



**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 – 31.03.2024 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.

## 2. СТРУКТУРА НА КАПИТАЛА И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ

Акциите на Дружеството не са регистрирани на фондова борса.

Към 31.03.2024 г. съдебно регистрираният капитал на дружеството е 34 117 209 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:

Председател: Илия

Гътовски

Членове:

Йовелина Тихова.

Любомир Ковачев,

Лъчезар Пеков,

Слав Монов

Изпълнителен директор: Слав Монов

Дружеството се представлява 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”. 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.

## **II. ПРЕГЛЕД НА РАЗВИТИЕТО, РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДЕЙНОСТТА И СЪСТОЯНИЕТО НА ПРЕДПРИЯТИЕТО КЪМ 31.03.2024 Г.**

### **ЕКСПЛОАТАЦИОННА ДЕЙНОСТ**

#### **I. 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 661 бр. автобуси – 264 бр. съчленени и 397 бр. единични, от тях нови електрически 6-метрови с марка Карсан – 30 бр., 22 бр. 8-метрови Хайгери и 1 бр. Неоплан, който е под наем в Дружеството.

Дружеството стартира годината без приета икономическа рамка на обществения транспорт в Столична община за 2024 г., в която се определят параметрите на транспортната задача, цената на километър пробег и източниците на финансиране. Разчета по експлоатационни планове за I-во тримесечие на 2024 г., е в размер на **8 505 996** км. Действителният план по действащи разписания е в размер на: **8 369 427** км. Реално изминатият маршрутен пробег през периода е в размер на 8 326 568 км.

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

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 06.01.2024г., с цел осигуряване транспортно обслужване на живущите по ул. „Филип Кутев“;
- Разкрване на допълнителна спирка за автобусни линии №№ 88 и 120 „Ул. Кишинев“, от 22.02.2024 г., която предоставя по-удобен достъп до МС „Витоша“;
- Разкриване на 4 броя 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 експлоатацията на автобусни линии №№ 75 и 384 в предпразник/празник от 17.02.2024 г.

Във връзка със строителството на метростанция 6 на бул. „Цариградско шосе“ и на основание заповед на Столична община СОА24-РД95-1/3.01.2024г. от 06.01.2024г. 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 10 914,205 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 4 324,400 км.

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

Таблица 1

| Поделение                    | Извършен маршрутен пробег, км |           |
|------------------------------|-------------------------------|-----------|
|                              | 31.3.2023                     | 31.3.2024 |
| Земляне                      | 3 007 501                     | 2 953 839 |
| Малашевци                    | 2 835 519                     | 2 816 822 |
| Дружба                       | 2 601 159                     | 2 555 907 |
| „Столичен Автотранспорт ЕАД“ | 8 444 179                     | 8 326 568 |

Таблица 2

| Поделение                    | Изпълнение на маршрутни пробег, % |            |
|------------------------------|-----------------------------------|------------|
|                              | 31.03.2023                        | 31.03.2024 |
| Земляне                      | 99,61%                            | 99,53%     |
| Малашевци                    | 99,93%                            | 99,56%     |
| Дружба                       | 99,96%                            | 99,38%     |
| „Столичен Автотранспорт ЕАД“ | 99,76%                            | 99,49%     |

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

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;
- 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 1-во тримесечие на 2024 год. са в размер 1,12 ст./km маршрутен пробег при 0,93 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.

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, ускорените разписания и др. Непрекъснатият режим на работа на светофарите затруднява 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.

## **II. Контрол и управление на транспортния процес**

И през 2024 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, 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 поделенията 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.

## **III. 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 първото тримесечие на 2024 год. са регистрирани общо 240 броя ПТП с участие на МПС на Дружеството. През същия период на 2023 год. са регистрирани общо 263 броя ПТП с участие на МПС на Дружеството.

През отчетния период на 2024 год. интензивността на участие на МПС на Дружеството в ПТП е едно на всеки 34 694 km. общ действителен пробег за автобусите от ОПП, при едно на 32 353 km. за същия период на 2023 год.

През отчетния период на 2024 год. относителният дял на ПТП по вина на водачи от Дружеството е 38,75%, за 2023 година – 37,5 %.

Нивото на ранените при ПТП е 0,058 бр./ПТП – през 1-во тримесечие на 2024 г., при - 0,027 бр./ПТП за същия период на 2023 год.

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

Това се дължи на увеличаване на скоростта на придвижване между спирките.

С повишената интензивност на общия автомобилен поток по трасетата на маршрутните линии от автобусния ОПП, се наблюдава намаление на общия брой регистрирани ПТП с участие на МПС на Дружеството.



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

## ТЕХНИЧЕСКА ДЕЙНОСТ

### I. Автобусен парк

Автобусния парк, с който Дружеството изпълнява транспортната задача за ОПП, е както следва:

