

ДОКЛАД ЗА АНАЛИЗ
„РАЗХОДИ – ПОЛЗИ“
на проект
„Капитално драгиране в
пристанище Бургас“

м. март, 2024 г.

СЪДЪРЖАНИЕ:

1. ВЪВЕДЕНИЕ	5
2. СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ УСЛОВИЯ ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОЕКТА	6
2.1. Макроикономически индикатори	6
2.2. Анализ на търсенето	11
2.3. Институционални аспекти	18
2.4. Орган отговорен за изпълнението на проекта	21
3. ЦЕЛИ НА ПРОЕКТА	23
4. ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ПРОЕКТА	24
4.1. Описание на съществуващото положение	24
4.2. Описание на проекта	26
4.2.1. Местоположение	26
4.2.2. Заинтересовани страни от изпълнението на проекта	27
4.2.3. Описание на дейностите по проекта	28
4.2.4. Очаквани резултати от проекта	30
4.2.5. Проучване за осъществимост на проекта	31
5. АНАЛИЗ НА ВАРИАНТИТЕ	34
6. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ	35
6.1. Методология за определяне на финансовите индикатори	35
6.2. Основни допускания за финансовия анализ	35
6.3. Инвестиционни разходи и програма за изпълнение	36
6.4. Остатъчна стойност на активите	38
6.5. Разходи за експлоатация и поддържане	39
6.5.1. Методика за прогнозиране на разходите за ЕиП	39
6.5.2. Определяне на постоянните и променливи разходи за ЕиП	40
6.5.3. Прогнозиране на разходите за ЕиП	41
6.6. Приходи от проекта	42
6.6.1. Методология и общи допускания	42
6.6.2. Определяне на единичната стойност на приходите	43
6.6.3. Прогнозиране на оперативните приходи	43
6.7. Определяне на Финансовите индикатори	44
6.8. Определяне на финансовия дефицит и ФИНАНСОВ ПЛАН НА ПРОЕКТА	45
6.9. Финансова стабилност на проекта	45
7. ИКОНОМИЧЕСКИ АНАЛИЗ	48
7.1. Методология за определяне на икономическите индикатори	48
7.2. Основни допускания за икономическия анализ	49
7.3. Определяне на икономическите ползи от проекта	49
7.4. Определяне на КОЛИЧЕСТВАТА ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ	50
7.4.1. Методология и основни допускания при определяне на количествата парникови газове	50
7.4.2. Резултати от оценката на въздействието на проекта за намаляване на вредните газови емисии ...	52
7.5. Определяне на икономическите индикатори	53
8. АНАЛИЗ НА ЧУВСТВИТЕЛНОСТТА И ОЦЕНКА НА РИСКА	54
8.1. Анализ на чувствителността	54
8.2. Анализ на сценариите	56
8.3. Оценка на риска	57
9. ИЗВОДИ ОТ АРП	62
10. СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА КЪМ ДОКЛАДА	63
10.1. Приложение 1 – Модел Vademecum на пълен АРП	63

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ:

Таблица 1	Исторически данни за БВП на ниво ЕС и България	9
Таблица 2	Исторически данни за основните макро-икономически индикатори в България	9
Таблица 3	Прогноза за ръста на БВП в България.....	10
Таблица 4	Прогнози за основните макро-икономически индикатори в България	11
Таблица 5	Обработени товари по пристанища	15
Таблица 6	Определяне на средния товар за един кораб	16
Таблица 7	Прогноза за обработените товари по пристанища (Без проект)	16
Таблица 8	Прогноза за обработените товари по пристанища „С проект“	17
Таблица 9	Прогноза за извършена работа за пътнически превози по пристанища	18
Таблица 10	Инвестиционни разходи в лева	37
Таблица 11	Структура на Инвестиционни разходи в EUR	37
Таблица 12	Финансова програма за изпълнение на проекта в EUR.....	38
Таблица 13	Остатъчна стойност в EUR.....	38
Таблица 14	Единични стойности на променливите разходи за ЕиП в EUR/тон	41
Таблица 15	Постоянни разходи за ЕиП в EUR.....	41
Таблица 16	Инкрементални разходи за ЕиП в EUR.....	41
Таблица 17	Единични стойности на приходите в лв./тон.....	43
Таблица 18	Прогноза за инкременталните приходи в EUR.....	44
Таблица 19	Основни елементи на изчисленията в EUR	44
Таблица 20	Финансови индикатори по проекта	45
Таблица 21	Финансов план по източници	45
Таблица 22	Финансова устойчивост на проекта	47
Таблица 23	Конверсионен фактор за инвестициите	48
Таблица 24	Конверсионен фактор за разходите за ЕиП	48
Таблица 25	Единични стойности на външните разходи.....	49
Таблица 26	Определяне на външните разходи в EUR.....	49
Таблица 27	Определяне на ползите от намаляване влиянието върху климата в EUR	49
Таблица 28	Прогнозни единични стойности на CO2	52
Таблица 29	Определяне количеството на парниковите газове.....	52
Таблица 30	Основни елементи за определяне на икономическите индикатори в EUR	53
Таблица 31	Основни икономически индикатори	53
Таблица 32	Чувствителност на променливите във Финансовия анализ.....	54
Таблица 33	Превключваща стойност на тестваните променливите във Финансовия анализ	54
Таблица 34	Чувствителност на променливите във Икономическия анализ.....	55
Таблица 35	Превключващи стойности на критичните променливи	56
Таблица 36	Анализ на сценариите.....	56
Таблица 37	Класификация на вероятностите по групи	57
Таблица 38	Дефиниции на тежестта на въздействие	57
Таблица 39	Матрица за оценка на риска	59

СПИСЪК НА ГРАФИКИТЕ И ФИГУРИТЕ

Графика 1	Динамика на БВП в ЕС.....	6
Графика 2	Динамика на инфлацията в ЕС	7
Графика 3	Динамика на безработицата в ЕС	8
Графика 4	Бюджетен дефицит отнесен към БВП на ниво ЕС и България	9
Графика 5	Динамика на обработените товари в Българските морски пристанища	13
Графика 6	Обработени товари в Българските речни пристанища	14
Графика 7	Динамика на броя превозени пътници в Българските пристанища	14
Фигура 8	Широкообхватна и основна ТЕТМ – вътрешни водни пътища и пристанища на територията на България и Румъния	19
Фигура 9	Общ изглед на незавършената кейова стена на терминал Бургас–Запад	25
Фигура 10	Общ изглед на пристанище Бургас в TEN-T (ОИС)	26
Фигура 11	Общ изглед на пристанище Бургас и неговите интермодални връзки.....	27
Фигура 12	Ситуационен план на новото корабно място на терминал Бургас-Запад.....	30
Фигура 13	Основни етапи при определяне и прогнозиране на разходите за ЕиП	39
Графика 14	Динамика на разходите за ЕиП по видове	40
Графика 15	Зависимост между разходите по видове и обработените товари	40
Графика 16	Динамика на приходите от дейността	43

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

АРП	Анализ разходи и ползи
БВП	Брутен вътрешен продукт
БДС	Брутна добавена стойност
БНБ	Българска народна банка
БП	Сценарий „Без проект“
ГФО	Годишен финансов отчет
ДДС	Данък добавена стойност
ДПП	Дисконтиран паричен поток
ДППИ	Държавно предприятие Пристанищна инфраструктура
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕиП	Експлоатация и поддръжка
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЕФРР	Европейски фонда за регионално развитие
ЗДБРБ	Закон за държавния бюджет на Република България
ЗМПВВПРБ	Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
ИВНВ	Икономическа вътрешна норма на възвръщаемост
ИННС	Икономическа нетна настояща стойност
КПР	Коефициент ползи/разходи
КФ	Кохезионен фонд
МБВР	Международна банка за възстановяване и развитие
МСЕ	Механизъм за свързаност на Европа
НПВУ	Национален план за възстановяване и устойчивост
НСИ	Национален статистически институт
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.
ОПТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.
ПП	Предпроектно проучване
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.
ркм	Речен километър
СКФ	Стандартен конверсионен фактор
СМР	Строително-монтажни работи
СП	Сценарий „С проект“
УО	Управляващ орган
ФВНВ/И	Финансова вътрешна норма на възвръщаемост на инвестицията
ФВНВ/К	Финансова вътрешна норма на възвръщаемост на инвестицията върху собствения капитал
ФК	Формуляр за кандидатстване
ФМ	Финансов модел
ФННС/И	Финансова нетна настояща стойност на инвестициите
ФННС/К	Финансова нетна настояща стойност върху собствения капитал
ХИПЦ	Хармонизиран индекс на потребителските цени
EAV	Economic Appraisal Vademecum

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Тази актуализация на АРП за проект „Капитално драгиране на пристанище Бургас“ е изготвен в изпълнение на проведена обществена поръчка с предмет “Консултантска услуга за актуализиране на анализи, във връзка с изпълнението на проекта за подготовка на формуляра за кандидатстване с приложение за проект „Капитално драгиране на пристанище Бургас“.

Необходимостта от актуализация на горепосочените документи и по-специално на АРП е в резултат на следните обстоятелства:

- През 2023 г. ДППИ подава документи за финансиране по ОПТТИ на проект „Капитално драгиране – басейн маневрена зона до Т2А и пристанищен терминал Бургас-запад – Фаза 1“, за който има изготвен АРП;
- Въпреки наличието на всички необходими условия за одобрение на проекта, отчитайки кратките срокове до приключване на допустимостта на разходите по ОПТТИ и техническите проблеми на изпълнителя за своевременното усвояване на средствата, проектът за фаза 1 не се финансира по ОПТТИ;
- Кандидатването по ПТС и новите изисквания за изготвяне на АРП през този Програмен период и по новата Програма, налагат промяна в някои от методите и подходите при изготвяне на АРП и те са описани в съответните раздели на Доклада;
- Променен е размерът на инвестициите, за които се кандидатства, в резултат на промяната на обхвата на проекта, а именно за целия проект „Капитално драгиране на пристанище Бургас“, а не само за фаза 1 по проект „Капитално драгиране – басейн маневрена зона до Т2А и пристанищен терминал Бургас-запад – Фаза 1“;
- В съответствие с подписания договор с избрания изпълнител за изпълнение на основните дейности се променя и срока за изпълнение на проекта, което се отразява на резултатите от генерираните ползи от него и съответно на резултатите от неговата икономическа и финансова ефективност;
- Актуализираните исторически данни за макроиндикаторите и финансовите показатели на ДППИ към края на 2023 г., вместо към полугодieto на същата година, оказват влияние върху прогнозите за тях и съответно върху резултатите от Финансовия и Икономическия анализи.

Предвид тези обстоятелства, актуализацията на АРП е извършена на база съществуващия АРП за проект „Капитално драгиране – басейн маневрена зона до Т2А и пристанищен терминал Бургас-запад – Фаза 1“, като са направени съответните допълнения и корекции, за да се постигне целта на поръчката, а именно подготовка на необходимите документи за целите на кандидатстване за финансиране на проект „Капитално драгиране на пристанище Бургас“ по ПТС 2021-2027, приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизиранни системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“.

2. СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ УСЛОВИЯ ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОЕКТА

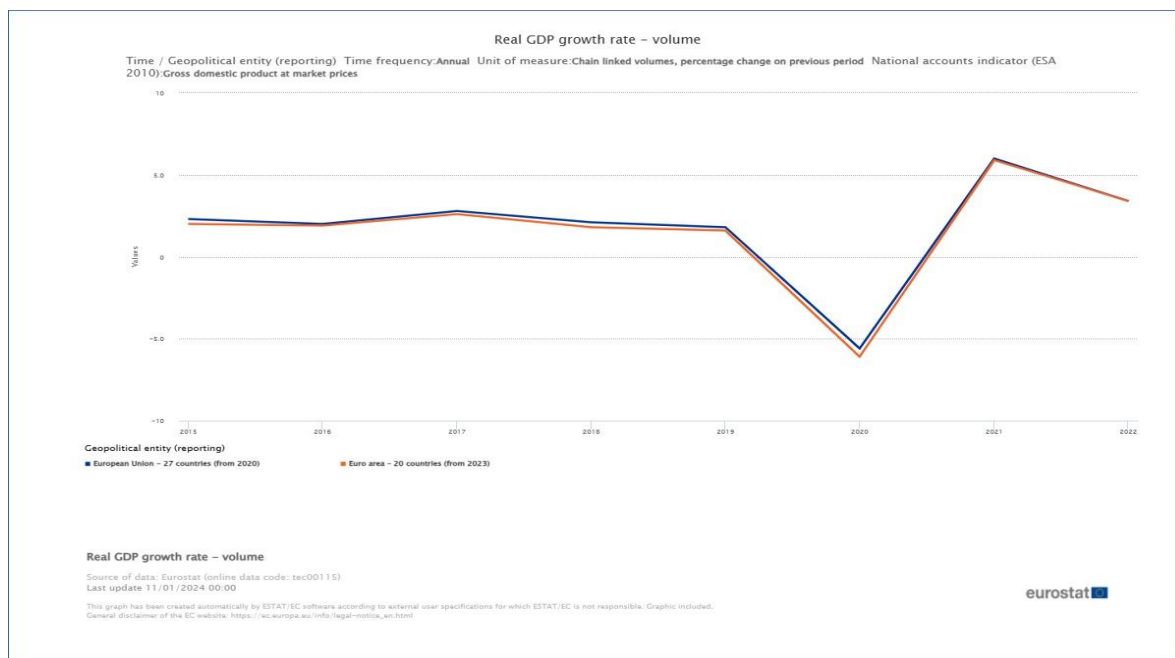
2.1. МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ИНДИКАТОРИ

Като страна член на Европейския съюз¹, социално-икономическата среда в България трябва да се сравнява с останалите страни и средните показатели за Европа.

