



**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 – 31.03.2021 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 насърчване 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 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 31.03.2021 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 Йорданов Монов – Изпълнителен член на Съвета на директорите
Красимира Иванова Михайлова – Председател на Съвета на директорите
Илия Добромиров Гътовски – Член на Съвета на директорите.

От 17 март 2021 год.

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

Одитен комитет в състав:

Иван Валериев Петков
Михаил Иванов Петров
Николай Милчев Николов

II. ПРЕГЛЕД НА РАЗВИТИЕТО, РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДЕЙНОСТТА И СЪСТОЯНИЕТО НА ПРЕДПРИЯТИЕТО КЪМ 31.03.2021 Г.

1. ОСНОВНИ НАСОКИ В ДЕЙНОСТТА НА ДРУЖЕСТВОТО

„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 поделения.

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 няма приета икономическа рамка на обществения транспорт в Столична община за 2021 год., в която се определят параметрите на транспортната задача, цената на километър пробег и източниците на финансиране.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ ДЕЙНОСТТА НА ДРУЖЕСТВОТО

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 първо тримесечие на 2021 година, Дружеството осъществяваше дейността си с големи затруднения, в резултат на негативните ефекти от пандемията предизвикана от COVID-19, върху 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. Въпреки усилията за минимизиране на икономическите последици, през отчетния период Дружеството има просрочени задължения към доставчици и други институции.

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, които Дружеството не реализира от 13.03.2020 г.

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, считано от 13.03.2020 г. е преустановена продажбата на карти за еднократно пътуване от водачите в превозните средства за ОПП. В резултат от тези мерки през първо тримесечие на 2021 г. дружеството няма

реализирани собствени приходи, а за първо тримесечие на 2020 г. (до 13.03.2020 г.) реализираните собствени приходи са в размер на 1 437 хил. лв.

Съгласно неаудитирания финансов отчет на „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД, изготвен съгласно приложимите международните счетоводни стандарти и международни стандарти за финансово отчитане (МСС и МСФО) към 31.03.2021 г. дружеството отчита общо приходи от дейността в размер на 24 931 хил. лв. спрямо 24 346 хил. лв. за същия период на 2020 г., което представлява увеличение на приходите от дейността с 2,4 %.

Общите разходи за отчетния период са в размер на 28 620 хил. лв., при 28 392 хил. лв. за същия период на 2020 год.

Към 31.03.2021 г. „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД отчита отрицателен финансов резултат преди облагане с данъци в размер на (3 689) хил. лв. спрямо загуба преди облагане с данъци за същия период на 2020 г. на стойност (4 046) хил. лв.

2.1. Анализ на финансовото състояние към 31.01.2021 г. и съпоставка с първото тримесечие на 2020 г.

2.1.1. Общ анализ на активите и пасивите по баланса

Структурата на активите и изменението им през отчетния период спрямо предходния е както следва:

Таблица 1

№	ВИД АКТИВИ	БАЛАНСОВА СТОЙНОСТ (ХИЛ.ЛВ.)		ОТНОСИТЕЛЕН ДЯЛ (%)	
		31.03.2021 г.	31.03.2020 г.	31.03.2021 г.	31.03.2020 г.
1	Нетекущи активи	158 410	172 497	91,17	91,00
2	Текущи активи	15 340	17 058	8,83	9,00
ОБЩО АКТИВИ		173 758		100,00%	100,00%

Към 31.03.2021 г. пасивите на дружеството са на обща стойност 173 758 хил. лв. Балансовата стойност на собствения капитал към 31.03.2021 год. е 23 335 хил. лева.

2.1.2. Състояние на приходите и разходите

За първо тримесечие на 2021 год. общите приходи на Дружеството са в размер на 24 931 хил. лв., а за 2020 год. са в размер на 24 346 хил. лв.

Разходите за отчетния период са в размер на 28 620 хил. лв., а за 2020 год. са в размер на 28 392 хил. лв.

Структурата и относителния дял на приходите е както следва:

Таблица 2

ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА	хил лева		относителен дял	
	31.3.2021	31.3.2020	31.3.2021	31.3.2020
I. Нетни приходи от продажби:				
1. Приходи от продажби	16 025	20 490	64,28%	84,17%
2. Приходи от финансираня	8 863	3 838	35,55%	15,76%
3. Други приходи	43	18	0,17%	0,07%
Общо за група I:	24 931	24 346	100%	100%
II. Финансови приходи	0	0	0%	0%
I. Приходи от лихви	0	0	0%	0%
Общо за група II:	0	0	0%	0%
Общо приходи от дейността (I+II):	24 931	24 346	100%	100%

Структурата на разходите по икономически елементи е както следва:

Таблица 3

(в хил. лв.)			
РАЗХОДИ	31.3.2021	%	31.3.2020
A. Разходи за дейността			
I. Разходи по икономически елементи			
1. Разходи за материали	7 093	-7,05%	7 631
2. Разходи за външни услуги	1 659	4,60%	1 586
3. Разходи за амортизации	4 303	1,10%	4 256
4. Разходи за възнаграждения	14 660	5,43%	13 905
6. Други, в т.ч.:	110	12,24%	98
Общо за група I:	27 825	1,27%	27 476
II. Финансови разходи			
1. Разходи за лихви	771	-11,28%	869
2. Банкови такси	24	-48,94%	47
Общо за група II:	795	-13,21%	916
Б. Общо разходи за дейността (I+II):	28 620	0,80%	28 392

2.2. Ключови управленски показатели на Дружеството към 31.03.2021 г.

