), в която се определят параметрите на транспортната задача, цената на километър пробег и източниците на финансиране.

II. ПРЕГЛЕД НА РАЗВИТИЕТО, РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДЕЙНОСТТА И СЪСТОЯНИЕТО НА ПРЕДПРИЯТИЕТО КЪМ 30.09.2021 Г.

ЕКСПЛОАТАЦИОННА ДЕЙНОСТ

I. Изпълнение на транспортната задача за деветмесечието на 2021 год.

През отчетния период „Столичен Автотранспорт” ЕАД има основен дял за осигуряване пътуванията на гражданите в Столицата и околностите, независимо от структурните промени и програми за развитие на обществения пътнически превоз (ОПП). Тази тенденция се запазва в предвидими бъдещи периоди.

За изпълнение на транспортната задача за ОПП Дружеството разполага с 621 бр. автобуси – 272 бр. съчленени и 349 бр. единични.

Въведеното извънредно положение, с цел овладяване разпространението на COVID - 19 в страната и на територията на Столична община, предизвика много промени в експлоатационната дейност на „Столичен Автотранспорт” ЕАД, част от които все още не са приключили:

От 13 март 2020 година Дружеството преустанови експлоатацията на автобусни линии N1, N2, N3 и N4 (нощен транспорт);

От 19 март 2020 година – „Столичен Автотранспорт” ЕАД организира дезинфекция на превозните средства минимум два пъти дневно, като стриктно спазва препоръките на СРЗИ и Столична община.

От 13 март 2020 година беше преустановена продажбата на превозни документи от водачите на Дружеството и възстановена считано от 29.04.2021 г. Кампанията по продажба на превозни документи започна плахо и за деветмесечието приходите от продажба на превозни документи от водачи на Дружеството са в размер на 1 283 115,22 лв.

Разчетите, направени на база референтни данни на ЦГМ за икономическа рамка предвиждаха изминаване на маршрутен пробег в размер на 27 425 000 км.

Разчетът по експлоатационни планове за деветмесечието на 2021 г., е в размер на 26 101 113,640 км. Реално изминатият маршрутен пробег през периода е в размер на 25 767 053,358 км.

През отчетния период Дружеството подобри обслужването на пътниците с автобусен транспорт на територията на Столична Община чрез следните действия:

От 30.01.2021 г. е увеличено с един брой автобус целодневното обслужване за предпразник/празник на автобусни линии № 63 и № 66.

От 01.02.2021 г. бяха разкрити две нови линии У1 и У2 предимно за превоз на ученици и техните родители.

Бяха обединени множество автобусни и трамвайни спирки с цел улеснение на пътниците и предотвратяване на инциденти.

От 24.04.2021 г., поради пускане на третия лъч на метрото беше удължен маршрутът на линия № 59 и се извърши промяна и оптимизация на маршрутите по линии № 45, № 60 и № 73.

От 04.07.2021 г. във връзка с обект „Основен ремонт на ул. „1-ва българска армия“ от мост на река Суходолска до ул. „Мара Бунева“ – етапи I.1, I.2 и I.3“ и заповед на Столична община е разкрита временна автобусна линия № 202

От 07.07.2021 г., Дружеството пусна пилотно 1 бр. автобус с велобагажник по линия № 66, от общо 5 бр. автобуси оборудвани с велобагажник.

Със заповед СОА21-РД95-309/16.07.2021 г. на Столична община бяха ускорени линии №№ 11, 76, 94, 204, 213, 280,304, 305,404, 413 и 604.

От 02.08.2021 г. автобусни линии № 93 и № 66 бяха обединени в една линия № 66, продължаваща да работи със запазен маршрут от Зоопарка до хотел „Морени“ двупосочно, като са осигурени по 2 бр. автобуси с велобагажници.

Извън превозите по утвърдената Транспортна задача, през отчетния период Дружеството извърши превоз по заместващи линии, поради ремонт на релсовия път на „Столичен електротранспорт“ ЕАД и аварии в Метрополитен в размер на 354 920,872 км, от които 47 226,670 км са по заместване на метровакове.

Изпълнението на транспортната задача по поделения и общо за Дружеството е, както следва:

Таблица 1

Поделение	Извършен маршрутен пробег, км		Изпълнение на маршрутни пробег, %	
	Към 30.09.2020 г.	Към 30.09.2021 г.	Към 30.09.2020 г.	Към 30.09.2021 г.
	8 719 452,726	9 842 223,060	99,95	99,92
Земляне	7 700 888,609	8 442 753,751	99,95	99,97
Малашевци	6 956 438,737	7 482 076,574	99,96	99,95
Дружба	23 376 780,072	25 767 053,385	99,95	99,94
„Столичен Автотранспорт ЕАД“				

Изпълнението в % на транспортната задача през периода се запазва на нивото от предишната година. Високият процент на изпълнение на транспортната задача се дължи на мерките по:

- подобряване организацията и контрола на транспортния процес;
- проследяване на превозните средства, чрез съвременна система за позициониране в реално време;
- повишаване дисциплината на водачите.

Ефектът от тези мерки е намаляване броя на санкционирани курсове.

Санкциите, наложени на Дружеството, за допуснати нарушения и неизпълнение на транспортната задача по чл. 5, от Регламент (ЕО) 1370/2007 за ОПП през деветмесечието на 2021 год. са в размер 0,39 ст./km действителен маршрутен пробег при 0,68 ст./km за същия период на 2020 г.

Трудности за осъществяване на ОПП и редовността на курсовете се създават от масовата недисциплинираност на другите участници в движението - неправилно спиране и паркиране, неспазване правилата за движение, незачитане на обособените бус-ленти без видеонаблюдение, неефективни фази на светофарите, ограничена или почти никаква възможност за фаза по заявка и др.

Неизвършените курсове, независимо от причините, несъмнено влошават качеството на транспортното обслужване и създават негативни настроения у гражданите към обществения транспорт. Приоритетна задача за Дружеството през отчетния период бяха мерките за намаляване на нередовните и неизвършени курсове, чрез строг контрол и прилагане на системата за санкции, заложената във Вътрешните правила за организация на работната заплата.

II. Контрол и управление на транспортния процес

И през 2021 год. „Столичен Автотранспорт“ ЕАД планира краткосрочно дейността си, като разработва Експлоатационен план за съответното тримесечие, който се приема от „Център за градска мобилност“ ЕАД и се утвърждава от Възложителя – Столична община.

Превозният процес на целия автотранспорт се контролира и управлява от автоматизирана система (АСКУП) на "Център за градска мобилност" ЕАД, която обхваща всички автобуси за ОПП на Дружеството.

Движението на автобусите по маршрутите се наблюдава с програмен продукт, базиран на GPS-информация за местоположението на автобусите, която се актуализира на всеки 5 (пет) секунди. Информация за местоположението на автобусите се подава от бордовите устройства на новата AVL система. Всичко това позволява по-добро, по-точно и непрекъсваемо следене на возилата.

Контролът и управлението на превозния процес се извършва централизирано от Център за координация и контрол (ЦКК-АВТОТРАНСПОРТ), при спазване изискванията на Договора за ОПП и поддържане комуникация с ОККБД и диспечерските центрове в поделенията на „Столичен Автотранспорт“ ЕАД.

През периода, при работата със системата АСКУП все още се срещат известни трудности, дължащи се на:

- проблеми с управлението от новата AVL система на визуалната и гласова информированост на пътниците в превозните средства;
- поддръжката на новите бордови устройства за AVL система;

III. Безопасност на движението

"Столичен Автотранспорт" ЕАД има изградени звена за контрол и безопасност на движението, които следят за изпълнение и спазване на ЗДП. Периодично се анализира броят и характерът на възникналите пътно-транспортни произшествия (ПТП) и се разработват програми и мероприятия за ограничаването им.

През деветмесечието на 2021 год. са регистрирани общо 643 броя ПТП с участие на МПС на Дружеството. През същия период на 2020 год. са регистрирани общо 635 броя ПТП с участие на МПС на Дружеството.

През отчетният период на 2021 год. интензивността на участие на МПС на Дружеството в ПТП е едно на всеки 42 770 км общ действителен пробег за автобусите от ОПП, при едно на 42 287 км за същия период на 2020 год.

През отчетния период относителният дял на ПТП по вина на водачи от Дружеството е 34,4%, за 2020 година – 36 %.

Нивото на ранените при ПТП е 0,038 бр./ПТП – през деветмесечието 2021 г., при - 0,04 бр./ПТП за същия период на 2020 год.

През отчетния период няма смъртни случаи с участие на МПС на Дружеството, броят на ранените се запазва на нивото на 2020 год., като намаляват случаите по вина на водачите - 4бр. за 2021г., 10бр. за 2020 г.

Поради повишената интензивност на общия автомобилен поток по трасетата на маршрутните линии от автобусния ОПП, се наблюдава увеличение на общия брой регистрирани ПТП с участие на МПС на Дружеството, но е намален броят на случаите на ПТП по вина на водачи на Дружеството.

В рамките на общата превозна дейност, допуснатите ПТП и нанесените телесни повреди при тях по вина на водачите, определят "Столичен Автотранспорт" ЕАД като не рисков транспортен оператор за ОПП.

ТЕХНИЧЕСКА ДЕЙНОСТ

I. Автобусен парк

Автобусния парк с който Дружеството изпълнява транспортната задача за ОПП към 01.10.2021 год. е, както следва:

Таблица 2

Автобус, тип	Годни за експлоат. 9-месечие 2020 г.	Предлож. за брак и отчислен.	Доставени	Годни за експлоат. 9-месечие 2021 г.	Използваемост, % 9-месечие 2020 г.	Използваемост, % 9-месечие 2021 г.
18 метрови	272			272		
Mercedes O345 G	8			8		13
Mercedes O345 G Conecto	50			50	66	50
MAN SG 262	28			28	71	68
MAN Lion's City G	186			186	91	88
12 метрови	344		5	349		
Mercedes O345 S	3			3	70	33
Mercedes O345 S Conecto	30			30	70	60
BMC 220 SLF	49			49	57	45
Mercedes C628.310	35			35	83	77
TEDOM C12G	5			5		
Yutong ZK6126HGA	110			110	92	84
Yutong ZK6128BEVG	20			20	75	75
BMC320Procity CNG	60			60	90	77
Mercedes-Benz Intouro	10		5	15	60	80
Yutong ZK6126HGA CNG	22			22	86	68
Общо ОПП	616			621	74	74

Забележка: 1. Коефициента на използваемост на автобусите е определен за час „пик“ по експлоатационен план за 9-месечието на съответната година.

