



ЛИЗИНГОВИЯТ ПАЗАР В Р БЪЛГАРИЯ – СЪСТОЯНИЕ, ВЛИЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ

Магдалена Петрова-Кирова

maggyka@abv.bg, magdalena@vtu.bg

Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”

София, ул. „Гео Милев” № 158

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

***Ключови думи:** лизингов пазар, лизингови дружества, транспортни предприятия, финансово състояние*

***Резюме:** Кризата, предизвикана от разпространението на COVID-19 и разразилата се по-късно война в Украйна, се отрази силно негативно върху икономическата активност в целия свят, затруднявайки производството и намалявайки потреблението, свързано с понижаване покупателната способност на домакинствата. В резултат на това международната търговия рязко се сви, а функционирането на световните вериги за създаване на стойност беше сериозно нарушено, като едновременно с това се увеличи несигурността на световните финансови пазари. В края на 2021 г. равнището на инфлация в еврозоната достигна нива от около 5%, а към 31. декември 2022 г. – се повиши до рекордни стойности от над 10%. За да намали и да задържи инфлацията на средносрочно равнище от 2%, Европейската централна банка в съответствие с паричната политика, която провежда, увеличи нивата на лихвените проценти, повишавайки европейския индекс EURIBOR, като инструментариум за регулиране на пазара. Какво е състоянието на лизинговия пазар и респ. влиянието, което оказва върху финансовото състояние на транспортните предприятия в България, са въпроси, на които се търси отговор в настоящия доклад.*

УВОД

Транспортът е основен елемент на възпроизводствения процес, който обхваща потоците от материални и трудови ресурси, като по този начин обслужва дейностите производство, размяна и потребление. Това го определя като основен фактор за развитието на всички стопански отрасли и на икономиката на страната като цяло. Сферата на услугите в Р България генерира над 70% от брутната добавена стойност и осигурява пряка заетост на около 203 000 души¹. В Закона за счетоводството съгл. чл. 19 категории предприятия, в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ функционират предимно микро-, малки и средни предприятия, които са регистрирани в Агенцията по вписванията в съответствие с нормативните изисквания. При регистрацията на дружества (в т.ч. и транспортни) учредителите депозират свободен паричен ресурс, на

¹ По данни на НСИ

базата на който да стартира основната дейност на новорегистрираните дружества. Цената на този финансов ресурс е най-ниска в сравнение с други видове ресурси. В повечето случаи обаче самият ресурс е в ограничен размер, свързан с финансовите възможности на неговите учредители. [6] Затова се търсят възможни външни източници на финансиране. Голяма част от транспортните предприятия използват лизинга като основно средство за финансиране и по този начин си осигуряват нетекущи активи за основната дейност без първоначални инвестиции. Това определя състоянието на лизинговия пазар по отношение на търсене, предлагане и цени като съществено за финансовото здраве на транспортните предприятия – лизингополучатели.

1. АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЛИЗИНГОВИЯ ПАЗАР В Р БЪЛГАРИЯ

Лизингодателите са предприятия – вид финансови институции, които са основни участници на лизинговия пазар и формират пазарното предлагане като елемент на пазарния механизъм.

Българската народна банка поддържа Регистър на финансовите институции², който е публичен и съдържа основни данни както за вписаните дружества, които извършват дейност на територията на РБългария, така и за заличените такива.[2]

Дейността на финансовите институции е дефинирана в чл. 3, ал.1 от Закона за кредитните институции (ЗКИ) и е съобразена с изискванията на разпоредбите на Директива 2013/36/ЕС относно достъпа до осъществяването на дейност от кредитните институции и относно пруденциалния надзор върху кредитните институции и инвестиционните посредници.³

Към вписаните в Регистъра по чл. 3а от ЗКИ финансови институции БНБ прилага регистрационен режим, чрез който данните се актуализират посредством единна автоматизирана система въз основа на предоставената от финансовите институции информация, като към м. февруари 2023 г. регистрираните предприятия, извършващи лизингова дейност по ЗКИ, в т.ч. и финансов лизинг, наброяват 86 финансови институции.