Таблица 4

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЛИКВИДНОСТ:	31.3.2021
Коефициент на обща ликвидност	0,42
Коефициент на бърза ликвидност	0,32
Коефициент на абсолютна ликвидност	0,04
Коефициент на незабавна ликвидност	0,04



3. ЕКСПЛОАТАЦИОННА ДЕЙНОСТ

3.1. Изпълнение на транспортната задача за I во тримесечие 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.

Разчетите, направени на база референтните данни на ЦГМ за икономическа рамка предвиждаха изминаване на маршрутен пробег в размер на над 9 300 000 км.

Разчета по експлоатационни планове за I-во тримесечие на 2021 г., е в размер на 8 946 459,256 км. Реално изминатият маршрутен пробег през периода е в размер на 8 940 943,412 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. се увеличи с един брой автобус целодневното обслужване за предпразник/празник на автобусни линии № 63 и № 66.
- От 01.02.2021 г. са 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.

Извън превозите по утвърдената Транспортна задача, през отчетния период Дружеството извърши превоз по заместващи линии, поради ремонт на релсовия път на „Столичен електротранспорт” ЕАД в размер на 1 102,730 км и 43 696,910 км поради аварии в Метрополитен.

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

Таблица 8

	Извършен маршрутен пробег, км	
	I трим. 2020 г.	I трим. 2021 г.
„Столичен Автотранспорт ЕАД”	9 160 638,309	8 940 943,712

Таблица 9

	Изпълнение на маршрутният пробег, %	
	I трим. 2020 г.	I трим. 2021 г.
„Столичен Автотранспорт ЕАД”	99,96	99,97

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 1-во тримесечие на 2021 год. са в размер 0,60 ст./km действителен маршрутен пробег при 0,55 ст./km за същия период на 2020 г. Санкциите за допуснати нарушения и неизпълнение през 2021 год. са малко по-високи, но на сходно ниво от тези за 2020 г., поради завишените критерии по отношение на качеството.

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.

3.2. 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 информираност на пътниците в превозните средства;
- поддръжката на новите бордови устройства за AVL система;

3.3. Безопасност на движението

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

През отчетния период на 2021 год. са регистрирани общо 222 броя ПТП с участие на МПС на Дружеството. През същия период на 2020 год. са регистрирани общо 228 броя ПТП с участие на МПС на Дружеството.

През 1-во тримесечие на 2021 год. интензивността на участие на МПС на Дружеството в ПТП също така бележи тенденция към намаление и е едно на всеки 40 275 км общ действителен пробег за автобусите от ОПП, при едно на 40 178 км за същия период на 2020 год.

През отчетния период относителният дял на ПТП по вина на водачи от Дружеството е 33,8%, за 2020 година – 41,6 %.

Нивото на ранените при ПТП е 0,03 бр./ПТП – през 1-во трим. 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.

Независимо от повишената интензивност на общия автомобилен поток по трасетата на маршрутните линии от автобусния ОПП, се наблюдава тенденция за намаляване на общия брой регистрирани ПТП с участие на МПС на Дружеството, както и сериозно намаление 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.

4. ТЕХНИЧЕСКА ДЕЙНОСТ

4.1. Автобусен парк

Автобусният парк с който Дружеството изпълнява транспортната задача за ОПП към 31.03.2021 год. е, както следва:

Таблица 10

Автобус, тип	Годни за експлоат. I-во 2020 г.	Предлож. за брак и отчислен.	Доставени	Годни за експлоат. I-во 2021 г.	Използваемост, % I-во 2020 г.	Използваемост, % I-во 2021 г.
18 метрови	272			272		
Mercedes O345 G	8			8		
Mercedes O345 G Conecto	50			50	66	52
MAN SG 262	28			28	71	68
MAN Lion's City G	186			186	91	94
12 метрови	344		5	349		
Mercedes O345 S	3			3	70	60
Mercedes O345 S Conecto	30			30	70	60
BMC 220 SLF	49			49	57	51
Mercedes C628.310	35			35	83	80
TEDOM C12G	5			5		
Yutong ZK6126HGA	110			110	92	78
Yutong ZK6128BEVG	20			20	75	75
BMC320Procity CNG	60			60	90	85
Mercedes-Benz Intouro	10		5	15	60	87
Yutong ZK6126HGA CNG	22			22	86	91
Общо ОПП	616		5	621	74	76

Забележка: 1. Коефициентът на използваемост на автобусите е определен за час „пик“ по експлоатационен план за I-во тримесечие 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 11

Автобус, тип	Количество, бр.	Средна възраст, год.	Директива	Година на произв. (доставка)	Общ пробег от пускане в експлоат., км
18 метрови	272	9,96			
Mercedes O345 G	8	23	ЕВРО 2	1998	над 1 300 000
Mercedes O345 G Conecto	50	18	ЕВРО 3	2003	над 900 000
MAN SG 262	28	23	ЕВРО 2	1999	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	2019	над 100 000
12 метрови	349	8,39			
Mercedes O345 S	3	21	ЕВРО 2	2000	над 800 000
Mercedes O345 S Conecto	30	19	ЕВРО 2	2002	над 800 000
BMC 220 SLF	49	16	ЕВРО 3	2005	над 900 000
Mercedes 628.310	35	13	ЕВРО 4	2008	над 800 000
TEDOM C12G	5	13	ЕВРО 5	2008	над 600 000
Yutong ZK6126HGA	110	5	ЕВРО 6	2016	над 300 000
Yutong ZK6128BEVC	20	1	Електричество	2018	над 100 000
BMC320Procity CNG	60	3	ЕВРО 6	2018	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	2018	над 100 000
Общо ОПП	621	8,95			