Таблица 3

| Автобус, тип            | Годни за експлоат.<br>31.03.2023 г. | Годни за експлоат.<br>31.03.2024 г. | Използваемост<br>към 31.03.2023 г. | Използваемост<br>към 31.03.2024 г. |
|-------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| <b>18 метрови</b>       | <b>264</b>                          | <b>264</b>                          |                                    |                                    |
| Mercedes O345 G         | 4                                   | 4                                   |                                    |                                    |
| Mercedes O345 G Conecto | 49                                  | 49                                  | 63%                                | 64%                                |
| MAN SG 262              | 25                                  | 25                                  | 69%                                | 68%                                |
| MAN Lion's City G       | 186                                 | 186                                 | 92%                                | 91%                                |
| <b>12 метрови</b>       | <b>338</b>                          | <b>396</b>                          |                                    |                                    |
| Mercedes O345 S         | 3                                   | 3                                   | 70%                                | 71%                                |
| Mercedes O345 S Conecto | 30                                  | 30                                  | 70%                                | 71%                                |
| BMC 220 SLF             | 43                                  | 43                                  | 61%                                | 63%                                |
| Mercedes C628.310       | 35                                  | 35                                  | 82%                                | 81%                                |
| Yutong ZK6126HGA        | 110                                 | 110                                 | 90%                                | 89%                                |
| Yutong ZK6128BEVG       | 20                                  | 20                                  | 75%                                | 74%                                |
| BMC320Procity CNG       | 60                                  | 60                                  | 87%                                | 87%                                |
| Mercedes-Benz Intouro   | 15                                  | 21                                  | 64%                                | 67%                                |
| Yutong ZK6126HGA CNG    | 22                                  | 22                                  | 86%                                | 87%                                |
| HIGER KLQ6832GEV        |                                     | 22                                  |                                    | 60%                                |
| KARSAN e-JEST           |                                     | 30                                  |                                    | 55%                                |
| <b>Общо ОПП</b>         | <b>602</b>                          | <b>660</b>                          | <b>77%</b>                         | <b>74%</b>                         |

**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,<br>бр. | Средна<br>възраст, год. | Директива | Година на<br>произв.(доставка) | Общ пробег<br>от пускане в<br>експлоат., км |
|-------------------------|--------------------|-------------------------|-----------|--------------------------------|---------------------------------------------|
| <b>18 метрови</b>       | <b>264</b>         | <b>11,3</b>             |           |                                |                                             |
| 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                                 |
| <b>12 метрови</b>       | <b>396</b>         | <b>8,8</b>              |           |                                |                                             |
| 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   |
| Meriedec-Benz Inturo | 21         | 10          | ЕВРО 5 и 6    | 2011-2012-2015 | над 300 000   |
| 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   |
| 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    |
| <b>Общо ОПП</b>      | <b>660</b> | <b>10,2</b> |               |                |               |

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.

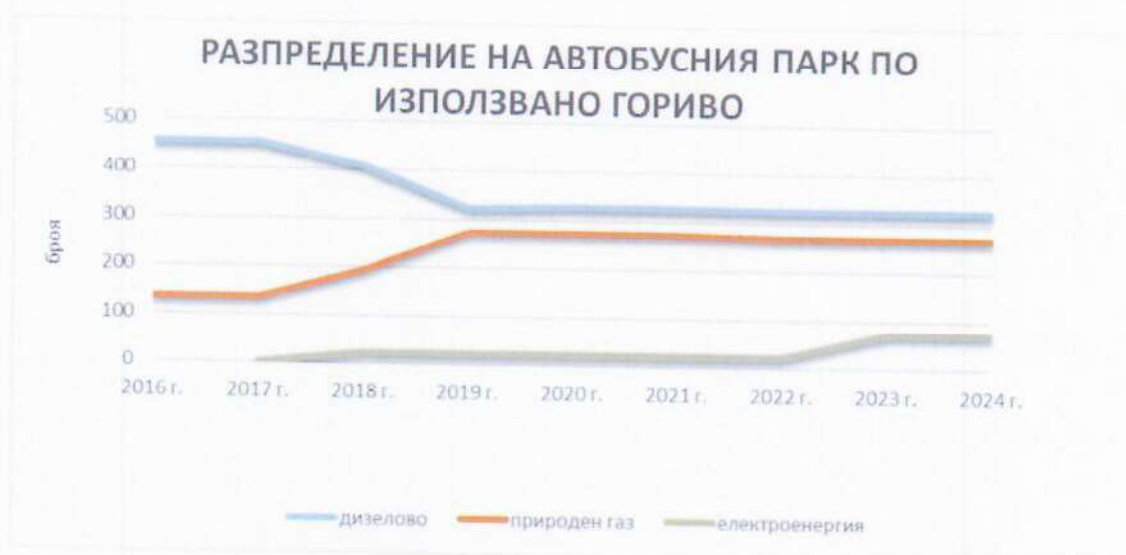
За обслужване маршрутите за ОПП, към I-во тримесечие на 2024 г. дружеството разполага с 264 бр. 18-метрови автобуси от две марки - „MAN” и „Mercedes” (в по две модификации). Всички автобуси са доставени нови, както следва - „Mercedes” в периода 1998-2003 г., автобусите „MAN SG 262” през 1999 г. През 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 11,3 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 26 % 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 539 бр. нископодови автобуси, които са 81,6 % от списъчния брой за ОПП.