Структурата на автобусния парк по средна възраст, екологични показатели и общ пробег от началото на пускането в експлоатация е, както следва:

Таблица 3

Автобус, тип	Количество, бр.	Средна възраст, год.	Директива	Година на произв.(доставка)	Общ пробег от пускане в експлоат., км
18 метрови	272	10			
Mercedes O345 G	8	23	ЕВРО 2	1 998	над 1 300 000
Mercedes O345 G Conecto	50	18	ЕВРО 3	2 003	над 900 000
MAN SG 262	28	23	ЕВРО 2	1 999	над 1 200 000
MAN Lion's City G	126	6	ЕВРО 6	2014-2015	над 350 000
MAN Lion's City G	60	2	ЕВРО 6	2 019	над 100 000
12 метрови	349	8,39			
Mercedes O345 S	3	21	ЕВРО 2	2 000	над 800 000
Mercedes O345 S Conecto	30	19	ЕВРО 2	2 002	над 800 000
BMC 220 SLF	49	16	ЕВРО 3	2 005	над 900 000
Mercedes 628.310	35	13	ЕВРО 4	2 008	над 800 000
TEDOM C12G	5	13	ЕВРО 5	2 008	над 500 000
Yutong ZK6126HGA	110	5	ЕВРО 6	2 016	над 250 000

Автобус, тип	Количество, бр.	Средна възраст, год.	Директива	Година на произв.(доставка)	Общ пробег от пускане в експлоат., км
Yutong ZK6128BEVC	20	3	Електричество	2 018	над 100 000
BMC320Procity CNG	60	3	ЕВРО 6	2 018	над 100 000
Meriedec-Benz Inturo	10	9	ЕВРО 5 и 6	2011-2012-2015	над 300 000
Yutong ZK6126HGA CNG	22	3	ЕВРО 6	2 018	над 100 000
Общо ОПП	621	8,95			

За обслужване на маршрутите за ОПП, към края на деветмесечието Дружеството разполага с 349бр. 12-метрови автобуси, от марки „Yutong“ в три модификации – 44,18 %; BMC в две модификации – 31,68 % „Mercedes“ в три модификации – 19,77 %; и „TEDOM C12G „ – 1,45 %;. Всички автобуси са доставяни нови, както следва - през 2000 год. O345S и през 2002 год. O345S Conecto. За обслужване на маршрутите по Наредба 2 на МТ (чл. 4 на Регламент (ЕО) 1370/2007) през 2005 год. са доставени нови 61 бр. автобуси BMC 220 SLF – Евро 3; а през 2008 год. - 35 бр. нови автобуси „Mercedes“ 628.310” – ЕВРО 4 и 8 бр. чисто газови “TEDOM C12G” – ЕВРО 5. През втората половина на 2016 година са доставени и пуснати в редовна експлоатация нови 110 бр. автобуси „Yutong ZK6126HGA” ЕВРО 6. В края на 2018 година се доставени 20 броя електрически автобуси „Yutong”; 22 броя автобуси „Yutong CNG” и 60 броя автобуси BMC 320 PROCITY TR CNG.

За подобряване обслужването на природен парк Витоша в края на 2018 година бяха закупени 10 броя туристически автобуси „Mercedec Inturo” с дизелови двигатели ЕВРО 5 и механични скоростни кутии, а през 2020 година още 5 броя „Mercedec Inturo” с двигатели ЕВРО 6

С това подновяване средната възраст на 12-метровите автобуси е 8,39 години.

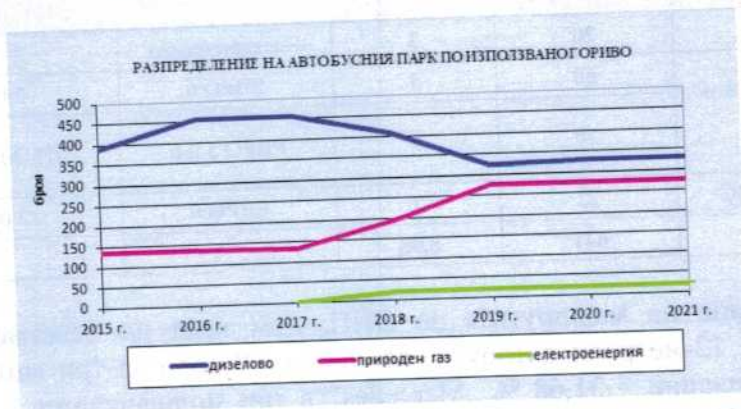
За обслужване на маршрутите за ОПП дружеството към края на деветмесечието разполага с 272 бр. 18-метрови автобуси от две марки - „MAN” и „Mercedes” (в по две модификации). Всички автобуси са доставени нови, както следва - „Mercedes” в периода 1998-2003 год., автобусите “MAN SG 262” през 1999 год. През 2014/15 год. са доставени 126 автобуса Евро 6, работещи само с природен газ, марка „MAN Lion’s City G”, а през 2019 год. още 60 бр. които са в редовна експлоатация.

Средната възраст на 18-метровите автобуси на “Столичен Автотранспорт” ЕАД след извършеното обновление и отчисляване на стари автобуси е 9,96 години.

От данните в таблицата се вижда, че след извършеното подновяване средната възраст на автобусния парк от 8,95 год. е под общоприетата в световната практика възраст за отчисляване 12 год. при среден годишен пробег 60 000-70 000 km.



По експлоатационния план Дружеството поддържа резерв в рамките на 24 % за покриване на временни маршрути при ремонт на трамвайната и тролейбусната мрежа и други пътнически транспортни услуги.



През деветмесечието на 2021 год. "Столичен Автотранспорт" ЕАД експлоатира 487 бр. нископодови автобуси, които са 79,1 % от списъчния брой за ОПП, както за същия период на 2020 год.

II. Експлоатационни разходи

1. Ремонт на автобуси.

През деветмесечието на 2021 год. не е извършван ремонт на автобуси в заводски условия (основно на каросерията), както и през същия период на 2020 год.

По отношение на ремонтната политика се очертава следната трайна тенденция - не се очертава сериозно намаляване обема от необходими ремонти и средства за тях. Неизвършването на ремонти в заводски условия води до непредвидима продължителност на престой на автобуси в сервизите на подразделенията поради скъсани шасита, силно корозирали сектори от конструкцията, изгнили подове и др.

Очертава се една сериозна група от над 200 бр. автобуси на възраст над 12 години.

2. Ремонт на агрегати и възли за автобусите.

По отношение на основните агрегати – двигатели и скоростни кутии (автоматични и механични) за автобусния парк на "Столичен Автотранспорт" ЕАД се наблюдава почти същата тенденция, както при ремонта на возилата – частично възстановяване поради ограничени доставки на части. През отчетния период ремонтът на тези агрегати е извършван само в собствените сервизи на Дружеството. Наблюдава се ръст на ремонтите за автобусите които са доставени преди 10-12 години с предавателни кутии Voith и ZF.

Един по-ефективен начин за намаляване разходите за ремонт на агрегати е извършването му в специализирани отделения в сервизните комплекси на подразделенията. Един пример за ефективност на този подход е дейността на специализираното централизирано звено за ремонт на автоматични предавателни кутии в поделение "Малашевци", обслужващо и останалите подразделения. Продължава традицията двигатели да се ремонтират само в собствените сервизи в подразделенията на Дружеството, като фактическите разходи са около два-три пъти по-малко, в сравнение с извършването на услугата от външни фирми в предходните години, при запазване на следремонтния ресурс.

Съществуващото технологично оборудване в сервизните комплекси е съобразено с текущата поддръжка на возилата и е свързано главно с демонтажни и монтажни операции.

3. Техническо обслужване

През отчетния период се запазва тенденцията от деветмесечието на 2020 год. за почти 100 % изпълнение на периодичните планови обслужвания (ТО-1 - 94,9 % и ТО-2 – 99,8 %) на подвижния състав. Не се наблюдава тенденция за неизпълнение на този показател, напротив

постига се преизпълнение за някои марки автобуси. Това се дължи на извършването на техническите обслужвания при изминал по-малък пробег от планирания, по данни на дежурните механици за фактическото състояние на автобусите. Тази тенденция се наблюдава при автобусите на възраст над 12 години, които са около 35 % от съществуващия парк. При сравнително новите марки автобуси, такова преизпълнение не се наблюдава.

4. Разход на горива, масла, експлоатационни течности и гуми

През отчетния период експлоатационните разходи на горива, масла, експлоатационни течности и гуми за единица транспортна работа, нямат съществено изменение в сравнение със същия период на 2020 год.

ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

В системата на “Столичен Автотранспорт” ЕАД дейностите свързани с опазването на околната среда от вредностите при изпълнение на производствените задачи са насочени в следните направления:

1. Намаляване вредностите от транспортните средства

Дейностите по намаляване на вредностите от транспортните средства са насочени в следните направления:

- подновяване на парка с автобуси по изискванията на Европейското законодателство и съгласно подписаните международни споразумения за ограничаване на вредните емисии;
- използване на алтернативно газово гориво (природен газ) и доставка на автобуси с чисто газови двигатели;
- използване на автобуси с електрическо задвижване вместо класическите двигатели с вътрешно горене;
- използване на евро-дизел и подобрители за подобряване изгарянето на течните горива;
- ограничаване работата и отчисляване автобусите с влошени екологични показатели;
- оптимизиране работата на возилата и намаляване на средния експлоатационен разход на дизелово гориво;
- използване на външни автомобилни гуми с по-износоустойчиви протектори.

На територията и на трите поделения на Дружеството има изградени и действащи АГКС за зареждане на автобуси със сгъстен природен газ и постове за зареждане на автобуси с електрическо задвижване.

2. Други дейности по намаляване замърсяването на околната среда:

За намаляване замърсяването на околната среда от производствената дейност по изпълнението на транспортната задача се извършват следните дейности:

1. Организирано е разделно събиране на отпадъците от сервизния и битовия сектор;
2. Перманентен мониторинг на локалните пречиствателни съоръжения за отпадни води от сервизната дейност и гаражните площадки;
3. Организираны са специализирани площадки с ограничен достъп за временно съхранение на отпадъците до извозването им от специализирани фирми.

ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ

За осъществяване на своята дейност Дружеството разполага със сравнително балансиран екип от висококвалифицирани специалисти и изпълнителни кадри, който допринася за реализиране на мисията и целите на дружеството.

По отношение на числеността на персонала, в дружеството се провежда балансирана политика, която да отговаря на нуждите на производствения процес.