Тенденциите са анализирани в период до края на 2023 г., преди COVID-19 кризата и след това, включително влиянието на войната в Украйна, доколкото вече има отразени официални статистически данни за това.

Най-често срещаният показател за измерване на икономическата активност е брутния вътрешен продукт (БВП). В периода 2000 - 2020 г. годишният растеж на БВП в ЕС е доста променлив. Между 2001 и 2007 г. икономиката в ЕС нараства с годишен темп между 1 % и 3 %. От 2008 до 2013 г. икономиката в ЕС е силно засегната от финансовата криза, като БВП спада с повече от 4 % през 2009 г. и след това отново слабо намалява през 2012 година. Оттогава икономиката в ЕС постепенно се възстановява, като годишните темпове на растеж са около 2 % между 2014 и 2019 г. През 2020 г. се достига най-ниският ръст от -5,9%, а през 2021 г. започва възстановяването с ръст от 5,1%. Ръстът на БВП достига пик от 5,9% в края на 2021 г. и ръст от 3,4 през 2022 г. По предварителните данни за 2023 г., средно за ЕС и Еврозоната се отчита ръст² от 1,0%, което е доста под очакванията и се дължи на отрицателния ръст на Германия, Швеция, Финландия и др.

Графика 1 Динамика на БВП в ЕС³



¹ <https://nsi.bg/bg/content/806/българия-и-европейския-съюз>

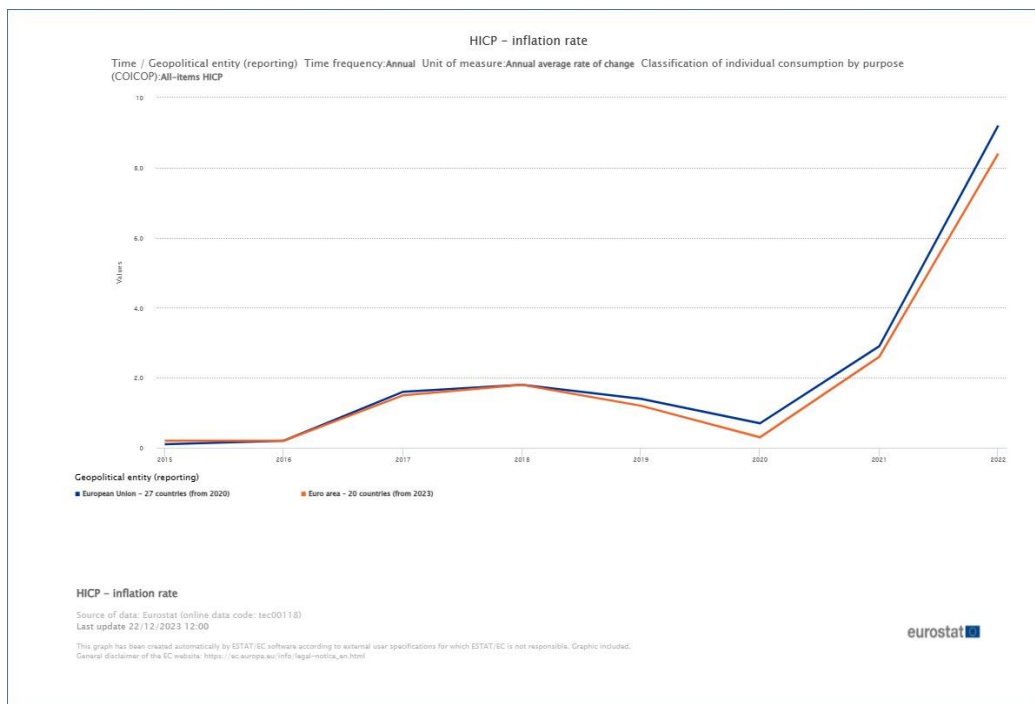
² <https://www.statista.com/statistics/686147/gdp-growth-europe/>

³ <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tec00115/default/line?lang=en;data.code.11/01/2024>

Подобен модел се наблюдава като цяло за еврозоната и държавите - членки на ЕС. Въпреки това, не всички държави - членки отчитат същите тенденции. Най-висок ръст на БВП през 2023 г. отчита Хърватия (2,5%) и Гърция (1,8%).

Инфлацията в ЕС се измерва с Хармонизирания индекс на потребителските цени. Между 2001 и 2007 г. годишната инфлацията в ЕС е около 2 %. В периода 2008 - 2011 г. инфлацията регистрира по-силни колебания всяка година, докато постепенно се забавя от 3 % през 2011 г. на 0 % през 2015 г., преди да достигне 0.3 % през 2020 година и 9,2% за 2022г.

Графика 2 Динамика на инфлацията в ЕС⁴



Данните към края на 2023 г. показват, че заложеното ниво от 4% е подобро и е достигнато ниво от 3,6%. За България коригираната прогноза на ЕК⁵ след предварителните резултати за 2023 г. е 5,9% на годишна база.

Този модел се наблюдава в голяма степен в еврозоната и в повечето държави членки. През 2023 г. най-висока инфлация се наблюдава в Унгария (9.6 %), Чехия (9.5 %) и Румъния (8.7 %), а най-ниска - в Дания (-0.7 %) и Белгия (-0.4 %).

Дългосрочните лихвени проценти могат да бъдат измерени чрез развитието на доходността от дългосрочните облигации. В ЕС лихвеният процент е 5.3 % в началото на хилядолетието, вариращ между 4 % и 5 % до 2011 година. Оттогава той постоянно намалява, за да достигне 1.1 % през 2016 г., след това се увеличава до 1.4 % през 2018 г. и отново намалява през 2019 г. до 0.7 %. За 2022 г. по решение на Европейската Централна банка, лихвите са повишени, като антиинфлационна мярка и достигат средни стойности от 2,25%, като най-високи са стойностите в Гърция от 3,94%, и Великобритания от 3,24%. Прогнозата на ЕЦБ за 2023 г. се потвърждава и са достигнати средни стойности от 3,0%.

Що се отнася до обменните курсове, еврото варира през 2023 г. спрямо долара, в рамките на 1.03 до 1.1 и приключи на стойности от 1,09 USD/EUR. Британският паунд възстанови част

⁴ <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tec00118/default/line?lang=en>

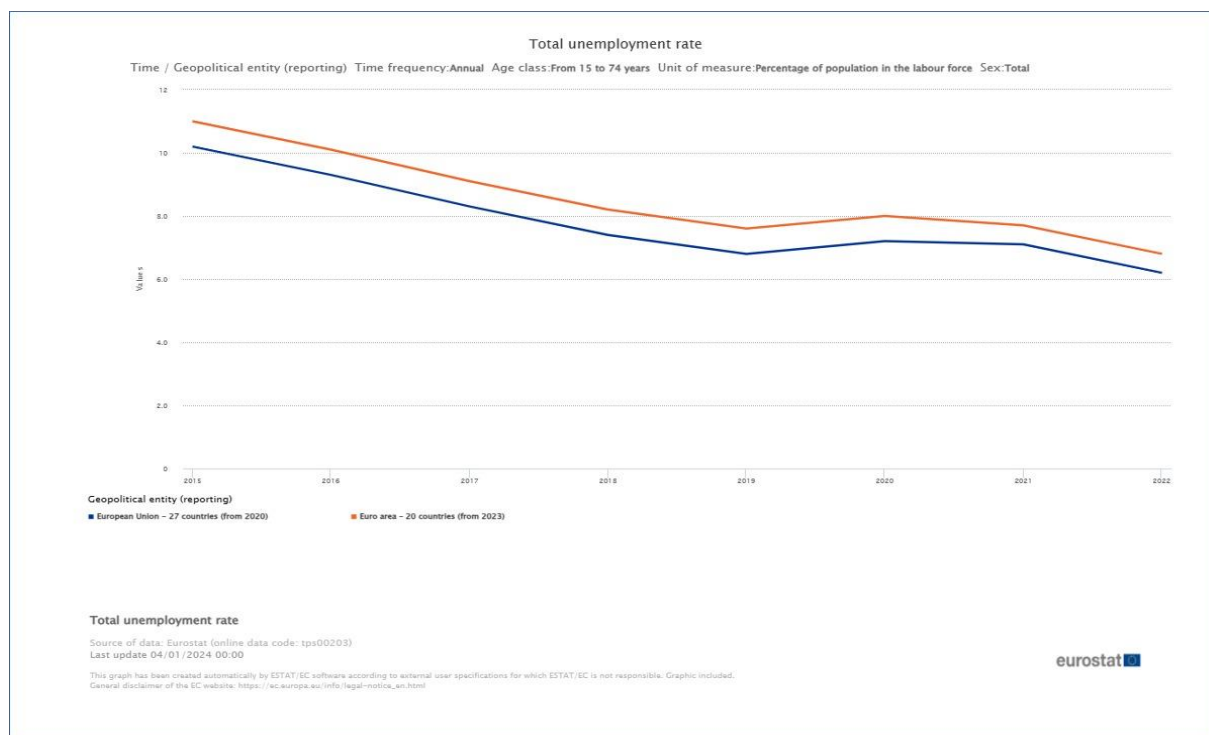
⁵ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/euro-indicators>

от загубените си позиции през 2021 г. и 2022 г. и отбелязва ръст през 2023 г. като приключи на курс 0,86 GBP/EUR. Швейцарският франк загуби високата си стойност от 2021 г., и бележи спад от началото на 2023 г., като приключва годината със стойности от 0,93 CHF/EUR.

След като е относително стабилен - около 10 % между 2000 и 2005 г., коефициентът на безработица спада до 7.2 % през 2008 година. Оттогава равнището на безработицата в ЕС непрекъснато нараства, достигайки връх от 11.4 % през 2013 година. След възстановяването на икономиката безработицата намалява до 6.7 % през 2019 година. Подобна тенденция се наблюдава сред мъжете, жените и младежите, но при жените коефициентът е малко по-висок отколкото при мъжете, а нивото на безработица е приблизително двойно по-ниско при младите хора. През последните години в еврозоната и всички държави - членки на ЕС до началото на 2020 г., безработицата намалява. След това в периода 2021-2022 г. има слабо изразен ръст до 7.7%, като приключва 2023 г. със стойности от 6%.

Въпреки това все още съществуват големи различия между държавите членки. През 2023 г. коефициента на безработица продължава да е най-висок в Испания 12.0% и Гърция с 9.5%. Най-ниски нива за 2023 г. има в Полша 2.8% и Чехия 2.9%.

Графика 3 Динамика на безработицата в ЕС⁶

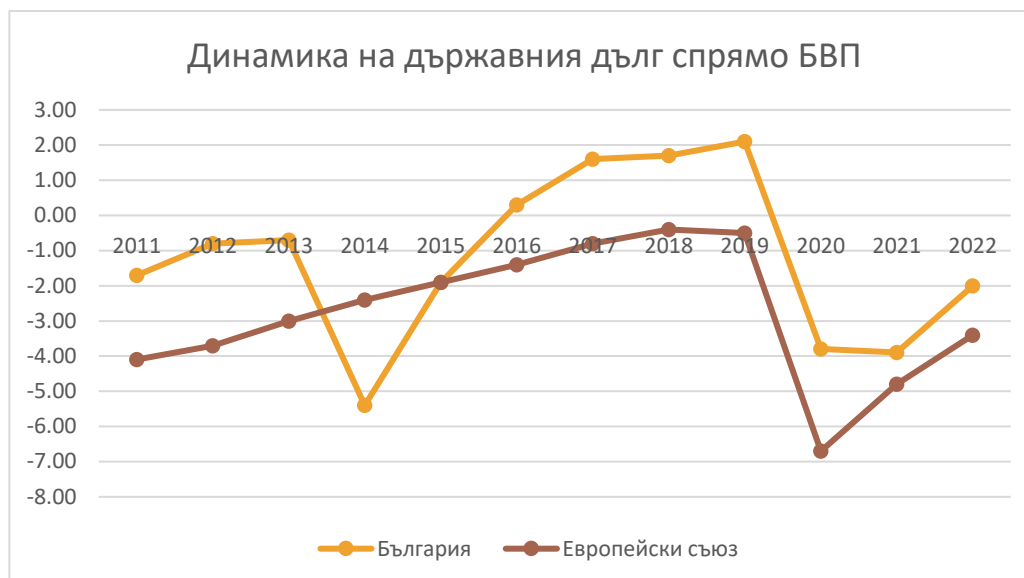


В периода на кризата от началото на 2020 г. има драстична промяна във водещите показатели на Европейската икономика. Основният показател, използван за сравнение е дефицита, отнесен към БВП⁷.

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tps00203/default/line?lang=en>

⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/11563339/2-22102021-BP-EN.pdf/5adc2494-bacd-999e-19b9-adcda427cdc5?t=1634897043682>

Графика 4 Бюджетен дефицит отнесен към БВП на ниво ЕС и България



Видно от данните, в резултат на предприетите мерки за подпомагане на бизнеса, подкрепа на заетостта, данъчни облекчения и директни субсидии, ЕС обръща тенденцията от второто тримесечие на 2020 г., но има необходимост от поне няколко години за достигане на показателите от първото тримесечие на 2019 г. Това дава основание да бъде направено мотивирано допускане, че най-рано през 2025 г. основните макроикономически индикатори ще постигнат нивата си от преди кризата.