## II. 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 12 години с предавателни кутии Voith и ZF.

Един по-ефективен начин за намаляване разходите за ремонт на агрегати е извършването му в специализирани отделения в сервизните комплекси на 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



сервизи 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 сервизните 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 от I-во тримесечие на 2023 г. за почти 100 % изпълнение на периодичните планови обслужвания (ТО-1 – 89,9 % и ТО-2 – 94,9 %) 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 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 25 % 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, които допринасят 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               | 31.3.2024    |              | 31.3.2023    |              |
|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                            | щатен        | списъчен     | щатен        | списъчен     |
| Водачи МГТ                 | 1 255        | 1 042        | 1 342        | 1 178        |
| Сервизни работници         | 335          | 302          | 300          | 283          |
| Други работници            | 398          | 383          | 392          | 371          |
| АУП                        | 132          | 131          | 130          | 125          |
| <b>Общо за Дружеството</b> | <b>2 120</b> | <b>1 858</b> | <b>2 164</b> | <b>1 957</b> |

През първото тримесечие на 2024 г., щатният персонал е променен във връзка с утвърдения експлоатационния план. Списъчният състав на водачи, извършващи обществен превоз на пътници (ОПП) е намалял с 136 човека. Списъчният състав на сервизните работници е увеличен с 19 човека, което е във връзка с назначаването на стажанти, обучаващи се в реална работна среда. Списъчният състав на АУП и други работници е увеличен съответно с 6 и 12 човека. Общото намаление на персонала през първото тримесечие на 2024 спрямо първото тримесечие на 2023 г. е 99 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 е 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.



## ИКОНОМИЧЕСКА ДЕЙНОСТ. АНАЛИЗ НА ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ КЪМ 31.03.2024 Г. И СЪПОСТАВКА КЪМ 31.03.2023 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, намален размер на приходите, 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 тримесечие на 2024 г. общите приходи на Дружеството са в по-голям размер от отчетените за същия период на 2023 г. с 4 149 хил. лв. Размерът на общите приходи за отчетния период е 34 757 хил. лв., а същия период на 2023 г. те са в размер на 30 608 хил. лв. т.е. увеличението е с 13,56%.

**Таблица 6**

| № | Приходи                                  | хил.лв.       |               | относителен дял (%) |             |
|---|------------------------------------------|---------------|---------------|---------------------|-------------|
|   |                                          | 31.3.2024     | 31.3.2023     | 31.3.2024           | 31.3.2023   |
|   | <b>I. Приходи от дейността</b>           |               |               |                     |             |
| 1 | Приходи от продажби                      | 22 869        | 16 745        | 65,80%              | 54,71%      |
| 2 | Приходи от финансираня                   | 11 857        | 13 815        | 34,11%              | 45,14%      |
| 3 | Други приходи                            | 31            | 48            | 0,09%               | 0,16%       |
|   | <b>Общо за група I:</b>                  | <b>34 757</b> | <b>30 608</b> | <b>100%</b>         | <b>100%</b> |
|   | <b>II. Финансови приходи</b>             |               |               |                     |             |
|   | <b>Общо за група II:</b>                 | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0%</b>           | <b>0%</b>   |
|   | <b>Общо приходи от дейността (I+II):</b> | <b>34 757</b> | <b>30 608</b> | <b>100%</b>         | <b>100%</b> |

Разходите за първото тримесечие на 2024 г. запазват нивото на отчетените разходи за същия период на 2023 г. Размерът на разходите за първото тримесечие на 2024 г. са 37 530 хил. лв., при 36 884 хил. лв. за същия период на 2023 г.

Намален е отрицателният финансов резултат за първото тримесечие на 2024 г. с 3 503 хил. лв. в сравнение със същия период на 2023 г.



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

Въпреки отчетените в по голям размер приходи и запазеното ниво 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 4,17 лв./км. при определени с Икономическа рамка – 5,14 лв./км. Дружеството е финансирано за периода с недостиг от 8 051 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.

Общите разходи за отчетния период са в размер на 37 530 хил. лв., при 36 884 хил. лв. за същия период на 2023 год., т.е. увеличението е с 1,75%.

Структурата на разходите по икономически елементи е както следва:

Таблица 7

| №                                 | Разход                                                 | хил.лв.   |           | относителен дял (%) |           |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------|-----------|---------------------|-----------|
|                                   |                                                        | 31.3.2024 | 31.3.2023 | 31.3.2024           | 31.3.2023 |
| I.                                | Разходи по икономически елементи                       |           |           |                     |           |
| 1                                 | Материали                                              | 10 553    | 13 901    | 28,12%              | 37,69%    |
| 2                                 | Външни услуги                                          | 1 307     | 1 305     | 3,48%               | 3,54%     |
| 3                                 | Амортизации                                            | 4 764     | 4 284     | 12,69%              | 11,61%    |
| 4                                 | Персонал                                               | 19 527    | 16 238    | 52,03%              | 44,02%    |
| 5                                 | Балансова стойност на продадени активи (без продукция) |           |           | 0%                  | 0%        |
| 6                                 | Други разходи                                          | 344       | 183       | 0,92%               | 0,50%     |
| Общо за група I:                  |                                                        | 36 495    | 35 911    | 97,24%              | 97,36%    |
| II.                               | Финансови разходи                                      |           |           |                     |           |
| 1                                 | Разходи за лихви                                       | 1 000     | 941       | 2,67%               | 2,55%     |
| 2                                 | Банкови такси                                          | 35        | 32        | 0,09%               | 0,09%     |
| Общо за група II:                 |                                                        | 1 035     | 973       | 2,76%               | 2,64%     |
| Общо разходи за дейността (I+II): |                                                        | 37 530    | 36 884    | 100%                | 100%      |

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

Таблица 8

| Показател            | 31.3.2023 | 31.3.2024   |        |
|----------------------|-----------|-------------|--------|
|                      | отчет     | бизнес план | отчет  |
| Материали            | 13 901    | 12 916      | 10 553 |
| Външни               | 1 305     | 1 811       | 1 307  |
| Амортизации          | 4 284     | 4 779       | 4 764  |
| Заплати и осигуровки | 16 238    | 23 329      | 19 527 |
| Други                | 1 156     | 1 102       | 1 379  |
| Общо                 | 36 884    | 43 937      | 37 530 |