Съществена част от тези лизингови дружества или т. нар. лизингодатели са членове на Българската асоциация за лизинг (вж. таблица 1)

Таблица 1. Лизингодатели, членове на Българската асоциация за лизинг

№	Предприятия – лизингодатели	Активи			Привлечен капитал			Собствен капитал		
		2019 г.	2020 г.	2021 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
1.	ББР Лизинг ЕАД	14 435	46 387	62 858	12 606	27 338	44 224	1 829	19 049	18 634
2.	БМ Лизинг АД									
3.	Аутотехника ООД / Hertz Lease	67 137	67 046		25 468	23 939		41 669	43 107	
4.	Юробанк България АД									
5.	ОББ Интерлийз ЕАД	507 436	612 884	685 182	424 098	529 752	598 028	83 338	83 132	87 154
6.	Мото-Пфое Лизинг ЕООД									
7.	Амиго Финанс ЕООД	23 109	15 698	13 767	21 967	13 633	11 534	1 142	2 065	2 233
8.	Кей Би Си Лизинг България ЕООД ⁴	495 231	471 998	495 094	451 597	427 192	445 942	43 634	44 806	49 152
9.	София Лизинг ЕАД	149 724	123 449		37 862	7 381		111 862	116 068	
10.	М Рент ЕАД	21 570	23 468		18 241	19 640		3 329	3 828	

² Вж. чл. 3а от Закон за кредитните институции

³ Вж. изменение на Директива 2002/87/ЕО; Регламент (ЕС) № 575/2013 относно пруденциалните изисквания за кредитните институции и инвестиционните посредници; изменение на Регламент (ЕС) № 648/2012.

⁴ Райфайзен Лизинг България ЕООД

11.	УниКредит Лизинг ЕАД	1 025 304	970 702	1 003 467	984 012	940 824	961 734	41 292	29 878	41 733
12.	Дойче Лизинг България ЕАД	310 766	308 016	320 386	289 356	290 023	301 349	21 410	17 993	19 037
13.	Лизинг Финанс ЕАД	90 989	106 772		81 581	86 194		9 408	20 578	
14.	Мъни Лийз ЕАД/Евролийз Ауто ЕАД		83 318	79 094		61 544	56 609		21 774	22 485
15.	Алианс Лизинг България АД	45 948	47 241	49 785	34 789	36 854	39 034	11 159	10 387	10 751
16.	ОТП Лизинг ЕООД	951 837	1 023 633	1 138 508	922 373	991 729	1 091 874	29 464	31 904	46 634
17.	АЛД Аутомотив ЕООД*	97 095			88 281			8 814		
18.	М Лизинг ЕАД	54 090	44 558		38 589	28 797		15 501	15 761	
19.	Максо България АД	2 589	3 519	4 545	1 357	2 306	3 297	1 232	1 213	1 248

Източник: съставена от автора по данни на Българска асоциация за лизинг

*Извършва лизингова дейност по оперативен лизинг

Съгласно размера на активите и пасивите на лизинговите дружества, включени в Регистъра на финансовите институции по чл. 3а. от Закона за кредитните институции (вж. табл. 2) и на база данните от таблица 1 най-големите лизингови компании към 2021 г. у нас са: ОББ Интерлийз ЕАД, Кей Би Си Лизинг България ЕООД, УниКредит Лизинг ЕАД, Дойче Лизинг България ЕАД и ОТП Лизинг ЕООД. Тези шест дружества играят съществена роля при формирането на пазарното предлагане на лизинговия пазар в България, тъй като притежават относителен дял в размер на 66,7% (за 2021 г.) от общата сума на активите на всички дружества по финансов и оперативен лизинг.

Таблица 2. Активи и пасиви на лизинговите дружества 2017-2021 г.

Показател	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Активи	4 444 669	4 817 918	5 153 794	5 246 111	5 464 524
Привлечен капитал/ Пасиви	3 866 954	4 193 673	4 467 592	4 540 573	4 742 765
Собствен капитал	577 715	624 245	686 202	705 538	721 759

Източник: съставена от автора по данни на БНБ

Размерът на лизинговия пазар се определя от нетните лизингови вземания по финансов и оперативен лизинг в Р България, които към 31.12.2021 г. (вж. табл. 3) са в размер на 4 575 092 (хил. лв.), което съставлява 3,5% от БВП на страната. За сравнение в края на 2020 г. те са били в размер на 4 308 375 хил. лв., което показва ръст на нетните лизингови вземания към м. декември 2021 г. от 266 717 или приблизително около 6,19%.

Таблица 3. Нетна стойност на вземанията по финансов и оперативен лизинг за периода 2017 – 2021 г. по вид актив (в хил. лв.)