За характеристика на икономическата и социална среда в България са използвани водещи индикатори, свързани директно или индиректно с предмета на проекта.

Историческите данни за ръста на БВП⁸ показват, че в годините България има изпреварващ ръст, спрямо средното ниво за ЕС, но в условията на COVID-19 кризата, той рязко намалява. Въпреки драматичния спад през 2020 г., в годините се запазва тенденцията България да има ръст по висок от средния за ЕС и Евронзоната.

Таблица 1 Исторически данни за БВП на ниво ЕС и България

Ръст на БВП	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
България	3,5	3,1	3,7	-4,8	4,6	3,4	2,0
ЕС	2,8	2,1	1,5	-5,9	2,1	3,4	1,0

Източник: НСИ

Последните неизгладени сезонни данни за края на 2023 г. показват, че прогнозите за ръста на БВП в Конвергентната програма 2023-2026 г. от 1.8% вероятно са подценени.

Други макро-икономически показатели⁹, които дават информация за социално икономическата среда в България, са представени в следващата таблица:

Таблица 2 Исторически данни за основните макро-икономически индикатори в България

Макро показатели	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Население в млн.	7,1	7	6,95	6,92	6,86	6,81	6,80

⁸ <https://www.nsi.bg/bg/content/114746pyren-vytrpeshen-prodykt-po-pazarни-ceni>

⁹ https://www.bnb.bg/bnbweb/groups/public/documents/bnb_download/s_macro_indicators_a1_pdf_bg.pdf

**„Консултантска услуга за актуализиране на анализи, във връзка с изпълнението на проекти“ за
подготовка на формуляр за кандидатстване с приложения за проект
„Капитално драгиране в пристанище Бургас“**

БВП на глава от населението (EUR)	7 419	8 012	8 680	8 845	9111	9786	10556
Безработица (%)	5,7	4,7	5,9	5,0	4,8	5,0	4,1
Бюджетен дефицит (%)	1,6	1,7	2,1	-4,4	-1,8	-0.2	-3.0
Публичен дълг (в % от БВП)	25,1	22,1	20	24,7	25,2	22.9	26.6
Годишна инфлация (%)	2,8	2,7	3,8	0,1	2,8	13,0	5,9
Валутен курс	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583
Внос (млрд EUR)	27	27,1	29,9	33,03	36,37	24,8	29,9
Износ (млрд EUR)	27,7	29,6	33,2	33,93	35,65	22,8	28,4

Източник: НСИ и БНБ

Краткосрочните прогнозни стойности за ръста на БВП и другите основни макро икономически индикатори са съгласно последната Конвергентна програма на Правителството¹⁰ за периода 2023-2026 г.

За периода 2024–2025 г. повишението на инвестициите ще доведе до увеличение на приноса на капиталовите запаси и ускоряване на растежа на потенциалния БВП до 3%. През 2026 г. се очаква леко забавяне в растежа до 2.9% основно поради намаляване на положителния принос на труда като фактор за потенциалния растеж.

През 2024 г. растежът на БВП ще се ускори до 3.3%. Отслабването на инфлационния натиск ще доведе до по-високо нарастване на потреблението на домакинствата. Повишението на търсенето ще се отрази положително и на частната инвестиционната активност, а растежът на публичните инвестиции ще остане висок. Под влияние на подобряващата се външна среда растежът на износа на стоки и услуги ще се ускори, а отрицателният принос на нетния износ към растежа на БВП ще се свие спрямо 2023 г.

През 2025–2026 г. се очакват растежи на БВП съответно от 3.2% и 3%. Очаква се забавяне в растежа на инвестициите дължащо се на публичните инвестиции, докато при частните ще има ускорение свързано с намаление на несигурността и увеличение на търсенето.

За периода 2026-2030 г. е направено допускане, че стойността за ръста на БВП ще се задържи малко по-висока от тази в ЕС, позовавайки се на анализирания данни и ще има стойности от 2,8%, а след това до 2040 г. ще бъде в границите на дългосрочно планираното ниво за ЕС от 2,5%.

Таблица 3 Прогноза за ръста на БВП в България

Индикатори	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2030 г.	2040 г.	2052 г.
Ръст на БВП в %	2,00%	3,30%	3,20%	3,00%	2,8%	2,5%	2,2%

Източник: НСИ, Конвергентна програма 2022-2025, МФ и Trading Economics

Направените допускания за дългосрочната прогноза на макро индикаторите е следната:

¹⁰ <https://www.minfin.bg/bg/868>

- Средствата, планирани по НПВУ се усвоят напълно за периода в плана, което дава подсилващ ръст на икономиката и социалната среда в България;
- COVID-19 кризата вече не оказва влияние върху развитието на икономиката;
- Войната в Украйна приключва до края на 2024 г. или няма да оказва такова голямо влияние върху цената на енергийните ресурси, както в периода юни 2021 - края на 2022 г.;
- За периода до края на прогнозата от 30 години не са налице рискови фактори, които могат да доведат до рязка промяна на основните индикатори.

През 2024 г., заедно с ускоряването на растежа на българската икономика, се покачи и броя на заетите с 0.7%, с което броят на заетите надхвърли равнището регистрирано през 2019 г., последната пред COVID година. През 2025 и 2026 г. българската икономика ще продължи да нараства с относително високи темпове, но въпреки това растежът на заетостта ще се забави. Търсенето на трудов ресурс ще продължи да бъде високо, но възможностите за екстензивно увеличаване на предлагането на труд все повече ще бъдат ограничени (основно поради неблагоприятните демографски процеси в страната). Относително малкият спад на коефициента на безработица през периода 2024–2026 г. означава, че прогнозираният ръст на заетостта през този период ще се осъществи преимуществено чрез привличане на част от неактивните лица обратно в работната сила или чрез привличането на работна сила от други държави.

Инфлацията в България започна да се забавя още през 2022 г. и очакваната за 2023 г. е 5.9% на годишна база, което е значително по-ниско от прогнозираното 8.7% в Конвергентната програма на правителството. През 2024 г. прогнозата е инфлацията да продължи да се забавя, като в края на годината ще достигне 3.2%, а средногодишната – 3.8%. Цените на енергийните стоки ще имат спад до края на прогнозния хоризонт. През 2025 и 2026 г. средногодишната инфлация ще продължи да се забавя, съответно до 2.8 и 2.2%

На база анализа и направените допускания, прогнозите за основните макро индикатори са както следва:

Таблица 4 Прогнози за основните макро-икономически индикатори в България

Индикатори	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2030 г.	2040 г.	2052 г.
Ръст на БВП	3,3	3,3	3,0	2,8	2,5	2,2
Инфлация	3,8	2,8	2,2	2,0	1,8	1,8
Безработица	4,4	4,2	4,2	3,3	3,3	3,3
Население	6 777 000	6 735 715	6 621 555	6 527 464	6 135 500	5 791 137

Тази дългосрочна прогноза е използвана при разчетите в настоящия анализ.

2.2. АНАЛИЗ НА ТЪРСЕНЕТО

Транспортната политика на ЕС, прилагана и от българското правителство, цели да насърчава екологосъобразността, безопасността и ефективността при пазара на стоки и да гарантира

правото на свободен достъп на гражданите до всички точки на ЕС с предпочитан от тях вид транспорт.

В изпълнение на тази политика, Европейската комисия прие Зелената сделка, определяща стратегическа рамка за неутрална по отношение на климата икономика на ЕС до 2050 г. За тази цел, в нея се призовава за 90 % намаляване на емисиите от транспорта до 2050 г. Приоритетните действия на Зелената сделка за преминаване към устойчива и интелигентна мобилност включват засилване на мултимодален транспорт, поддържане и внедряване на различни решения за автоматизирана мобилност, по-добро справяне с външните разходи на транспортни дейности чрез ценообразуване, увеличаване на производството и устойчиво внедряване на алтернативни горива за транспорта, както и решения за намаляване на замърсяването от транспорта, особено в градовете.

Данните за съществуващото положение в товарните превози показва, че средно за ЕС 75,3% от стоките продължават да се превозват чрез автомобилен транспорт, 18,7% с железопътен транспорт и едва 6% с воден транспорт.

Чрез воден транспорт се превозват основно метални руди (25,3%), сурови петролни продукти (15,1%) и химикали (11%). Средно за Европа ръстът на товарните превози чрез морски транспорт е 3% средногодишно и 2,8% за речния транспорт.

При пътническите превози, модалният сплит е разпределен още по-диференцирано към сухоземния транспорт с общ дял от 82,38%. В сухоземния транспорт, автомобилният заема 82,8% от превозените пътници. Чрез автобуси са превозени 9,4% от пътниците и с железопътен транспорт 7,8% от тях. Въздушният транспорт е превозил 12,5% от пътниците, а водният 5,12%, като този дял се дължи основно на круизните кораби. Средногодишният ръст на пътническите превози с воден транспорт е 2,2%.

Водният транспорт е най-предпочитаният вид транспорт за масови товари на дълги разстояния, по две основателни причини:

- Най-екологичен;
- Най-ниска себестойност¹¹ на единица извършена работа, в случая основно за 1 тон товари.

Официалната статистика отчита обработените товари от водния транспорт в тона, а извършената работа в тонкм и пътнкм или брой превозени пътници, което съответства на изискванията за съпоставимост на отделните видове транспорт и техния принос в модалния сплит. Това е единна практика, установена от Евростат, според изискванията на Директива 2009/42/ЕО на ЕП и на Съвета от 6 май 2009 г. относно статистическите данни при превоз на товари и пътници по море и Наредба № 919 за събиране на статистическа информация за дейността на пристанищните оператори и собствениците на пристанища и пристанищни съоръжения в Република България. Към тази методология за изходна информация от официални статистически данни са пригодени и препоръчаните методи за използване на редица инструменти за икономическа оценка на проектите, а в конкретния случай АРП. Затова прогнозата е правена за обработените товари в тона и съответно в брой кораби по видове пристанища.

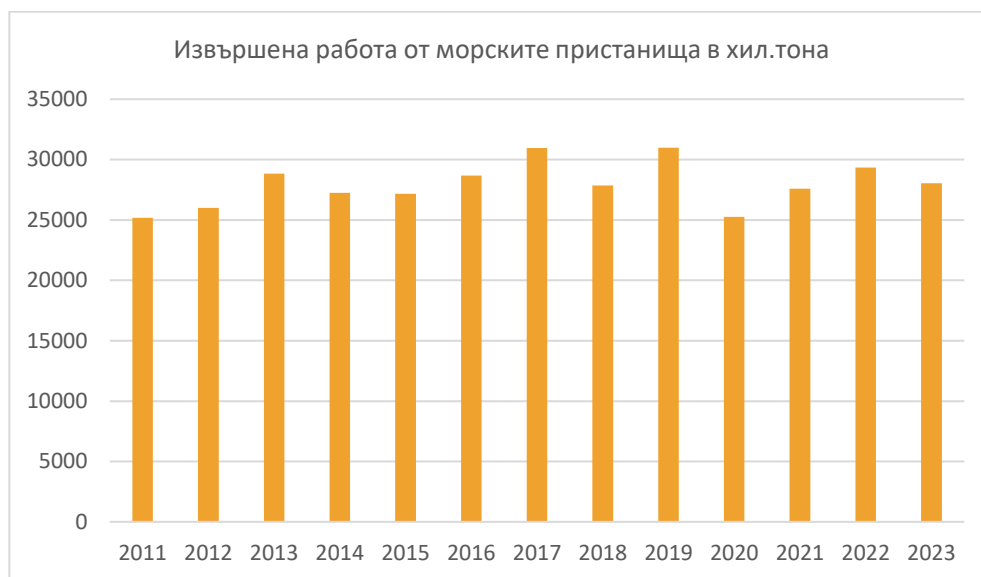
В България водният транспорт заема 2,8% от извършената работа в товарните превози и 0,87% от превозените пътници в общия модален сплит. На база данни от НСИ¹² в последните

¹¹ <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S2352146521003756?token=7A0174D662D2620ED8225DE675F4C306096695B0D007209F7984CBBE1DBA83A4BD3F43CB780C8739D2205076DEAC56BF&originRegion=eu-west-1&originCreation=20211029054241>

¹² <http://www.nsi.bg/bg/content/1755/морски-транспорт>

години има ясно изразен ръст при превоза на товари от морските пристанища в размер на 2,9% средногодишно, без отчитането на резултатите от 2020 г. и 2,29% ръст при отчитане на спада през 2020 г.

Графика 5 Динамика на обработените товари в Българските морски пристанища



Кратък анализ на динамиката на товарооборота в морските пристанища показва, че в последните години в тях се обработват по 27-28 млн. тона товари. Разпределението между натоварени и разтоварени е почти 50:50, като в годините до 2020г. включително, износът заема по-голям дял от вноса. За периода след COVID-19 пандемията, вносът заема вече около 60% от товарооборота.

Без големия спад през 2020 г., темпа на нарастване на товарите е съпоставим със средно Европейския ръст на товарните превози, а резултатите от последните отчетни години показват, че може да бъде направена реалистична прогноза със сравнително добър ръст на товарооборота за периода.

За същия период, по данни на НСИ, в речния товарен транспорт има много слабо изразен ръст от 0,04% средногодишно, без включване на спада от 2020 г. и -0,38% с тяхното отчитане.