През отчетния период Дружеството изпълнява транспортната си задача със следната численост на персонала по видове:

Таблица 4

Вид персонал	30.09.2020 г.		30.09.2021 Г.	
	щатен	списъчен	щатен	списъчен
Водачи МГТ	1 411	1 372	1 411	1 342
Сервизни работници	335	309	331	301
Други работници	402	404	403	403
АУП	132	128	132	129
Общо за Дружеството	2 280	2 213	2 277	2 175

През деветмесечието на 2021 г., щатният персонал на водачите остава непроменен. В момента е решен напълно въпросът с недостига на водачи, което е в резултат на подобрените условия на труд за водачите, повишаването на трудовите възнаграждения на персонала и промяната в икономическите условия, свързани с COVID-19 – увеличен е броят на лицата търсещи работа. Отчита се увеличение на интереса от страна на търсещите работа и броя на кандидатите за позицията „Шофьор, автобус“, които притежават необходимата квалификация и отговарят на изискванията за заемане на длъжността.

Структурата на заетостта по вид персонал, съответства на дейността и потребностите на „Столичен Автотранспорт“ ЕАД, за предоставяне на високоэффективни транспортни услуги.

С оглед ограничаване негативното въздействие на зависимостта от ключов персонал, „Столичен Автотранспорт“ ЕАД има изградена комплексна вътрешна организация, която гарантира до голяма степен дългосрочното изпълнение на ангажиментите на дружеството към нейните служители.

Правата и задълженията на работниците и служителите са уредени чрез колективен трудов договор, като по този начин и чрез поетите ангажименти от страна на Дружеството се управлява този риск.

Ръководството на дружеството предприема адекватни мерки, в рамките на разполагаемия финансов ресурс, за повишаване доходите на персонала. За периода от 2019 година до 2022 година със Споразумение за сътрудничество от 13.09.2019 г. между Столична община, Синдикалните организации – КНСБ и КТ „Подкрепа“ и ръководителите на общинските транспортни дружества е определено ежегодно увеличение на заплатите на персонала. От 01.03.2021 г. са увеличени основните трудови възнаграждения на персонала с 10%. Предприети са мерки за запазване на заетостта. Дружеството кандидатства и бе одобрено за изплащане на компенсации за месеците април и май по РМС №429/26.06.2020 г., за месеците април и май по ПМС №151/2020 г. (изм. с ПМС 93/2021 г.) и за месеците юни и юли по ПМС №151/2020 г. (изм. с ПМС 213/2021 г.). Подадени са документи за изплащане на компенсации по ПМС №151/2020 г. (изм. с ПМС 322/2021 г.) за месеците август и септември.

Във връзка с възникналата пандемия от COVID-19, обявеното извънредно положение и удължаване на извънредната епидемична обстановка в страната, в дружеството са предприети адекватни мерки, насочени към предотвратяване на заразата и опазване на живота и здравето на работниците и служителите. За целта „Столичен Автотранспорт“ ЕАД организира дезинфекция на превозните средства и работните помещения минимум два пъти дневно, при

стриктно спазване препоръките на СРЗИ и Столична община. На всички служители се предоставят ежемесечно необходимите предпазни средства и дезинфектанти.

Възстановена е от 29.04.2021 г. продажбата на превозни документи в автобусите от водачите.

Неколкократно са провеждани кампании за ваксиниране на служителите срещу COVID-19 при които са ваксинирани 302 служители. Осигурени са и противогрипни ваксини на всички желаещи да се ваксинират.

ИКОНОМИЧЕСКА ДЕЙНОСТ. АНАЛИЗ НА ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ КЪМ 30.09.2021 Г. И СЪПОСТАВКА С ДЕВЕТМЕСЕЧИЕТО НА 2020 Г.

Столицата притежава най-голямата и най-сложна градска транспортна система в България. Тази система е единна и включва: автобусен; трамваен; тролейбусен транспорт и метрополитен.

Дружеството е основно структурно звено от единната система за градски пътнически транспорт в София и е зависимо от общите тенденции в сектора на автотранспортната дейност. В тази насока целта на ръководство на Дружеството е оптимизация на финансирането, за реализиране на по-високо качество на транспортното обслужване и постигане на икономическа и социална ефективност, отговарящи на изискванията на потребителите.

През деветмесечието на 2021 година, Дружеството осъществяваше дейността си със значителни затруднения, в резултат на негативните ефекти от пандемията предизвикана от COVID-19, въху цялостния икономически, социален и политически живот. Огромното сътресение в глобалната икономика, в частност доведе до редица негативни последици за Дружеството, изразяващи се в намален размер на приходите, минимален паричен поток и свързаните с това ограничения, за необходимо присъщи разходи за дейността на Дружеството. Допълнителна финансова тежест за Дружеството е шокото увеличение на цената на енергийните носители. Въпреки усилията за минимизиране на икономическите последици, през отчетния период Дружеството има просрочени задължения към доставчици и други институции. С цел запазване нивото на просрочените задължения и минимизиране на тяхното увеличение, Столична община на основание Решение №214 от 22.04.2021 г. на Столичен общински съвет, предостави на Дружеството в края на месец юни 2021 г. заем в размер на 5 369 608 лв., за срок от 60 месеца с едногодишен гратисен период.

Дружеството генерира основните си приходи от превоз на пътници, на територията на Столична община.

Приходите за обезпечаване дейността на „Столичен Автотранспорт“ ЕАД се формират от:

- транспортна услуга за превоз на пътници – възнаграждение от Възложител;
- компенсации и субсидии от държавния бюджет;
- собствени приходи, реализирани главно от продажбата на карти за еднократно пътуване от водачите на автобуси

На основание заповед № СОА20-РД09-1476/12.03.2020 г. на Кмета на Столична община, във връзка със заповед на Министъра на здравеопазването и препоръките на Националния оперативен щаб за осигуряване на условия за по-голяма социална дистанция, като част от мерките за овладяване на разпространението на COVID-19, беше преустановена продажбата на карти за еднократно пътуване от водачите в превозните средства за ОПП от 13.03.2020 г. до 28.04.2021 г.

На основание Разпореждане 220/28.04.2021, във връзка със заповед на Столична община №СОА21-РД09-634/28.04.2021 г., от 29.04.2021 г. е възобновена продажбата на превозни документи от водачите на превозни средства обслужващи обществения транспорт на Столицата.

През деветмесечието на 2021 г. (от 29.04.2021 г.) дружеството има реализирани собствени приходи от продажба на карти за еднократно пътуване в размер на 1 213 хил. лв., а за деветмесечието на 2020 г. (до 13.03.2020 г.) са в размер на 1 437 хил. лв.

Към 30.09.2021 г. общите приходи на Дружеството са в размер на 78 402 хил. лв., спрямо 74 370 хил. лв. за същия период на 2020 г.

Структурата и относителния дял на приходите са както следва:

Таблица 5

№	Приходи	хил.лв.		относителен дял (%)	
		30.09.2021 г.	30.09.2020 г.	30.09.2021 г.	30.09.2020 г.
	I. Приходи от дейността				
1	Приходи от предоставяне на услуги	36 551	51 313	46,62%	69,00%
2	Приходи от финансираня	41 666	22 158	53,14%	29,79%
3	Други приходи	185	899	0,24%	1,21%
	Общо за група I:	78 402	74 370	100,00%	100,00%
	II. Финансови приходи				
	Общо за група II:	0	0	0,00%	0,00%
	Общо приходи от дейността (I+II):	78 402	74 370	100,00%	100,00%

Общите разходи за отчетния период са в размер на 88 201 хил. лв., при 81 925 хил. лв. за същия период на 2020 год., т.е. увеличението е със 7,66%.

Структурата на разходите по икономически елементи е както следва:

Таблица 6

№	Разход	хил.лв.		относителен дял (%)	
		30.9.2021	30.9.2020	30.9.2021	30.9.2020
	I. Разходи по икономически елементи				
1	Материали	21 536	16 900	24,42%	20,63%
2	Външни услуги	4 747	5 554	5,38%	6,78%
3	Амортизации	12 911	12 787	14,64%	15,61%
4	Персонал	46 273	42 674	52,46%	52,09%
6	Други разходи	412	1 343	0,47%	1,64%
	Общо за група I:	85 879	79 258	97,37%	96,74%
	II. Финансови разходи				
1	Разходи за лихви и такси	2 322	2 667	2,63%	3,26%
	Общо за група II:	2 322	2 667	2,63%	3,26%
	Общо разходи за дейността (I+II):	88 201	81 925	100,00%	100,00%

Към 30.09.2021 г. „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД отчита отрицателен финансов резултат преди облагане с данъци в размер на (9 799) хил. лв. спрямо загуба преди облагане с данъци за същия период на 2020 г. на стойност (7 555) хил. лв.

Ключови управленски показатели на Дружеството към 30.09.2021 г.

Таблица 7

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЛИКВИДНОСТ:	30.9.2021
Коефициент на обща ликвидност	0,53
Коефициент на бърза ликвидност	0,41
Коефициент на абсолютна ликвидност	0,04
Коефициент на незабавна ликвидност	0,04



Таблица 8

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РЕНТАБИЛНОСТ:	30.9.2021
Рентабилност на Основния Капитал	-0,30
Рентабилност на Собствения Капитал (ROE)	-0,57
Рентабилност на Активите (ROA)	-0,06

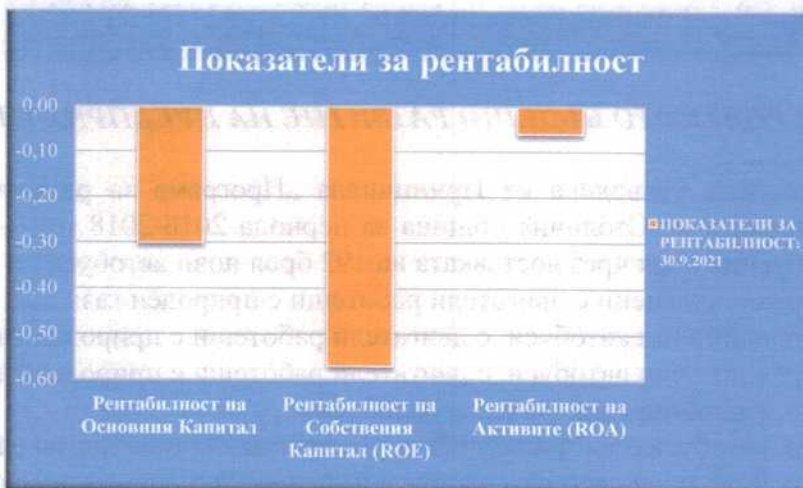


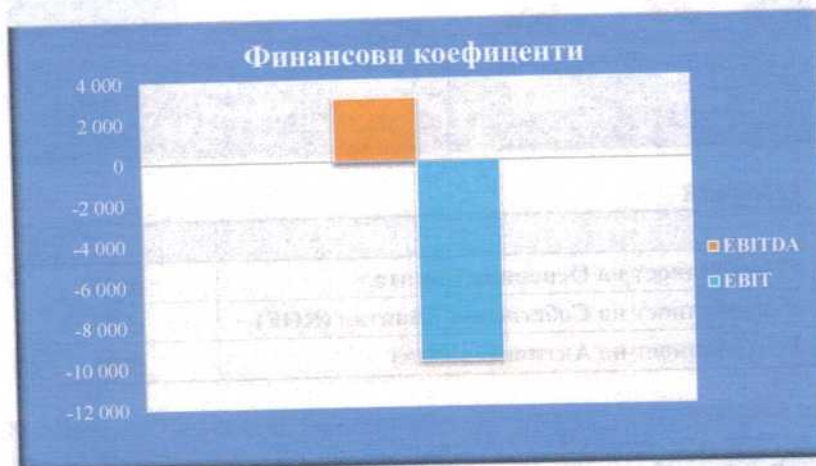
Таблица 9

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЗАДЪЖНЯЛОСТ:	30.9.2021
Коефициент на задлъжнялост	8,50
Дълг / Активи	0,89
Коефициент на финансова автономност	0,12



