



„СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ” ЕАД

Междинен съкратен финансов отчет

30 юни 2024 г.

Съдържание

	Страница
Междинен доклад за дейността	-
Междинен отчет за финансовото състояние	1-2
Междинен отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход	3
Междинен отчет за промените в собствения капитал	4
Междинен отчет за паричните потоци	5
Пояснения към финансовия отчет	6



**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 01.01.2024 – 30.06.2024 г.**



**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 01.01.2024 – 30.06.2024 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 г. е пререгистрирано като самостоятелно Акционерно дружество – „Столична компания за градски транспорт-автотранспорт“ АД.

С решение на Софийски градски съд от 02.12.2002 г., 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.

С устройствения правилник е уредено устройството, дейността и вътрешното управление на Дружеството. Съгласно разпоредбите на глава трета, чл. 6 от Устройствения правилник в Дружеството са обособени три производствено-структурни поделения.

„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, 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. Това определя „Столичен Автотранспорт” ЕАД като гарант за изпълнение на транспортната задача на Столична община.

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.

Дружеството стартира годината без икономическа рамка, приета в последствие с Решение № 51 от 28.03.2024 г. на Столичен общински съвет и влязла в действие от 01.01.2024 година.

2. СТРУКТУРА НА КАПИТАЛА И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ

Акциите на Дружеството не са регистрирани на фондова борса.

През отчетния период е увеличен капиталът на дружеството, с направена апортна вноска от Столична община в размер на 15 071 462,00 (петнадесет милиона седемдесет и една хиляди четиристотин шестдесет и два) лева представляваща вземане на Столична община от Дружеството за предоставен заем. Промяната е вписана в Търговския регистър на 14.05.2024 г.

Към 30.06.2024 г. съдебно регистрираният капитал на дружеството е 49 188 671 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:

Изпълнителен директор: Слав Монов

Председател: Илия Гътовски

Членове:

Йовелина Тихова.

Любомир Ковачев,

Лъчезар Пеков,

Слав Монов

Дружеството се представлява заедно от Слав Монов и Илия Гътовски.

Членовете на Съвета на директорите се избират за срок от максимум 3 години, след провеждане на публичен подбор по реда и при условията на Наредба на Столичен общински съвет (СОС) за реда за учредяване и упражняване правата на Общината в публични предприятия и търговски дружества с общинско участие в капитала.

Дружеството е учредено за неопределен срок.

Одитен комитет в състав:

Иван Петков

Михаил Петров

Николай Николов

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”. Във връзка с 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”.

В резултат на 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.

II. ПРЕГЛЕД НА РАЗВИТИЕТО, РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДЕЙНОСТТА И СЪСТОЯНИЕТО НА ПРЕДПРИЯТИЕТО КЪМ 30.06.2024 Г.

ЕКСПЛОАТАЦИОННА ДЕЙНОСТ

1. Изпълнение на транспортната задача.

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 664 бр. автобуси – 264 бр. съчленени и 400 бр. единични, от тях нови електрически 6-метрови с марка Карсан – 30 бр., 22 бр. 8-метрови Хайгър, както и 4 бр. двуетажни дизелови MAN ND313.

Дружеството стартира годината без икономическа рамка, приета в последствие с Решение № 51 от 28.03.2024 г. на Столичен общински съвет и влязла в действие от 01.01.2024 година. Разчета по експлоатационни планове за I-во шестмесечие на 2024 г., е в размер на 16 822 329 км. Действителният план по действащи разписания е в размер на: 16 536 718 км. Реално изминатият маршрутен пробег през периода е в размер на 16 448 928 км.

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

- Променен маршрут на автобусна линия № 120 от 06.01.2024 г., с цел осигуряване транспортно обслужване на живущите по ул. „Филип Кутев”; на 22.02.2024 г. се разкри допълнителна спирка за автобусни линии №№ 88 и 120 „Ул. Кишинев”, която предоставя по-удобен достъп до МС „Витоша”;
- Разкриване на 4 допълнителни двупосочни спирки със статут „По желание” по маршрута на автобусна линия № 66 от 20.01.2024 г.;
- Увеличаване броя на колите (с една кола) по автобусна линия № 58 от 02.01.2024 г. за осигуряване на синхронизация с автобусна линия № 59;
- Възстановяване експлоатация на автобусни линии №№ 75 и 384 в предпразник/празник от 17.02.2024 г.
- Считано от 06.04.2024 г. до месец ноември се възстанови експлоатацията на автобусна линия X50 в почивни и празнични дни с маршрут пл. „Св. Ал. Невски” –

парк-музей „Врана“, считано от 13.04.2024 г. за удобство на гражданите се разкри допълнителна двупосочна спирка по маршрута – „Горублянско ханче“ с кодове 0499 и 0500.

- Считано от 07.05.2024 г., във връзка с нова организация на движение на обществения транспорт, „Столичен автотранспорт“ ЕАД удължи маршрута на автобусна линия №413 до гара София север и увеличи броя обслужващите коли за улесняване достъпа на гражданите, ползващи услугите на БДЖ.
- Считано от 03.05.2024 г. на основание заповед на Столична община СОА24-РД95-242/02.05.2024 г. „Столичен автотранспорт“ разкри нова автобусна линия Х43 с маршрут пл. „Св. Ал. Невски“ – Автостанция Банкя. Линията е с режим на работа в празнични и почивни дни и се обслужва с двуетажни автобуси.
- Във връзка с Решение 4 от Протокол № 8/16.04.2024 и провеждането на фестивал на светлинното изкуство „LUNAR“ за времето от 9.05.24 г. до 12.05.2024 г. автобусни линии №№ Н1, Н2, Н3 и Н4 работят на интервал 30 мин., за осигуряване придвижването на жители и гости на Столицата. Линии №№ 94 и 204 работят с намален нощен интервал на движение.
- Във връзка с основен ремонт на ул. „Йосиф Щросмайер“ за удобство на гражданите, живущи в района на ремонтните дейности, „Столичен автотранспорт“ ЕАД разкри допълнителна автобусна линия № 82А с маршрут ж.к. Захарна фабрика – ул. „Орион“ с режим на работа делник/предпразник/празник.

Във връзка със строителството на метростанция 6 на бул. „Цариградско шосе“ и на основание заповед на Столична община СОА24-РД95-1/3.01.2024 г. от 06.01.2024 г. линии №№ 84 и 184 преминаха за експлоатация от „Столичен електротранспорт“ ЕАД към „Столичен автотранспорт“ ЕАД. Маршрутът на автобусна линия №314 бе удължена до ж.к. Младост 2.

През отчетния период Дружеството извърши превоз по заместващи линии, поради ремонт на релсовия път на „Столичен електротранспорт“ ЕАД в размер на 28 763,790 км.

За подобряване достъпа на гражданите и гостите на Столицата до природен парк Витоша „Столичен автотранспорт“ ЕАД реализира допълнителен пробег в предпразник/празник в размер на 5 748, 195 км.

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

Таблица 1

Подделение	Извършен маршрутен пробег, км	
	30.06.2023	30.06.2024
Земляне	5 976 099	5 818 464
Малашевци	5 669 865	5 584 751
Дружба	5 139 843	5 045 713
„Столичен Автотранспорт ЕАД“	16 785 807	16 448 928

Таблица 2

Подделение	Изпълнение на маршрутни пробег, %	
	I шестмесечие 2023 г.	I шестмесечие 2024 г.
Земляне	99,68%	99,44%
Малашевци	99,92%	99,42%
Дружба	99,75%	99,48%
„Столичен Автотранспорт ЕАД“	99,78%	99,45%

Изпълнението в % на транспортната задача през периода макар и да запазва високото ниво от предишната година, има леко понижение. Причина за това е вече перманентната тенденция за нисък коефициент на техническа готовност поради последиците от хроничното недофинансиране, както и недостигът на водачи.

Високият все пак 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;
- Въведено видеонаблюдение от трафик камерите в град София, в зала - ЦКК.

Санкциите наложени на Дружеството, за допуснати нарушения и неизпълнение на транспортната задача по чл. 5, от Регламент (ЕО) 1370/2007 за ОПП през 2-ро тримесечие на 2024 год. са в размер 2,19 ст./km маршрутен пробег при 0,86 ст./km за 2023 г. Увеличението се дължи най-вече на острия недостиг на водачи и завишените критерии за налагане на санкции след влизането на новата наредба за превоз на пътници. Увеличените санкции се дължат и на увеличената ставка, която се заплаща на дружеството за километър пробег.