Графика 6 Обработени товари в Българските речни пристанища



Динамиката на обработените товари в речните пристанища показва, че след пика през 2014 и 2015 г. започва лек спад и отново ръст през 2019 г. Въпреки трудностите по време на COVID-19 пандемията пред всички видове транспорт, товарооборота в речните пристанища е с по-високи нива от годините преди пандемията, но още не са достигнати стойностите от пика през 2015 г. Това дава основание за слабо оптимистична прогноза за развитие, в сравнение с установения средногодишен ръст, който заради големия спад през 2016 г. е леко отрицателен (-0.38%) за периода на анализа.

При превоза на пътници с воден транспорт¹³ резултатите от последните години показват значителен ръст, като тенденция, но сивът през 2020 г. (-20,66%), намалява средногодишния ръст до 2,51%.

Графика 7 Динамика на броя превозени пътници в Българските пристанища



¹³ https://nsi.bg/sites/default/files/files/pressreleases/Transport2021q2_T1R7MTK.pdf

Изводите за пазара на транспортни услуги от морския и речен транспорт са, че товарните превози се развиват с по-бавни темпове от средното за Европейски съюз, а пътническите превози изпреварват този тренд, което се дължи на експанзията в речните круизи и чисто географското разположение на страната ни. И в двата вида превози има основание за оптимистични прогнози по отношение на търсенето на предлаганите услуги.

Инвестицията за изграждане на нови кейово място е тази, която води до промяна/ повишаване на търсенето на съответната пристанищна услуга, и е пряко свързана с изпълнението на задължителните драгажни дейности, предмет на настоящия проект, поради което за целите на настоящия анализ са използвани прогнозните данни за нарастване на трафика, определени в анализа на търсенето, разработено за изграждане на самата кейова стена.

Прогнозата за търсенето е направена на ниво собственик на инфраструктурата, в случая ДППИ, съгласно изискванията на Делегиран Регламент (ЕС) № 480/2014 на Комисията от 3 март 2014 г. и Указания за изготвяне на АРП на инвестиционни проекти, където в р. 2.7.2. Методология за изготвяне на Финансовия анализ, изрично е казано, че той се изготвя от гледна точка на собственика на инфраструктурата, а не само за конкретния проект. На това основание, в прогнозата на търсенето са включени всички пристанища, като са използвани статистически данни за тях и информация, предоставена от ДППИ по отделни такива.

В сценария „С проект“ са направени допускания, относно ръста на трафика, в резултат от реализацията на проект „Повишаване делът на мултимодалния нискоемисионен транспорт в основното пристанище Бургас, чрез изграждане на ново кейово място 28“, изготвен от пристанищен Оператор БМФ Порт Бургас и финансиран по МСЕ.

За нуждите на дългосрочните прогнози е анализиран приноса на обработените товари по пристанища, на база данни, предоставени от ДППИ. Прогнозата е направена за 25 годишен период, препоръчван за този сектор от транспорта.

Таблица 5 Обработени товари по пристанища

2018 г.				
Показатели за извършена работа	Варна	Бургас	Русе	Лом
Обработени товари в тона	17 105 814	9 731 815	1 146 977	732 114
Брой корабни посещения - товарни кораби	1 815	1 602	1 234	1 383
2019 г.				
Показатели за извършена работа	Варна	Бургас	Русе	Лом
Обработени товари в тона	9 987 311	16 859 282	1 139 847	805 130
Брой корабни посещения - товарни кораби	1 953	1 820	1 318	1 522
2020 г.				
Показатели за извършена работа	Варна	Бургас	Русе	Лом
Обработени товари в тона	8 567 444	14 276 180	1 055 933	898 258
Брой корабни посещения - товарни кораби	1 731	1 680	1 188	1 207
2021 г.				
Показатели за извършена работа	Варна	Бургас	Русе	Лом
Обработени товари в тона	8 729 295	16 801 283	1 191 733	860 086

**„Консултантска услуга за актуализиране на анализи, във връзка с изпълнението на проекти“ за
подготовка на формуляр за кандидатстване с приложения за проект
„Капитално драгиране в пристанище Бургас“**

Брой корабни посещения - товарни кораби	1 662	1 635	1 341	1 319
2022 г.				
Показатели за извършена работа	Варна	Бургас	Русе	Лом
Обработени товари в тона	8 692 585	20 643 538	1 225 784	545 050
Брой корабни посещения - товарни кораби	1 306	1 597	2 921	1 082
2023 г.				
Показатели за извършена работа	Варна	Бургас	Русе	Лом
Извършена работа в тона	8 279 723	19 753 630	1 347 517	277 531
Брой корабни посещения - товарни кораби	1 103	1 393	2 394	791

На база тези данни за последните пет години са направени обобщения за обработените тонове товари по видове пристанища, необходима за прогнозата.

Таблица 6 Определяне на средния товар за един кораб

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Обработени товари общо морски	26846593	22843624	25530578	29336123	28033353
брой корабни посещения общо морски	3773	3411	3297	2903	2496
среден товар на 1 кораб морски	7115,45	6697,046	7743,578	10105,45	11231,31
Обработени товари общо речни	1944977	1954191	2051819	1770834	1625048
брой корабни посещения общо речни	8034	7289	12492	11 383	10875
корабни посещения речни за товаро-разтоварване	2840	2395	2660	4003	3185
среден товар на 1 кораб речни	684,85	815,95	771,36	842,33	510,22

На база анализа на трендовете по видове пристанища и пътнически и товарни превози, за нуждите на прогнозата в сценария „Без проект“ са направени следните допускания:

- За морския товарен транспорт е прогнозиран ръст, чрез който до 2030 г. се достига нивото от 2019 г., като се покриват последиците от COVID -19 в периода 2020-2022 г., а след този период се запазва установения тренд за последните 10 години от 2,9% ръст годишно, базирано на политиката на ЕС за преминаване към екологични видове транспорт;
- За речния товарен транспорт е направено същото допускане, че до 2030 г. ще се достигнат резултатите от преди COVID-19 пандемията през 2019 г., а след този период се запазва установения тренд за последните 10 години от 0,04% ръст годишно, базирано на политиката на ЕС за преминаване към екологични видове транспорт.

Установените трендове за ръст на товарните превози по видове пристанища и определените средни стойности в горната таблица са основата за направените прогнози, показани в следващата таблица:

Таблица 7 Прогноза за обработените товари по пристанища (Без проект)

Прогноза за трафика товарен Без проект	2023 г.	2025 г.	2030 г.	2035 г.	2040 г.	2047 г.
Брой кораби в морските пристанища	2 496	2 668	2 857	3 059	3 276	3 321
Брой кораби в речните пристанища	3 185	3 187	3 193	3 199	3 205	3 206

Обработени товари в х. тона морски	28 033	28 459	30 476	32 637	34 951	35 434
Обработени товари в х. тона речен	2 457	2 307	2 311	2 316	2 320	2 321

Общо прогнозирания ръст спрямо 2019 г. за периода на прогнозата е 34,42% за броя на корабите в морските пристанища и около 49% на обработените товари в тона. По-високият ръст на прогнозата за обработените товари в тона се дължи на повишения среден товар на един кораб в периода 2020-2023 г., спрямо 2019 г. За нуждите на прогнозата е взет среден товар за последните 5 години, който е с 16% по-висок от този през 2019 г.

Общо прогнозирания ръст в речните пристанища спрямо 2019 г. е 5,4% за броя на корабите и 24,73% за обработените товари в тона, което напълно съответства на установения тренд през последните 5 години. През 2021 г. средната корабна патрида намалява спрямо 2020 г., което вероятно се дължи на периодите с критично ниски нива на р. Дунав, водещи до по-малък обем натоварен на един плавателен съд. През 2022 г. отново се вдига, през 2023г. отново намалява и затова в прогнозата се работи със средната стойност за последните 5 години, която е с 25% по висока от тази през 2019г. На тази разлика се дължи изпреварващия ръст на обработените товари, спрямо този на броя товарни кораби.

Разделянето на прогнозата по видове пристанища е важна от гледна точка на приходите и разходите, които са различни за морските и речните пристанища.

За всички речни пристанища прогнозата в сценария „С проект“ се запазва същата, както в сценария „Без проект“. За морските пристанища се увеличава броя на корабите и респективно товарооборота, в резултат от реализацията на проекта,

Анализът на търсенето в този сценарий е фокусиран върху категориите трафик, които са засегнати от изпълнението на проекта, а именно потоците контейнери през Терминал Бургас Запад. Изграждането на кей 28 в Терминал Бургас Запад ще позволи да се оптимизира използването на съществуващите пространства и съоръжения за обработка, заедно с модернизацията на железопътната инфраструктура в Терминала, което означава, като се имат предвид повърхностите обект на интервенцията, почти удвоявайки потенциала на този терминал като възел на контейнерните потоци Изток-Запад. Това ще позволи на трафика да нараства с темпове и бързо достигане на около 169 000 TEU в сценария С проект или увеличение от 66 000 TEU в сравнение със сценария „Без проект“. Това ще позволи да се увеличи трафикът от сегашните 1,1 милиона тона до 2,2 милиона тона през 2044 г. вместо целевите 1,3 милиона тона от базовия сценарий през същата година.

Така определения брой допълнителни тонове товари в пристанище Бургас е добавен към прогнозираното количество товари в прогнозата на сценария „Без проект“, за да се получи прогнозата в сценария „С проект“. Тя е резюмирана в следващата таблица:

Таблица 8 Прогноза за обработените товари по пристанища „С проект“

Прогноза за трафика товарен СП	2023 г.	2025 г.	2030 г.	2035 г.	2040 г.	2047 г.
Брой кораби в морските пристанища	2 496	2 743	2 932	3 134	3 351	3 396
Брой кораби в речните пристанища	3 185	3 187	3 193	3 199	3 205	3 206
Обработени товари в х. тона морски	28 033	29 259	31 276	33 437	35 751	36 234
Обработени товари в х. тона речен	2 457	2 307	2 311	2 316	2 320	2 321

Въпреки, че проектът не касае пътническите превози, е направена прогноза и за тяхното развитие, което е еднакво и в двата сценария и е необходимо при определяне на финансовата стабилност на проекта и Бенефициента.

Таблица 9 Прогноза за извършена работа за пътнически превози по пристанища

Прогноза за трафика пътнически	2023 г.	2025 г.	2030 г.	2035 г.	2040 г.	2047 г.
Брой пътници	101312	111866	120498	136389	154376	183611
Извършена работа в х. пткм	6725	7426	7999	9054	10248	12188

Анализът на търсенето и произтичащите от него прогнози са от важно значение за определяне икономическата целесъобразност на проекта. Те са свързани също така с изготвяне на финансов анализ и определяне размера на необходимата безвъзмездна финансова помощ по проекта. Изготвените в ПП прогнози са използвани за нуждите на настоящия АРП.

2.3. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ АСПЕКТИ

Тъй като проектът е предвиден да бъде финансиран по ПТС 2021 – 2027, за него са валидни приложимите документи на Европейския съюз (ЕС) и на Република България, основната част от които са изброени накратко по-долу.

Съответствие с политиката и директивите на ЕС в областта на транспорта

Планирането, развитието и експлоатацията на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) допринасят за постигането на основни цели на ЕС, съгласно Стратегия „Европа 2030“ и Бялата книга за транспорта на Европейската комисия (ЕК), като гладкото функциониране на вътрешния пазар и засилването на икономическото, социалното и териториалното сближаване. TEN-T допринася за създаването на единно европейско транспортно пространство, увеличава ползите за своите потребители и подкрепя приобщаващия растеж.