Таблица 10

ФИНАНСОВИ КОЕФИЦЕНТИ:	30.9.2021
ЕВИТДА	3 112
ЕВИТ	-9 799



ВЕРОЯТНОТО БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ НА ПРЕДПРИЯТИЕТО

Дружеството има утвърдена от Принципала „Програма за развитие на автобусния транспорт на територията на Столична община за периода 2016-2018 год.“, която предвижда обновяване на автобусния парк чрез доставката на 192 броя нови автобуси:

- 60 броя съчленени с двигатели работещи с природен газ;
- 60 бр. единични автобуси, с двигатели работещи с природен газ;
- 22 бр. единични автобуси, с двигатели работещи с природен газ;
- 20 бр. единични електрически автобуси;
- 20 бр. автобуси с хибридно или друго неконвенционално захранване;
- 10 бр. 9-метрови автобуси за други пътнически и специализирани превози.

Към края на отчетния период „Програма за развитие на автобусния транспорт на територията на Столична община за периода 2016-2018 год.“ е изпълнена на 99.9%. Доставени и въведени в експлоатация в периода 2018 г. - 2019 г. са 162 броя автобуси.

Всички новодоставени автобуси са със стандарт на двигателя ЕВРО 6, нископодови, климатизирани и пригодени за свободен достъп от хора в неравностойно положение.

Извън програмата бяха доставени:

- 10 броя употребявани, климатизирани туристически автобуси с механични предавателни кутии за обслужване на планинските маршрути със стандарт ЕВРО 5 през 2018 год.

➤ 5 броя употребявани, климатизирани туристически автобуси с механични предавателни кутии за обслужване на планинските маршрути със стандарт ЕВРО 6 през 2020 год.

Дружеството продължава да провежда политика за обновяване на автобусния парк с цел повишаване качеството на транспортното обслужване и задоволяване потребностите на пътниците от сигурен, удобен и надежден транспорт.

През 2020 г. Дружеството обяви обществена поръчка за доставка на 52 броя нови електрически автобуси и допълнително оборудване към тях. Финансирането е осигурено от Европейски фондове по Оперативна програма „Околна среда 2014 – 2020 г.“ (ОПОС 2014-2020 г., в рамките на процедура № BG16M1OP002-5.004 Мерки за адресиране на транспорта като източник на замърсяване на атмосферния въздух“ по Приоритетна ос 5 „Подобряване качеството на атмосферния въздух“ на стойност 27 600 хил. лева.

Обновеният автобусен парк, както и диверсификацията на горивните бази налага разширение, обновяване и изграждане на нови съоръжения. За повишаване качеството на транспортната услуга дружеството има реална нужда от инвестиции, чрез които да постигне по-добри резултати.

Инвестиционната програма предвижда:

- повишаване енергийните мощности в поделенията;
- изграждане и въвеждане в експлоатация на нови зарядни комплекси за електробуси;
- изграждане и въвеждане в експлоатация на нов компресор за природен газ в АП Дружба;
- извършване на енергийно обследване на сградния фонд на дружеството и изготвяне на програма за енергийната му ефективност;
- възстановяване носимостта на асфалтовите настилки в поделенията

Дружеството е разработило Бизнес план за 2021 година.

Цели заложи в Бизнес плана – 2021 година:

- увеличаване на пазарния дял;
- увеличаване обема на транспортната задача спрямо 2020 година;
- оптимизиране на разходите;
- повишаване на ефективността от основната дейност.

Очаквани ефекти:

- подобряване достъпността на градската среда;
- повишаване качеството на транспортното обслужване, чрез въвеждане в експлоатация на комфортни автобуси, осигуряващи свободен достъп и за хора в неравностойно положение - при реализиране на доставките, над 80 % от автобусите извършващи ОПП, ще гарантират свободен достъп за хора в неравностойно положение;
- задоволяване потребностите на пътниците от сигурен, удобен и надежден транспорт;
- намаляване вредното въздействие върху околната среда от производствена дейност;
- намаляване на фактическите разходи за енергоносители.

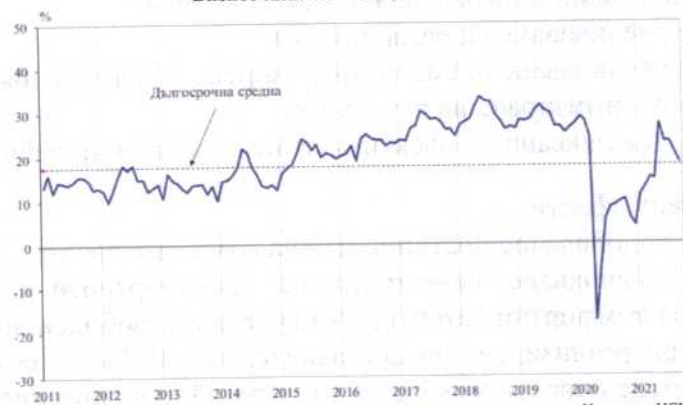
Въпреки наложените ограничения, предизвикани от пандемията от COVID-19, шокното увеличение на цените на всички енергоносители, както и значителните финансови затруднения, дружеството успешно изпълнява ангажиментите си по договора за ОПП. Предприети са мерки, които да гарантират запазване на дружеството като действащо предприятие. Приоритет за ръководството на дружеството е опазване на живота и здравето на хората.

III. ОПИСАНИЕ НА ОСНОВНИТЕ РИСКОВЕ И НЕСИГУРНОСТИ, ПРЕД КОИТО Е ИЗПРАВЕНО „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ” ЕАД ПРЕЗ СЛЕДВАЩИЯ ФИНАНСОВ ПЕРИОД

СИСТЕМАТИЧНИ РИСКОВЕ

Систематичните рискове са свързани с пазара и макросредата, в която Дружеството функционира, поради което те не могат да бъдат управлявани и контролирани от мениджмънта на компанията. Систематични рискове са: политическият риск, макроикономическият риск, инфлационният риск, валутният риск, лихвеният риск, данъчният риск.

Таблица 13

Вид риск	Описание
ПОЛИТИЧЕСКИ РИСК	<p>Политическият риск е вероятността от смяна на Правителството, или от внезапна промяна в неговата политика, от възникване на вътрешнополитически сътресения и неблагоприятни промени в европейското и/или националното законодателство, в резултат на което средата, в която оперират местните стопански субекти да се промени негативно, а инвеститорите да понесат загуби.</p> <p>Политическите рискове за България в международен план са свързани с поетите ангажименти за осъществяване на сериозни структурни реформи в страната в качеството ѝ на равноправен член на ЕС, повишаване на социалната стабилност ограничаване на неефективните разходи, от една страна, както и със силната дестабилизация на страните от Близкия изток, зачестяващите заплахи от терористични атентати в Европа, бежански вълни и нестабилност на ключови страни в непосредствена близост до България.</p> <p>България, както и другите държави – членки на ЕС от региона, продължава да бъде сериозно засегната от общоевропейския проблем с интензивния бежански поток от Близкия изток.</p> <p>Други фактори, които също влияят на този риск, са евентуалните законодателни промени и в частност тези, касаещи стопанския и инвестиционния климат в страната.</p>
ОБЩ МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ РИСК	<p>По данни на Националния статистически институт през септември 2021 г. общият показател на бизнес климата спада с 2.4 пункта в сравнение с август. Понижение на показателя се наблюдава в промишлеността, строителството и търговията</p> <p style="text-align: center;">Бизнес климат – общо</p>  <p style="text-align: right;">Източник: НСИ</p> <p>Съставният показател „бизнес климат в промишлеността“ през септември 2021 г. намалява с 0.9 пункта, което се дължи на по-резервираните оценки на промишлените предприемачи за настоящото бизнес състояние на предприятията. Според тях настоящата производствена активност е леко намалена, като и прогнозите им за дейността през следващите три месеца са неблагоприятни. Най-сериозните затруднения за дейността остават свързани с несигурната икономическа среда, недостига на работна сила и недостатъчното търсене от страната, посочени съответно от 51.3, 24.9 и 24.0% от предприятията. Относно продажните цени в промишлеността 15.6% от мениджърите продължават да очакват те да се повишат през следващите три месеца..</p> <p>По данни на Националния статистически институт през септември 2021 г. съставният показател „бизнес климат в строителството“ спада със 7.3 пункта в резултат на оптимистичните оценки и очаквания на строителните предприемачи за бизнес състоянието на предприятията. Мненията им за получените нови поръчки през последния месец също са</p>

негативни, което е съпроводено и с леко влошени очаквания за строителната активност през следващите три месеца. Основният проблем за развитието на бизнеса продължава да бъде несигурната икономическа среда, следвана от недостига на работна сила и цените на материалите. В сравнение с август делът на мениджърите, които прогнозираат продажните цени да се повишат през следващите три месеца се запазва.

През септември 2021 г. съставният показател „бизнес климат в търговията на дребно“ намалява с 2.6 пункта, което се дължи на по-неблагоприятните оценки и очаквания на търговците на дребно за бизнес състоянието на предприятията. Анкетата регистрира и песимистични мнения както за обема на продажбите, така и за поръчките към доставчиците през следващите три месеца. Най-сериозното затруднение за дейността на предприятията остава несигурната икономическа среда, като през последния месец се наблюдава нарастване на негативното ѝ влияние. На второ и трето място са недостатъчното търсене и конкуренцията в бранша. Оценките на търговците на дребно по отношение на продажните цени през последния месец са в посока на увеличение, като 23.4% от мениджърите предвиждат те да продължат да се повишават и през следващите три месеца.