Таблица 9 Разходи без ДДС в лв./км пробег

| Показател            | 31.3.2023 | 31.3.2024   |       |
|----------------------|-----------|-------------|-------|
|                      | отчет     | бизнес план | отчет |
| Материали            | 1,65      | 1,5         | 1,27  |
| Външни               | 0,15      | 0,21        | 0,16  |
| Амортизации          | 0,51      | 0,56        | 0,57  |
| Заплати и осигуровки | 1,92      | 2,71        | 2,35  |
| Други                | 0,14      | 0,13        | 0,16  |
| Общо                 | 4,37      | 5,11        | 4,51  |
| Пробег, хил. км      | 8 444     | 8 594       | 8 327 |

За I тримесечие на 2024 г. година фактическите разходи на „Столичен Автотранспорт” ЕАД са 4,51 лв./км, а за същия период на 2023 год. са 4,37 лв./км.

### КЛЮЧОВИ УПРАВЛЕНСКИ ПОКАЗАТЕЛИ НА ДРУЖЕСТВОТО КЪМ 31.03.2024 Г.

Таблица 13

| ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЛИКВИДНОСТ:          | 31.03.2024 г. | 31.03.2023 г. |
|------------------------------------|---------------|---------------|
| Коефициент на обща ликвидност      | 0,36          | 0,34          |
| Коефициент на бърза ликвидност     | 0,27          | 0,26          |
| Коефициент на абсолютна ликвидност | 0,01          | 0,02          |
| Коефициент на незабавна ликвидност | 0,01          | 0,02          |



Таблица 14

| ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РЕНТАБИЛНОСТ:              | 31.03.2024 г. | 31.03.2023 г. |
|------------------------------------------|---------------|---------------|
| Рентабилност на Основния Капитал         | -0,08         | -0,19         |
| Рентабилност на Собствения Капитал (ROE) | 0,59          | 0,68          |
| Рентабилност на Активите (ROA)           | -0,02         | -0,04         |





Таблица 15

| ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЗАДЪЖНЯЛОСТ:          | 31.03.2024 г. | 31.03.2023 г. |
|-------------------------------------|---------------|---------------|
| Коефициент на задължнялост          | -33,40        | -19,16        |
| Дълг / Активи                       | 1,03          | 1,06          |
| Коефициент на финансова автономност | -0,03         | -0,05         |



Таблица 16

| ФИНАНСОВИ КОЕФИЦЕНТИ: | 31.03.2024 г. | 31.03.2023 г. |
|-----------------------|---------------|---------------|
| ЕВИТДА                | 3 026         | -1 019        |
| ЕВИТ                  | -1 738        | -5 303        |





### 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           | <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>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 заестостта 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, България се насочи към шестите поредни парламентарни избори за последните три години. Вероятно сегашната 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; полагащите усилия за умерено възстановяване на вътрешното потребление.</p> <p>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“.</p> |
| ОБЩ МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ РИСК | <p>По данни на Националния статистически институт от 29.03.2024 г. <i>общият показател на бизнес климата през м. март 2024 г. остава приблизително на нивото си от февруари (от 22.6% на 23.0%).</i> Повишение на показателя се наблюдава в търговията на дребно и сектора на услугите, докато в промишлеността и строителството е регистрирано понижение.</p> <p>Бизнес климат - общо</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |



През март 2024 г. съставният показател „бизнес климат в промишлеността“ намалява с 0.5 пункта (от 24.0% на 23.5%), което се дължи на неблагоприятните оценки на промишлените предприемачи за настоящото бизнес състояние 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. Най-сериозните затруднения за дейността остават несигурната икономическа среда и недостигът на работна сила, посочени съответно от 45.1 и 36.2% от предприятията. Относно продажните цени в промишлеността преобладаващата част от мениджърите предвиждат те да останат без промяна през следващите три месеца.

През март 2024 г. съставният показател „бизнес климат в строителството“ спада с 1.7 пункта (от 27.2% на 25.5%) в резултат на резервираните оценки и очаквания на строителните предприемачи за бизнес състоянието на предприятията. По-умерени са и мненията им относно настоящата и очакваната строителна активност. Основните проблеми за развитието на бизнеса продължават да бъдат свързани с несигурната икономическа среда, недостигът на работна сила и цените на материалите. Същевременно през последния месец се наблюдава и засилване на отрицателното въздействие на фактора „конкуренция в бранша“. По отношение на продажните цени в строителството очакванията на мениджърите са за запазване на тяхното равнище през следващите три месеца.

През март 2024 г. съставният показател „бизнес климат в сектора на услугите“ се покачва с 3.6 пункта (от 12.9% на 16.5%) главно поради подобрените очаквания на мениджърите за бизнес състоянието на предприятията през следващите шест месеца. Позитивни са и прогнозите им относно търсенето на услуги през следващите три месеца. Несигурната икономическа среда, конкуренцията в бранша и недостигът на работна сила продължават да са основните фактори, ограничаващи в най-голяма степен развитието на бизнеса. Преобладаващата част от мениджърите очакват продажните цени в сектора на услугите да запазят своето равнище през следващите три месеца.