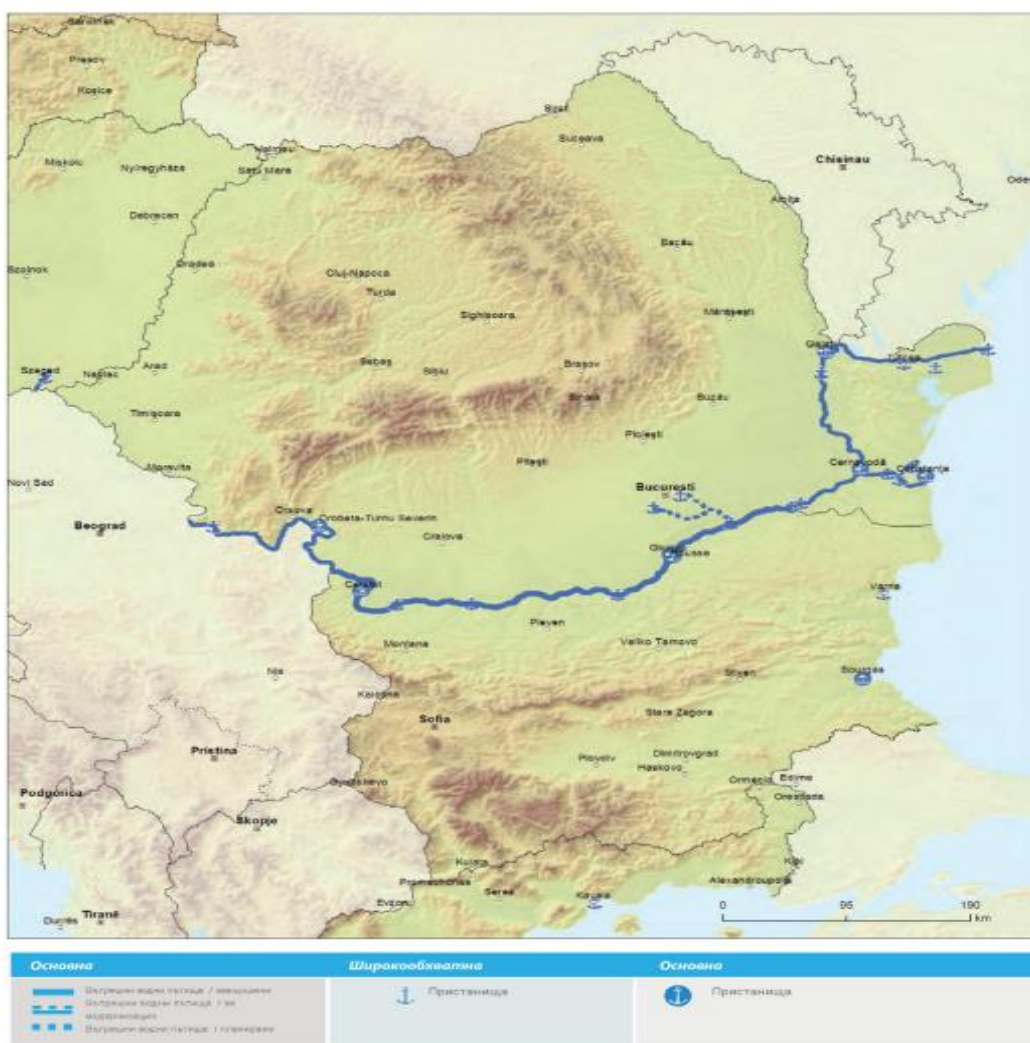
Бялата книга на ЕС: Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите е основният европейски стратегически документ, който очертава насоките за развитие на транспорта. В нея са описани планове на Европейската комисия (ЕК) за следващите десетилетия, предвиждащи изграждането на транспортна система до 2050 г., характеризираща се с Единно европейско транспортно пространство, отворени пазари, по-екологична инфраструктура и иновационни технологии с ниски въглеродни емисии;

„Стратегия за умна и устойчива мобилност“ на ЕК (COM(2020) 789), която включва и план за действие с 82 инициативи за следващите години в областта на транспорта. Към това, Европейският зелен пакт от 2019 г. (COM/2019/640, т.нар. Зелена сделка) предоставя план за действие за повишаване на ефективното използване на ресурсите чрез преминаване към чиста, кръгова икономика, възстановяване на биологичното разнообразие и намаляване на замърсяването. В плана са посочени необходимите инвестиции и наличните финансови инструменти. В него се обяснява как да се гарантира справедлив и приобщаващ преход и се поставя цел за въвеждането на по-чисти, по-евтини и по-здравословни форми на транспорт. Във връзка с изпълнението на гореописаните стратегия и програма, Европейският парламент и Съветът са приели следните Регламенти, които имат отношение към проекта:

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1315/2013 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно насоките на Съюза за развитието на транс-европейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, който постановява, че TEN-T може да бъде изградена най-успешно чрез подход, основаващ се на две нива, в който се предвижда една широкообхватна мрежа и една основна мрежа. Широкообхватната мрежа представлява основното ниво на ТЕТМ. Тя включва цялата съществуваща и планирана инфраструктура, която удовлетворява изискванията на насоките.

Като приложение I към Регламента са включени карти, определящи трасетата на основната и широкообхватната мрежа на териториите на страните-членки и на съседните държави. Както е видно на следващата фигура областта на проекта е част от основната мрежа.

Фигура 8 Широкообхватна и основна TEN-T – вътрешни водни пътища и пристанища на територията на България и Румъния



РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2021/1060 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 24 юни 2021 година за установяване на общоприложимите разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд плюс, Кохезионния фонд, Фонда за справедлив преход и Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури, както и на финансовите правила за тях и за фонд „Убежище, миграция и интеграция“, фонд „Вътрешна

сигурност“ и Инструмента за финансова подкрепа за управлението на границите и визовата политика;

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 725/2004 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения, който има за цел да въведе и да приложи мерки на Общността за повишаване на сигурността на корабите, използвани в международната търговия и в националния превоз, и на свързаните с тях пристанищни съоръжения.

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 336/2006 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 15 февруари 2006 г. за прилагане на Международния кодекс за управление на безопасността в рамките на Общността и за отмяна на Регламент (ЕО) № 3051/95 на Съвета, който има за цел да се подобрят управлението на безопасността и безопасната експлоатация на кораби, както и да се предотврати замърсяването от кораби, чрез установяването, въвеждането и правилното поддържане от компаниите на корабните и бреговите системи за управление на безопасността и контрол от страна на пристанищните държавни администрации.

Съответствие с националната транспортна политика

Проектът е в съответствие с целите и приоритетите, касаещи развитието на транспортната инфраструктура, залегнали в следните общонационални стратегически документи:

„Национална програма за реформи“ - адаптира и превръща в национални целите на Стратегията „Европа 2020“. Идентифицира и приоритетните области (фактори за растеж) на реформите. Един от идентифицираните фактори за растеж и приоритет на българското правителство е „По-добра инфраструктура“ с цел осигуряването на по-добра свързаност с Европа, достъпни услуги и по-добра свързаност помежду регионите. С подобряването на транспортната инфраструктура в страната ще се допринесе за развитието на икономиката и за повишаване на жизнения стандарт на населението;

„Национална програма за развитие България 2030“ - рамков стратегически документ от най-висок порядък в йерархията на националните програмни документи, определящ визията и общите цели на политиките за развитие във всички сектори на държавното управление, включително техните териториални измерения. В рамките на Програмата са определени три стратегически цели – ускорено икономическо развитие, демографски подем и намаляване на неравенствата, за чието изпълнение правителствените намерения са групирани в пет оси на развитие и са определени 13 национални приоритета;

„Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.“, която дефинира като стратегическа цел № 1 „Интегриране в европейското пространство“, а Приоритет 1.4 „Развитие на националната транспортна инфраструктура като част от трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), осигуряваща интегриране в европейското пространство и връзки с основните урбанистични центрове на съседни страни“.

„Интегрирана транспортна стратегия за периода до 2030 г.“, одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет. Стратегията представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции

в транспорта. В нея са дефинирани националните стратегически приоритети като един от тях е: „Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“.

2.4. ОРГАН ОТГОВОРЕН ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТА

Органът, отговорен за изпълнението на проекта, е Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ), което е управителен орган на българските пристанища за обществен транспорт и предоставя услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и на речни информационни услуги на корабния трафик в съответствие с разпоредбите на ЗМПВВППРБ.

Дейността на ДППИ обхваща:

- ✚ изграждане на пристанища и пристанищни терминали – държавна собственост, както и реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищните терминали – държавна собственост, от пристанищата за обществен транспорт;
- ✚ поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения, мрежи и съоръжения на общата техническа инфраструктура, включително инфраструктура за достъп, в пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВППРБ и в пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост;
- ✚ управление на държавната собственост в пристанищата за обществен транспорт;
- ✚ изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за пристанищната инфраструктура – държавна собственост;
- ✚ подпомагане министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори и договорите с едноличните търговски дружества за извършване на пристанищни услуги и на дейности по чл. 116а, ал. 1 от ЗМПВВППРБ;
- ✚ отговорност за наличието, изпълнението и поддържането на планове за сигурност на пристанищните райони, които включват пристанище за обществен транспорт;
- ✚ обезпечаване на достъп до пристанищата;
- ✚ изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система;
- ✚ навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата;
- ✚ изграждане, поддържане и администриране на национална система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт.

ДППИ е национален координатор за единната информационна среда за морско информационно обслужване на Европейския съюз – European Maritime Single Window environment (EMSWe), и отговаря за предоставяне на информация за управлението на трафика и информационното обслужване на корабоплаването, разпространяване на морска информация за безопасност и поддържане.

ДППИ предоставя:

- услуги, чрез Световната морска система за бедствия и безопасност (СМСББ);
- далекосъобщителни услуги кораб - бряг и бряг - кораб;
- услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик;
- хидрометеорологична информация.

Съгласно чл. 115л от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" (ДППИ) е юридическо лице по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, със седалище София и с клонове-териториални поделения в Бургас, Варна, Лом и Русе.

ДППИ е Бенефициент по ОПТТИ и има значителен опит в изпълнението и управлението на проекти, финансирани със средства от ЕС, както по програмен период 2007-2013 г., така и в програмен период 2014-2020 г. Подготовката и изпълнението на проекта ще се извършва от дирекция „Управление на проекти“, като за целта ще бъде сформирано специално звено за изпълнение на проекта, в което при необходимост ще бъдат включени и експерти от други дирекции в организационната структура на предприятието.

3. ЦЕЛИ НА ПРОЕКТА

Основната цел на проекта е постигане на определени проектни параметри на акваторията за **подход, маневриране и приставане** на максимално разчетните кораби, като по този начин ще се осигури достъп до новоизгражданата пристанищна инфраструктура в източната част на пристанищен терминал “Бургас–Запад” за корабно място № 28 и създадат условия за развитие на различните видове товари.

Специфичните цели на проекта са:

(СЦ1): Осигуряване достъп до новоизгражданата пристанищна инфраструктура в източната част на пристанищен терминал Бургас – запад;

(СЦ2): Създадени условия за обработка на кораби с дължина до 260 м, ширина до 32 м, газене до 14,5 м и DWT 80 000 тона.

Изпълнението на проекта ще доведе до цялостно и дългосрочно решение на настоящите проблеми за подхождане и маневриране на кораби и бъдещите нужди от нови маневрени зони, в съответствие с инвестиционните проекти на пристанищните оператори на терминалите, разположени в акваторията на пристанище Бургас. Понастоящем на терминалите в акваторията на пристанище Бургас няма кейове за контейнеровози с дълбочина 15,50 м, тъй като са въведени ограничителни параметри за газене и дължина на корабите, които не отговарят на параметрите на най-големия разчетен кораб, за който е проектирана съответната кейова стена.

Изпълнението на проекта ще допринесе и за постигане на заложените в Интегрираната транспортна стратегия стратегически цели за: „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)” и „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор” и за приоритет „Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство“ и конкретна цел: „Подобряване и развитие на трансграничните връзки“.

4. ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ПРОЕКТА

4.1. ОПИСАНИЕ НА СЪЩЕСТВУВАЩОТО ПОЛОЖЕНИЕ

Пристанище Бургас е основно пристанище от TEN-T и се състои от три главни терминала: *Терминал Бургас - Изток 1; Терминал Бургас - Изток 2 и Терминал Бургас - Запад*. На север пристанището граничи с централната градска част на Бургас, а на запад – с територията на пристанищен терминал „Бургас–Запад“, граничеща с индустриалната зона на града. На юг и изток пристанището граничи с морето.

Терминал Бургас-Изток 1. Многофункционална инфраструктура, експлоатирана от държавния оператор „Пристанище Бургас“ ЕАД. Общата площ на терминала е 338 880 кв. м, разполага с 14 корабни места (от к. м. № 1 до к. м. № 14), с обща дължина на кейовия фронт 2 020 м и дълбочина от 4 м до 10 м. Част от корабните места са предназначени за пътнически круизни кораби. В концепцията на ОУП, за територията на пристанищен терминал „Бургас–Изток 1“ е предвидено отваряне на гр. Бургас към морето, изнасяне на промишлените дейности и преструктуриране на крайбрежните промишлени зони, възможност за изграждане на нов пътнически пристанищен терминал и яхтено пристанище, създаване на вторичен градски обслужващ център чрез определяне на нови терени за обществено обслужване с предлагане на услуги от различен характер, обособяване на зони за отдых и риболов, терени за детски и спортни площадки и публично озеленяване.

Терминал Бургас-Изток 2. Началното изграждане на основната инфраструктура е частично завършено през 2005 г., с финансовата подкрепа на Японската банка за международно сътрудничество. Площта на терминала е 419 468 кв. м и на него са разположени 9 корабни места (от к. м. № 15 до к. м. № 23), един пирс и един понтон, с обща дължина на кейовия фронт 1 592 м, максимално допустимо газене - 14,6 м. Пристанищният терминал е защитен от вълнолом с дължина 1 260 м, което позволява извършването на пристанищни услуги дори и при лоши метеорологични условия. Терминалът разполага с 16 460 кв. м закрита складова площ. На територията на терминала се обработват различни видове насипни товари, генерални товари, течни товари и зърно.

Терминал Бургас–Запад. Площта на терминала е 641 499 кв. м и на него са разположени 6 корабни места (от к. м. № 24 до к. м. № 30), с обща дължина на кейовия фронт 958 метра, максимално допустимо газене 11 м. Терминалът разполага с 115 250 кв. м закрита складова площ. На територията на терминала се обработват различни видове товари - насипни товари, генерални товари (метали, дървен материал, медни катоди и др.) и зърно, специализиран е за операции за обработка на контейнери. Основната инфраструктура на терминал Бургас–Запад е изградена през 70-те години. Тази част от пристанището не е била изцяло завършена, източната страна на кейовата стена (приблизителна дължина 560 м) не е изградена поради липса на средства, поради което понастоящем не могат да акостират кораби. Използването на зоната на терминала за разнородни дейности и остарялото оборудване за обработка водят до неефективност на операциите по обработване на товари. Липсата на достатъчно пространство се утежнява от липсата на съответна инфраструктура в източната част на

терминал Бургас-Запад и от това, че той не е завършен. Тази част на акваторията не е драгирана, поради липса на кейови места в нея.