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, участъци с неефективни фази на светофарите в които операторите от дирекция контрол и управление на трафика не успяват да се намесят, все по-задълбочаващ се проблем с навременното информиране на транспортните оператори за съгласувана ВОД и др. Непрекъснатият режим на работа на светофарите затруднява изпълнението на разписанията в късните часове, дори и линиите от нощния транспорт.

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, заложена във Вътрешните правила за организация на работната заплата.

2. Контрол и управление на транспортния процес

И през 2024 г. “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, като освен действащата, има опити за внедряване на нова.

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 AVL устройства на „тикет“ системата. 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 подразделенията на „Столичен Автотранспорт“ ЕАД.

През периода, при работата със системата АСКУП все още се срещат известни трудности, дължащи се на проблеми с внедряването и управлението на новата AVL софтуерна система, доработки на визуалната и гласова информираност на пътниците в превозните средства.

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 шестмесечието на 2024 г. са регистрирани общо 473 броя ПТП с участие на МПС на Дружеството. През същия период на 2023 г. са регистрирани общо 487 броя ПТП с участие на МПС на Дружеството.

През отчетния период на 2024 г. интензивността на участие на МПС на Дружеството в ПТП е едно на всеки 34 959 км общ действителен пробег за автобусите от ОПП, при едно на 34 603 км за същия период на 2023 г.

Относителният дял на ПТП по вина на водачи от Дружеството е 39,11% , за 2023 г. 40 %.

Нивото на ранените при ПТП е 0,044 бр./ПТП – през 1-во полугодие на 2024 г., при 0,004 бр./ПТП за същия период на 2023 г.

През отчетния период на 2024 г. няма смъртни случаи с участие на МПС на Дружеството, броят на ранените се е увеличил в сравнение със същия период на 2023 г.

Въпреки повишената интензивност на общия автомобилен поток по трасетата на маршрутните линии на ОПП, се наблюдава намаляване на общия брой регистрирани ПТП с участие на МПС на Дружеството, запазват се случаите на ПТП по вина на водачите.

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

1. Автобусен парк

Автобусния парк, с който Дружеството изпълнява транспортната задача за ОПП през шестмесечието на 2024 г., е както следва:

Таблица 3

Автобус, тип	Годни за експлоат. 30.06.2024 г.	Годни за експлоат. 30.06.2023 г.	Използ-ваемост, % към 30.06.2024 г.	Използ-ваемост, % към 30.06.2023 г.
18-метрови	264	264		
Mercedes O345 G	4	4		
Mercedes O345 G Conecto	49	49	63%	64%
MAN SG 262	25	25	65%	68%
MAN Lion's City G	186	186	92%	91%
12-метрови	400	396		
Mercedes O345 S	3	3	68%	71%
Mercedes O345 S Conecto	30	30	72%	71%
BMC 220 SLF	43	43	60%	63%
Mercedes C628.310	35	35	82%	81%
Yutong ZK6126HGA	110	110	87%	89%
Yutong ZK6128BEVG	20	20	75%	74%
BMC320Procity CNG	60	60	88%	87%
Mercedes-Benz Intouro	21	21	65%	67%
Yutong ZK6126HGA CNG	22	22	85%	87%
HIGER KLQ6832GEV	22	22	50%	50%
KARSAN E JEST	30	30	40%	35%
MAN ND31	4		30%	
Общо ОПП	664	660	74%	74%

Забележка: Коефициентът на използваемост на автобусите е определен за час „пик” по експлоатационен план за първото 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 4

Автобус, тип	Количество, бр.	Средна възраст, год.	Директива	Година на произв.(доставка)	Общ пробег от пускане в експлоат., км
18 метрови	264	13,0			
Mercedes O345 G	4	24	ЕВРО 2	1998	над 1 300 000
Mercedes O345 G Conecto	49	19	ЕВРО 3	2003	над 1 000 000
MAN SG 262	25	24	ЕВРО 2	1999	над 1 300 000
MAN Lion's City G	126	7	ЕВРО 6	2014-2015	над 420 000
MAN Lion's City G	60	3	ЕВРО 6	2019	над 150 000
12 метрови	400	8,7			
Mercedes O345 S	3	22	ЕВРО 2	2000	над 800 000
Mercedes O345 S Conecto	30	20	ЕВРО 2	2002	над 800 000
BMC 220 SLF	43	17	ЕВРО 3	2005	над 1 000 000
Mercedes 628.310	35	14	ЕВРО 4	2008	над 800 000
Yutong ZK6126HGA	110	6	ЕВРО 6	2016	над 300 000
Yutong ZK6128BEVC	20	4	Електричество	2018	над 150 000
BMC320Procity CNG	60	4	ЕВРО 6	2018	над 150 000
Meriedec-Benz Inturo	21	10	ЕВРО 5 и 6	2011-2012-2015	над 300 000
Yutong ZK6126HGA CNG	22	4	ЕВРО 6	2018	над 100 000
HIGER KLQ6832GEV	22	0	Електричество	2023	под 50 000
KARSAN e-JEST	30	0	Електричество	2023	под 50 000
MAN ND313	4		ЕВРО 5	2009	над 800 000
Общо ОПП	664	10,2			

За обслужване на маршрутите по Наредба 2 на МТ (чл. 4 на Регламент (ЕО) 1370/2007) през 2005 г. са доставени нови 61 бр. автобуси BMC 220 SLF – Евро 3; а през 2008 г. - 35 бр. нови автобуси „Mercedes” 628.310” – ЕВРО 4. 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 са доставени 10 броя ЕВРО 5, през 2020 година още 5 броя и през 2023 г. още 6 бр. 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 BMC320PROCITY TR CNG.

През 2023 г. година са доставени 22 бр. 8-метрови електрически автобуси HIGER KLQ6832GEV и 30 бр. също електрически 6-метрови автобуси KARSAN e-JEST. С това подновяване средната възраст на 12-метровите автобуси е 8,8 години. През отчетния период са доснавени 4 броя двуетажни дизелови автобуси марка MAN ND313.

За обслужване маршрутите за ОПП, към I-во полугодие на 2024 г. дружеството разполага с 264 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 г., автобусите “MAN SG 262” през 1999 г. През 2014/15 г. са доставени 126 автобуса Евро 6, работещи само с природен газ, марка „MAN Lion's City G”, а през 2019 г. 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 13,0 години.

От данните в таблицата се вижда, че след извършеното подновяване, средната възраст на автобусния парк е 10,2 г., което е под общоприетата в световната практика възраст за отчисляване - 12 години, 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 извън ОПП.

В графично изражение, изглежда по следния начин:



През отчетния период на 2024 г. "Столичен Автотранспорт" ЕАД експлоатира 543 бр. нископодови автобуси, които са 81,6 % от списъчния брой за ОПП.

2. Експлоатационни разходи

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, 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 сервисните комплекси на поделенията. 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 предходните години, при запазване на след ремонтния ресурс.

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

Техническо обслужване

През отчетния период се запазва тенденцията за почти 100 % изпълнение на периодичните планови технически обслужвания (ТО-1 – 91,3 % и ТО-2 – 93,6 %) на подвижния състав. Не се наблюдава тенденция за неизпълнение на този показател, напротив постига се преизпълнение за някои марки автобуси. Преизпълнението на ТО е в резултат на извършени ТО на някои автобуси преди да достигнат планирания пробег, поради подадени данни от дежурните механици за фактическото им състояние. Тази тенденция се наблюдава при автобусите на възраст над 15 години, които са около 20% от съществуващия парк за ОПП. При сравнително новите марки автобуси такова преизпълнение не се наблюдава.

Разход на горива, масла, експлоатационни течности и гуми

През отчетния период се запазва тенденцията за стабилизиране нивото на експлоатационния разход на горива, масла, експлоатационни течност и гуми за единица транспортна работа.