Според макроикономическите прогнози на експертите от Евросистемата, изложени в Икономически бюлетин бр. 2/2024 на Европейската централна банка, средногодишният растеж на реалния БВП се очаква да бъде 0.6% през 2024 г. и да се ускори до 1.5% през 2025 г. и до 1.6% през 2026 г. В сравнение с макроикономическите прогнози за еврозоната от декември 2023 г. на експертите на Евросистемата прогнозата за растежа на БВП е ревизирана надолу за 2024 г. поради ефектите от пренасянето на предишни изненадващи негативни резултати и по-слаба постъпваща информация за бъдещото развитие, тя не е ревизирана за 2025 г. и е ревизирана слабо нагоре за 2026 г. Правителствата трябва да продължат да оттеглят свързаните с енергията мерки за подкрепа, за да дадат възможност процесът на дезинфлация да протича устойчиво. Фискалните и структурните мерки следва да бъдат засилени, за да се повиши производителността и конкурентноспособността на икономиката на еврозоната, да се увеличи капацитетът на предлагане и постепенно да се понижава високото съотношение на публичния дълг. По-бързото прилагане на програмата „ЕС от ново поколение“ и по-решителните усилия за премахване на националните бариери пред създаване на по-голям и по-интегриран банков и капиталов пазар може да спомогне за увеличаване на инвестициите в прехода към „зелена“ и цифрова икономика и за намаляване на ценовия натиск в средносрочен план. Преработената рамка за икономическо управление в ЕС следва да бъде приложена незабавно.

## 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 7 март 2024 г. Управителният съвет на Европейската Централна Банка реши да запази непроменени трите основни лихвени процента на ЕЦБ. Управителният съвет е решен да осигури своевременното връщане на инфлацията към целевото ѝ равнище от 2%. Въз основа на сегашната си оценка той счита, че основните лихвени проценти на ЕЦБ са на равнище, което, ако бъде поддържано достатъчно дълго, ще допринесат съществено за постигането на тази цел. Бъдещите му решения ще осигурят определянето на достатъчно рестриктивни основни лихвени проценти на ЕЦБ толкова дълго, колкото е необходимо. Управителният съвет ще продължи да прилага основаващ се на данните подход, когато определя подходящото ниво и продължителност на рестриктивността. Във всеки случай Управителният съвет има готовност да коригира всички свои инструменти в рамките на мандата си, за да осигури връщането на инфлацията на целевото равнище от 2% в средносрочен план и да запази гладкото функциониране на предавателния механизъм на



паричната политика.

Макроикономическите прогнози за еврозоната на експертите на ЕЦБ от март 2024 г. предвиждат инфлацията още да се забавя вследствие на продължаващото отслабване на верижния натиск и на въздействието от затавянето на паричната политика, макар и с 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. След заседанието на Управителния съвет на 25 януари 2024 г. пазарните лихвени проценти се повишиха, а паричната му политика поддържа рестриктивни цялостните условия за финансиране. Лихвените проценти по кредитите за предприятия в общи линии се стабилизираха, докато тези по ипотечните кредити се понижиха през декември и януари. Въпреки това лихвите по кредитите остават високи – 5,2% за кредитите за предприятия и 3,9% за ипотечните кредити.



\*Източник: БНБ

#### ИНФЛАЦИОНЕН РИСК

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

По данни на НСИ, 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%.

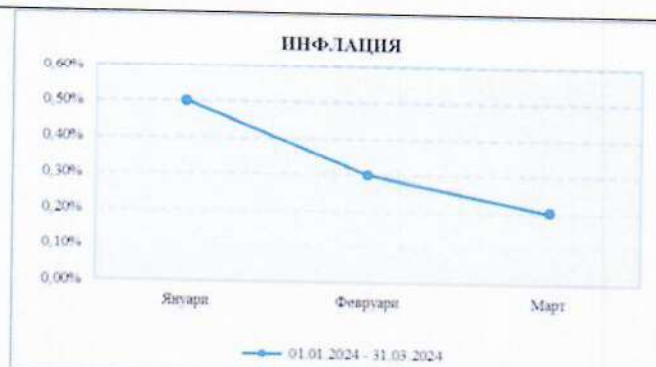
През февруари 2024 г. месечната инфлация е 0.3%, а годишната инфлация за февруари 2024 г. спрямо февруари 2023 г. е 3.3%<sup>1</sup>. Инфлацията от началото на годината (февруари 2024 г. спрямо декември 2023 г.) е 0.8%, а средногодишната инфлация за периода март 2023 - февруари 2024 г. спрямо периода 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%<sup>1</sup>. 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%.





\*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.

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 ускори 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