През септември 2021 г. съставният показател „бизнес климат в сектора на услугите“ запазва приблизително нивото си от август. Оценките на мениджърите за настоящото търсене на услуги се изместват към по-умерените мнения, като очакванията им за следващите три месеца са неблагоприятни. Несигурната икономическа среда и конкуренцията в бранша продължават да ограничават в най-голяма степен развитието на бизнеса, като спрямо предходния месец се регистрира засилване на отрицателното въздействие на фактора „други“. Относно продажните цени в сектора на услугите анкетата отчита известни очаквания за повишение през следващите три месеца.

Икономическата оценка на Управителния съвет на Европейската Централна Банка към 8 септември 2021 г., отразена в Икономически бюлетин, бр. 69 /2021 г., отчита, продължаване възстановяването на световната икономическа активност, въпреки че продължителните затруднения в предлагането и разпространението на по-заразния делта щам на коронавируса (COVID-19) влошават краткосрочните перспективи за растежа. Последните им проучвания показват известно забавяне на инерцията на растежа, особено в икономиките с нововъзникващи пазари. В сравнение с предишните прогнози перспективите за растеж на световната икономика, залегнали в макроекономическите прогнози на експертите на ЕЦБ от септември 2021 г., са ревизирани леко нагоре, особено за 2022 г. Световният годишен растеж на БВП в реално изражение (без еврозоната) се очаква да се повиши до 6,3% тази година, преди да се забави до 4,5% през 2022 г. и до 3,7% през 2023 г. Външното търсене в еврозоната е ревизирано нагоре в сравнение с предишните прогнози. Очаква се то да се увеличи с 9,2% през тази година и с 5,5% и с 3,7% съответно през 2022 г. и 2023 г. Цените на износа на конкурентите на еврозоната бяха ревизирани нагоре за тази година в условията на по-високи цени на борсовите стоки и по-голямо търсене. Рисковете за базисните прогнози относно световната икономика са свързани най-вече с бъдещото развитие на пандемията. Другите рискове за глобалните перспективи се оценяват като клонящи към надценяване на световния растеж и към подценяване на световната инфлация. Икономиката в еврозоната се възстанови с 2,2% през второто тримесечие на годината, което е повече от очакваното, и ще достигне значителен растеж през третото тримесечие. Възстановяването се дължи на успеха на ваксинационната кампания в Европа, което даде възможност икономиката да се съвземе в значителна степен. Отмяната на ограниченията се отрази благоприятно върху сектора на услугите след завръщането на хората в магазините и ресторантите и след възстановяването на пътуванията и туризма. Преработващата промишленост показва добри резултати, макар че поради недостиг на материали и оборудване съдържането на производството продължава. Към момента разпространението на делта щамата не изисква мерки за ново затваряне на евроикономиката. То обаче забавя възстановяването на световната търговия и цялостното възобновяване на икономиката.

На 07 юли 2021 г. Европейската комисия излезе с икономическа прогноза за европейската икономика. За България констатацията е, че въпреки продължаващите ограничения на икономическата активност, свързани с пандемията, реалният БВП нараства с 2,5% спрямо тримесечието през първото тримесечие на 2021 г., водено от износа и частното потребление. Според експертите, доверието на потребителите е достигнало предкризисните нива през април и май, което предполага по-нататъшно подобрене на вътрешното потребителско търсене до края на годината. През 2022 г. се предвижда потреблението на домакинствата да продължи да се увеличава, в съответствие с подобряващото се положение на пазара на труда. Очакванията на експертите са износът на стоки и услуги да следва благоприятното развитие

	<p>на външното търсене и отмяна на мерките за ограничаване. Стартът на изпълнението на Плана за възстановяване и устойчивост е предвиден в подкрепа на съвкупните инвестиции през 2022 г.</p> <p>Като цяло се очаква реалният растеж на БВП да достигне 4,6% през 2021 г. и 4,1% през 2022 г. В сравнение с Пролетната прогноза, годишният темп на растеж на реалния БВП е с 1,1 пр.п. по -висок през 2021 г. и 0,6 п.п. по-ниска през 2022 г. Ревизията към повишение през 2021 г. отразява главно силното възстановяване през първото тримесечие на тази година, докато силните базови ефекти обясняват преразглеждането надолу през 2022 г. Рисковете за прогнозата като цяло са балансирани. От друга страна, потребителското търсене може да се окаже по-силно от очакваното. Предвид относително бавния процент на ваксинация срещу COVID-19 в страната, може да са необходими последващи периоди на блокиране. Очаква се инфлацията да се ускори до 1,9% през 2021 г. на фона на по -високите предполагаеми цени на енергията и някои вторични ефекти от повишените цени на горивата. Неенергийните промишлени стоки и преработените храни също се очаква да поддържат по-силна динамика на цените. През 2022 г. се очаква инфлацията по ХИПЦ да достигне 2,5%, подкрепена от съвкупното търсене.</p>
<p>ЛИХВЕН РИСК</p>	<p>Лихвеният риск е свързан с възможни, евентуални, негативни промени в лихвените нива, установени от финансовите институции на Република България.</p> <p>Съгласно данни от Икономически бюленин на ЕЦБ, бр. 6 /2021 г. инфлацията в еврозоната се повиши до 3,0% през август. Очакванията на експертите са инфлацията да продължи да се повишава през есента, но да намалее през следващата година. Сегаешното увеличение на инфлацията се очаква да бъде по-скоро временно и да отразява главно значителното повишение на цените на петрола около средата на миналата година, отмяната на временното намаление на ДДС в Германия, отложените продажби през летните месеци на 2020 г. и натиска по линията на разходите, произтичащ от временен недостиг на материали и оборудване. През 2022 г. тези фактори би трябвало да отслабнат или да отпаднат при изчисляването на инфлацията на годишна база. Натискът върху базисната инфлация се изостри. Макар че икономиката продължава да се възстановява, подкрепяна от мерките на Управителния съвет по паричната политика, в средносрочен хоризонт предвиждаме базисната инфлация да нараства. Това нарастване се очаква да бъде само постепенно, тъй като на икономиката ще ѝ трябва време да се върне към работа с пълен капацитет и поради това работните заплати ще нарастват извънредно умерено. Измерителите на дългосрочните инфлационни очаквания продължиха да се повишават, но запазвайки известно отстояние от целта на ЕЦБ за 2%. Тази оценка намери отражение в макроикономическите прогнози от септември 2021 г. на експертите на ЕЦБ, които предвиждат годишна инфлация от 2,2% през 2021 г., 1,7%, през 2022 г. и 1,5% през 2023 г., която е ревизирана нагоре спрямо предишните прогнози от юни. Инфлацията, без енергията и храните, се предвижда да бъде средно 1,3% през 2021 г., 1,4% през 2022 г. и 1,5% през 2023 г. и също е ревизирана нагоре спрямо юнските прогнози.</p> <p>По отношение на финансовите и парични условия, експертите на ЕЦБ изразяват мнение че през юли 2021 г. създаването на пари в еврозоната се забави, продължавайки да се нормализира след значителната парична експанзия, свързана с предишните вълни на пандемията. Вътрешните кредити останаха основният двигател за създаването на пари, най-голям принос за което имаха нетните покупки на активи от страна на Евросистемата. Растежът на кредитирането за частния сектор се стабилизира близо до по-ниските дългосрочни допандемични нива, като условията за финансиране останаха много благоприятни. Лихвите по банковите кредити за фирми и домакинства са на исторически ниски равнища. Кредитите за домакинства запазват равнището си, особено тези за покупка на жилище. Донякъде по-бавният растеж на кредитите за предприятия се дължи на факта, че все още са добре финансирани, тъй като са изтеглили значителни заеми по време на първата вълна на пандемията. Те разполагат със значителни касови наличности и, увеличавайки неразпределената си печалба, намаляват необходимостта от външно финансиране. За по-големите фирми емитирането на облигации е по- привлекателна алтернатива от банковите кредити. Големите балансови числа на банките продължават да гарантират, че могат да отпуснат достатъчно кредити.</p> <p>На заседанието си по въпросите на паричната политика през септември Управителният съвет преразгледа своята оценка за състоянието на икономиката и на мерките, предприети срещу пандемията. На основание на съвместна оценка на финансовите условия и на прогнозата за инфлацията Управителният съвет прецени, че благоприятни условия за финансиране могат да се поддържат със сравнително по-нисък темп на нетни покупки на активи по РЕРР (програмата за закупуване на активи в условията на извънредна ситуация, причинена от пандемия) в сравнение с предишните две тримесечия. Освен това Управителният съвет препотвърди мерките си в подкрепа на мандата на ЕЦБ да поддържа ценовата стабилност, а</p>

именно: равнището на основните лихвени проценти на ЕЦБ; покупките на Евросистемата по програмата за закупуване на активи (APP); политиката на Управителния съвет да реинвестира и неговите операции по дългосрочно рефинансиране. Управителният съвет остава в готовност да внесе корекции във всички свои инструменти, когато е целесъобразно, за да гарантира, че инфлацията се стабилизира към целта на ЕЦБ от 2% в средносрочен план.



*Източник: БНБ

ИНФЛАЦИОНЕН РИСК

Инфлационният риск представлява всеобщо повишаване на цените, при което парите се обезценяват и съществува вероятност от понасяне на загуба от домакинствата и фирмите.

По данни на НСИ индексът на потребителските цени за януари 2021 г. спрямо декември 2020 г. е 100.2%, т.е. месечната инфлация е 0.2%. Годишната инфлация за януари 2021 г. спрямо януари 2020 г. е минус 0.6%. Средногодишната инфлация за периода февруари 2020 - януари 2021 г. спрямо периода февруари 2019 - януари 2020 г. е 1.3%.

По данни на НСИ хармонизиранят индекс на потребителските цени за януари 2021 г. спрямо декември 2020 г. е 100.1%, т.е. месечната инфлация е 0.1%. Годишната инфлация за януари 2021 г. спрямо януари 2020 г. е минус 0.4%. Средногодишната инфлация за периода февруари 2020 - януари 2021 г. спрямо периода февруари 2019 - януари 2020 г. е 0.9%.

Индексът на потребителските цени за февруари 2021 г. спрямо януари 2021 г. е 100.6%, т.е. месечната инфлация е 0.6%. Инфлацията от началото на годината е 0.8%, а годишната инфлация за февруари 2021 г. спрямо февруари 2020 г. е минус 0.1%. Средногодишната инфлация за периода март 2020 - февруари 2021 г. спрямо периода март 2019 - февруари 2020 г. е 1.0%.