Период	2017 г.		2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.	
	Финанс лизинг	Операт лизинг	Финанс лизинг	Операт лизинг	Финанс лизинг	Операт лизинг	Финанс лизинг	Операт лизинг	Финанс лизинг	Операт лизинг
Машини, съоръж. и инд. обор.	657 657	866	765 777	305	852 887	33	929 988	1 956	1 021 757	3 603
Компютри и др. ел. обор.	11 441	0	9 396	0	8 455	0	7 304	0	8 969	0
Товарни автомобили	1 131 327	22 633	1 248 229	28 228	1 331 082	29 102	1 281 587	25 538	1 307 002	23 316
Леки автомобили	1 215 951	114 654	1 445 741	159 330	1 631 226	150 064	1 634 208	149 361	1 816 175	154 008
Недвижими имоти	295 502	11 916	253 391	11 672	172 908	11 646	155 052	11 182	131 727	10 487
Други	113 078	28 692	89 538	26 166	78 012	27 141	79 324	32 875	65 064	32 984
Общо	3 424 956	178 761	3 812 072	225 701	4 074 570	217 986	4 087 463	220 912	4 350 694	224 398
Фин. и опер. лизинг	3 603 717		4 037 773		4 292 556		4 308 375		4 575 092	

Източник: съставена от автора по данни на БНБ

Структурата и съставът на вземанията по финансов лизинг (табл. 3) по вид на актива за разглеждания период показва, че относителният дял на лизинговите товарни и лекотоварни автомобили надхвърля 30%. Тези активи са придобити от предприятия от сектор товарен автомобилен транспорт за осъществяване на основната си дейност и счетоводно са заприходени като нетекущи активи. Ръстът в стойността на придобитите транспортни средства чрез финансов лизинг за 2021 г. спрямо 2017 г. е приблизително 15,53%.

В размера на нетните лизингови вземания на предприятията – лизингодатели, като участници на лизинговия пазар в Р България за периода 2017 – 2021 г., се наблюдава една тенденция на нарастване от 3 603 717 хил. лв. за 2017 г. до 4 575 092 хил. лв. за 2021 г., което е увеличение в размер на около 26,96%.

Като показател за състоянието на лизинговия пазар в Р България от съществено значение е и размерът на „новия бизнес“, който в структурно и съдържателно отношение включва новосключените лизингови договори за определен период. В таблица 4 е представен обемът на финансирането за нов бизнес (чрез финансов и оперативен лизинг) по вид актив, в чиято структура с най-голям относителен дял са леките автомобили, следвани от товарните и лекотоварни автомобили като нетекущи активи, обслужващи основната дейност на транспортни предприятия от сектор товарен автомобилен транспорт. Делът на активите, обект на финансов лизинг, съставлява над 95% от стойността на сключените лизингови договори.

Таблица 4. Обем на финансирането за нов бизнес (финансов и оперативен лизинг) 2017-2021 г.

Период	2017 г.		2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.	
	Финанс лизинг	Операт лизинг	Финанс лизинг	Операт лизинг	Финанс лизинг	Операт лизинг	Финанс лизинг	Операт лизинг	Финанс лизинг	Операт лизинг
Машини, съоръж. и обор.	280 723	90	408 842	0	482 435	20	452 768	1 956	525 931	2 027
Комп. и др. ел. обор.	7 920	0	6 277	0	5 518	0	3 499	0	7 103	0
Товарни автомобили	527 177	10 480	640 159	16 257	712 313	5 999	480 398	10 347	606 951	12 724
Леки автомобили	733 125	53 391	887 679	72 214	878 936	76 592	764 178	51 201	1 008 035	58 514
Недвиж. имоти	40 848	0	19 451	0	13 362	271	24 866	0	12 767	0
Други	36 782	30 618	11 726	6 336	6 003	6 581	20 631	13 979	8 495	324
Общо	1 626 575	94 579	1 974 134	94 807	2 098 567	89 463	1 746 340	77 483	2 169 282	73 589

Източник: съставена от автора по данни на БНБ

Информацията в таблица 4 показва, че за 2020 г. се наблюдава съществен отрицателен тренд на изменение в движимото имущество и особено за товарните и лекотоварните автомобили, което спрямо 2019 г. е намаление в размер на цели 32,56%. Причините за това са свързани с разпространението на COVID-19, което се отрази силно негативно върху икономическата активност в целия свят, в резултат на което международната търговия рязко се сви, а функционирането на световните вериги за създаване на стойност беше сериозно нарушено, като едновременно с това се увеличи несигурността на световните финансови пазари. Един от най-важните макроикономически показатели, измерващи отражението на Ковид пандемията върху икономиката на страната, свързано с въведените строги ограничителни мерки през 2020 г., е размерът на брутния вътрешен продукт (БВП), който за същата година бележи спад