|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                     | <p>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.</p> <p>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 мащабна 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.</p> <p>В рамките на своето работно посещение в началото на м. ноември 2023 г. в Брюксел финансовият министър Асен Василев проведе среща с председателя на Еврогрупата Паскал Донахю, с изпълнителния заместник-председател на ЕК Валдис Домбровскис и с комисаря по икономика Паоло Джентилони и Пиеро Чиполоне, член на изпълнителния борд на Европейската централна банка. На срещата представителите на комисията и ЕЦБ изразиха пълна подкрепа за присъединяването на България към еврозоната.</p> <p>На 28.10.2023 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. Положителната перспектива отразява планове за членство на страната в еврозоната, което може да доведе до по-нататъшни подобрения в показателите за външната позиция на страната. От друга страна, ниският дял на инвестициите спрямо БВП и неблагоприятните демографски фактори тежат на потенциалния икономически растеж и на публичните финанси в дългосрочен период. Въпреки тенденцията на понижение на инфлацията в България, тя остава значително над тази в трите държави-членки на ЕС с най-нисък показател и в момента не отговаря на критерия за ценова стабилност. Предвид значителната несигурност по отношение на инфлационните процеси, за Fitch Ratings остава под въпрос изпълнението на критерия за ценова стабилност в средата на 2024 г. (ключовата дата за приемане в еврозоната през 2025 г.). Според прогнозите, България вероятно ще изпълни всички други номинални критерии за присъединяване на еврото (публични финанси, лихвен процент и валутен курс). В тази връзка, анализаторите от агенцията считат, че приемането на еврото е в подкрепа на рейтинга, тъй като при равни други условия това би подобрило оценката за рейтинга на страната с около две степени.</p> <p>На 26.03.2024 г. Министерството на финансите и Българската народна банка стартираха информационен сайт, посветен на въвеждането на еврото в България. Той е част от изпълнението на Комуникационната стратегия за информация и публичност на присъединяването на България към еврозоната. Целта на електронната страница с адрес – <a href="https://evroto.bg">https://evroto.bg</a> и <a href="https://eevoto.bg">https://eevoto.bg</a>, е да бъде полезен и сигурен източник на точна, навременна и актуална информация, да събере на едно място всички важни новини, решения и събития, свързани с въвеждането на единната европейска валута в България.</p> <p>По данни на БНБ от 29.03.2024 г. брутният външен дълг в края на януари 2024 г. възлиза на 44 961.2 млн. евро (44.4% от БВП2), което е с 357.2 млн. евро (0.8%) повече в сравнение с края на януари 2023 г. (44 604 млн. евро, 47.5% от БВП). В края на януари 2024 г. краткосрочните задължения са 7834.9 млн. евро (17.4% от брутния дълг, 7.7% от БВП) и се понижават с 356 млн. евро (4.3%) спрямо януари 2023 г. (8190.9 млн. евро, 18.4% от дълга, 8.7% от БВП). Дългосрочните задължения възлизат на 37 126.3 млн. евро (82.6% от брутния дълг, 36.7% от БВП), като се повишават със 713.2 млн. евро (2%) спрямо края на януари 2023 г. (36 413.1 млн. евро, 81.6% от дълга, 38.8% 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>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| РИСКОВЕ, СВЪРЗАНИ С | <p>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</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |



|                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>ВОЕННИТЕ<br/>КОНФЛИКТИ В<br/>БЛИЗКИЯ ИЗТОК<br/>И УКРАИНА</p>          | <p>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. 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 покупателната способност на населението и компаниите, но също така повишават разходите за производство на храни. В момента 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
| <p>РИСК ОТ<br/>ПОКАЧВАНЕ НА<br/>ЦЕНИТЕ НА<br/>ЕЛЕКТРОЕНЕРГИ-<br/>ЯТА</p> | <p>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 въоръженият конфликт в Газа с което се застрашиха доставките на енергоносители. Разрастването на</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |



|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## **НЕСИСТЕМАТИЧНИ РИСКОВЕ**

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

### **СЕКТОРЕН РИСК**

„СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД е основно структурно звено от единната система за градски пътнически транспорт в София. Дружеството е зависимо от общите тенденции в сектора на автотранспортната дейност. В тази насока целта на 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 Дружеството.

### **РИСК ОТ ПОКАЧВАНЕ НА ЦЕНИТЕ НА ГОРИВАТА**

През последните две години енергийните цени се оказаха второто голямо предизвикателство пред икономиките след пандемията. Натискът над цените се увеличи след нахлуването на Русия в Украйна и горивата стремително поскъпнаха. Тенденцията не подмина и страната ни. По данни на специализираната платформа Fuelo от януари 2022 година до декември 2022 година средната цена на масовия бензин А95 се промени от 2,40 лв./л на 2,64 лв./л, а дизелът – от 2,47 лв./л на 3,03 лв./л. През 2023 година цените на горивата запазиха сравнително високите нива на цените като 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.

През първото тримесечие на 2024 г. цените на горивата запазват нивата си от 2023 г.

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

Очакванията са, че цените на горивата през 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 съвременните 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 неизпълнението 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 УКРАЙНА 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. .

Сътресенията в глобалната икономика, в частност доведоха до редица негативни последствия 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.

Ръководството редовно следи за неизпълнението на задълженията към контрагенти, установени индивидуално или на групи, и използва тази информация за контрол на ликвидния риск. Дружеството посреща нуждите си от ликвидни средства, като внимателно следи сроковете за плащане по задължения, при недостатъчен паричен поток предоговаря сроковете за погасяване на някои свои задължения, както и входящите и изходящи парични потоци, възникващи в хода на оперативната дейност.

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 първо тримесечие 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 за първо тримесечие на 2024 г. маршрутен пробег е в размер на 99,49% от възложения. Извършен е и допълнителен заместващ пробег поради ремонт или аварии в релсовия път на останалите столични транспортни дружества;
- С повишената интензивност на общия автомобилен поток по маршрутните линии от автобусния обществен транспорт, се наблюдава увеличаване на общия брой регистрирани ПТП с участие на МПС на Дружеството, но 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 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 е 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 първото тримесечието на 2024 г. реализира с 13,56% повече приходи от дейността и отчете с 1,75% повече разходи за дейността в сравнение със същия период на 2023 г. Намален е отрицателния финансов резултат за отчетния период с 55,82% 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.