Хармонизиранят индекс на потребителските цени за февруари 2021 г. спрямо януари 2021 г. е 100.5%, т.е. месечната инфлация е 0.5%. Инфлацията от началото на годината (февруари 2021 г. спрямо декември 2020 г.) е 0.7%, а годишната инфлация за февруари 2021 г. спрямо февруари 2020 г. е 0.2%. Средногодишната инфлация за периода март 2020 - февруари 2021 г. спрямо периода март 2019 - февруари 2020 г. е 0.7%.

Индексът на потребителските цени за март 2021 г. спрямо февруари 2021 г. е 100.1%, т.е. месечната инфлация е 0.1%. Инфлацията от началото на годината (март 2021 г. спрямо декември 2020 г.) е 0.9%, а годишната инфлация за март 2021 г. спрямо март 2020 г. е 0.6%.

Средногодишната инфлация за периода април 2020 - март 2021 г. спрямо периода април 2019 - март 2020 г. е 0.8%.

Хармонизиранят индекс на потребителските цени за март 2021 г. спрямо февруари 2021 г. е 100.2%, т.е. месечната инфлация е 0.2%. Инфлацията от началото на годината (март 2021 г. спрямо декември 2020 г.) е 0.8%, а годишната инфлация за март 2021 г. спрямо март 2020 г. е 0.8%. Средногодишната инфлация за периода април 2020 - март 2021 г. спрямо периода април 2019 - март 2020 г. е 0.5%.

Индексът на потребителските цени за април 2021 г. спрямо март 2021 г. е 100.7%, т.е. месечната инфлация е 0.7%. Инфлацията от началото на годината (април 2021 г. спрямо декември 2020 г.) е 1.6%, а годишната инфлация за април 2021 г. спрямо април 2020 г. е 2.0%. Средногодишната инфлация за периода май 2020 - април 2021 г. спрямо периода май 2019 - април 2020 г. е 0.8%.

Хармонизиранят индекс на потребителските цени за април 2021 г. спрямо март 2021 г. е 100.7%, т.е. месечната инфлация е 0.7%. Инфлацията от началото на годината (април 2021 г. спрямо декември 2020 г.) е 1.6%, а годишната инфлация за април 2021 г. спрямо април 2020 г. е 2.0%. Средногодишната инфлация за периода май 2020 - април 2021 г. спрямо периода май 2019 - април 2020 г. е 0.6%.

Индексът на потребителските цени за май 2021 г. спрямо април 2021 г. е 100.1%, т.е.

	<p style="text-align: center;">ИНФЛАЦИЯ</p> <p style="text-align: right;">*Източник:НСИ</p>
<p>ВАЛУТЕН РИСК</p>	<p>Експозицията към валутния риск представлява зависимостта и ефектите от изменението на валутните курсове. Систематичният валутен риск е вероятността от евентуална промяна на валутния режим на страната (валутен борд), което би довело или до обезценяване на лева или до поскъпване на лева спрямо чуждестранните валути.</p> <p>Валутният риск ще има влияния върху компании, имащи пазарни дялове, плащанията на които се извършват във валута, различна от лева и еврото. Българският лев е фиксиран към еврото в съотношение EUR 1 = BGN 1.95583, а Българската народна банка е длъжна да поддържа ниво на българските левове в обръщение, равно на валутните резерви на банката, рискът от обезценяване на лева спрямо европейската валута е минимален и се състои във евентуално предсрочно премахване на валутния борд в страната. Очакванията са валутният борд да бъде отменен при приемането на еврото в България за официална платежна единица.</p> <p>Европейската централна банка на 10.07.2020 г. излезе с Комюнике, със следното съдържание: „По искане на българските власти финансовите министри на държавите-членки от еврозоната, президентът на Европейската централна банка и финансовите министри и управителите на централните банки на Дания и България решиха единодушно да включат българския лев във Валутен механизъм II (VM II). В процеса на вземане на това решение бе включена Европейската комисия и бяха проведени консултации с Икономическия и финансов комитет. Централният курс на българския лев е фиксиран на 1 евро = 1.95583 лева. Около този централен курс на лева ще бъде поддържан стандартният диапазон от плюс или минус 15 процента. След внимателна оценка на адекватността и устойчивостта на валутния борд в България, бе прието, че България се присъединява към валутния механизъм със съществуващия си режим на валутен борд, като едностранен ангажимент и без допълнителни изисквания към ЕЦБ“.</p> <p>На свое заседание на 30.06.2021 г. Координационният съвет за подготовка на Република България за членство в еврозоната прие проект на Национален план за въвеждане на еврото в Република България. Ангажиментът на България за приемане на единната европейска валута е препотвърден в Договора за присъединяването на Република България и Румъния към Европейския съюз, след като първоначално е заявен при започване на преговорите на страната ни за членство в ЕС. Подготовката за присъединяването на България към еврозоната е при целева дата 1 януари 2024 година. Въвеждането на еврото е планирано без преходен период, като датата на приемане на еврото ще съвпада с въвеждането му като официална разплатителна единица. Превалутването ще се извършва чрез прилагането на неотменимо фиксирания валутен курс между еврото и лева. А след въвеждане на еврото в рамките на месец левът и еврото ще бъдат едновременно законно платежно средство. Националният план за въвеждане на еврото в България е стратегическият документ, въз основа на който ще се реализира оперативната работа за замяна на лева с еврото. Документът е подготвен и приет в срока – 30 юни 2021 г., поставен в Постановление № 103 на МС от 25 март 2021 г. за изменение и допълнение на Постановление № 168 на Министерския съвет от 2015 г. за създаване на Координационен съвет за подготовка на Република България за членство в еврозоната (ДВ, бр. 52 от 2015 г.).</p> <p>В Националния план за въвеждане на еврото в България са описани принципите, институционалната и правно-нормативната рамка за приемане на еврото, както и основните дейности за успешното въвеждане на еврото от 1 януари 2024 година. Документът разглежда всички важни оперативни дейности и мерки, които участниците в подготовката за въвеждането на еврото – частният, публичният сектор и гражданите – следва да извършват като част от процеса по въвеждането на еврото.</p> <p>Брутният външен дълг към даден момент отразява размерът на текущите и безусловни задължения, изискващи плащане(ия) на главница и/или лихва от дебитора в даден бъдещ момент, които се дължат на нерезиденти от резидентите на дадена икономика. Високият брутен външен дълг е предпоставка за потенциални проблеми с изплащането на</p>

	<p>задълженията, особено когато съществува значителен валутен риск.</p> <p>По данни на БНБ от 28.09.2021 г. brutният външен дълг в края на юли 2021 г. възлиза на 40 527.7 млн. евро (61.7% от БВП), което е с 2 942.3 млн. евро (7.8%) повече в сравнение с края на юли 2020 г. (37 585.5 млн. евро, 62% от БВП). В края на юли 2021 г. краткосрочните задължения са 6 375.7 млн. евро (15.7% от brutния дълг, 9.7% от БВП) и се увеличават с 408 млн. евро (6.8%) спрямо края на юли 2020 г. (5 967.8 млн. евро, 15.9% от дълга, 9.8% от БВП). Дългосрочните задължения възлизат на 34 152 млн. евро (84.3% от brutния дълг, 52% от БВП), като се увеличават с 2 534.3 млн. евро (8%) спрямо края на юли 2020 г. (31 617.7 млн. евро, 84.1% от дълга, 52.1% от БВП). От тях 24 904.4 млн. евро (61.5%) са с остатъчен матуритет над една година.</p>
ДАНЪЧЕН РИСК	<p>От определящо значение за финансовия резултат на компаниите е запазването на текущия данъчен режим. Няма гаранция, че данъчното законодателство, което е от пряко значение за дейността на Дружеството, няма да бъде изменено в посока, която да доведе до значителни непредвидени разходи и съответно да се отрази неблагоприятно на неговата печалба. Системата на данъчно облагане в България все още се развива, в резултат на което може да възникне противоречива данъчна практика.</p>
РИСК COVID-19	<p>С цел ограничение на разпространението на COVID-19, през пролетта на 2020 г. България въведе извънредно положение. То продължи от 13 март до 13 май 2020 г. След този период извънредното положение бе заменено от извънредна епидемична обстановка, която бе удължена до 30 ноември 2021 г. Това развитие на ситуацията в България се отрази неблагоприятно върху дейността на дружествата, засили въздействието на всички по-горе изброени рискове върху дейността и увеличи несигурността по отношение на приходите, сроковете за изпълнение, достъп до финансиране, връзки с контрагенти и осъществяването на доставки. След тежка втора и трета вълна от случаи на заразени и частичен локдаун през летния сезон почти всички ограничителни мерки бяха отменени. На 15 юли 2021 г. с Решение № 518 на МС от 2021 г. е приет Национален оперативен план за справяне с пандемията от SARS-CoV-2. Планът е разработен с цел превенция, след локализиране на варианти на вируса и реалната опасност от разпространението им и в нашата страна. В Плана са направени анализ и оценка на рисковете, както и на наличните ресурси на здравната система. Целта е да има предвидимост както за гражданите, така и за бизнеса.</p> <p>Съгласно Националния план за справяне с пандемията от SARS-CoV-2, колко интензивна ще бъде евентуална следваща епидемична вълна зависи от фактори като:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Обхват на ваксинацията срещу COVID-19; 2. Прилагане на т. нар. не-фармацевтични мерки; 3. Ниво на колективния имунитет, придобит по естествен път след инфектиране с SARS-CoV-2. <p>Към момента на изготвяне на този доклад България се намира в четвърта вълна на пандемията, като същевременно Европейската агенция по лекарствата разреши третата доза ваксина срещу COVID, като препоръката е тя да се прилага при хора с много отслабена имунна система. Същевременно в различни области на страната се въвеждат ограничителни мерки, като очакванията са, предвид засилващата се заболяемост, въвеждане на допълнителни протиепидемични мерки, които неминуемо ще засегнат дейността на дружеството.</p>

НЕСИСТЕМАТИЧНИ РИСКОВЕ

Специфичните рискове за дейността на „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД произтичат от естеството на основната дейност на дружеството, както и от силната зависимост на дружеството от националната регулация в областта на транспортната дейност.

СЕКТОРЕН РИСК

„СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД е основно структурно звено от единната система за градски пътнически транспорт в София. Дружеството е зависимо от общите тенденции в сектора на автотранспортната дейност. В тази насока целта на корпоративното ръководство на дружеството е оптимизация на финансирането за реализиране на по-високо качество на транспортното обслужване и постигане на икономическа и социална ефективност, отговарящи на изискванията на потребителите.