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 изградена и действаща 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:

- 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;
- Организиран 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 5

Вид персонал	30.06.2024		30.06.2023	
	щатен	списъчен	щатен	списъчен
Водачи МГТ	1 255	1 011	1 342	1 119
Сервизни работници	333	310	300	272
Други работници	397	381	392	371
АУП	135	131	131	125
Общо за Дружеството	2 120	1 833	2 165	1 887

През шестмесечието на 2024 г., щатният персонал е променен във връзка с утвърдения експлоатационния план. Общото намаление на персонала през периода спрямо първото шестмесечие на 2023 г. е 54 човека. Списъчният състав на сервизните работници е увеличен с 38 човека, което е във връзка с назначаването на стажанти, обучаващи се в реална работна среда – дуално обучение. Списъчният състав на АУП и други работници е увеличен съответно с 6 и 10 човека.

Наблюдава се отчетлива тенденция за намаляване броя на водачите, която се дължи на недостига им в цяла Европа и според различните източници е между 500 и 600 хиляди незаети щатни бройки. 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. Поет е ясен ангажимент от ръководството за привличане, назначаване и задържане на необходимия персонал в Дружеството. Във връзка с развитието на новопостъпилите служители и осигуряване на дългосрочна заетост и кариерно развитие за новопостъпилите се изготвят три годишни планове за развитие с поставени краткосрочни и дългосрочни цели.

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.

Основната месечна заплата на всички работници и служители в Дружеството се увеличи с 15%, считано от 01.03.2024 год., съгласно Споразумение за сътрудничество с рег. № СОА24-

ИКОНОМИЧЕСКА ДЕЙНОСТ. АНАЛИЗ НА ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ КЪМ 30.06.2024 г. И СЪПОСТАВКА КЪМ 30.06.2023 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 отчетния период дейността на Дружеството продължава да бъде силно повлияна и сериозно затруднена от икономическите последици от продължаващата война в Украйна, както и възникналия в края на 2023 г. военен конфликт в Близкия изток.

Сътресенията в глобалната икономика, в частност доведоха до редица негативни последици за Дружеството, изразяващи се в драстично увеличен размер на разходите за горива и ел. енергия, минимален паричен поток и свързаните с това ограничения, за необходимо присъщи разходи за дейността на Дружеството.

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;
- компенсация и субсидии от държавния бюджет;
- собствени приходи, реализирани главно от продажбата на карти за еднократно пътуване от водачите на автобуси

За първото шестмесечие на 2024 г. общите приходи на Дружеството са в по-голям размер от отчетените за същия период на 2023 г. с 10 948 хил. лв. /17,05%/. Размерът на общите приходи за отчетния период е 75 157 хил. лв., а за същия период на 2023 г. те са в размер на 64 209 хил. лв.

Таблица 6

№	Приходи	хил.лв.	изменение %	хил.лв.	относителен дял (%)	
		30.06.2024		30.06.2023	30.06.2024	30.06.2023
	I. Приходи от дейността					
1	Приходи от предоставяне на услуги	46 481	39,58%	33 300	61,84%	51,86%
2	Приходи от финансираня	28 571	-7,00%	30 723	38,02%	47,85%
3	Други приходи	105	-43,55%	186	0,14%	0,29%
	Общо за група I:	75 157	17,05%	64 209	100%	100%
	II. Финансови приходи					
	Общо за група II:	0		0	0%	0%
	Общо приходи от дейността (I+II):	75 157	17,05%	64 209	100%	100%

Размерът на разходите за първото шестмесечие на 2024 г. са 76 251 хил. лв., при 72 343 хил. лв. за същия период на 2023 г.

За първото шестмесечие на 2024 г. Столична община заплаща транспортната задача, съгласно Икономическа рамка на общественения транспорт за 2024 г., приета с Решение № 51 от 28.03.2024 г. на СОС.

Въпреки отчетените в по-голям размер приходи и почти запазен размер на разходите за отчетния период в сравнение със същия период на 2023 г., приходите не бяха достатъчни да покрият размера на разходите, тъй като действително разплатените от Столична община средства са 4,57 лв./км при определени с Икономическа рамка – 5,14 лв./км. Дружеството е недофинансирано за периода с 9 407 хил. лв., поради което от една страна финансовият резултат е отрицателен, от друга се отразява върху намаление на паричния поток.

Дружеството има просрочени задължения към доставчици и други институции, поради липса на необходимите парични средства за разплащане на задълженията си към своите контрагенти.

През отчетния период е увеличен капиталът на дружеството, с направена апортна вноска от Столична община в размер на 15 071 462,00 (петнадесет милиона седемдесет и една хиляди четиристотин шестдесет и два) лева представляваща вземане на Столична община от Дружеството за предоставен заем.

Общите разходи за отчетния период са в размер на 76 251 хил. лв., при 72 343 хил. лв. за същия период на 2023 год., т.е. увеличението е с 5,40%.

Структурата на разходите по икономически елементи е както следва:

Таблица 7

№	Разход	хил.лв.			относителен дял (%)	
		30.06.2024	изменение %	30.06.2023	30.06.2024	30.06.2023
I.	Разходи по икономически елементи					
1	Материали	19 638	-16,73%	23 583	25,75%	32,60%
2	Външни услуги	2 792	9,58%	2 548	3,66%	3,52%
3	Амортизации	9 531	5,49%	9 035	12,50%	12,49%
4	Персонал	41 006	19,00%	34 460	53,78%	47,63%
5	Балансова стойност на продадени активи (без продукция)				0,00%	0,00%
6	Други разходи	1 262	81,06%	697	1,66%	0,96%
Общо за група I:		74 229	5,55%	70 323	97,35%	97,21%
II.	Финансови разходи					
1	Разходи за лихви	1 949	-0,15%	1 952	2,56%	2,70%
2	Банкови такси	73	7,35%	68	0,10%	0,09%
Общо за група II:		2 022	0,10%	2 020	2,65%	2,79%
Общо разходи за дейността (I+II):		76 251	5,40%	72 343	100,00%	100,00%

Разходите за дейността по икономически елементи и тяхното изменение във времето, е както следва:

Таблица 8

Показател	хил. лв.		
	30.06.2023	30.06.2024	
	отчет	бизнес план	отчет
Материали	23 583	25 711	19 638
Външни	2 548	3 623	2 792
Амортизации	9 035	9 557	9 531
Заплати и осигуровки	34 460	46 439	41 006
Други	2 717	2 203	3 284
Общо	72 343	87 533	76 251

Таблица 9

Разходи без ДДС в лв./км пробег

Показател	30.6.2023	30.6.2024	
	отчет	бизнес план	отчет
Материали	0,41	1,50	1,19
Външни	0,15	0,21	0,17
Амортизации	0,54	0,56	0,58
Заплати и осигуровки	2,05	2,72	2,49
Други	0,16	0,13	0,20
Общо	4,31	5,12	4,63
Пробег, хил. км	16 786	17 097	16 451

Таблица 10

%

Показател	отчет	
	30.6.2023	30.6.2024
Материали	32,60	25,75
Външни	3,52	3,66
Амортизации	12,49	12,50
Заплати и осигуровки	47,63	53,78
Други	3,76	4,31

През отчетния период на 2024 г. фактическите разходи на „Столичен Автотранспорт” ЕАД са 4,63 лв./км, а за същия период на 2023 год. са 4,31 лв./км.

Към 30.06.2024 г. „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ” ЕАД отчита отрицателен финансов резултат преди облагане с данъци в размер на (1 094) хил. лв. спрямо загуба преди облагане с данъци за същия период на 2023 г. на стойност (8 134) хил. лв. Отрицателният финансов резултат за шестмесечието на 2024 г. е намален с 7 040 хил. лв. в сравнение със същия период на 2023 г.

Таблица 11

(в хил. лв.)

№	СОБСТВЕН КАПИТАЛ	30.6.2024	изменение %	30.6.2023
	III. Финансов резултат			
1	Натрупана печалба (загуба) в т.ч.	-65 306	1,01%	-64 625
	неразпределена печалба			
	непокрита загуба	-65 306	1,01%	-64 625
2	Текуща печалба			
3	Текуща загуба	-1 094	-86,55%	-8 134
	Общо за група III:	-66 400	-8,74%	-72 759
	ОБЩО Собствен капитал	12 051	-208,43%	-11 114

Структурата на активите и относителният им дял през отчетния период спрямо предходния са както следва:

Таблица 12

№	вид активи	балансова стойност (хил.лв.)		относителен дял (%)	
		30.06.2024	30.06.2023	30.06.2024	30.06.2023
1	Нетекущи активи	125 383	143 235	84,40%	89,51%
2	Текущи активи	23 173	16 787	15,60%	10,49%
Общо активи		148 556	160 022	100%	100%

Към 30.06.2024 г. пасивите на дружеството са на обща стойност 136 505 хил. лв. Балансовата стойност на собствения капитал към 30.06.2024 год. е 12 051 хил. лева.