30.04.2024 г.

гр. София

За "СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ" ЕАД:

Д-р инк. Слав Монов.....

Изпълнителен член на съвета на директорите

Д-р инк. Илия Гътовски. ....

Председател на съвета на директорите



## Отчет за финансовото състояние

| Активи                     | Пояснение | 31 март             | 31 декември         |
|----------------------------|-----------|---------------------|---------------------|
|                            |           | 2024 г.<br>‘000 лв. | 2023 г.<br>‘000 лв. |
| Нетекущи активи            |           |                     |                     |
| Нематериални активи        | 5         | 22                  | 25                  |
| Имоти, машини и съоръжения | 6         | 129 769             | 134 385             |
| Нетекущи активи            |           | 129 791             | 134 410             |
| Текущи активи              |           |                     |                     |
| Материални запаси          | 9         | 5 661               | 4 980               |
| Търговски вземания         | 10        | 420                 | 576                 |
| Вземания от свързани лица  | 28        | 14 356              | 7 019               |
| Други вземания             | 11        | 1 303               | 1 518               |
| Пари и парични еквиваленти | 12        | 772                 | 8 932               |
| Текущи активи              |           | 22 512              | 23 025              |
| Общо активи                |           | 152 303             | 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 | 31 март<br>2024 г.<br>'000 лв. | 31 декември<br>2023 г.<br>'000 лв. |
|--------------------------------------------|-----------|--------------------------------|------------------------------------|
| <b>Собствен капитал</b>                    |           |                                |                                    |
| Акционерен капитал                         |           | 34 117                         | 34 117                             |
| Преоценъчен резерв                         |           | 14 430                         | 14 430                             |
| Други резерви                              | 9         | 14 832                         | 14 832                             |
| Натрупана загуба                           |           | (68 079)                       | (65 306)                           |
| <b>Общо собствен капитал</b>               |           | <b>(4 700)</b>                 | <b>(1 927)</b>                     |
| <b>Пасиви</b>                              |           |                                |                                    |
| <b>Нетекущи пасиви</b>                     |           |                                |                                    |
| Пенсионни и други задължения към персонала |           | 2 513                          | 2 513                              |
| Задължения по финансов лизинг              | 7.1       | 36 553                         | 36 559                             |
| Задължения към свързани лица               |           | 7 288                          | 7 288                              |
| Други задължения (финансиране за ДМА)      |           | 45 242                         | 45 242                             |
| Търговски задължения                       |           | 2 168                          | 2 168                              |
| Отсрочени данъчни пасиви                   |           | 159                            | 159                                |
| <b>Нетекущи пасиви</b>                     |           | <b>93 923</b>                  | <b>93 929</b>                      |
| <b>Текущи пасиви</b>                       |           |                                |                                    |
| Провизии                                   |           | 150                            | 150                                |
| Пенсионни и други задължения към персонала |           | 16 656                         | 17 546                             |
| Задължения по финансов лизинг              | 7.1       | 7 557                          | 9 670                              |
| Търговски задължения                       |           | 19 542                         | 16 284                             |
| Краткосрочни задължения към свързани лица  |           | 8 278                          | 8 320                              |
| Данъчни задължения                         |           | 1 753                          | 567                                |
| Други задължения                           |           | 1 101                          | 2 045                              |
| <b>Финансови пасиви</b>                    |           | <b>55 037</b>                  | <b>54 582</b>                      |
| Финансиране за ДМА                         |           | 8 043                          | 10 851                             |
| <b>Текущи пасиви</b>                       |           | <b>63 080</b>                  | <b>65 433</b>                      |
| <b>Общо пасиви</b>                         |           | <b>157 003</b>                 | <b>159 362</b>                     |
| <b>Общо собствен капитал и пасиви</b>      |           | <b>152 303</b>                 | <b>157 435</b>                     |

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 печалбата или загубата и другия всеобхватен доход за периода, приключващ на 31 март

| Пояснение                                     |            | За 3 месеца<br>към<br>31.03.2024 г. | За 3 месеца<br>към<br>31.03.2023 г. |
|-----------------------------------------------|------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
|                                               |            | '000 лв.                            | '000 лв.                            |
| Приходи от продажба на услуги                 |            | 22 869                              | 16 745                              |
| Приходи от финансираня                        |            | 11 857                              | 13 815                              |
| Други приходи                                 |            | 31                                  | 48                                  |
| <b>Общо приходи от оперативна дейност</b>     |            | <b>34 757</b>                       | <b>30 608</b>                       |
| Разходи за материали                          |            | (10 553)                            | (13 901)                            |
| Разходи за външни услуги                      |            | (1 307)                             | (1 305)                             |
| Разходи за персонала                          |            | (19 527)                            | (16 238)                            |
| Разходи за амортизация на нефинансови активи  | 5, 6, 6, 1 | (4 764)                             | (4 284)                             |
| Други разходи                                 |            | (344)                               | (183)                               |
| <b>Общо разходи от оперативна дейност</b>     |            | <b>(36 495)</b>                     | <b>(35 911)</b>                     |
| <b>Печалба (Загуба) от оперативна дейност</b> |            | <b>(1 738)</b>                      | <b>(5 303)</b>                      |
| Финансови разходи                             |            | (1 035)                             | (973)                               |
| <b>Общо разходи за дейността</b>              |            | <b>(37 530)</b>                     | <b>(36 884)</b>                     |
| <b>Печалба (Загуба) преди данъци</b>          |            | <b>(2 773)</b>                      | <b>(6 276)</b>                      |
| <b>Печалба (Загуба) за периода</b>            |            | <b>(2 773)</b>                      | <b>(6 276)</b>                      |
| <b>Общо всеобхватна доход за периода</b>      |            | <b>(2 773)</b>                      | <b>(6 276)</b>                      |