Фигура 9 Общ изглед на незавършената кейова стена на терминал Бургас–Запад



Към момента няма съществуващо кейово място 28 и затова в акваторията не са правени драгажни дейности. В тази връзка, в изпълнение на инвестиционната програма на концесионера „БМФ Порт Бургас“ АД, се изпълнява проект за изграждане на липсващата източна част на кейовата стена (вертикална планировка, техническа инфраструктура и съоръжения и драгажни дейности) в оперативната акватория и зоната за маневриране на пристанищен терминал Бургас-Запад. Проектът ще позволи увеличаване на капацитета на терминала с четири нови корабни места: № 25А - южен кей, № 26 - южен кей, № 27 - източен кей и № 28 - източен кей, с предназначение за генерални товари и контейнери. С изграждането на новата кейова стена се цели увеличаване на пропускателната способност на кейовия фронт на терминала, възможност за акостиране на големи кораби, нуждаещи се от дълбоководни кейови места и съответния ръст на капацитета на прилежащите технологични площи за складиране и обработка на товари, както и подобряване/ модернизиране на технологията и повишаване ефективността за обработка на различните видове товари.

Наред с остарялата и недоизградена инфраструктура, понастоящем, на терминалите в акваторията на пристанище Бургас няма кейове за контейнеровози с дълбочина 15,50 м, тъй като са въведени ограничителни параметри за газене и дължина на корабите, които не отговарят на параметрите на най-големия разчетен кораб, за който е проектирана съответната кейова стена.

Направените през месец ноември 2018 г. промери на дъното на акваторията между терминали Бургас-Запад и Бургас-Изток 2 показват следните резултат:

- съществуващите дълбочини в оперативната акватория пред корабно място (к.м.) № 28 варират между -5.0 м и 5.5 м (БС);

- акваторията пред к.м. № 28 до границата с подходния канал на юг и до линията между буйове Y-1 и Y-2 е със средна дълбочина между -6.5 м до -7.0 м (БС).

Тези параметри не отговарят на изискванията за осигуряване на необходимите дълбочини за приемане на по-големи кораби, с по-голям товарен капацитет и предоставяне на адекватни пристанищни услуги.

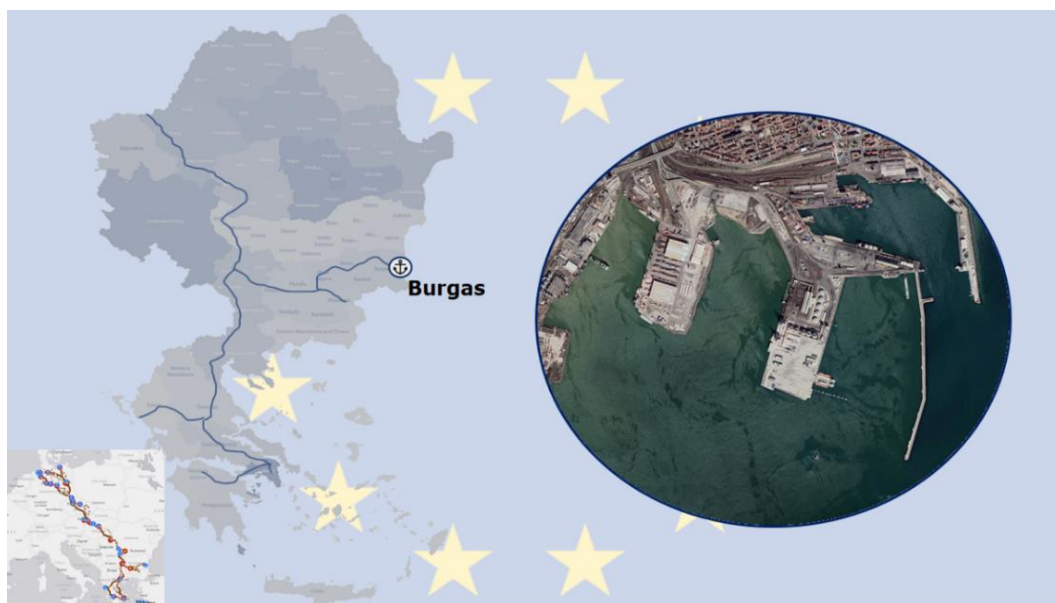
4.2. ОПИСАНИЕ НА ПРОЕКТА

4.2.1. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ

Пристанище Бургас се намира в района на Бургаския залив, на брега на Черно море. Пристанището предлага отличен морски достъп и може да приеме дори кораби Рапатах (дълбоки води, целогодишна навигация и без морски ограничения). То е най-близо до дълбоководните пристанища на Босфора. Пристанище за обществен транспорт Бургас и връзките му с хинтерланда (магистрала, железопътни линии и към вътрешни водни плавателни пътища) са важна транспортна инфраструктура за икономическото развитие, както на страната, така и за ЕС. Град Бургас е крайната точка на жп линията София-Пловдив-Бургас и пристанището е част от Трансевропейски транспортен коридор 8 и Транспортен коридор Европа-Кавказ-Азия, който свързва Централна и Източна Европа, Близкия и Далечния Изток.

Пристанище Бургас е най-голямото българско пристанище, класифицирано като „основно“ TEN-T пристанище. В насоките за TEN-T са определени 319 пристанища, 83 от които са признати за пристанища от основната мрежа, сред тях и пристанище за обществен транспорт – държавна собственост Бургас.

Фигура 10 Общ изглед на пристанище Бургас в TEN-T (ОИС)



Морските пристанища играят важна роля като логистични центрове за превоз на товари и пътници и тяхното развитие зависи от ефективността на транспортните връзки с вътрешността на страната.

Пристанище Бургас разполага с голям потенциал, от една страна благодарение на благоприятното си разположение - част от коридор „Ориент/Източно Средиземноморски“ и железопътен товарен коридор № 7, което дава възможности за развитие на транзитните превози по направлението на транспортните коридори, пресичащи държавата и от друга страна отличната връзка с основни транспортни инфраструктури в България, както следва:

- с магистрала А1 София-Пловдив-Бургас и с европейския път Е87, който свързва Одеса (Украйна), Тулча (Румъния), Констанца (Румъния), Варна (България), Бургас (България) и Анталия (Турция);
- с летище Бургас;
- с главната железопътна линия София-Пловдив-Бургас; от София коридорът за железопътен превоз на товари продължава към Румъния, където в Калафат има връзка с коридора Рейн-Дунав, и към Гърция, където се свързва с главния железопътен възел Солун, а от жп възел Пловдив може да се достигне до границата с Турция.

Фигура 11 Общ изглед на пристанище Бургас и неговите интермодални връзки



4.2.2. ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ ОТ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТА

Заинтересованите страни от реализацията на проекта са следните:

- + Министерство на транспорта и съобщенията (МТС) в качеството на принципал и собственик на активите от името на държавата;
- + ДППИ, съгласно задълженията си по чл. 115м, т. 4 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и в качеството на Бенефициент;
- + Пристанищният оператор „БМФ Порт Бургас“ АД, който ще има възможност да реализира планираните дейности за развитие на пристанището и подобряване на условията за акостиране на по-големи кораби с по-голям товарен капацитет;
- + Корабособствениците, спедиторите, логистичните компании, корабните екипажи и персонал, както и служителите, опериращи на терминала, които ще се облагодетелстват от подобрения капацитет и ефективност на пристанищните операции;

- ✚ Населението в района на проекта, което индиректно ще усети подобряване на конкурентоспособността му, в следствие от повишаване на производителността, капацитета и ефективността на обработката на товари в пристанищния терминал „Бургас-Запад“ и директно ще бъде засегнато чрез разкриването на нови работни места и възможности за малкия и средния бизнес;
- ✚ Населението на ЕС (Западна и Централна Европа), което чрез увлечението на търговските възможности за корабоплаването в района на Черно море ще има по-добри условия за свързване и разширен достъп до пазарите в Близкия Изток и Азия.

4.2.3. ОПИСАНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПРОЕКТА

Във връзка с определените в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) задължения на ДП „Пристанищна инфраструктура“ по чл. 106а. и стартиралото изграждане на нова кейова стена за корабно място № 28, е необходимо извършването на драгажни работи за сигуряване на определените проектни параметри на акваторията за подход, маневриране и приставане на максимално разчетните кораби.

В изпълнение на задълженията на „БМФ ПОРТ БУРГАС“ ЕАД като концесионер по сключен на 08.03.2013 г. и влязъл в сила на 03.05.2013 г. договор за предоставяне на концесия на пристанищен терминал Бургас–Запад, концесионерът се ангажира да модернизира пристанищния терминал като построи нови корабни места (кейови стени) в източната и южната му част. Концесионният договор е с близо 47-годишен срок, за площ от 641 499 кв. м., а изпълнението му ще приключи през януари 2060 година. Съгласно условията на концесията, концесионерът е длъжен да опазва и поддържа обекта на концесията, като изпълнява предложената инвестиционна програма, както и да изпълнява строителство за своя сметка.

В тази връзка, концесионерът е възложил изготвянето на проект „Изграждане на нови кейови стени на Пристанищен терминал "Бургас Запад", вертикална планировка, техническа инфраструктура и съоръжения и драгажни дейности в оперативната акватория и зона за маневриране", в ПИ 07079.618.1094 и 07079.618.1130 (стари номера 07079.618.21 и 07079.618.22) по КК на гр. Бургас, с местоположение област Бургас, община Бургас. В проекта е заложено изграждане на нови кейови места в източната част на пристанищен терминал Бургас-Запад, с обозначение к.м. № 25А, 26, 27 и 28.

Проектът е одобрен от МРРБ и е издадено Разрешение за строеж № РС11/25.02.2020 г., допълнено със Заповед № РС 4/12.01.2022 г. и Заповед № РС-6 от 31.01.2023 г. Съгласно последната Заповед № РС-6/31.01.2023 г., определената етапност на реализиране на проекта е както следва:

- ✓ Етап 1.1 Изграждане на кейова стена за корабно място № 28, техническа инфраструктура и съоръжения;
- ✓ Етап 1.2 Драгажни дейности в оперативната акватория и зона за маневриране към корабно място № 28;
- ✓ Етап 1.3 Вертикална планировка в тиловата зона на корабно място № 28;

- ✓ Етап 2.1 Изграждане на кейова стена за корабно място № 27, вертикална планировка, техническа инфраструктура и съоръжения;
- ✓ Етап 2.2 Драгажни дейности в оперативната акватория и зона за маневриране към корабно място № 27;
- ✓ Етап 3.1 Изграждане на кейова стена за корабно място № 26, вертикална планировка, техническа инфраструктура и съоръжения ;
- ✓ Етап 3.2 Драгажни дейности в оперативната акватория и зона за маневриране към корабно място № 26;
- ✓ Етап 4.1 Изграждане на кейова стена за корабно място № 25А, вертикална планировка, техническа инфраструктура и съоръжения;
- ✓ Етап 4.2 Драгажни дейности в оперативната акватория и зона за маневриране към корабно място № 25 А.

Финансирането на проекта е от собствени средства и от средства по „Механизма за свързване на Европа“, сектор Транспорт, приоритет „Предварително идентифицирани проекти от Коридорите на основната мрежа“, Анекс I, част I, точка 2 от Регламент 1316/2013“ (Pre-identified projects on the Core Network Corridors, Annex I, Part I, point 2 of CEF Regulation) в рамките на Кохезионния пакет от процедурата по проект „От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС през централното пристанище на Бургас. Строително-монтажни работи за доизграждане на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа.”

В съответствие с одобрението на проекта и заложената етапност в издаденото от МРРБ разрешение за строителство, строителните дейности по изграждането на корабно място № 28 са стартирани в началото на 2023 г., като срокът за завършването им е до края на 2024 г. Към настоящият момент строителството се изпълнява съгласно графика, а статуса на основните дейности е както следва: изкоп на вълнолом/заскалявка - 100%; насип зад кесони - 25%; изпълняват се кесони, вертикална планировка, ВиК, Електро, противопожарен бодопровод; доставен е 62% от необходимия трошен камък; мобилизирана е специализирана техника.

Необходимостта от изпълнението на проекта за драгиране произтича от определените в ЗМПВВПРБ, чл. 115м, т. 4 задължения на ДППИ за *поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения, мрежи и съоръжения на общата техническа инфраструктура, включително инфраструктура за достъп, в пристанищата по чл. 106а и в пристанищата за обществен транспорт - държавна собственост*. Тя се основава и от задълженията на МТС в ролята на Концедент по сключения концесионен договор за пристанищен терминал Бургас-Запад, във връзка със започналата реализация на инвестиционното намерение на концесионера за изграждане на нови кейов стени, в т.ч. к.м. 28, **за които в съответствие с разпоредбата на чл. 115м от ЗМПВВПРБ следва да бъде обезпечен необходимия достъп.**

Обхват на драгажните работи

Драгажните работи, които е необходимо да се извършат, са дефинирани с разработения технически проект: „Проект по част ХТС – Драгажен план - Етап №1.1: „Изграждане на кейова стена за корабно място № 28, драгажни дейности в оперативната акватория и зоната на маневриране“.

Фигура 12 Ситуационен план на новото корабно място на терминал Бургас-Запад



Изпълнението на драгажните дейности в оперативната акватория и зона за маневриране към к.м. № 28 ще се извършва на две фази:

Фаза 1: Териториалният обхват на Фаза 1 е определен с цел създаване на минимално необходимите условия за подход и приставане на кораби на к.м. № 28. С проекта по част “ХТС – Драгажен план” са определени координатите на граничните точки определящи зоната за драгиране на Фаза 1 (без откоси). Площта на зоната за драгиране, без откосите, се равнява на 48 515 кв. м. (без отчитане на толерансите за драгиране). Обемът на земните маси за драгиране, който е определен за осигуряване проектната кота на дъното на – 15,78 м (БС) (без прекопки) в зоната за Фаза 1 е 543 441,51 куб. м. При определяне на обема, с цел недопускане на свличания е заложено осигуряване на откоси с минимален наклон 1:3.