от -4%. Още през 2021 г. БВП на България отчита ръст, като възлиза на 139 012 млн. лева, а реалният му растеж е 7.6% спрямо 2020 година.⁵

Данните за вземанията по финансов лизинг по институционални сектори за периода 2017 – 2021 г. (табл. 5) показват, че нефинансовите предприятия, част от които са и транспортните предприятия, имат най-голям относителен дял – 81,60%, като стойността на лизинговите вземания на тези предприятия за 2021 г. се е увеличила с 18,19% спрямо 2017 г. и с около 4,9% в сравнение с 2020 г.

Таблица 5. Вземанията по финансов лизинг по институционални сектори за периода 2017 – 2021 г.

	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Държавно управление	0	0	0	0	0
Домакинства	407 570	522 254	672 304	690 781	787 476
Парично-финанс. инст.	3 425	3 812	4 074	4 088	4 351
Др. финанс. предпр.	10 275	11 436	12 224	8 175	8 701
Нефинансови предпр.	3 003 686	3 274 570	3 385 968	3 384 419	3 550 166

Източник: съставена от автора по данни на БНБ

Предприятията със средна численост на персонала над 250 души имат относителен дял от общия брой нефинансови предприятия по-малко от един процент. Въпреки това тези предприятия генерират приходи от дейността, които са с относителен дял от около 27,6% от общите приходи за сектора и осигуряват заетост на приблизително 37,2% от работещите в „Транспорт, складиране и пощи“. Товарната превозна дейност в автомобилния транспорт за 2021 г. е 30 115,8 млн. ткм, което е около 78% дял от извършената работа от различните видове транспорт.

Структурата и съставът на вземанията по финансов лизинг (вж. табл. 3) по вид на актива за периода 2017 – 2021 г. определят относителен дял на лизинговите товарни и лекотоварни автомобили в размер на 30,04%. Анализът на годишните финансови отчети (ГФО) на част от транспортните предприятия от сектор товарен автомобилен транспорт (вж. табл. 6) показва, че около 1/3 от този относителен дял заемат едни от най-големите транспортни компании у нас, които са придобили тези активи за осъществяване на основната си дейност, като едновременно с това придобиват и нетекущи пасиви под формата на лизингови задължения. Някои от представените дружества не са изложени на лихвен риск, тъй като нямат лизингови транспортни средства (Гопет Транс ЕООД) или са сключили договори с фиксиран лихвен процент за целия период (Дискордиа АД). Останалите транспортни предприятия имат лизингови задължения, които са формирани на база променлива лихва, обвързана с нивата на 3-месечния европейски индекс EURIBOR.

Таблица 6. Предприятия от сектор „Товарен автомобилен транспорт“

№	ТРАНСПОРТНО ПРЕДПРИЯТИЕ	СРЕДНА ЧИСЛЕНОСТ НА ПЕРСОНАЛА	КАТЕГОРИЯ ⁶	ЛИХВЕН ПРОЦЕНТ НА БАЗА EURIBOR
1.	ПИМК ООД	1 632	Голямо	3-месечен
2.	Дискордиа АД	1 153	Голямо	фиксиран
3.	Петко Ангелов БГ ЕООД	904	Голямо	3-месечен
4.	Гопет Транс ЕООД	400*	Голямо	-
5.	Шенкер ЕООД	353	Голямо	3-месечен
6.	Биомет ЕООД	526*	Голямо	-
7.	АИТ Интернешънъл Транспорт	578	Голямо	3-месечен

⁵ По данни на НСИ

⁶ Предприятията са категоризирани на база Годишните финансови отчети и съгласно чл. 19 от Закона за счетоводството, вж. ДВ, бр. 105, в сила от 01.01.2021 г.