	<p>задълженията, особено когато съществува значителен валутен риск.</p> <p>По данни на БНБ от 28.09.2021 г. brutният външен дълг в края на юли 2021 г. възлиза на 40 527.7 млн. евро (61.7% от БВП), което е с 2 942.3 млн. евро (7.8%) повече в сравнение с края на юли 2020 г. (37 585.5 млн. евро, 62% от БВП). В края на юли 2021 г. краткосрочните задължения са 6 375.7 млн. евро (15.7% от brutния дълг, 9.7% от БВП) и се увеличават с 408 млн. евро (6.8%) спрямо края на юли 2020 г. (5 967.8 млн. евро, 15.9% от дълга, 9.8% от БВП). Дългосрочните задължения възлизат на 34 152 млн. евро (84.3% от brutния дълг, 52% от БВП), като се увеличават с 2 534.3 млн. евро (8%) спрямо края на юли 2020 г. (31 617.7 млн. евро, 84.1% от дълга, 52.1% от БВП). От тях 24 904.4 млн. евро (61.5%) са с остатъчен матуритет над една година.</p>
ДАНЪЧЕН РИСК	<p>От определящо значение за финансовия резултат на компаниите е запазването на текущия данъчен режим. Няма гаранция, че данъчното законодателство, което е от пряко значение за дейността на Дружеството, няма да бъде изменено в посока, която да доведе до значителни непредвидени разходи и съответно да се отрази неблагоприятно на неговата печалба. Системата на данъчно облагане в България все още се развива, в резултат на което може да възникне противоречива данъчна практика.</p>
РИСК COVID-19	<p>С цел ограничение на разпространението на COVID-19, през пролетта на 2020 г. България въведе извънредно положение. То продължи от 13 март до 13 май 2020 г. След този период извънредното положение бе заменено от извънредна епидемична обстановка, която бе удължена до 30 ноември 2021 г. Това развитие на ситуацията в България се отрази неблагоприятно върху дейността на дружествата, засили въздействието на всички по-горе изброени рискове върху дейността и увеличи несигурността по отношение на приходите, сроковете за изпълнение, достъп до финансиране, връзки с контрагенти и осъществяването на доставки. След тежка втора и трета вълна от случаи на заразени и частичен локдаун през летния сезон почти всички ограничителни мерки бяха отменени. На 15 юли 2021 г. с Решение № 518 на МС от 2021 г. е приет Национален оперативен план за справяне с пандемията от SARS-CoV-2. Планът е разработен с цел превенция, след локализиране на варианти на вируса и реалната опасност от разпространението им и в нашата страна. В Плана са направени анализ и оценка на рисковете, както и на наличните ресурси на здравната система. Целта е да има предвидимост както за гражданите, така и за бизнеса.</p> <p>Съгласно Националния план за справяне с пандемията от SARS-CoV-2, колко интензивна ще бъде евентуална следваща епидемична вълна зависи от фактори като:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Обхват на ваксинацията срещу COVID-19; 2. Прилагане на т. нар. не-фармацевтични мерки; 3. Ниво на колективния имунитет, придобит по естествен път след инфектиране с SARS-CoV-2. <p>Към момента на изготвяне на този доклад България се намира в четвърта вълна на пандемията, като същевременно Европейската агенция по лекарствата разреши третата доза ваксина срещу COVID, като препоръката е тя да се прилага при хора с много отслабена имунна система. Същевременно в различни области на страната се въвеждат ограничителни мерки, като очакванията са, предвид засилващата се заболяемост, въвеждане на допълнителни противоепидемични мерки, които неминуемо ще засегнат дейността на дружеството.</p>

НЕСИСТЕМАТИЧНИ РИСКОВЕ

Специфичните рискове за дейността на „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД произтичат от естеството на основната дейност на дружеството, както и от силната зависимост на дружеството от националната регулация в областта на транспортната дейност.

СЕКТОРЕН РИСК

„СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД е основно структурно звено от единната система за градски пътнически транспорт в София. Дружеството е зависимо от общите тенденции в сектора на автотранспортната дейност. В тази насока целта на корпоративното ръководство на дружеството е оптимизация на финансирането за реализиране на по-високо качество на транспортното обслужване и постигане на икономическа и социална ефективност, отговарящи на изискванията на потребителите.

Предимство за дружеството създават активните мерки, предприети от корпоративното ръководство на дружеството в насока обновяване на автобусния парк на „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД.

РЕГУЛАТОРЕН РИСК (ПРОМЯНА В НОРМАТИВНАТА УРЕДБА)

София притежава най-голямата и най-сложната градска транспортна система в България. Тази система е единна и включва: автобусен, трамваен, тролейбусен транспорт и метрополитен.

В случай, че бъдат приети законодателни промени, както и такива, свързани с регулаторните изисквания на Столична община, въвеждащи по-рестриктивен нормативен режим за осъществяване на дейността на дружеството, това ще доведе до допълнителни затруднения за дружеството.

ЗАВИСИМОСТ ОТ КЛЮЧОВ ПЕРСОНАЛ

Напускането или освобождаването на ключови служители, заети с основната дейност би могло в краткосрочен план да окаже негативно влияние върху плавното осъществяване на дейността на дружеството и на качествено реализиране на предприетия пакет от мерки за подобряване състоянието на „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД.

С оглед ограничаване негативното въздействие на този риск „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД е изградило комплексна вътрешна организация, която гарантира до голяма степен дългосрочното изпълнение на ангажиментите на дружеството към нейните служители.

Правата и задълженията на работниците и служителите са уредени чрез колективен трудов договор, като по този начин и чрез поетите ангажименти от страна на дружеството се управлява този риск.

ЕКОЛОГИЧЕН РИСК

Екологичният риск се свързва със замърсяването на околната среда и съвременните мерки за нейното опазване. Във връзка с това „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД развива своята дейност, съобразявайки се с изискванията за опазване на околната среда.

Дейностите свързани с опазването на околната среда от вредностите при изпълнение на производствените задачи са насочени в следните направления:

1. Намаляване вредностите от транспортните средства.

Дейностите по намаляване на вредностите от транспортните средства са насочени в следните направления:

- ✓ подновяване на парка с автобуси по изискванията на Европейското законодателство и съгласно подписаните международни споразумения за ограничаване на вредните емисии;
- ✓ използване на алтернативно газово гориво (природен газ) и доставка на автобуси с чисто газови двигатели;
- ✓ използване на автобуси с електрическо задвижване вместо класическите двигатели с вътрешно горене;
- ✓ използване на евро-дизел и подобрители за оптимизиране изгарянето на течните горива;
- ✓ ограничаване работата и отчисляване на автобусите с влошени екологични показатели;
- ✓ оптимизиране работата на возилата и намаляване средния експлоатационен разход на дизелово гориво;
- ✓ използване на външни автомобилни гуми с по-износоустойчиви протектори.

На територията и на трите поделения на Дружеството има изградени и действащи АГКС, за зареждане на автобуси със съгъстен природен газ и постове за зареждане на автобуси с електрическо задвижване.

2. Други дейности по намаляване замърсяването на околната среда.
- За намаляване замърсяването на околната среда от производствената дейност по изпълнението на транспортната задача, се извършват следните дейности:
- ✓ Организирано е разделно събиране на отпадъците от сервизния и битовия сектор;
 - ✓ Перманентен мониторинг на локалните пречиствателни съоръжения за отпадни води от сервизната дейност и гаражните площадки;
 - ✓ Организираны са специализирани площадки с ограничен достъп, за временно съхранение на отпадъците до извозването им от специализирани фирми.

ЛИКВИДЕН РИСК

Ръководството редовно следи за изпълнението на задълженията към контрагенти, установени индивидуално или на групи, и използва тази информация за контрол на ликвидния риск - риск във връзка с възникване на трудности, при които Дружеството да не може да погаси своите задължения и посрещна нуждите си от ликвидни средства, като внимателно следи сроковете за плащане по задължения, както и входящите и изходящи парични потоци, възникващи в хода на оперативната дейност.

ВЛИЯНИЕ НА COVID-19 ВЪРХУ ДЕЙНОСТТА НА ДРУЖЕСТВОТО

Съгласно действащото законодателство в Р. България при наличие на определени епидемични предпоставки е възможно обявяване на извънредна епидемична обстановка. Обявяването на извънредна епидемична обстановка позволява на държавните и общински власти въвеждане на редица ограничения в дейността на стопанските субекти с цел защита на живота и здравето на гражданите. През деветмесечието на 2021 г. в България е обявена извънредна епидемична обстановка, като са въведени и отменени различни ограничения, засягащи пряко и непряко дейността на „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД.

Кризата с коронавируса (COVID-19) създаде значителни предизвикателства пред много организации и несигурност за бизнеса. Рисковете и несигурностите пред дружеството по отношение на финансовите инструменти са:

1. Намален обем работа, вследствие на пандемията;

В резултат от намаления обем работа се наложи ръководството на Дружеството да намира алтернативни доходи за покриване разходите за труд като кандидатства в Агенцията по заетостта по процедура за кандидатстване на работодатели за изплащане на средствата по реда на Постановление № 151 от 03.07.2020 г. и РМС №429/26.06.2020 г., за запазване на заетостта на работници и служители след периода на извънредното положение.

2. Приходите на предприятието намаляват в резултат на наложените ограничения поради разпространението на вируса и общото му икономическо въздействие;

Намалените приходи на Дружеството водят до недостатъчен паричен поток и висока степен на вероятност за увеличаване на задълженията към контрагенти, поради забавено разплащане.

В резултат на намаления обем работа, намалените приходи, и недостатъчния паричен поток Дружеството понася санкции или загуби в резултат на забавяне на плащания по договори или увеличени разходи.

В приетия с Решение № 518 на МС от 15 юли 2021 г. Национален план за справяне с пандемията от SARS-CoV-2 е обърнато сериозно внимание на риска от разпространение на следваща епидемична вълна, предизвикана от нови варианти на SARS-CoV-2. В тази връзка и предвид епидемичната обстановка в страната, се очаква въвеждане на нови ограничителни мерки, които ще влияят осезателно и на дейността на „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД. Въвежданите мерки са с различен интензитет, но всички те влияят на финансовите резултати

на дружеството, чрез въвеждане на задължения, водещи до извършване на допълнителни разходи или въвеждане на ограничения, непозволяващи реализиране на приходи.

Ръководството на „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД ще продължи да оценява въздействието на кризата COVID-19, ще прави оценка на риска и ще предприема гъвкави действия, основаващи се на Националния план за справяне с пандемията от SARS-CoV-2 и предвидените в него мерки.