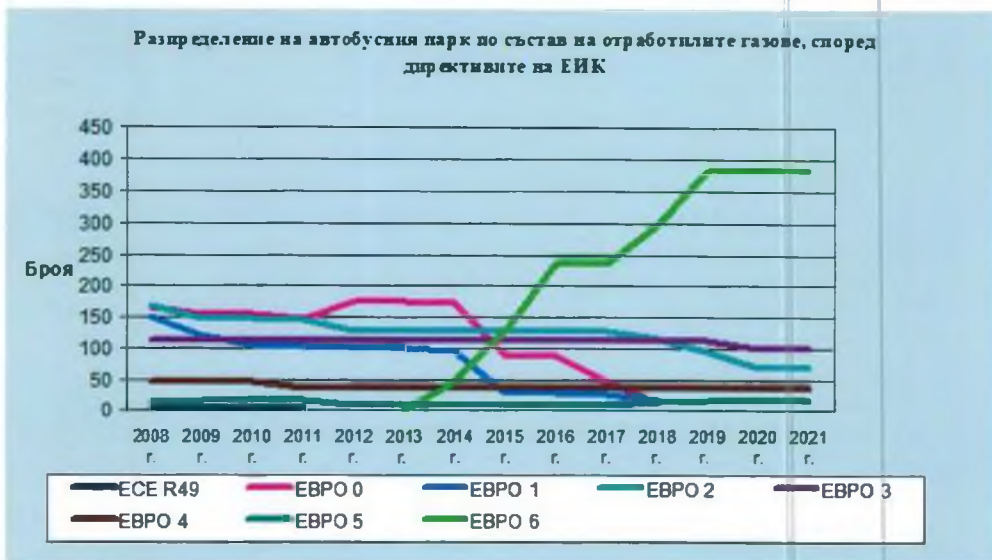
За обслужване маршрутите на ОПП, към края на отчетния период Дружеството разполага с 349 бр. 12-метрови автобуси, от марки „Yutong” в три модификации – 44,18 %; ВМС в две модификации – 31,68 % „Mercedes” в три модификации – 19,77 %; и „TEDOM C12G” – 1,45 %. Всички автобуси са доставяни нови, както следва - O302T през 1992 год., 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 ВМС 220 SLF – Евро 3, а през 2008 год. - 35 бр. нови автобуси „Mercedes” 628.310” – ЕВРО 4 и 8 бр. изцяло 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 доставиха 10 броя ЕВРО 5, а през 2020 година още 5 броя ЕВРО 6 - туристически автобуси „Mercedec Inturo”, които са предназначени да обслужват линиите до природен парк Витоша; 20 броя електрически автобуси „Yutong”; 22 броя автобуси „Yutong CNG” и 60 броя автобуси ВМС320PROCITY TR CNG.

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

За обслужване на маршрутите за ОПП, към края на отчетния период Дружеството 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 експлоатационен 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 I-во тримесечие на 2021 год. "Столичен Автотранспорт" ЕАД експлоатира 487 бр. нископодови автобуси, които са 79,1 % от списъчния брой за ОПП.

4.2. Експлоатационни разходи.

4.2.1. Ремонт на автобуси.

През I-во тримесечие 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 на необходимите ремонти и средствата за тях.

Неизвършването на ремонти в заводски условия, води до непредвидима продължителност на престой на автобуси в сервизите на поделенията, поради скъсани шасита, силно корозирали сектори от конструкцията, изгнили подове и др.

Очертава се една сериозна група от над 165 бр. автобуси на възраст над 15 години.

4.2.2. 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 неритмични и ограничени доставки на части. През отчетния период ремонтът на тези агрегати е извършван само в собствените сервиси на Дружеството. Наблюдава се ръст на ремонтите за автобусите с предавателни кутии Voith и ZF, които са доставени преди 13 години.

Един по-ефективен начин за намаляване разходите за ремонт на агрегати, е извършването му в специализирани отделения в сервизните комплекси на поделенията. 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 поделения. Продължава традицията двигатели да се ремонтират само в собствените сервиси в поделенията на Дружеството, като фактическите разходи са около два-три пъти по-малко, в сравнение с извършването на услугата от външни фирми в предходни 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.

4.3. Техническо обслужване.

През отчетния период се запазва тенденцията от I-во тримесечие на 2020 год. за почти 100 % изпълнение на периодичните планови обслужвания (ТО-1 – 93.8 % и ТО-2 – 98.8 %) 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 ТО при по-малък пробег от планирания, по данни за фактическото им състояние от дежурните механици. Тази тенденция се наблюдава при автобусите на възраст над 15 години, които са около 27 % от съществуващия парк. При сравнително новите марки автобуси такова преизпълнение не се наблюдава.

4.4. 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.