	ЕООД			
8.	Ян Де Райк Логистикс България ЕООД	328*	Средно	3-месечен
9.	Ойрошпед АД	174	Средно	3-месечен
10	Гебрюдер Вайс ЕООД	121	Средно	-
11	Транспрес ООД	51	Средно	3-месечен
12	Виттвер България ООД	183	Средно	3-месечен

Източник: съставена от автора по данни от Търговския регистър

За задържане инфлацията на средносрочно целево равнище от 2% Европейската централна банка (ЕЦБ) използва основните лихвени проценти като основен инструментариум на провежданата парична политика за поддържане на стабилни цени в еврозоната и осигуряване на сигурност и стабилност на европейската банкова система.⁷

Предвид задълбочаващата се криза и в отговор на достигнатите рекордни инфлационни нива в края на 2022 г. ЕЦБ увеличи нивата на лихвените проценти, повишавайки европейския индекс EURIBOR с една основна цел – регулиране на пазара.

Таблица 7. Нива на лихвения индекс Euribor за периода: 2021 – 2022 г.

Date	EURIBOR 1-month	EURIBOR 3-month	EURIBOR 6-month	EURIBOR 12-month
31.12.2022 г.	1.884	2.132	2.693	3.291
30.09.2022 г.	0.679	1.173	1.809	2.556
30.06.2022 г.	-0.508	-0.195	0.263	1.037
31.03.2022 г.	-0.532	-0.458	-0.367	-0.073
31.12.2021 г.	-0.583	-0.572	-0.546	-0.501
30.09.2021 г.	-0.563	-0.545	-0.528	-0.488

Източник: съставена от автора по данни на Европейски институт за парични пазари

Информацията в таблица 7 обобщава статистически данни за периода 30.09.2021 – 31.12.2022 г., които ясно показват, че в края на разглеждания период за шест месеца европейският индекс EURIBOR се е повишил с над 2 пункта. Това оказва негативно влияние върху финансовото състояние на транспортните предприятия, които за своето финансиране са използвали външни източници – лизингови дружества, за придобиване на активи и чието лихвообразуване е обвързано с този пазарен индекс.

2. ВЛИЯНИЕ НА ИЗМЕНЕНИЯТА В ЦЕНИТЕ НА ЛИЗИНГОВИ УСЛУГИ ВЪРХУ ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Безспорно влиянието на увеличените лихвени равнища върху финансовото състояние на големите предприятия с лизингови договори за голям брой транспортни средства е съществено, като финансовата тежест се очаква да нарастне със стотици хиляди левове. [8]

Тези увеличения се отразяват върху размера на лизинговите вноски и влошаване на финансовите показатели, като измененията могат да бъдат класифицирани по следния начин:

- 1) Промени във финансовите показатели, свързани с изменения в стойността на лизинговите активи;
- 2) Промени във финансовите показатели във връзка с увеличени стойности на привлечения капитал респ. лизинговите задължения;

⁷ Достъпно онлайн на: <https://www.ecb.europa.eu/ecb/html/index.bg.html>

- 3) Промени във финансовите показатели, свързани с изменения в стойността на собствения капитал, продиктувани от промените в размера на финансовия резултат.

Първите изменения са в резултат на увеличаване стойността на разходите за бъдещи периоди. По-големият размер на лихвите по лизинговите активи в счетоводния баланс дава отражение върху финансовите показатели, изчисляващи се на база балансова стойност на активите. Основен финансов показател за представяне на тези изменения е коефициентът за рентабилност на активите, чрез който се оценява ефективността от използването на ресурсите на предприятието. [10]

Промените във втората група финансови показатели се свързват с увеличените стойности на включените пасиви по лизинга в счетоводния баланс на предприятието. Това съответно предизвиква промени в привлечения капитал, а оттам рефлектира и върху показателите за финансова устойчивост в т. ч. коефициентите за финансова автономност, коефициент на собственост и финансов ливъридж или т. нар. коефициент на задлъжнялост. Финансовата устойчивост в икономическата литература се приема за компонент на общата (икономическа) устойчивост на предприятието, свързана с неговата платежоспособност и необходимо условие за развитието му в перспектива. Увеличените стойности на лизинговите задължения водят до изменение в структурата на пасива на баланса и повишават степента на финансова зависимост на бизнеса от външни източници на финансиране.

Равнището на платежоспособност, свързано със способността на предприятието да погасява своите текущи задължения, се характеризира с коефициентите за ликвидност. Показателите за ликвидност също се променят поради увеличените разходи за лихви и по-специално краткосрочната част на лихвените плащания, което води до влошаване на текущата платежоспособност.