Фаза 2: обхваща останалата част от акваторията за драгиране и е с обща площ 111 444 кв. м. Обемът на земните маси за драгиране, който е определен за осигуряване проектната кота на дъното на 15,78 м (БС) (без прекопки) в зоните за Фаза 2 е 994 455,49 куб. м.

4.2.4. ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРОЕКТА

С реализацията на проекта „Капитално драгиране в пристанище Бургас“, ДППИ възнамерява да модернизира пристанищен терминал „Бургас-Запад“ чрез удълбочаване акваторията на к.м. № 28 (Западен басейн). Удълбочаването на акваторията на терминала представлява **капитално драгиране**, с което ще бъдат постигнати нови по-големи проектни дълбочини в пристанищната зона.

След завършеното драгиране на подходния канал, драгирането в акваторията на к.м. 28 ще подобри условията и подхода към останалите кейови места.

Изпълнението на проекта ще позволи:

- обработка на кораби с дължина до 260 м, ширина до 32 м, газене до 14,5 м и DWT 80 000 тона.

- оптимизирано използване на съществуващите съоръжения за обработка на товари, така че, да бъдат обработвани допълнително 100 000 20-футови еквивалентни единици (TEU).

4.2.5. ПРОУЧВАНЕ ЗА ОСЪЩЕСТВИМОСТ НА ПРОЕКТА

Необходимостта от изпълнението на проекта произтича от определените в ЗМПВВППРБ, чл. 115м, т. 4 **задължения на ДППИ** за *поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения, мрежи и съоръжения на общата техническа инфраструктура, включително инфраструктура за достъп, в пристанищата по чл. 106а и в пристанищата за обществен транспорт - държавна собственост*. Тя се основава и от задълженията на МТС, в ролята на Концедент по сключения концесионен договор за пристанищен терминал Бургас-Запад, във връзка със започналата реализация на инвестиционното намерение на Концесионера за изграждане на нови кейови стени, за които в съответствие с разпоредбата на чл. 115м от ЗМПВВППРБ следва да бъде обезпечен необходимия достъп.

Концесионерът „БМФ Порт Бургас“ АД предвижда изграждане на нови корабни места (к. м.) № 25А, 26, 27 и 28 (вкл. удълбочаване) с цел приемане на по-големи плавателни съдове и по-големи товари. Инвестиционната инициатива за строителството на нова кейова стена к. м. 28 в източната част на терминал Бургас-Запад, вкл. удълбочаване пред кея и прилежащата акватория до подходния канал, се осъществява по проект “REBIRTH 28”, финансиран по Механизма за свързване на Европа 2021-2027. “REBIRTH 28” е част от глобален проект на пристанищния оператор, целящ да развие пристанищен терминал Бургас-Запад, като основна стратегическа част от българския транспортен сектор.

Бъдещото развитие на пристанищния терминал най-общо се изразява в три основни групи мероприятия: реконструкция/модернизация на съществуващи сгради и инфраструктурни обекти и съоръжения; ново строителство (кейови стени, отводнителна канализация, настилки, жп, пътища и др.) и драгажни работи.

В изпълнение на задълженията по сключения концесионен договор и във връзка със започналата реализация на инвестиционното намерение на концесионера за изграждане на нови кейови стени, следва да бъде обезпечен необходимия достъп чрез удълбочаване на съществуващите и изграждане на нови дълбоководни корабни места, което съгласно разпоредбата на ЗМПВВППРБ е **задължение на ДППИ**.

За проект „Капитално драгиране в пристанище Бургас“ са извършени необходимите съгласувателни дейности:

- Проектът е съгласуван от Министерство на транспорта и съобщенията (МТС) по реда на чл. 112г, ал. 3 от ЗМПВВППРБ;

- За реализиране на инвестиционното намерение са проведени необходимите процедури по Закона за опазване на околната среда (ЗООС), Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) и Закона за водите;

- Предвиденото депониране на драгирания материал в Черно море е разрешено от Министерство на околната среда и водите – Басейнова дирекция „Черноморски район“, въз основа на издадена Заповед № 250/07.10.2021 г., съответно съгласувана от Министерство на транспорта и съобщенията (писмо изх. № 04-11-45/15.07.2021 г.);

- По одобрения инвестиционен проект е издаденото Разрешение за строеж № РС-11 от 25.02.2020 г., допълнено със Заповед № РС 4/12.01.2022 г. и Заповед № РС-6/31.01.2023 г. на МРРБ. Строежът е първа категория съгласно чл. 137, ал. 1, т. 1, б. „л“ ЗУТ.

За изпълнението на проектните дейности са разработени следните документи:

- **Обследване на морското дъно** в пристанище Бургас-Запад (източна и южна част), март 2018 г.

- **Инженерногеолошко проучване** в акваторията и територията на пристанищен терминал „Бургас-Запад“ (източна част), май 2018, със съответните части: Климатична характеристика на района, вкл. Ветрове; Хидроложка характеристика (морско ниво, вълнение, морски течения); Геология и тектоника на района, вкл. Сеизмичност; Хидрогеоложки условия; Физикогеоложки явления.

Извършен е обстоен преглед на нормативните изисквания по отношение на влиянието от изпълнението на проекта върху околната среда и промяната на климата.

Етапи и процедури, изпълнени до момента

С писмо вх. № ОВОС-7/15.01.2021 г. ДППИ е уведомило Министерство на околната среда и водите за инвестиционно предложение „*Определяне на район в морското пространство на страната за изхвърляне на земни маси и дънни утайки, получени от драгажни дейности в акваторията на Бургаския залив*“. С писмо изх. № ОВОС-7/01.04.2021 г. Министерство на Околната среда и водите уведомява ДППИ, че:

- Инвестиционното предложение предвижда да бъде определен район в морското пространство на страната за изхвърляне на земни маси и дънни утайки, получени от драгажни дейности в акваторията на Бургаския залив и попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС, обн., ДВ, бр.73/11.09.2007 щ, изм. и доп.) (*Наредбата за ОС*).

- Предвидената зона за обособяване на драгажно депо за депониране на драгажен материал е кръг с диаметър 500 м и координати на центъра 42°32'45 N, 27°54'40 E в координатната система WGS-84. Зоната на депото попада в район с дълбочина между -40,50 м. и -43,00м, а допустимата дълбочина на запазване е -20,00 м.

- Предвиденият участък за депо **не попада** в границите на защитените територии по смисъла на Закона за защитените територии. Участъкът не попада и в границите на защитените територии (Натура 2000 места), по смисъла на ЗБР.

- Разглежданото „депо“ за драгажни маси **не попада** в приложното поле на Закона за управление на отпадъците (ЗУО). Същите се вземат от морското дъно при удълбочаване на каналите и се депонират отново в морето, без да преминават на сушата, за да се превърнат в отпадък.

- Проектът не попада самостоятелно в обхвата на Приложение 1 и Приложение 2 на ЗООС и съгласно чл. 93, ал. 1, т. 2 и 3 от ЗООС няма основание да се счита, че дейностите ще доведат до отрицателно въздействие на околната среда.

В тази връзка, преценката на компетентния орган - Министерство на Околната среда и водите е, че за **инвестиционното предложение не е необходимо провеждане на процедура по реда на глава втора от Наредбата за ОС на Министерството на околната среда и водите.**

С писмо изх. № НСЗП-351/02.08.2023 г. Министерство на Околната среда и водите, в качеството на органа, отговорен за мониторинга на обектите по Натура 2000, е издало Декларация, както и карта с местоположението на проект: „Капитално драгиране – басейн маневрена зона до Т2А и пристанищен терминал Бургас–Запад“.

5. АНАЛИЗ НА ВАРИАНТИТЕ

Предпроектното проучване не разглежда варианти за изпълнение на дейностите, предмет на проекта, предвид следното:

- специфичния характер на дейността “капитално драгиране” не предполага вариантност;
- произтичащото от определените в ЗМПВВПРБ, чл. 115м, т. 4 задължения на ДППИ за поддържане на пристанищата за обществен транспорт - държавна собственост;
- драгажният план се разработва изцяло на основание изявената инвестиционна инициатива за строителство на нова кейова стена КМ 28, включително удълбочаване пред кея и прилежащата акватория до подходния канал с цел приемане на максималните разчетни плавателни съдове, което също не предполага вариантност.

6. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ

6.1. МЕТОДОЛОГИЯ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ФИНАНСОВИТЕ ИНДИКАТОРИ

За изготвянето на Финансовия анализ са използвани следните ръководни документи:

- Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета;
- Guide to Cost-Benefit Analysis (CBA) of Investment projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, EC, Directorate-General for Regional and Urban policy, December 2014;
- Economic appraisal Vedemecum 2021-2027, Directorate-General for Regional and Urban policy EC;
- Постановление № 86 от 1 юни 2023 г. за определяне на национални правила за допустимост на разходите по програмите, финансирани от Европейските фондове при споделено управление, за програмен период 2021 – 2027 г.;
- Насоки по ПТС, за процедура № 2021BG16FFPR001-3.001 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“;
- Приложение 4 към насоките Методология за извършване на Анализ разходи-ползи.

Финансовият анализ се изготвя с цел да се определят следните фактори:

- а) оценка на финансовата рентабилност на инвестицията и на националния капитал;
- б) определяне на подходящия (максималния) принос от фондовете;
- в) проверка на финансовата жизнеспособност (устойчивост) на проекта.

Финансовият анализ е изготвен от гледна точка на собственика на проекта и акитвите, в случая ДППИ и всички разчети са правени в **постоянни цени**.

За определяне на основните индикатори е използван *Инкременталния подход* и *Методът на дисконтираните парични потоци*, а за определяне на Остатъчната стойност Методът на остатъчната стойност на активите, определена чрез отчитане на *стандартната амортизация*.

6.2. ОСНОВНИ ДОПУСКАНИЯ ЗА ФИНАНСОВИЯ АНАЛИЗ

Основна част от допусканията при използване на Инкременталния подход е дефинирането на двата сценария за неговото прилагане и те са, както следва:

Сценарият Без проект (БП), който може да бъде дефиниран и като Do nothing (DN), на практика представлява съществуващото положение, без извършване на дейностите по драгиране в определените морски територии на пристанище Бургас, по този проект.

При този сценарий приходите няма да се променят, защото търговските условия за потребителите на пристанището няма да бъдат променени и нови потребители няма с какво да бъдат привлечени, извън тези от нормалното развитие на морския транспорт, определени в анализа и прогнозата за търсенето. В същото време разходите за поддържане и разходите за експлоатация ще останат непроменени за периода на прогнозата в постоянни цени и само променливите разходи ще се увеличават пропорционално на прогнозата за ръста на товарооборота в пристанищата за сценария Без проект.

Сценарият С проект (СП) е базиран на определените обем и обхват за драгиране в акватория с размер 159 959 м², съгласно Драгажен план и Предпроектното проучване, при което ще могат да се обработват на кораби с дължина до 260 м, ширина до 32 м, газене до 14,5 м и DWT 80 000 тона.

Разходите за експлоатация и поддържане (ЕиП) са определени съгласно историческите данни от ДППИ и разчетите за допълнителните разходи за поддръжка, определени в Предпроектното проучване. ДППИ няма да събира такси, свързани с драгирането, а очакваните приходи са от допълнително посетилите кораби пристанището в резултат на подобрената пристанщина инфраструктура.

Базова година за разчетите при финансовия анализ е 2023 г., като всички пазарни цени са последно актуализирани към септември 2023г година в Предпроектното проучване.

Прогнозният период¹⁴ **е определен на 25 г.**, за сектор воден транспорт. Съгласно предложената програма за реализация на проекта, в Предпроектното проучване, за извършването на драгажните дейности са необходими общо 7 месеца и затова експлоатационния период е 2025 - 2048 г.

За финансовия анализ е приложена **дисконтова норма 4%**¹⁵ в съответствие с указанията на Guide to CBA of Investments project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, December 2014, Annex I. The Financial discount rate. В изчисленията за финансовия анализ са използвани постоянни цени.

Остатъчната стойност е определена по Методът на нетната настояща стойност на паричните потоци в оставащите години от жизнения цикъл на проекта

Всички цени са представени в евро, а където са в лева, фиксираният **обменен курс евро/лев** е 1:1.95583.

6.3. ИНВЕСТИЦИОННИ РАЗХОДИ И ПРОГРАМА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ

При определяне на пълните инвестиционни разходи са направени следните допускания:

¹⁴ ANNEX I to Commission Delegated Regulation (EU) No 480/2014.

¹⁵ Guide to CBA of Investments project, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, December 2014, Annex I. The financial discount rate.