5. 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:

5.1. 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.

5.2. 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:

5.2.1. Организирано е разделно събиране на отпадъците от сервизния и битовия сектор;

5.2.2. Перманентен мониторинг на локалните пречиствателни съоръжения за отпадни води от сервизната дейност и гаражните площадки;

5.2.3. Организираны са специализирани площадки с ограничен достъп, за временно съхранение на отпадъците до извозването им от специализирани фирми.

6. 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 12

I-во тримесечие	2020 г.		2021 г.	
	щатен	списъчен	щатен	списъчен
Водачи МГТ	1411	1300	1411	1371
Сервизни работници	335	304	335	311
Други работници	403	398	403	402
АУП	132	125	132	132
Общо за Дружеството	2281	2127	2281	2216

През първото тримесечие на 2021 г., щатният персонал на водачите остава непроменен, а списъчният състав на водачи извършващи обществен превоз на пътници (ОПП) е увеличен със 71 човка в сравнение с първото тримесечие на 2020 г. 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 високоефективни 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%.

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 спазва препоръките на СРЗИ и Столична община. За осигуряване на препоръчителната социална дистанция за водачите, е преустановена продажбата на превозни документи в автобусите и са осигурени предпазни маски. Периодично се третират с дезинфектант и помещенията в сградите. На всички служители се предоставят ежемесечно необходимите предпазни средства и дезинфектанти.

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 общеевропейския 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 март 2021 г. общият показател на бизнес климата се увеличава с 2.1 пункта спрямо февруари в резултат на повишения показател във всички наблюдавани сектори - промишленост, строителство, търговия на дребно и услуги.</p>

Бизнес климат – общо



Източник: НСИ

Съставният показател „бизнес климат в промишлеността“ през март 2021 г. нараства с 1.2 пункта, което се дължи на по-благоприятните оценки и очаквания на промишлените предприемачи за бизнес състоянието на предприятията. Според тях през последния месец има известно увеличение на осигуреността на производството с поръчки, което обаче не е съпроводено с повишени очаквания за производствената активност през следващите три месеца. Основните затруднения за дейността остават свързани с несигурната икономическа среда, недостатъчното търсене от страната, недостатъчното търсене от чужбина и фактора „други“, като анкетата регистрира намаление на отрицателното им въздействие. Относно продажните цени в промишлеността мениджърите не очакват повишение през следващите три месеца.

По данни на Националния статистически институт през март 2021 г. съставният показател „бизнес климат в строителството“ се покачва с 3.8 пункта в резултат на по-оптимистичните оценки и очаквания на строителните предприемачи за бизнес състоянието на предприятията. Анкетата регистрира увеличение на получените нови поръчки през последния месец, като и прогнозите за дейността през следващите три месеца са благоприятни. Несигурната икономическа среда, недостигът на работна сила, конкуренцията в бранша и факторът „други“ продължават да са основните проблеми за развитието на бизнеса, като през последния месец се отчита понижаване на негативното им влияние. По отношение на продажните цени в строителството прогнозите на мениджърите са за запазване на тяхното равнище през следващите три месеца.

През март 2021 г. съставният показател „бизнес климат в търговията на дребно“ се повишава с 1.7 пункта, което се дължи на благоприятните оценки на търговците на дребно за настоящото бизнес състояние на предприятията. Мненията им относно обема на продажбите през последните три месеца, както и очакванията им за следващите три месеца са позитивни. Основната пречка за дейността остава несигурната икономическа среда, посочена от 64.3% от търговците. Регистрирано е нарастване на неблагоприятното въздействие на фактора „конкуренция в бранша“, който измества на трето място затрудненията, свързани с недостатъчното търсене. Относно продажните цени са регистрирани известни очаквания за увеличение, макар по-голяма част от мениджърите да предвиждат те да останат без промяна през следващите три месеца.

През март 2021 г. съставният показател „бизнес климат в сектора на услугите“ се покачва с 2.7 пункта в резултат на по-благоприятните оценки и очаквания на мениджърите за бизнес състоянието на предприятията. Подобряват се и мненията им относно търсенето на услуги през следващите три месеца. Несигурната икономическа среда, факторът „други“, недостатъчното търсене и конкуренцията в бранша продължават да са основните проблеми, ограничаващи бизнеса, като анкетата отчита засилване на негативното влияние на последните два фактора. Мениджърите в сектора на услугите очакват продажните цени да запазят своето равнище през следващите три месеца.

Икономическата оценка на Управителния съвет на Европейската Централна Банка към 11 март 2021 г. отчита, че след силното възстановяване на растежа през третото тримесечие на 2020 г. през четвъртото реалният БВП на еврозоната се понижи с 0,7%. Ако разгледаме цялата година, реалният БВП се очаква да се свие с 6,6% през 2020 г., а равнището на икономическа активност за четвъртото тримесечие на годината да възлезе на 4,9%, под предпандемичното ѝ ниво в края на 2019 г. Постъпващите икономически данни, проучванията и показателите с голяма честота сочат продължаващо отслабване на икономиката през първото тримесечие на 2021 г., предизвикано от устойчивостта на пандемията и свързаните с нея ограничителни мерки. В резултат от това реалният БВП вероятно ще се съкрати отново през първото тримесечие на годината. Икономическата динамика остава неравномерна по държави и сектори, като поради ограничаването на социалния живот и придвижването активността в сектора на услугите е по-неблагоприятно