КЛЮЧОВИ УПРАВЛЕНСКИ ПОКАЗАТЕЛИ НА ДРУЖЕСТВОТО КЪМ 30.06.2024 г.

Таблица 13

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЛИКВИДНОСТ:	30.06.2024 г.	30.06.2023 г.
Коефициент на обща ликвидност	0,46	0,32
Коефициент на бърза ликвидност	0,35	0,24
Коефициент на абсолютна ликвидност	0,01	0,02
Коефициент на незабавна ликвидност	0,01	0,02



Таблица 14

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РЕНТАБИЛНОСТ:	30.06.2024 г.	30.06.2023 г.
Рентабилност на Основния Капитал	-0,02	-0,25
Рентабилност на Собствения Капитал (ROE)	-0,09	0,73
Рентабилност на Активите (ROA)	-0,01	-0,05



Таблица 15

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЗАДЛЪЖНЯЛОСТ:	30.06.2024 г.	30.06.2023 г.
Коефициент на задлъжнялост	11,33	-15,40
Дълг / Активи	0,92	1,07
Коефициент на финансова автономност	0,09	-0,06



Таблица 16

ФИНАНСОВИ КОЕФИЦИЕНТИ:	30.06.2024 г.	30.06.2023 г.
ЕВИТДА	10 459	2 921
ЕВИТ	928	-6 114



ВЕРОЯТНОТО БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ НА ПРЕДПРИЯТИЕТО

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.

Дружеството има приета с Решение № 51 от 28.03.2024 г. на Столичен общински съвет Икономическата рамка на обществения градски транспорт в Столична община за 2024 г.

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.

Инвестиционната програма на Дружеството 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

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

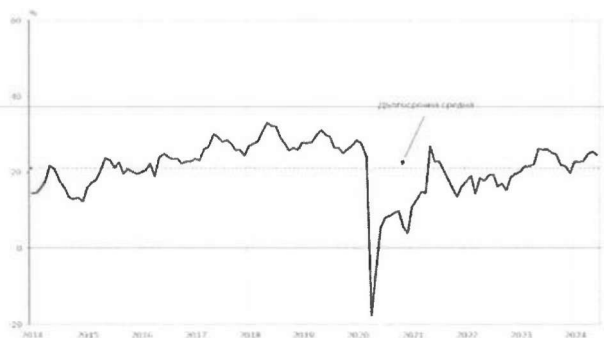
СИСТЕМАТИЧНИ РИСКОВЕ

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 17

Вид риск	Описание
ПОЛИТИЧЕСКИ РИСК	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. Очертаващата се политическа нестабилност има потенциал да окаже влияние на макроикономическия растеж и бизнес средата в България. В тази връзка, в случай че се създаде несигурност в българската икономика – относно фискалната и/или паричната политика, върховенството на закона и правоприлагането, нивото на корупция и бюрократични тежести и др. – това може да доведе до спад на инвестициите, изтичане на капитали от страната и по-консервативно поведение от страна на инвеститори/клиенти. Това от своя страна може да доведе до забавяне на икономическия растеж или дори до рецесия и намаляване на заетостта и разполагаемия доход, което ще намали икономическата активност и ще влоши кредитоспособността на определени икономически субекти. В тази връзка е възможно, някои субекти да отчетат по-слаби финансови резултати от очакваното. Въпреки частичното присъединяване към Шенген, изтъквано като успех от двете най-големи политически партии в българския парламент, в България се проведеха шестите поредни парламентарни избори за последните три години. Резултатите от преговорите за съставяне на мнозинство в парламента, което да излъчи стабилно правителство не са обнадеждаващи, предвид което поредните парламентарни избори са все повече вероятни, като резултат от невъзможността да се състави мнозинство в парламента. Вероятно сегашната политическа нестабилност ще отдалечи България, както от присъединяване на сухопътните граници към Шенген, така и от приемането на еврото като национална валута през 2025 г. – цел, която според анализаторите вече не изглежда реалистична. Наблюдаваната политическа несигурност поставя под въпрос възможността да се проведат адекватни реформи в администрацията, образованието и здравеопазването, които формират основните бюджетни разходи. Допълнителен бюджетен натиск се явява войната в Украйна. През 2024 г. се очаква минимален ръст на brutния вътрешен продукт, което няма да позволи възстановяване на националната икономика, вследствие ръста на разходите за енергия и проблемите с веригата на доставки. В тази насока следва да се обърне внимание на действителния растеж – дали същият ще отговори на правителствените прогнози; очакваното покачване на износа; възможността правителството да взема изгодни заеми на международните пазари; полаганите усилия за умерено възстановяване на вътрешното потребление. Несигурността по отношение на прилаганите приоритети от страна на централната власт поставя под риск и възможността да бъдат извършени адекватни реформи в структуроопределящи сектори в страната, с оглед оптимизация на процеса по ефективно усвояване на средства от ЕС. Внимание следва да се обърне върху реформите в неефективната пенсионно-осигурителна система, здравната система и образованието; административната координация и правила при финансирането на проекти, включително подобряване на процеса по отпускане, координиране и управление на средствата от европейските фондове. Въпреки извършените промени в Основния закон на Р. България, прокламирани от политическите сили с най-голяма представителност в 49-тото Народно събрание, като важен фактор за извършване на съдебна реформа, основен проблем пред страната е намиране на подкрепа сред парламентарно представените сили в борбата срещу корупцията. Допълнителен проблем е и липсата на конкретни политики от страна на централните власти, отчитащи икономическия интерес на България от т.нар. „зелена сделка“.
ОБЩ МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ РИСК	По данни на Националния статистически институт от 28.06.2024 г. <i>общият показател на бизнес климата през м. юни 2024 г.</i> намалява с 0.9 пункта в сравнение с май (от 25.4% на 24.5%), което се дължи на неблагоприятния бизнес климат в търговията на дребно и в сектора на услугите.

	Бизнес климат - общо  Източник: НСИ През юни 2024 г. съставният показател „бизнес климат в промишлеността“ остава на равнището си от предходния месец (от 17.8% на 17.5%). Промислените предприемачи оценяват настоящата производствена активност като понижена, докато очакванията им за дейността през следващите три месеца са благоприятни. Несигурната икономическа среда и недостигът на работна сила продължават да бъдат основните проблеми за развитието на бизнеса, като през последния месец се наблюдава засилване на негативното влияние на първия фактор. По отношение на продажните цени в промишлеността мениджърите не очакват промяна през следващите три месеца. През юни 2024 г. съставният показател „бизнес климат в строителството“ запазва приблизително нивото си от май (от 31.4% на 31.0%). По мнение на строителните предприемачи настоящата строителната активност се подобрява, докато очакванията им за дейността през следващите три месеца са по-резервирани. Най-сериозните затруднения за дейността остават несигурната икономическа среда, недостигът на работна сила, цените на материалите и конкуренцията в бранша, като спрямо предходния месец се отчита намаление на отрицателното им въздействие. Относно продажните цени в строителството прогнозите на по-голяма част от мениджърите са те да останат без промяна през следващите три месеца. През юни 2024 г. съставният показател „бизнес климат в сектора на услугите“ се понижава с 1.2 пункта (от 19.6% на 18.4%), което се дължи на неблагоприятните очаквания на мениджърите за бизнес състоянието на предприятията през следващите шест месеца. По отношение на търсенето на услуги настоящата тенденция се оценява като благоприятна, докато очакванията за следващите три месеца са по-негативни. Основният фактор, ограничаващ дейността, остава несигурната икономическа среда, посочена от 45.1% от предприятията. На второ и трето място са конкуренцията в бранша и недостигът на работна сила. Относно продажните цени в сектора на услугите мениджърите прогнозират те да останат без промяна през следващите три месеца. Според макроикономическите прогнози на експертите от Евросистемата, изложени в Икономически бюлетин бр. 4/2024 на Европейската централна банка, средногодишният растеж на реалния БВП се очаква да бъде 0,9% през 2024 г. и да се ускори до 1,4% през 2025 г. и до 1,6% през 2026 г. В сравнение с прогнозите от март 2024 г. перспективите за растежа на БВП са ревизирани нагоре за 2024 г. поради изненадващите положителни данни в началото на годината и по-добрата постъпваща информация. Прогнозата за растежа на БВП е ревизирана незначително надолу за 2025 г. и остава непроменена за 2026 г. . Националните фискални и структурни политики трябва да бъдат насочени към повишаване на производителността и конкурентоспособността на икономиката, което би подкрепило повишаване на потенциалния растеж и намаляване на ценовия натиск в средносрочен план. Ефективното, бързо и цялостно изпълнение на програмата „ЕС от ново поколение“, напредъкът към съюз на капиталовите пазари и доизграждането на банковия съюз, както и укрепването на единния пазар биха спомогнали за насърчаване на иновациите и за увеличаване на инвестициите в екологичния и цифровия преход. Пълното и незабавно прилагане на преработената рамка за икономическо управление на ЕС ще помогне на правителствата да намалят бюджетния дефицит и съотношението на дълга на устойчива основа.
ЛИХВЕН РИСК	Лихвеният риск е свързан с възможни, евентуални, негативни промени в лихвените нива, установени от финансовите институции на Република България. На своето заседание на 6 юни 2024 г. Управителният съвет на Европейската Централна Банка реши да намали трите основни лихвени процента на ЕЦБ с по 25 базисни точки. Въз