Други показатели, които се променят във връзка с увеличаването на пасива по лизинга в счетоводния баланс, са коефициентите за рентабилност в т.ч. рентабилност на привлечения капитал и респ. рентабилност на база инвестиран капитал, в изчисляването на които се включва стойността на дългосрочните пасиви (задължения).

Показателите за рентабилност се променят и във връзка с изменението на финансовия резултат като основен компонент на коефициентите, чиято стойност намалява в следствие на включените разходи за лихви. От друга страна увеличените лихвени равнища влошават показателите за покритие на лихвените плащания.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Провежданата от Европейската централна банка парична политика за регулиране нивата на инфлация и поддържане на ценова стабилност засяга голям кръг от заинтересовани страни, включително и предприятията от транспортния сектор. Прогнозите за продължаващо покачване на лихвените проценти до края на 2023 г. – 2024 г. за постигане и задържане на инфлационни нива от около 2% ще окажат неблагоприятно влияние върху лизинговия пазар в Р България, като се очаква намаляване на икономическата активност, а размерът на „новия бизнес“, измерващ инвестициите с помощта на лизинговото финансиране, ще забави своите темпове на растеж.

Това изследване е подкрепено от Министерство на образованието и науката по Национална програма „Млади учени и постдокторанти-2”

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Българска асоциация за лизинг, достъпна онлайн на: <https://leasing-bulgaria.org/> ;
- [2] Българска народна банка, достъпна онлайн на: <https://www.bnb.bg/> ;
- [3] Европейска централна банка, достъпна онлайн на: <https://www.ecb.europa.eu/ecb/html/index.bg.html> ;
- [4] Закон за кредитните институции, изм. и доп.-ДВ, бр. 51, 2022 г.;
- [5] Закон за счетоводството, изм. и доп.-ДВ, бр. 19, 2021 г.;
- [6] Колев, О., С. Ананиев, „Финансирането на транспортни фирми /с акцент върху лизингови схеми на финансиране/“, XI. Международна научна конференция „ТЕМПТ 2001 Транспортът на XXI. век“, сборник доклади, ВТУ „Т. Каблешков“, София, 2001, с. 51-54.
- [7] Национален статистически институт, достъпен онлайн на: <https://www.nsi.bg/bg> ;
- [8] Петрова-Кирова, М. „ЛИЗИНГ – ВЛИЯНИЕ НА ПРОМЕНИТЕ В МСФО 16 ЛИЗИНГ ВЪРХУ ПРЕДСТАВЯНЕТО НА ПРЕДПРИЯТИЯ ОТ ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР“, научно списание Механика, Транспорт, Комуникации, ISSN 1312-3823 (print), том 17, бр. 3, ВТУ „Т. Каблешков“, София, 2019. с. III-102 – III-109;
- [9] Търговски регистър, достъпен онлайн на: <https://portal.registryagency.bg/> ;
- [10] Petrova-Kirova, M., V. Yosifova, INFLUENCE OF INTEREST ALTERATIONS ON THE FINANCIAL POSITION OF TRANSPORT AND LOGISTICS COMPANIES, Trakya University, 1st International Logistics Symposium, Edirne, March 2023;
- [11] The European Money Markets Institute, online: <https://www.emmi-benchmarks.eu/> ;

LEASING MARKET IN THE REPUBLIC OF BULGARIA – POSITION, INFLUENCE AND TRENDS

Magdalena Petrova-Kirova

maggyka@abv.bg, magdalena@vtu.bg

**Todor Kableskov University of Transport
Sofia, 158 Geo Milev Str.
THE REPUBLIC OF BULGARIA**

Key words: *leasing market, leasing companies, transport enterprises, financial position*

Abstract: *The crisis caused by the spread of the COVID-19 pandemic and the subsequent war in Ukraine, had a large negative influence on the economic activity globally hampering production and reducing consumption associated with lower household purchasing power. As a result of this, international trade decreased and the functioning of global value chains was severely disrupted, and uncertainty in global financial markets increased. At the end of 2021, inflation levels in the Eurozone reached around 5% and by December 31, 2022- it rose to record values of over 10%. In order to reduce and in the long term maintain inflation at a level of 2%, the European Central Bank, in accordance with the monetary policy it conducts, increased the levels of interest rates, thus, raising the European index EURIBOR as an instrument for market regulation. What is the state of the leasing market and, respectively what is the impact it has on the financial condition of transport enterprises in Bulgaria are questions that are sought to be answered in this paper.*