	<p>засегната, отколкото в индустрията, която се възстановява по-бързо. Въпреки че мерките в сферата на бюджетната политика подпомагат домакинствата и предприятията, поведението на потребителите остава предпазливо с оглед на пандемията и нейните последици върху заестгта и доходите. Освен това по-слабите баланси на предприятията и засилената се несигурност относно икономическите перспективи все още възпират бизнес инвестициите. В бъдеще продължаващите кампании по ваксиниране и постепенното смекчаване на ограничителните мерки (ако не се случи някакво бъдещо неблагоприятно развитие, свързано с пандемията) оправдават очакванията за стабилно възстановяване на икономическата активност през 2021 г. В средносрочен хоризонт, когато постепенно се премахнат ограничителните мерки, възстановяването на икономиката на еврозоната трябва да бъде подпомогнато от благоприятни условия за финансиране, експанзионистична бюджетна позиция и съвземане на търсенето.</p> <p>Тази оценка намери като цяло отражение в базисния сценарий на макроикономическите прогнози за еврозоната на експертите на ЕЦБ от март 2021 г. В тези прогнози се предвижда годишен растеж на БВП в реално изражение от 4,0% през 2021 г., 4,1% през 2022 г. и 2,1% през 2023 г. В сравнение с макроикономическите прогнози на експерти на Евросистемата от декември 2020 г. перспективата за икономическата активност като цяло остава без промяна. В обобщение – рисковете относно прогнозата за растежа на еврозоната в средносрочен хоризонт са станали по-балансиранни, макар че остава краткосрочен риск от надценяване на растежа. От една страна, по-добрите перспективи за търсенето в световен мащаб, подкрепено от значителни фискални стимули, и напредъкът на кампаниите по ваксиниране са окуражаващи. От друга, продължаващата пандемия, включително разпространението на различни щамове на вируса, както и последиците върху икономическите и финансовите условия продължават да бъдат източник на риск от надценяване.</p> <p>На 11 февруари 2021 г. Европейската комисия излезе с икономическа прогноза. В нея се предвижда икономиката на ЕС да нарасне с 3,7 % през 2021 г. и с 3,9 % през 2022 г. По отношение на България прогнозата е за увеличение на реалния БВП с 2.7% през 2021 г. и с 4.9% през 2022г. Икономическото въздействие на пандемията остава неравномерно в отделните държави членки и се прогнозира, че и темповете на възстановяване също ще се различават значително. Прогнозната инфлация за еврозоната и ЕС за 2021 г. леко се повиши в сравнение с прогнозата от есента, но като цяло се очаква да остане ниска. За България очакваната инфлация е 1.7% през 2021г. и 1.8% през 2022г. Рисковете, свързани с прогнозата, са по-балансиранни от есента насам, въпреки че остават големи. Те са свързани главно с развитието на пандемията и с успеха на кампаниите за ваксинация. Положителните рискове са свързани с възможността процесът на ваксинация да доведе до по-бързо от очакваното облекчаване на противоепидемичните мерки и следователно до по-ранно и по-силно възстановяване. Що се отнася до отрицателните рискове, пандемията може да се окаже по-устойчива или по-тежка в краткосрочен план в сравнение с допускането в прогнозата или изпълнението на програмите за ваксинация може да се забави. Това може да доведе до забавяне в облекчаването на противоепидемичните мерки, което от своя страна би се отразило на развитието във времето и на силата на очакваното възстановяване.</p>
ЛИХВЕН РИСК	<p>Лихвеният риск е свързан с възможни, евентуални, негативни промени в лихвените нива, установени от финансовите институции на Република България.</p> <p>На заседание на Управителният съвет на ЕЦБ по въпросите на паричната политика, проведено на 11 март 2020 г. се констатира следното: Макар че общата икономическа ситуация в страната се очаква да се подобри през 2021 г., все още съществува несигурност по отношение на краткосрочните икономически прогнози, свързани по-конкретно с развитието на коронавирусната (COVID-19) пандемия и със скоростта, с която се извършват кампаниите за ваксинация. Възстановяването на търсенето в световен мащаб и допълнителните фискални мерки подпомагат глобалната икономическа активност и тази в еврозоната. Но устойчиво високият темп на заразяване, разпространението на различни щамове на вируса и свързаното с това продължаване и ожесточаване на мерките за овладяване на заразата възпират икономическата активност в еврозоната в краткосрочен хоризонт. В бъдеще продължаващите кампании за ваксиниране заедно с очакваното постепенно смекчаване на ограничителните мерки ще укрепят очакванията за стабилно възстановяване на икономическата активност през 2021 г. През последните няколко месеца инфлацията се повиши най-вече поради някои временни фактори и засилването на инфлацията при цените на енергията. Същевременно натискът от страна на базисните цени остава нисък в условията на намаляло търсене и на значителна слабост на трудовете и стоковите пазари. Въпреки че последните прогнози на експертите предвиждат постепенно увеличаване на натиска върху базисната инфлация, те показват, че средносрочната прогноза за инфлацията остава почти непроменена спрямо прогнозата на експертите от декември</p>

2020 г. и остава под целта на Управителния съвет за инфлацията.