	основа на актуализирана оценка на перспективата за инфлацията, динамиката на основната инфлация и силата на трансмисионния механизъм на паричната политика беше целесъобразно да бъде отслабена нейната рестриктивност след девет месеца на непроменени лихвени проценти. От заседанието на Управителния съвет през септември 2023 г. насам инфлацията е спаднала с повече от 2,5 процентни пункта, а перспективата за нея се е подобрила осезаемо. Основната инфлация също е намаляла, потвърждавайки признаците за отслабване на ценовия натиск, а инфлационните очаквания отбелязват спад във всички времеви хоризонти. Паричната политика поддържа рестриктивни условията за финансиране. Потискането на търсенето и стабилизирането на инфлационните очаквания допринесоха значително за връщането на инфлацията към по-ниско ниво. Макроикономическите прогнози за еврозоната на експертите на ЕЦБ от юни 2024 г. предвиждат инфлацията още да се забавя вследствие на продължаващото отслабване на верижния натиск и на въздействието от затагането на паричната политика, макар и с по-умерен темп от наблюдаваното през 2023 г. Като цяло средногодишната инфлация, измерена чрез ХИПЦ, се очаква да намалее от 5,4% през 2023 г. до 2,3% през 2024 г., 2,0% през 2025 г. и 1,9% през 2026 г. ОСНОВЕН ЛИХВЕН ПРОЦЕНТ <table border="1"> <caption>ОСНОВЕН ЛИХВЕН ПРОЦЕНТ</caption> <thead> <tr> <th>Месец</th> <th>Основен лихвен процент</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Януари</td> <td>3,79%</td> </tr> <tr> <td>Февруари</td> <td>3,79%</td> </tr> <tr> <td>Март</td> <td>3,80%</td> </tr> <tr> <td>Април</td> <td>3,78%</td> </tr> <tr> <td>Май</td> <td>3,78%</td> </tr> <tr> <td>Юни</td> <td>3,78%</td> </tr> </tbody> </table> *Източник:БНБ	Месец	Основен лихвен процент	Януари	3,79%	Февруари	3,79%	Март	3,80%	Април	3,78%	Май	3,78%	Юни	3,78%
Месец	Основен лихвен процент														
Януари	3,79%														
Февруари	3,79%														
Март	3,80%														
Април	3,78%														
Май	3,78%														
Юни	3,78%														
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, през януари 2024 г. месечната инфлация е 0.5%, а годишната инфлация за януари 2024 г. спрямо януари 2023 г. е 3.8% . Средногодишната инфлация за периода февруари 2023 - януари 2024 г. спрямо периода февруари 2022 - януари 2023 г. е 8.4%. По данни на НСИ, през януари 2024 г. месечната инфлация е 0.2%, а годишната инфлация за януари 2024 г. спрямо януари 2023 г. е 4.0%. Средногодишната инфлация за периода февруари 2023 - януари 2024 г. спрямо периода февруари 2022 - януари 2023 г. е 7.8%. През февруари 2024 г. месечната инфлация е 0.3%, а годишната инфлация за февруари 2024 г. спрямо февруари 2023 г. е 3.3%¹ . Инфлацията от началото на годината (февруари 2024 г. спрямо декември 2023 г.) е 0.8%, а средногодишната инфлация за периода март 2023 - февруари 2024 г. спрямо периода март 2022 - февруари 2023 г. е 7.4%. През февруари 2024 г. месечната инфлация е 0.3%, а годишната инфлация за февруари 2024 г. спрямо февруари 2023 г. е 3.5%¹ . Инфлацията от началото на годината (февруари 2024 г. спрямо декември 2023 г.) е 0.4%, а средногодишната инфлация за периода март 2023 - февруари 2024 г. спрямо периода март 2022 - февруари 2023 г. е 6.9%. През март 2024 г. месечната инфлация е 0.2%, а годишната инфлация за март 2024 г. спрямо март 2023 г. е 3.0%. Инфлацията от началото на годината (март 2024 г. спрямо декември 2023 г.) е 1.0%, а средногодишната инфлация за периода април 2023 - март 2024 г. спрямо периода април 2022 - март 2023 г. е 6.5%. През март 2024 г. месечната инфлация е 0.2%, а годишната инфлация за март 2024 г. спрямо март 2023 г. е 3.1%. Инфлацията от началото на годината (март 2024 г. спрямо декември 2023 г.) е 0.7%, а средногодишната инфлация за периода април 2023 - март 2024 г. спрямо периода април 2022 - март 2023 г. е 6.2%. През април 2024 г. месечната инфлация е -0.3%, а годишната инфлация за април 2024 г. спрямо април 2023 г. е 2.4%. Инфлацията от началото на годината (април 2024 г. спрямо декември 2023 г.) е 0.7%, а средногодишната инфлация за периода май 2023 - април 2024 г. спрямо периода май 2022 - април 2023 г. е 5.7%. През април 2024 г. месечната инфлация е -0.1%, а годишната инфлация за април 2024 г.														