Съставил: \_\_\_\_\_  
Славка Благоева

Изпълнителен директор: \_\_\_\_\_

д-р ик. Слав Монов



Председател на Съвета на директорите: \_\_\_\_\_

д-р ик. Илия Гътовски



## Отчет за промените в собствения капитал

|                                          | Акционерен капитал | Преоценъчен резерв на нефинансови активи | Други резерви | Неразпределена печалба/ (натрупана загуба) | Общо собствен капитал |
|------------------------------------------|--------------------|------------------------------------------|---------------|--------------------------------------------|-----------------------|
| За тримесечие към 31 март 2024 г.        |                    |                                          |               |                                            |                       |
| Всички суми са представени в '000 лв.    |                    |                                          |               |                                            |                       |
| <b>Салдо към 1 януари 2024 г.</b>        | <b>34 117</b>      | <b>14 430</b>                            | <b>14 832</b> | <b>(65 306)</b>                            | <b>(1 927)</b>        |
| Печалба (загуба) за периода              |                    |                                          |               | (2 773)                                    | (2 773)               |
| <b>Общо всеобхватен доход за периода</b> | <b>34 117</b>      | <b>14 430</b>                            | <b>14 832</b> | <b>(68 079)</b>                            | <b>(4 700)</b>        |
| <b>Салдо към 31 март 2024 г.</b>         | <b>34 117</b>      | <b>14 430</b>                            | <b>14 832</b> | <b>(68 079)</b>                            | <b>(4 700)</b>        |

|                                          | Акционерен капитал | Преоценъчен резерв на нефинансови активи | Други резерви | Неразпределена печалба/ (натрупана загуба) | Общо собствен капитал |
|------------------------------------------|--------------------|------------------------------------------|---------------|--------------------------------------------|-----------------------|
| За тримесечие към 31 март 2023 г.        |                    |                                          |               |                                            |                       |
| Всички суми са представени в '000 лв.    |                    |                                          |               |                                            |                       |
| <b>Салдо към 1 януари 2023 г.</b>        | <b>32 617</b>      | <b>14 430</b>                            | <b>14 598</b> | <b>(64 625)</b>                            | <b>(2 980)</b>        |
| Печалба (загуба) за периода              |                    |                                          |               | (6 276)                                    | (6 276)               |
| <b>Общо всеобхватен доход за периода</b> | <b>32 617</b>      | <b>14 430</b>                            | <b>14 598</b> | <b>(70 901)</b>                            | <b>(9 256)</b>        |
| <b>Салдо към 31 март 2023 г.</b>         | <b>32 617</b>      | <b>14 430</b>                            | <b>14 598</b> | <b>(70 901)</b>                            | <b>(9 256)</b>        |

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 31 март

| Пояснение                                           | За 3 месеца<br>към<br>31.03.2024 г. | За 3 месеца<br>към<br>31.03.2023 г. |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
|                                                     | '000 лв.                            | '000 лв.                            |
| <b>Оперативна дейност</b>                           |                                     |                                     |
| Постъпления от клиенти                              | 28 789                              | 31 886                              |
| Получени компенсации по ПМС№№ 429 и 151             | -                                   | -                                   |
| Плащания към доставчици                             | (12 553)                            | (11 408)                            |
| Плащания към персонал и осигурителни институции     | (20 004)                            | (17 084)                            |
| Плащания за данъци и такси                          | (743)                               | (175)                               |
| <b>Нетен паричен поток от оперативна дейност</b>    | <b>(4 511)</b>                      | <b>3 219</b>                        |
| <b>Инвестиционна дейност</b>                        |                                     |                                     |
| Получено финансиране за дълготрайни активи          | -                                   | 8 684                               |
| Придобиване на имоти, машини и съоръжения           | (96)                                | (12 427)                            |
| <b>Нетен паричен поток от инвестиционна дейност</b> | <b>(96)</b>                         | <b>(3 743)</b>                      |
| <b>Финансова дейност</b>                            |                                     |                                     |
| Постъпления по заем от свързани лица                | -                                   | 1 912                               |
| Плащания по финансов лизинг                         | (2 521)                             | (1 234)                             |
| Плащания на лихви                                   | (1 032)                             | (871)                               |
| <b>Нетен паричен поток от финансова дейност</b>     | <b>(3 553)</b>                      | <b>(193)</b>                        |
| <b>Нетна промяна в пари и парични еквиваленти</b>   | <b>(8 160)</b>                      | <b>(717)</b>                        |
| Пари и парични еквиваленти в началото на годината   | 8 932                               | 2 191                               |
| <b>Парични наличности в края на периода</b>         | <b>772</b>                          | <b>1 474</b>                        |
| <b>Пари и парични еквиваленти в края на периода</b> | <b>772</b>                          | <b>1 474</b>                        |

Съставил: \_\_\_\_\_  
Славка Благоева



Изпълнителен директор: \_\_\_\_\_  
д-р ик. Слав Монов

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