В тази обстановка запазването на благоприятни условия за финансиране остава от съществено значение през периода на пандемията. Управителният съвет прави оценка на условията за финансиране като разглежда цялостен и многостранен набор от показатели, който засяга цялата верига на предаване на паричната политика – от безрисковите лихвени проценти и доходността на държавните облигации до доходността на корпоративните облигации и условията за финансиране на банките. Лихвените проценти на паричния пазар се повишиха от началото на годината, което създава риск за един по-широк кръг условия за финансиране. Банките използват безрисковите лихвени проценти и доходността на държавните облигации като ключови показатели за определяне на условията за кредитиране. В случай че повишаването на тези лихвени проценти на паричния пазар е значително и устойчиво, оставени без контрол, те могат да доведат до прибързано ожесточаване на условията за финансиране на всички сектори на икономиката. Това е нежелателно в момент, когато запазването на благоприятните условия за финансиране още е необходимо за намаляване на несигурността и засилване на доверието, като по този начин се подпомага икономическата активност и в средносрочен хоризонт се запазва ценовата стабилност. На този фон и въз основа на обща оценка на условията за финансиране и прогнозата за инфлацията, Управителният съвет предвижда през следващото тримесечие покупките по програмата за закупуване на активи в условията на извънредна ситуация, причинена от пандемия (PEPP), да се извършат със значително по-бърз темп, отколкото през първите няколко месеца на тази година.

Управителният съвет реши да запази непроменени основните лихвени проценти на ЕЦБ. Очаква се те да останат на сегашното си или на по-ниско равнище, докато не бъде констатирано, че прогнозата за инфлацията много се доближава до равнище, което в рамките на прогнозния хоризонт е достатъчно близо до, но под 2%, и това доближаване е намерило съответстващо отражение в динамиката на базисната инфлация.



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%.

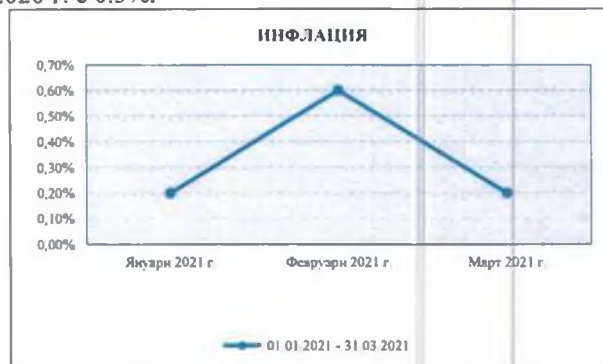
По данни на НСИ хармонизираният индекс на потребителските цени за януари 2021 г. спрямо декември 2020 г. е 100.1%, т.е. месечната инфлация е 0.1%. Годишната инфлация за януари 2021 г. спрямо януари 2020 г. е минус 0.4%. Средногодишната инфлация за периода февруари 2020 - януари 2021 г. спрямо периода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

Хармонизираният 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%..

Хармонизираният 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%.



*Източник: НСИ

ВАЛУТЕН РИСК

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.

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.

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“.

На 16.09.2020 г. правителството одобри последващите ангажименти, които страната ни следва да изпълнява след присъединяването към ERM II и Банковия съюз, считано от 10 юли 2020 г., както и План за действие с конкретни мерки по тях. В плана влиза продължаване на реформите в небанковия финансов сектор, управлението на държавните предприятия, несъстоятелността и борбата с изпирането на пари. Заложени са и мерки за адресиране на констатираните правни несъответствия в Конвергентните доклади на ЕЦБ и ЕК от 2020 г. Ангажиментите, поети от страната, са съгласувани след преговори с европейските партньори, включително и с членовете на еврогрупата и представителите на Дания.

Договорените последващи ангажименти не се различават съществено от тези, одобрени на 1 юли от правителството като основа за водене на преговори. Те са естествено продължение и надграждане на вече предприетите, преди присъединяването ни към ERM II, мерки.

Изпълнението на Плана за действие, включващ мерки за изпълнение на последващите ангажименти на България след присъединяването към Валутния механизъм II ще бъде част от условията за последващото приемане на страната ни в еврозоната и въвеждане на еврото, след изпълнение на всички критерии за конвергенция, в съответствие с член 140 от

	<p>Договора за функционирането на Европейския съюз.</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 задълженията, особено когато съществува значителен валутен риск.</p> <p>По данни на БНБ от 26.03.2021 г. в края на януари 2021 г. е 37 613.6 млн. евро (58.4% от БВП), като намалява с 832.2 млн. евро (2.2%) в сравнение с края на 2020 г. (38 445.9 млн. евро, 63.4% от БВП). Дългът нараства с 2 297.9 млн. евро (6.5%) спрямо януари 2020 г. (35 315.7 млн. евро, 58.2% от БВП). В края на януари 2021 г. дългосрочните задължения са 29 262.2 млн. евро (77.8% от брутния дълг, 45.4% от БВП), като намаляват с 13.3 млн. евро (0.05%) спрямо края на 2020 г. (29 275.6 млн. евро, 76.1% от дълга, 48.3% от БВП). Дългосрочният дълг се повишава с 2 594.4 млн. евро (9.7%) спрямо януари 2020 г. (26 667.8 млн. евро, 44% от БВП). Краткосрочните задължения възлизат на 8 351.4 млн. евро (22.2% от брутния дълг, 13% от БВП) и намаляват с 818.9 млн. евро (8.9%) спрямо края на 2020 г. (9 170.3 млн. евро, 23.9% от дълга, 15.1% от БВП). Краткосрочният външен дълг се понижава с 296.6 млн. евро (3.4%) спрямо януари 2020 г. (8 648 млн. евро, 14.3% от БВП).</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>Предвид усложнената обстановка с разпространението на COVID-19 и въведеното извънредно положение в страната от 13 март 2020 г. в страната бяха въведени строги протиепидемични мерки и ограничения, имащи за цел да ограничат социалните контакти и разпространението на вируса. Това непредвидено събитие оказва негативно въздействие върху цялата икономическа обстановка в страната - удължаване и прекъсване на административни срокове, удължаване срока за действие на административни актове, спиране на процесуални срокове и на сроковете за погасителна давност, промени в трудовото законодателство, отнасящи се до нови режими на работно време, преустановяване на работата и ползване на отпуски и други. 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.</p>