	спрямо април 2023 г. е 2.5%. Инфлацията от началото на годината (април 2024 г. спрямо декември 2023 г.) е 0.6%, а средногодишната инфлация за периода май 2023 - април 2024 г. спрямо периода май 2022 - април 2023 г. е 5.5%. През май 2024 г. месечната инфлация е -0.2%, а годишната инфлация за май 2024 г. спрямо май 2023 г. е 2.3%. Инфлацията от началото на годината (май 2024 г. спрямо декември 2023 г.) е 0.4%, а средногодишната инфлация за периода юни 2023 - май 2024 г. Спрямо периода юни 2022 - май 2023 г. е 5.1%. През май 2024 г. месечната инфлация е 0.0%, а годишната инфлация за май 2024 г. спрямо май 2023 г. е 2.7%. Инфлацията от началото на годината (май 2024 г. спрямо декември 2023 г.) е 0.6%, а средногодишната инфлация за периода юни 2023 - май 2024 г. спрямо периода юни 2022 - май 2023 г. е 5.1%. През юни 2024 г. месечната инфлация е -0.2%, а годишната инфлация за юни 2024 г. спрямо юни 2023 г. е 2.5% . Инфлацията от началото на годината (юни 2024 г. спрямо декември 2023 г.) е 0.2%, а средногодишната инфлация за периода юли 2023 - юни 2024 г. спрямо периода юли 2022 - юни 2023 г. е 4.6%. През юни 2024 г. месечната инфлация е 0.2%, а годишната инфлация за юни 2024 г. спрямо юни 2023 г. е 2.8% . Инфлацията от началото на годината (юни 2024 г. спрямо декември 2023 г.) е 0.7%, а средногодишната инфлация за периода юли 2023 - юни 2024 г. спрямо периода юли 2022 - юни 2023 г. е 4.7%. <table border="1"> <caption>ИНФЛАЦИЯ</caption> <thead> <tr> <th>Месец</th> <th>Месечна инфлация</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Януари</td> <td>0.50%</td> </tr> <tr> <td>Февруари</td> <td>0.30%</td> </tr> <tr> <td>Март</td> <td>0.20%</td> </tr> <tr> <td>Април</td> <td>-0.30%</td> </tr> <tr> <td>Май</td> <td>-0.20%</td> </tr> <tr> <td>Юни</td> <td>-0.20%</td> </tr> </tbody> </table> *Източник:НСИ	Месец	Месечна инфлация	Януари	0.50%	Февруари	0.30%	Март	0.20%	Април	-0.30%	Май	-0.20%	Юни	-0.20%
Месец	Месечна инфлация														
Януари	0.50%														
Февруари	0.30%														
Март	0.20%														
Април	-0.30%														
Май	-0.20%														
Юни	-0.20%														
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 влияние 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. 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 2025 година. Промените се правят в постановление на Министерския съвет за създаване на координационен съвет за подготовката ни за членство в еврозоната, представен за обществено обсъждане. Страната ни изпусна предишната целева дата за въвеждането на еврото у нас - 1 януари 2024 година, след като служебното правителство не подаде доклад за изпълнението на критериите за членство в еврозоната през февруари. Въвеждането на еврото е планирано без преходен период, като датата на приемане на еврото ще съвпада с въвеждането му като официална разплащателна единица. Превалутирането 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.). На 11.11.2022 г. беше приета от Координационния съвет за подготовка на Република България за членство в еврозоната Комуникационната стратегия за информация и публичност на присъединяването на България към еврозоната. Приемането на Комуникационната стратегия е важна стъпка по пътя на присъединяване на страната ни към еврозоната и кореспондира с приетото на 27.10.2022 г. решение на Народното събрание, с което се задължава Министерският съвет, в координация с Българската народна банка, да ускори консултациите и преговорите с европейските институции и да ускорят техническата подготовка за въвеждане на еврото. Тя се основа на приетия от Министерския съвет Национален план за въвеждане на еврото в Република България и описва принципите и задачите на цялостна информационна и комуникационна кампания; отговорните институции, които ще изпълняват отделните дейности в рамките на цялостната кампания; етапите за изпълнение на дейностите; целевите групи; каналите за разпространение на информацията и др. Министерски съвет на Република България с Решение № 797 от 13 ноември 2023 г. прие актуализиран Национален план за въвеждане на еврото в България. Актуализацията се прави с оглед прецизиране на текстовете на Плана във връзка с промяната на индикативната дата за въвеждане на еврото на 1 януари 2025 г., както и отразяване на постигнатия досега напредък по техническата подготовка за въвеждане на еврото и привеждане в съответствие на оставащите подготвителни дейности към новата индикативна дата. Като приложение към Плана се включват „Методически указания към административните органи за адаптиране на информационните системи за работа с евро“, чрез които се цели гарантирането на точното и еднакво прилагане на изискванията за въвеждане на еврото от административните органи при привеждането на информационните им системи към работа с евро. Националният план за въвеждане на еврото в Република България предвижда провеждането на машабна комуникационна и информационна кампания, която ще запознае гражданите с всички практически аспекти на въвеждането на еврото като официално разплащателно средство чрез предоставянето на точна, достъпна и навременна информация. Новата политическа криза, вследствие на невъзможността в новия състав на парламента да се постигне договореност за подкрепа на ново редовно правителство, отново отдалечава възможната дата за приемане на еврото като национална валута. Целената дата – 01.01.2025 г. е невъзможна за постигане без стабилно правителство и парламентарно мнозинство гарантиращо изпълнение на задълженията по приемане в еврозоната. На 27.04.2024 г. по данни на Министерството на финансите Международната рейтингова агенция „Фич Рейтингс“ (Fitch Ratings) потвърди дългосрочния кредитен рейтинг на България в чуждестранна и местна валута ‘BBB’ с положителна перспектива. В същото време агенцията предупреждава, че липсата на напредък в присъединяването към еврозоната поради политическа нестабилност, ще е фактор, който може да доведе до негативно развитие за кредитния рейтинг на страната. Другите рискове са свързани с евентуално неизпълнение на критериите за конвергенция с еврозоната, по-слаби перспективи за икономически растеж, в резултат на неблагоприятни политически развития, които утежняват изпълнението на реформите. Кредитният рейтинг оценява кредитоспособността на държавата, а конкретната му стойност изчисляват въз основа на множество фактори, включително икономически растеж, размер на държавния дълг, политическа нестабилност и други. Влошаването на кредитния рейтинг оказва пряко влияние върху разходите по държавния дълг.“ “Въпреки забавяне на процеса по приемане на еврото след януари 2025 г. и подновената политическа несигурност, Fitch Ratings отчита, че има широка политическа ангажираност на местно и на ниво ЕС за приемане на еврото. Всички законодателни мерки, които отразяват ангажиментите след влизането във Валутно-курсовия механизъм II, са приети“, коментира рейтинговата агенция. Според “Фич“ България може да изпълни критерия за инфлацията, който е последната пречка за влизане в еврозоната, най-рано през четвъртото тримесечие на 2024 г. “Въпреки това липсата на стабилно правителство и потенциално дългите преговори за съставяне на коалиция биха могли да забавят влизането в еврозоната след 2025 г.
--	--

	Приемането на еврото е фактор, който подкрепя рейтинга на България“, коментира “Фич“ Агенцията очаква растежът на българската икономика да се ускори до 2.4% през 2024 г. и до 3,1% през 2025 година. Очакванията са средногодишната инфлация да бъде 3.3% през 2024 г. и 2.9% през 2025 г.
	По данни на БНБ от 28.06.2024 г. brutният външен дълг в края на април 2024 г. възлиза на 43 140.4 млн. евро (42.6% от БВП2), което е с 891.6 млн. евро (2%) по-малко в сравнение с края на април 2023 г. (44 032 млн. евро, 46.9% от БВП). В края на април 2024 г. <i>краткосрочните задължения</i> са 7283 млн. евро (16.9% от brutния дълг, 7.2% от БВП) и се понижават с 441 млн. евро (5.7%) спрямо април 2023 г. (7723.9 млн. евро, 17.5% от дълга, 8.2% от БВП). <i>Дългосрочните задължения</i> възлизат на 35 857.5 млн. евро (83.1% от brutния дълг, 35.4% от БВП), като намаляват с 450.6 млн. евро (1.2%) спрямо края на април 2023 г. (36 308.1 млн. евро, 82.5% от дълга, 38.6% от БВП).
ДАНЪЧЕН РИСК	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.
РИСКОВЕ, СВЪРЗАНИ С ВОЕННИТЕ КОНФЛИКТИ В БЛИЗКИЯ ИЗТОК И УКРАЙНА	Избухването на военния конфликт в Близкия изток, в допълнение към тлеещия конфликт Русия-Украйна притежава потенциал да нанесе нов удар на икономическото доверие и то в момент, когато нарастваха надеждите за овладяване на ръста на цените, предизвикан от нахлуването на Русия в Украйна през 2022 г. Избухналият конфликт, придружен от стотици убити, когато бойци от движението Хамас нахлуха от техния анклав, а Израел отговори със сила, добави и възможността за по-широк блискоизточен конфликт към усещането за глобална нестабилност, предизвикано от военните действия в Украйна, започнали преди повече от 20 месеца. В зависимост от продължителността на конфликта и от това колко интензивен се очертава да стане, ще се прецени дали има потенциал да се разпространи и в други части на региона. Към настоящия момент не е възможно да се очертае мащабът на последиците и проявленията на конфликта върху цената на петрола и цените на акциите. Независимо, че все повече политици говорят за необходимостта от мирни преговори между воюващите страни, към датата на съставяне на отчета не се наблюдава сериозна инициатива приемлива и за двете страни в конфликта за начало на мирни преговори. Бушуващият конфликт в ивицата Газа има потенциала да добави непредсказуем набор от негативни рискове към глобалната икономика, която вече се забавя. Конфликтът крие риск от по-високи цени на петрола и рискове за инфлацията, включително да повлияе на перспективите за растеж на световната икономика. Увеличенията на цените на петрола и газа, предизвикани от военните конфликти не само намаляват популателната способност на населението и компаниите, но също така повишават разходите за производство на храни. Засилващият се международен натиск върху страните в конфликта все още не е довел до желаното прекратяване на боевете и начало на преговори за намиране на мирно решение на конфликта. В допълнение на сериозните военни конфликти, нациите вече се борят с необичайно високи нива на дълг, слаби частни инвестиции и най-бавното възстановяване на търговията от пет десетилетия, което намалява възможностите за скорошно излизане от кризата. По-високите лихвени проценти са резултат от усилията на централната банка да укроти инфлацията, което направи по-трудно за правителствата и частните компании да получат достъп до кредити и да предотвратят неизпълнението на задълженията. Към икономически проблеми, които са подхранвани от задълбочаващите се геополитически конфликти, се добавя и напрежението между Съединените щати и Китай относно трансфера на технологии и сигурността, което усложнява усилията за съвместна работа по други проблеми като изменението на климата, облекчаване на дългове или предотвратяване на регионални конфликти. Атаката на САЩ и Великобритания, предприети в началото на 2024 г. срещу цели на йеменските бунтовници – хути, рискува да разшири значително конфликта в Газа. Атаките бяха първият голям акт на отмъщение, откакто хутите започнаха да атакуват търговски кораби в Червено море – през което минава около 15% от световния морски трафик. Силите на САЩ и Великобритания атакуваха системи за противовъздушно наблюдение, радары и арсенали от дронове, крилати и балистични ракети в различни части на Йемен под контрола на бунтовниците хути. В същото време, производители на автомобили Tesla и Volvo вече обявиха временно спиране на част от производството си в Европа, поради недостиг на компоненти, произтичащ от промените в морския трафик през Червено море. Атаките,