IV. АНАЛИЗ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ФИНАНСОВИТЕ И НЕФИНАНСОВИТЕ ЦЕЛИ

През деветмесечието на 2021 г. се реализираха следните действия по изпълнение на поставените пред дружеството цели:

1. По отношение на изпълнението на възложената транспортна задача:

- осигуряване на надежден и качествен транспорт на територията на Столична община, при спазване на противоепидемичните мерки;
- обновяване на автобусния парк и увеличение на автобусите движещи се по определени линии;
- извършения от дружеството за деветмесечието на 2021 г. маршрутен пробег е в размер на 99,94% от възложения. Извършен е и допълнителен заместващ пробег поради ремонт или аварии в релсовия път на останалите столични транспортни дружества в размер на 1,36% от възложения за деветмесечието;
- изградените звена за контрол и безопасност на движението допринасят за намаляване на общия брой регистрирани ПТП с участие на МПС на дружеството, както и намаление (понижение с 1.6 процентни пункта спрямо деветмесечието на 2020 г.) на случаите на ПТП по вина на водачи на дружеството;
- превозният процес на целия автотранспорт се контролира и управлява от автоматизирана система на “Център за градска мобилност” ЕАД, която обхваща всички автобуси за обществен пътнически превоз на дружеството. Информация за местоположението на автобусите се подава от бордовите устройства на новата AVL система, като предстои отстраняване на констатирани проблеми по повод управление и поддръжка на новата система.

2. По отношение на опазване на околната среда:

- обновяването на автобусния парк се извършва с електроавтобуси или такива с двигатели работещи с природен газ;
- въведен режим на използване приоритетно на автобуси отговарящи на екологичните стандарти, съответно намаляване използването на автобуси със завишен разход на дизелово гориво, като автобусите с най-лоши екологични характеристики се извеждат от експлоатация;
- на територията на гаражните и ремонтни площадки е въведен режим за събиране, временно съхранение и пречистване на отпадъците и отпадните води, съобразен със законовите изисквания за опазване на околната среда.

3. По отношение на управлението на човешките ресурси:

- решен е напълно въпросът с недостига на водачи, което е в резултат на подобрените условия на труд за водачите и повишаването на трудовите възнаграждения на персонала и промяната в икономическите условия, свързани с COVID-19;
- изпълнение на ангажиментите на дружеството съгласно подписано Споразумение за сътрудничество от 13.09.2019 г. между Столична община, общинските транспортни дружества и Синдикалните организации – КНСБ и КТ “Подкрепа”, като от 01.03.2021 г. са увеличени основните трудови възнаграждения на персонала с 10%. Дружеството е кандидатствало и е одобрено за изплащане на компенсации за месеците април и май по ПМС

№151/2020 г. (изм. с ПМС 93/2021 г.) и ПМС №429/26.06.2020 г. и за месеците юни и юли по ПМС №151/2020 г. (изм. с ПМС 213/2021 г.). Подадени са документи за изплащане на компенсации по ПМС №151/2020 г. (изм. с ПМС 322/2021 г.) за месеците август и септември;

- в дружеството са предприети адекватни мерки, насочени към предотвратяване на заразата с COVID-19 и опазване на живота и здравето на работниците и служителите.

4. По отношение изпълнението на финансовите цели пред дружеството:

• „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД реализира съществена нетна загуба за деветмесечието, което е пряко свързано с пандемията от COVID-19 и съответното намаление на пътничкопотока ползващ предоставяните от дружеството транспортни услуги, съответно от невъзможността да се съкратят част от разходите предвид обществения характер на предоставяните от дружеството услуги.

26.10.2021 г.
гр. София

За "СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ" ЕАД:.....


Слав Монов
/Изпълнителен член на СД/

Съдържание

Междинен съкратен отчет за финансовото състояние

**Междинен съкратен отчет за печалбата или загубата и другия
всеобхватен доход**

Междинен съкратен отчет за промените в собствения капитал

Междинен съкратен отчет за паричните потоци

Междинен съкратен отчет за финансовото състояние

Активи	Пояснение	30 септември 2021г. '000 лв.	31 декември 2020 г. '000 лв.
Нетекущи активи			
Нематериални активи	5	8	4
Имоти, машини и съоръжения	6; 6.1	149 888	162 145
Нетекущи активи		<u>149 896</u>	<u>162 149</u>
Текущи активи			
Материални запаси		3 184	3 486
Търговски вземания		1 177	1 363
Вземания от свързани лица		7 862	10 708
Други вземания		524	442
Пари и парични еквиваленти		1 005	1 619
Текущи активи		<u>13 752</u>	<u>17 618</u>
Общо активи		<u>163 648</u>	<u>179 767</u>

Дата: 26.10.2021 г.

Съставил:

Славка Благоева



Изпълнителен директор: _____

Слав Мънов

Междинен съкратен отчет за финансовото състояние (продължение)

Собствен капитал и пасиви	Пояснение	30 септември 2021 г. '000 лв.	31 декември 2020 г. '000 лв.
Собствен капитал		32 617	32 617
Акционерен капитал		13 439	13 439
Преоценъчен резерв		14 394	14 394
Други резерви		(43 225)	(33 426)
Натрупана загуба		17 225	27 024
Общо собствен капитал			
Пасиви			
Нетекущи пасиви			
Пенсионни и други задължения към персонала	7.1	2 180	2 180
Задължения по финансов лизинг		58 807	56 997
Дъргосрочни задължения към свързани лица		5 370	-
Други задължения (финансиране за ДМА)		53 764	53 764
Отсрочени данъчни пасиви		583	583
Нетекущи пасиви		120 704	113 524
Текущи пасиви			
Провизии		492	496
Пенсионни и други задължения към персонала	7.1	6 727	10 019
Задължения по финансов лизинг		2 120	9 260
Търговски задължения		11 662	8 859
Краткосрочни задължения към свързани лица		188	108
Данъчни задължения		600	759
Други задължения		1 088	563
Финансови пасиви		22 877	30 064
Финансиране за ДМА		2 842	9 155
Текущи пасиви		25 719	39 219
Общо пасиви		146 423	152 743
Общо собствен капитал и пасиви		163 648	179 767

Дата: 26.10.2021 г.

Съставил: _____

Славка Благоева



Изпълнителен директор: _____

Слав Мѝнов

Междинен съкратен отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход

	За 9 месеца към 30.09.2021 г. '000 лв.	За 9 месеца към 30.09.2020 г. '000 лв.
Приходи от продажба на услуги	36 551	51 313
Приходи от финансираня	41 666	22 158
Други приходи	185	899
Общо приходи от оперативна дейност	78 402	74 370
Разходи за материали	(21 536)	(16 900)
Разходи за външни услуги	(4 747)	(5 554)
Разходи за персонала	(46 273)	(42 674)
Разходи за амортизация на нефинансови активи	(12 911)	(12 787)
Други разходи	(412)	(1 343)
Общо разходи от оперативна дейност	(85 879)	(79 258)
Печалба/(Загуба) от оперативна дейност	(7 477)	(4 888)
Финансови разходи	(2 322)	(2 667)
Финансови приходи	-	-
Печалба / (Загуба) преди данъци	(9 799)	(7 555)
Печалба / (Загуба) за периода	(9 799)	(7 555)
Общо всеобхватен доход за периода	(9 799)	(7 555)

Дата: 26.10.2021 г.

Съставил: _____

Славка Благоева



Изпълнителен директор: _____

Слав Монев

СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ ЕАД
 Финансов отчет
 30 септември 2021 г.

Междинен съкратен отчет за промените в собствения капитал

За деветмесечие към 30 септември 2021 г.
 Всички суми са представени в '000 лв.

Салдо към 1 януари 2021 г.
 Печалба /Загуба за периода
 Общо всеобхватен доход за периода
 Салдо към 30 септември 2021 г.

Акционерен капитал	Преоценъчен резерв на нефинансови активи	Други резерви	Неразпределена печалба/ (Натрупана загуба)	Общо собствен капитал
32 617	13 439	14 394	(33 426) (9 799)	27 024 (9 799)
-	-	-	(9 799)	(9 799)
32 617	13 439	14 394	(43 225)	17 225

За деветмесечие към 30 септември 2020 г.
 Всички суми са представени в '000 лв.

Салдо към 1 януари 2020 г.
 Печалба /Загуба за годината
 Общо всеобхватен доход за периода
 Разпределение на печалба към резерви
 Салдо към 30 септември 2020 г.

Акционерен капитал	Преоценъчен резерв	Други резерви	Неразпределена печалба/ (Натрупана загуба)	Общо собствен капитал
32 617	13 439	14 704	(23 317) (7 555)	37 443 (7 555)
-	-	-	(7 555)	(7 555)
-	-	50	(50)	0
32 617	13 439	14 754	(30 922)	29 888

Дата: 26.10.2021

Съставил: _____

Славка Благоева



Изпълнителен директор: _____

Слав Монов

СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ ЕАД
 Финансов отчет
 30 септември 2021 г.

Междинен съкратен отчет за паричните потоци

	За 9 месеца към 30.09.2021 г. '000 лв.	За 9 месеца към 30.09.2020 г. '000 лв.
Оперативна дейност		
Постъпления от клиенти	83 056	79 295
Плащания към доставчици	(28 081)	(25 516)
Плащания към персонал и осигурителни институции	(46 256)	(43 243)
Плащания за данъци	(6 362)	(9 842)
Нетен паричен поток от оперативна дейност	2 357	(694)
Инвестиционна дейност		
Получено финансиране за дълготрайви активи	557	1 190
Постъпления от продажба на имоти машини и съоръжения		
Придобиване на имоти, машини и съоръжения	(811)	(2 521)
Придобиване на нематериални активи	(6)	
Нетен паричен поток от инвестиционна дейност	(260)	(1 331)
Финансова дейност		
Плащания по финансов лизинг	(6 274)	(5 480)
Плащания на лихви	(1 800)	(2 566)
Постъпления по заеми от свързани лица	5 370	
Нетен паричен поток от финансова дейност	(2 704)	(8 046)
Нетна промяна в пари и парични еквиваленти	(607)	(8 683)
Пари и парични еквиваленти в началото на периода	1 619	10 436
Пари и парични еквиваленти в края на периода	1 012	1 753
Ефект от очаквани кредитни загуби	(7)	(15)
Пари и парични еквиваленти в края на периода	1 005	1 738

Дата 26.10.2021 г.

Съставил: _____

..... Славка Благоева



Изпълнителен директор: _____

Слав Монов