НЕСИСТЕМАТИЧНИ РИСКОВЕ

Специфичните за дейността на Дружеството произтичат от естеството на основната дейност на дружеството.

Кризата с коронавируса (COVID-19) създаде значителни трудности 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., изменено и допълнено с Постановление № 278 от 12.10.2020 г. за запазване на заетостта на работници и служители след периода на извънредното положение.

2. Приходите на дружеството намаляват в резултат на наложените ограничения от разпространението на вируса и общото му икономическото 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, намалелите приходи, и недостатъчния паричен поток Дружеството понася санкции или загуби в резултат на забавяне на плащания по договори или увеличени разходи.

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.

Ръководството търси нови, алтернативни начини за осигуряване на средства за обновяване на автобусния парк като финансиране по оперативни програми. Сключен беше административен договор за безвъзмездна финансова помощ № Д-34 -98/09.10.2019 г, регистрационен номер BG16M1OP002-5.004-0005-C01 във връзка с одобрен проект № BG16M1OP002-5.004-0005 „Изпълнение на дейности за подобряване качеството на атмосферния въздух в Столична община чрез доставка на 52 броя нови електрически автобуси и специализирано оборудване за тях” по Оперативна програма „Околна среда 2014 -2020 г”. Дейностите по проекта са:

- Доставка на 52 броя нови електрически автобуси и специализирано оборудване за тях. 30 нови електрически автобус с дължина от 5.5-7.5 м. и специализирано оборудване и 22 нови електрически автобус с дължина от 7.6-9.6 м. и специализирано оборудване;
- Повишаване на електрическите мощности, прокарване на трасе, изграждане на нови трафопостове и присъединяване към електроразпределителна мрежи;
- Изграждане на навеси за зарядните станции и електрическите автобуси;
- Задължителни застраховки за първата година на експлоатация на електрическите автобуси;

Очакванията са да продължи както обновяването на автобусния парк, така също и подобряване на материалната база.

IV. ВЕРОЯТНОТО БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ НА ПРЕДПРИЯТИЕТО

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.

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.

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.

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

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, 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.

V. АНАЛИЗ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ФИНАНСОВИТЕ И НЕФИНАНСОВИТЕ ЦЕЛИ

През първо тримесечие 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 натоварени линии;
- извършения от дружеството за първо тримесечие на 2021 г. маршрутен пробег е в размер на 99,94% от възложения за тримесечието. Извършен е и допълнителен заместващ пробег поради ремонт или аварии в релсовия път на Столичен електротранспорт и Метрополитен в размер на 0,52% от възложения за тримесечието;
- изградените звена за контрол и безопасност на движението допринасят за намаляване на общия брой регистрирани ПТП с участие на МПС на дружеството, както и сериозно намаление (понижение с 8 процентни пункта спрямо първо тримесечие 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.

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 законите изисквания за опазване на околната среда.

3. По отношение на управлението на човешките ресурси:

- решен напълно въпросът с недостига на водачи, като наетите водачи са с над 5% повече от наетите през първо тримесечие на 2020 г., което е в резултат на подобрените условия на труд за водачите и повишаването на трудовите възнаграждения на персонала;
- 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%;
- 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 отчита отрицателен финансов резултат за тримесечието, което е пряко свързано с пандемията от COVID-19 и съответното намаление на приходите, както и невъзможността значително да се намалят разходите предвид обществения характер на предоставяната от дружеството услуга.

30.04.2021 г.
гр. София

За "СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ" ЕАД:.....



Слав Монов
Изпълнителен член на СД

Междинен съкратен отчет за финансовото състояние

Активи	Пояснение	31 март 2021 '000 лв.	31 декември 2020 '000 лв.
Нетекущи активи			
Нематериални активи	5	9	4
Имоти, машини и съоръжения	6; 6.1	158 401	162 145
Нетекущи активи		158 410	162 149
Текущи активи			
Материални запаси		3 412	3 486
Търговски вземания		673	1 363
Вземания от свързани лица		9 038	10 708
Други вземания		626	442
Пари и парични еквиваленти		1 599	1 619
Текущи активи		15 348	17 618
Общо активи		173 758	179 767

Дата: 30.04.2021 г.