	предприети от САЩ и Великобритания, не само увеличава обхвата на конфликта към други участници и географски пространства, но отваря пропастта между Съединените щати и почти целия арабски свят. Геополитическото напрежение, съчетано с избухването на активни военни действия в множество региони допринася за нестабилен глобален ред, характеризиращ се в подкопаване на доверието и несигурност. Последните събития, съчетано с продължаващото и задълбочаващото се въздействие на екстремни метеорологични условия увеличават натиска върху разходите за живот и засилват икономическата несигурност в голяма част от света. Към тези рискове следва да се добавят и рисковете, свързани с дезинформация на обществата, които се проявяват все по-отчетливо в общества, които са политически и икономически отслабени през последните години. Тези рискове ще станат все по-трудни за преодоляване, тъй като глобалното сътрудничество ерозира. Същевременно последиците от един все по-фрагментиран свят влияят на способността за управление на настъпващите глобални рискове именно поради липса на консенсус и сътрудничество.
РИСК ОТ ПОКАЧВАНЕ НА ЦЕНИТЕ НА ЕЛЕКТРОЕНЕРГИЯТА	Въглищните централи от комплекс „Марица изток и „Бобов дол“ произвеждат над 47 процента от електроенергията в България. От 01.07.2024 г. отпада ангажиментът на ТЕЦ „Марица изток 2“ към НЕК за производство на електроенергия, като предвид високата цена на емисиите и обстоятелството, че централата следва да излезе на свободния пазар изцяло, допринася за това тя да спре работа. Към датата на настоящия доклад липсва цялостен анализ по какъв начин това обстоятелство ще повлияе на цената на електроенергията за икономическите субекти, като са налице данни, че цената на битовите потребители е възможно да се повишат с около 20 на сто. Сътресенията на вътрешния пазар за производство на електрическа енергия предизвикани от възможното спиране на работа на въглищните централи се комбинират със сътресенията на международния пазар. Покачването на цените на тока и енергоносителите, което се засили особено отчетливо след инвазията на Русия в Украйна, оказаха натиск върху европейските потребители. През 2024 г. към общата нестабилност в световен мащаб се добавя особено отчетливо и въоръжения конфликт в Газа с което се застрашиха доставките на енергоносители. Разрастването на войната в Газа и включването в нея на хутите от Йемен и последвалите бомбардировки от САЩ и Великобритания, доведе до сериозни рискове за корабоплаването в Червено море, а оттам и за избягване на този маршрут от доставчиците на петрол. Посочените военни конфликти водят до сериозна несигурност при доставките на нефт и газ, а оттам се отразяват на тяхната цена, съответно на цената на електрическата енергия. В случай че Червено море бъде затворено за корабоплаване, дори и за непродължителен период от време, то това ще предизвика нов скок на цените на енергоносителите.

НЕСИСТЕМАТИЧНИ РИСКОВЕ

Специфичните рискове за дейността на „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД произтичат от естеството на основната дейност на дружеството, както и от силната зависимост на компанията 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 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 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 компанията.

РИСК ОТ ПОКАЧВАНЕ НА ЦЕНИТЕ НА ГОРИВАТА

През шестмесечието на 2024 г. цените на горивата запазват нивата си от 2023 г., когато през м. декември 2023 г. са отчетени средни стойности 2,73 лв. за масовия бензин А95, 2,79 лв. за дизел и 1,24 лв. за автогаз.

Повечето прогнози са за стабилни цени на петрола на световните пазари през годината.

Очакванията са, че цените на горивата през следващите месеци на 2024 г. ще запазят по-високите си нива заради наложените санкции на руския нефт и газ. Важно е как ще се отрази отказът от използване на руски петрол в „Лукойл Нефтохим“, което трябва да стане постепенно до есента. В момента в България се продава най-евтиния бензин в целия ЕС, но разликата с другите пазари далеч не е толкова голяма, колкото предполагат по-ниските цени на суровините за „Лукойл Нефтохим“ и ниските нива на акцизите. Напълно възможно е през 2024 цените в повечето европейски страни да паднат леко, а у нас да се запазят, изравнявайки се със средните в ЕС.

„СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД е дружество, чиято дейност е изключително зависима от цените на горивата. В тази връзка ръководството ще следи тенденции и при необходимост ще изготви специален план за действие за минимизиране на загубите от покачването на цените на горивата.

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 качественото 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 компанията 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 своевременните мерки за нейното опазване. Във връзка с това „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД развива своята дейност, съобразявайки се с изискванията за опазване на околната среда. Комисията по околната среда следи за последователното изпълнение на политиката на Дружеството в областта 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 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:

- ✓ 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;
- ✓ Организиран 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 посреща 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.

ОТЧИТАНЕ ВЛИЯНИЕТО НА КОНФЛИКТА В УКРАИНА И ВЪЗНИКНАЛАТА КРИЗА В БЛИЗКИЯ ИЗТОК ВЪРХУ ДЕЙНОСТТА НА ДРУЖЕСТВОТО

Затихването на пандемията се застъпи с началото на войната Русия – Украйна. Събитията, свързани с военната инвазия на Русия в Украйна са динамични и непредвидими, като Дружеството е засегнато пряко от тези събития, доколкото по-голяма част от формираната годишна инфлация се дължи на цената на електрическата енергия, съответно цената на вноса на природен газ, като основен източник за производство на електрическа енергия. В края на 2023 година възникна военен конфликт в Близкия изток, който допълнително допринесе за задълбочаване на световната икономическа криза и е предпоставка за резки промени в цената на петрола. В тази връзка повишаване на приходите на дружеството над нивата на разходите на дружеството продължават да е основно предизвикателство пред ръководството.

Независимо от това и предвид бързите и резки промени в икономическата обстановка в страната, ръководството на Дружеството ще продължи да наблюдава икономическата ситуацията, както и преките и косвени ефекти върху дейността на Дружеството от нарушените икономически отношения вследствие на войната в Украйна.

Сътресенията в глобалната икономика, в частност доведоха до редица негативни последици за Дружеството, изразяващи се в драстично увеличен размер на разходите за горива и ел. енергия, минимален паричен поток и свързаните с това ограничения, за необходимо присъщи разходи за дейността на Дружеството.

Предвид бързите и резки промени в икономическата обстановка в страната, ръководството на Дружеството ще продължи да наблюдава икономическата ситуацията и да предприема необходимите мерки в рамките на правомощията му, като взема предвид преките и

косвени ефекти върху дейността на Дружеството от нарушените икономически отношения вследствие на войната в Украйна.

IV. АНАЛИЗ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ФИНАНСОВИТЕ И НЕФИНАНСОВИТЕ ЦЕЛИ

През шестмесечието на 2024 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;
- обновяване на автобусния парк и увеличение на автобусите, движещи се по определени натоварени линии;
- извършения от дружеството през отчетния период на 2024 г. маршрутен пробег е в размер на 99,45% от възложения. Извършен е и допълнителен заместващ пробег поради ремонт или аварии в релсовия път на останалите столични транспортни дружества;
- въпреки повишената интензивност на общия автомобилен поток по трасетата на маршрутните линии на ОПП, се наблюдава намаляване на общия брой регистрирани ПТП с участие на МПС на Дружеството, което определя "Столичен Автотранспорт" ЕАД като не рисков транспортен оператор за обществен транспорт.
- 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 AVL 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:

- Наблюдава се отчетлива тенденция за намаляване броя на водачите, която се дължи на недостига им в цяла Европа и според различните източници е между 500 и 600 хиляди незаети щатни бройки. Структурата на заетостта по вид персонал, съответства на дейността и потребностите на „Столичен автотранспорт“ ЕАД, за предоставяне на високоефективни транспортни услуги;
- Основната месечна заплата на всички работници и служители в Дружеството се увеличена с 15%, считано от 01.03.2024 год., съгласно Споразумение за сътрудничество с рег. № СОА24-ДГ56-223/26.02.2024 г. между Столична община, Синдикалните организации и транспортните дружества;
- в дружеството са предприети адекватни мерки, насочени към превенция на професионалните заболявания и опазване на живота и здравето на работниците и служителите.

4. По отношение изпълнението на финансовите цели пред дружеството:

- **СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ” ЕАД** за шесте месеца на 2024 г. реализира с 17.05% повече приходи от дейността и отчете с 5.4% повече разходи за дейността в сравнение със същия период на 2023 г. Намален е отрицателния финансов резултат за отчетния период с 86.55% в сравнение със същия период на 2023 г., с което Дружеството изпълни една от основните си финансова цел

През отчетния период Дружеството успешно изпълни ангажиментите си по договора за ОПП, въпреки значителните финансови затруднения в резултат на постоянно увеличение на разходите за материали и недостатъчните налични парични средства, което е пряко свързано с икономическите последици от продължаващата война в Украйна, както и възникналия в края на 2023 г. военен конфликт в Близкия изток.

26.07.2024 г.
гр. София

За "СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ" ЕАД:...

Слав Монов
/Изпълнителен член на СД/
.....
Илия Гътовски
/Председател на СД/

Отчет за финансовото състояние

		30 юни	31 декември
Активи	Пояснение	2024 г. ‘000 лв.	2023 г. ‘000 лв.
Нетекущи активи			
Нематериални активи	5	28	25
Имоти, машини и съоръжения	6	125 355	134 385
Нетекущи активи		125 383	134 410
Текущи активи			
Материални запаси	9	5 665	4 980
Търговски вземания	10	485	576
Вземания от свързани лица	28	15 384	7 019
Други вземания	11	1 214	1 518
Пари и парични еквиваленти	12	425	8 932
Текущи активи		23 173	23 025
Общо активи		148 556	157 435

Съставил: _____
Славка Благоева

Изпълнителен директор: _____
д-р ик. Слав Монов



Председател на Съвета на директорите:

д-р ик. Илия Гътовски

Отчет за финансовото състояние (продължение)

Собствен капитал и пасиви	Пояснение	30 юни 2024 г. ‘000 лв.	31 декември 2023 г. ‘000 лв.
Собствен капитал			
Акционерен капитал		49 189	34 117
Преоценъчен резерв		14 430	14 430
Други резерви	9	14 832	14 832
Натрупана загуба		(66 400)	(65 306)
Общо собствен капитал		12 051	(1 927)
Пасиви			
Нетекущи пасиви			
Пенсионни и други задължения към персонала		2 513	2 513
Задължения по финансов лизинг	7.1	36 551	36 559
Задължения към свързани лица			7 288
Други задължения (финансиране за ДМА)		45 242	45 242
Търговски задължения		2 168	2 168
Отсрочени данъчни пасиви		159	159
Нетекущи пасиви		86 633	93 929
Текущи пасиви			
Провизии		150	150
Пенсионни и други задължения към персонала		14 743	17 546
Задължения по финансов лизинг	7.1	5 390	9 670
Търговски задължения		21 070	16 284
Краткосрочни задължения към свързани лица		636	8 320
Данъчни задължения		1 479	567
Други задължения		1 172	2 045
Финансови пасиви		44 640	54 582
Финансиране за ДМА		5 232	10 851
Текущи пасиви		49 872	65 433
Общо пасиви		136 505	159 362
Общо собствен капитал и пасиви		148 556	157 435

Съставил: _____
Славка Благоева

Изпълнителен директор: _____
д-р ик. Слав Монов

Председател на Съвета на директорите: _____
д-р ик. Илия Гътовски



Отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход за периода, приключващ на 30 юни

	Пояснение	
	За 6 месеца към	За 6 месеца към
	30.06.2024 г.	30.06.2023 г.
	'000 лв.	'000 лв.
Приходи от продажба на услуги	46 481	33 300
Приходи от финансираня	28 571	30 723
Други приходи	105	186
Общо приходи от оперативна дейност	75 157	64 209
Разходи за материали	(19 638)	(23 583)
Разходи за външни услуги	(2 792)	(2 548)
Разходи за персонала	(41 006)	(34 460)
Разходи за амортизация на нефинансови активи	5, 6, 6, 1 (9 531)	(9 035)
Други разходи	(1 262)	(697)
Общо разходи от оперативна дейност	(74 229)	(70 323)
Печалба (Загуба) от оперативна дейност	928	(6 114)
Финансови разходи	(2 022)	(2 020)
Общо разходи за дейността	(76 251)	(72 343)
Печалба (Загуба) преди данъци	(1 094)	(8 134)
Печалба (Загуба) за периода	(1 094)	(8 134)
Общо всеобхватна доход за периода	(1 094)	(8134)

Съставил: _____
Славка Благоева

Изпълнителен директор: _____
д-р ик. Слав Монров



Председател на Съвета на директорите: _____
д-р ик. Илия Гътовски

Отчет за промените в собствения капитал

За шестмесечие към 30 юни 2024 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 2024 г.	34 117	14 430	14 832	(65 306)	(1 927)
Увеличение на капитала с апортна вноска	15 072				15 072
Сделки с едноличния акционер	15 072	0	0	0	15 072
Печалба /Загуба за периода				(1 094)	(1 094)
Общо всеобхватен доход за периода				(1 094)	(1 094)
Салдо към 30 юни 2024 г.	49 189	14 430	14 832	(66 400)	12 051

За шестмесечие към 30 юни 2023 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 2023 г.	32 617	14 430	14 598	(64 625)	(2 980)
Печалба /Загуба за периода				(8 134)	(8 134)
Общо всеобхватен доход за периода	32 617	14 430	14 598	(72 759)	(11 114)
Салдо към 30 юни 2023 г.	32 617	14 430	14 598	(72 759)	(11 114)

Съставил: _____
Славка Благоева



Изпълнителен директор:
д-р ик. Слав Монов
Председател на Съвета на директорите: _____
д-р ик. Илия Гътовски

Поясненията към финансовия отчет от стр. 6 до стр. 18 представляват неразделна част от него.

Отчет за паричните потоци за периода, приключваща на 30 юни

Пояснение	За 6 месеца към 30.06.2024 г.	За 6 месеца към 30.06.2023 г.
	'000 лв.	'000 лв.
Оперативна дейност		
Постъпления от клиенти	70 003	69 367
Получени компенсации по ПМСN№ 429 и 151	-	-
Плащания към доставчици	(23 553)	(24 119)
Плащания към персонал и осигурителни институции	(43 360)	(36 625)
Плащания за данъци и такси	(3 821)	(1 440)
Нетен паричен поток от оперативна дейност	(731)	7 183
Инвестиционна дейност		
Получено финансиране за дълготрайни активи		8 883
Придобиване на имоти, машини и съоръжения	(688)	(13 684)
Нетен паричен поток от инвестиционна дейност	(688)	(4 801)
Финансова дейност		
Постъпления по заем от свързани лица		1 912
Плащания по финансов лизинг	(5 096)	(3 657)
Плащания на лихви	(1 992)	(1 923)
Нетен паричен поток от финансова дейност	(7 088)	(3 668)
Нетна промяна в пари и парични еквиваленти	(8 507)	(1 286)
Пари и парични еквиваленти в началото на годината	8 932	2 191
Парични наличности в края на периода	425	905
Пари и парични еквиваленти в края на периода	425	905

Съставил: _____
Славка Благоева



Изпълнителен директор: _____
д-р ик. Слав Монов

Председател на Съвета на директорите: _____
д-р ик. Илия Гътовски