Съставил: _____

Славка Благоева

Изпълнителен директор

Слав Монов



Междинен съкратен отчет за финансовото състояние (продължение)

Собствен капитал и пасиви	Пояснение	31 март 2021 '000 лв.	31 декември 2020 '000 лв.
Собствен капитал			
Акционерен капитал		32 617	32 617
Преоценъчен резерв		13 439	13 439
Други резерви		14 394	14 394
Натрупана загуба		(37 115)	(33 426)
Общо собствен капитал		23 335	27 024
Пасиви			
Нетекущи пасиви			
Пенсионни и други задължения към персонала		2 180	2 180
Задължения по финансов лизинг	7.1	56 987	56 997
Други задължения (финансиране за ДМА)		53 764	53 764
Отсрочени данъчни пасиви		583	583
Нетекущи пасиви		113 514	113 524
Текущи пасиви			
Провизии		496	496
Пенсионни и други задължения към персонала		8 960	10 019
Задължения по финансов лизинг	7.1	6 993	9 260
Търговски задължения		12 098	8 859
Краткосрочни задължения към свързани лица		126	108
Данъчни задължения		915	759
Други задължения		455	563
Финансови пасиви		30 043	30 064
Финансиране за ДМА		6 866	9 155
Текущи пасиви		36 909	39 219
Общо пасиви		150 423	152 743
Общо собствен капитал и пасиви		173 758	179 767

Дата: 30.04.2021 г.

Съставил:

Славка Благоева

Изпълнителен директор:

Слав Монов

Междинен съкратен отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход

	За 3 месеца към 31.03.2021 г. '000 лв.	За 3 месеца към 31.03.2020 г. '000 лв.
Приходи от продажба на услуги	16 025	20 490
Приходи от финансираня	8 863	3 838
Други приходи	43	18
Общо приходи от оперативна дейност	24 931	24 346
Разходи за материали	(7 093)	(7 631)
Разходи за външни услуги	(1 659)	(1 586)
Разходи за персонала	(14 660)	(13 905)
Разходи за амортизация на нефинансови активи	(4 303)	(4 256)
Други разходи	(110)	(98)
Общо разходи от оперативна дейност	(27 825)	(27 476)
Печалба/(Загуба) от оперативна дейност	(2894)	(3 130)
Финансови разходи	(795)	(916)
Финансови приходи	-	-
Печалба / (Загуба) преди данъци	(3 689)	(4 046)
Печалба / (Загуба) за периода	(3 689)	(4 046)
Общо всеобхватен доход за периода	(3 689)	(4 046)

Дата: 30.04.2021 г.

Съставил: _____

Славка Благоева

Изпълнителен директор: _____

Слав Монов

Междинен съкратен отчет за промените в собствения капитал

За тримесечие към 31 март 2021 г.
Всички суми са представени в '000 лв.

	Акционерен капитал	Преоценъчен резерв на нефинансови активи	Други резерви	Неразпределена печалба/ (Натрупана загуба)	Общо собствен капитал
Салдо към 1 януари 2021 г.	32 617	13 439	14 394	(33 426)	27 024
Печалба /Загуба за периода	-	-	-	(3 689)	(3 689)
Общо всеобхватен доход за периода	-	-	-	(3 689)	(3 689)
Салдо към 31 март 2021 г.	32 617	13 439	14 394	(37 115)	23 335

За тримесечие към 31 март 2020 г.
Всички суми са представени в '000 лв.

	Акционерен капитал	Преоценъчен резерв	Други резерви	Неразпределена печалба/ (Натрупана загуба)	Общо собствен капитал
Салдо към 1 януари 2020 г.	32 617	13 439	14 704	(23 317)	37 443
Печалба /Загуба за годината	-	-	-	(4 046)	(4 046)
Общо всеобхватен доход за периода	-	-	-	(4 046)	(4 046)
Салдо към 31 март 2020 г.	32 617	13 439	14 704	(27 363)	33 397

Дата: 30.04.2021 г

Съставил: _____

Славка Благоева

Изпълнителен директор: _____

Слав Монов



Междинен съкратен отчет за паричните потоци

	За 3 месеца към 31.03.2021 г. '000 лв.	За 3 месеца към 31.03.2020 г. '000 лв.
Оперативна дейност		
Постъпления от клиенти	27 828	25 409
Плащания към доставчици	(7 327)	(10 733)
Плащания към персонал и осигурителни институции	(14 654)	(14 010)
Плащания за данъци	(2 487)	(3 867)
Нетен паричен поток от оперативна дейност	3 360	(3 201)
Инвестиционна дейност		
Получено финансиране за дълготрайви активи		
Постъпления от продажба на имоти машини и съоръжения		
Придобиване на имоти, машини и съоръжения	(2)	(369)
Придобиване на нематериални активи	(6)	
Нетен паричен поток от инвестиционна дейност	(8)	(369)
Финансова дейност		
Плащания по финансов лизинг	(2 594)	(2 615)
Плащания на лихви	(771)	(870)
Нетен паричен поток от финансова дейност	(3 365)	(3 485)
Нетна промяна в пари и парични еквиваленти	(13)	(7 055)
Пари и парични еквиваленти в началото на периода	1 619	10 436
Пари и парични еквиваленти в края на периода	1 606	3 381
Ефект от очаквани кредитни загуби	(7)	(34)
Пари и парични еквиваленти в края на периода	1 599	3 347

Дата 30.04.2021 г. 

Съставил: _____

Славка Благоева

Изпълнителен директор:

Слав Монов