- ✚ За изпълнението на СМР са използвани стойностите, определени в офертата на Изпълнителя, на база определените в нея единични цени, графика за изпълнение и количествата за драгиране в куб.м.;
- ✚ Непредвидените разходи са планирани за дейности „Изваждане на едрогабаритни предмети с тегло над 1 т.“ и „Обследване (посредством водолазен оглед и/или магнитен сървей) за наличието на взривни вещества или боеприпаси, за тяхното изваждане, транспортиране, унищожаване/утилизация“, в случай на необходимост от тези дейности и са определени в размер на 0,5% от разходите за СМР;
- ✚ Разходите за надзор включват разходи за надзор по ЗУТ в размер на 203 000 лв. и разходи за авторски надзор в размер на 30 000 лв.;
- ✚ Разходите за Техническа помощ включват управление на проекта, командировъчни, такси, 50 000 лв. за археологически проучвания и други технически и правни експертизи и са определени на база изготвен бюджет за ЗУИП.

Резултатите за пълните инвестиционни разходи са показани в следващата таблица, като са разделени по компонентите, необходими за изготвянето на Формуляра за кандидатстване по проекта и по фази на неговото изпълнение.

Таблица 10 Инвестиционни разходи в лева

Наименование	Общо	Недопустими	Допустими
Планиране и проектиране	30,000	0	30,000
Отчуждения	0		0
Строителство	69,635,601		69,635,601
Машини и оборудване	0		0
Непредвидени	348,178		348,178
Ценова корекция	0		0
Надзор, вкл. авторски	233,000		233,000
Публичност	15,240		15,240
Техническа помощ	174,811		174,811
Междинна сума	70,436,830	0	70,436,830
ДДС	14,065,383	14,065,383	0
Общо	84,502,213		70,436,830

Източник: ПП и собствени изчисления

Размерът на ДДС е определен, като са приспаднати стойностите за заплащане на труда в разходите за Техническа помощ и намалената ставка за ДДС при разходите за командировка. ДДС е недопустим разход, защото е възстановим за ДППИ.

Структурата на инвестиционните разходи е показана в следващата таблица:

Таблица 11 Структура на Инвестиционни разходи в EUR

Видове инвестиции	Финансови инвестиции		Икономически инвестиции	
	Общо	в %	Общо	в %
Планиране и проектиране	15 338,76	0,03%	13 912,70	0,03%

„Консултантска услуга за актуализиране на анализи, във връзка с изпълнението на проекти“ за подготовка на формуляр за кандидатстване с приложения за проект „Капитално драгиране в пристанище Бургас“

Отчуждения	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Строителство	44 025 450,91	98,80%	39 417 508,50	98,80%
Машини и оборудване	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Непредвидени	302 820,59	0,68%	267 037,03	0,67%
Ценова корекция	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Публичност	7 792,09	0,02%	7 067,65	0,02%
Надзор	119 131,01	0,27%	108 055,34	0,27%
Техническа помощ	89,379.19	0.20%	81,069.56	0,20%
Общо инвестиционни разходи	44,559,912.55	100.00%	39,894,650.79	100,00%

Източник: ПП и модел Vadetesuit, 2021

На база на така определените пълни инвестиционни разходи е изготвена Програма за финансово изпълнение на проекта като са взети предвид следните допускания:

- До края на първо тримесечие на 2024 г. ще бъде изготвен и подаден, ФК за финансиране по ПТС 2021-2027 г.;
- По договора за СМР и анексите към него, те ще бъдат завършени до края на м.октомври 2024 г., а дейностите по надзора и управление на проекта до края на м.ноември 2024 г. Първа година на експлоатация е 2025 г.

В резултат на тези допускания Финансовата програма за усвояване на средствата е показана в следващата таблица:

Таблица 12 Финансова програма за изпълнение на проекта в EUR

Финансова програма	2023 г.	2024 г.	Общо
Изпълнение по години	4,369,568.66	31,644,210.40	36,013,779

Източник: ПП и собствени изчисления

6.4. ОСТАТЪЧНА СТОЙНОСТ НА АКТИВИТЕ

За определяне пълната стойност на приходите в разчетите за финансовия анализ е необходимо да се определи размерът на остатъчната стойност на активите или величината на ползите, които ще използва Бенефициента след края на Референтния период. Използван е Методът на стандартната амортизация, чрез който се отчитат ползите от използването на новите активи, след края на референтния период.

Както вече беше споменато, периодът на прогнозата е 25 години, като от тях 23 години реално ще се ползват активите, обект на този проект.

Получената остатъчна стойност за проекта е представена в следващата таблица:

Таблица 13 Остатъчна стойност в EUR

Наименование на показателя	Дисконтирана стойност	Недисконтирана стойност
Остатъчна стойност	850,797.50	2,881,102.33

Източник: модел към Vadetesuit, 2021 и собствени изчисления

6.5. РАЗХОДИ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ И ПОДДЪРЖАНЕ

6.5.1. МЕТОДИКА ЗА ПРОГНОЗИРАНЕ НА РАЗХОДИТЕ ЗА ЕИП

За определяне на разходите за експлоатация и поддръжка са използвани исторически данни от ОПР на Бенефициента ДППИ и допускания за техния размер, след реализация на проекта, направени в ПП.

Основните стъпки в приложената методология са показани в следващата схема:

Фигура 13 Основни етапи при определяне и прогнозиране на разходите за ЕИП



На етапа на събиране на входящите данни от ДППИ са извършени следните дейности:

- Събрани са исторически данни за разходите за експлоатация и поддръжане на ДППИ. Историческите данни са предоставени от Възложителя ДППИ за последните 5 години по видове разходи и по морски и речни пристанища с национално значение;
- Направен е преглед на нормативната уредба с цел корекция на групите разходи и най-вече на променливите разходи и тяхното съответствие с преките разходи, допустими за някои от събираните административни такси;
- Сравнителният анализ за достоверност е направен на база данни за разходите за експлоатация и поддръжане за цялото предприятие и техните стойности специално за пристанище Бургас.

Анализите на разходите, на база тези данни имат за цел да определят нивото на разходите, тяхната структура и динамика във времето.

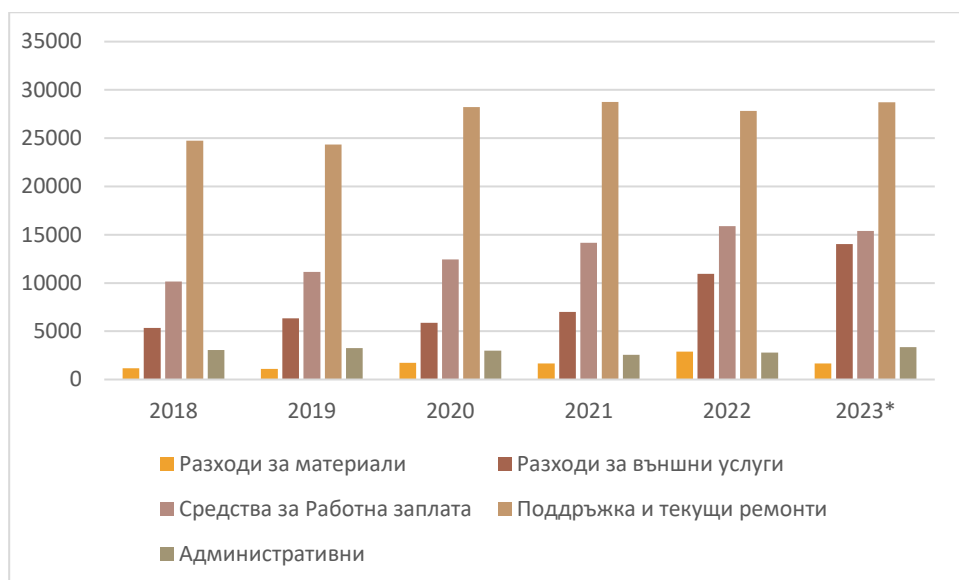
От анализа на данните за разходите по видове се вижда, че Разходи за заплати и осигуровки са вид „постоянен“ разходи, както и разходите за поддръжка на активите, за това тези две групи разходи са приети за постоянни, а останалите за променливи разходи.

6.5.2. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПОСТОЯННИТЕ И ПРОМЕНЛИВИ РАЗХОДИ ЗА ЕИП

Направен е кратък анализ на разходите за ЕИП, за да се види тренда в развитието на отделните видове разходи. От графиката се вижда, че най-голям дял заемат разходите за поддръжка, което при огромната стойност на ДМА на предприятието е съвсем логично.

Използваните стойности за 2023 г. са прогнозни и са направени на база резултатите от деветмесечието на 2023 г.

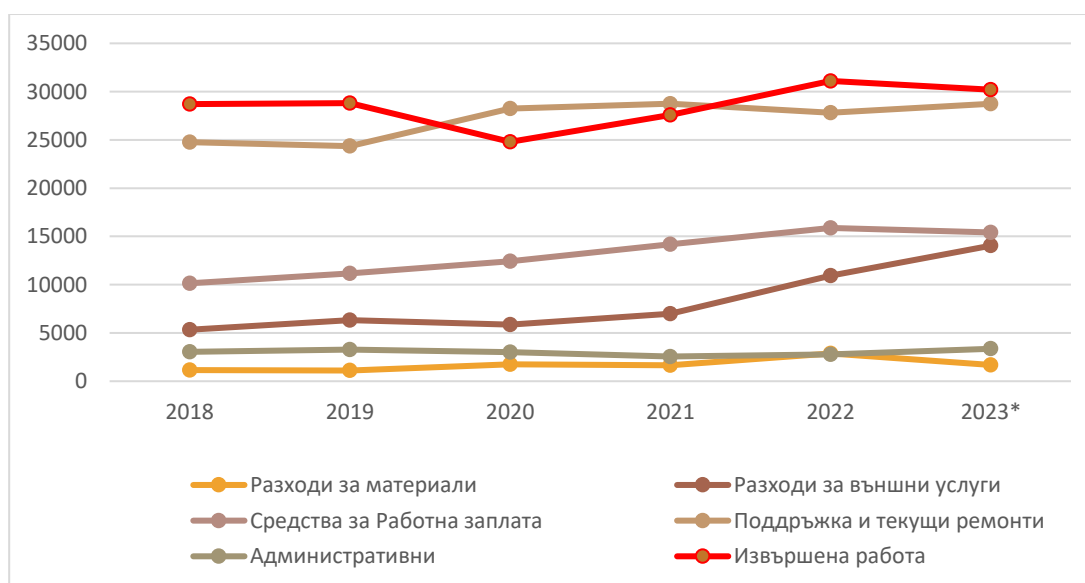
Графика 14 Динамика на разходите за ЕИП по видове



Източник: ГФО на ДППИ за 2018, 2019, 2020, 2021 и 2022 г.

За да се мотивира определението на постоянните и променливите разходи е необходимо да се съпоставят с обработените товари. Историческите данни за обработените товари са взети от Предпроектното проучване, а за 2023 г. от последния междинен ГФО.

Графика 15 Зависимост между разходите по видове и обработените товари



От графиката ясно се вижда, че средствата за работна заплата и разходите за поддръжка, не зависят от обработените товари. Това се обяснява с тяхната зависимост от промяна на стойността на ДМА за разходите за поддръжка, броя на персонала и законови и/или постигнати други соприазумения за размера на работната заплата.

На база анализът за стойностите по видове разходи и обработените товари са определени следните единични стойности за разходите:

Таблица 14 Единични стойности на променливите разходи за ЕиП в EUR/тон

Вид разход	в хил. EUR	Стойност Без проект	Стойност С проект
Материали	858	0,0287	0,0287
Външни услуги	6 607	0,2215	0,2215
Административни разходи	1 046	0,0351	0,0351

Източник: ГФО на ДППИ и собствени изчисления

За размера на постоянните разходи за поддръжка е направено допускането, че те също няма да се променят в резултат от реализацията на проекта.

Таблица 15 Постоянни разходи за ЕиП в EUR

Вид разход	Стойност Без проект	Стойност С проект
Труд	7 690	7 690
Поддръжка	14 689	14 689

6.5.3. ПРОГНОЗИРАНЕ НА РАЗХОДИТЕ ЗА ЕИП

Общият размер на прогнозните разходи за ЕиП се определят за всяка година от прогнозния период в зависимост от прогнозния трафик в тонкм по следната зависимост:

$$R_{\text{прг}} = \sum (E_i \times T_{\text{прг}}^f) + L_{\text{рз}} + L_{\text{пд}}, \text{ където:}$$

- $R_{\text{прг}}$ обща сума на прогнозните разходи за съответната година;
- $T_{\text{прг}}^f$ прогнозни тонове обработени товари за морски и речни пристанища за годината;
- E_i единична стойност на променливите разходи за тон по видове разходи;
- $L_{\text{рз}}$ постоянни разходи за труд за съответната година
- $L_{\text{пд}}$ постоянни разходи за поддръжка за съответната година

Прогнозните инкрементални разходи за ЕиП за целите на финансовия анализ са представени в следващата таблица:

Таблица 16 Инкрементални разходи за ЕиП в EUR

Видове разходи	2025 г.	2030 г.	2035 г.	2040 г.	2047 г.
Разходи за материали	22999	22999	22999	22999	22999
Разходи за труд	0	0	0	0	0
Външни услуги	177170	177170	177170	177170	177170
Административни	28051	28051	28051	28051	28051

Разходи за поддръжка	0	0	0	0	0
Общо инкрементални разходи	228220	228220	228220	228220	228220

Източник: ПП и собствени изчисления

6.6. ПРИХОДИ ОТ ПРОЕКТА

6.6.1. МЕТОДОЛОГИЯ И ОБЩИ ДОПУСКАНИЯ

Приходите от проекта се генерират от нормативно определените източници, а именно такси и услуги, предоставяни от ДППИ.

Начинът за формиране на таксите за пристанищни услуги е указан в *Регламент (ЕС) 2017/352¹⁶ на Европейския парламент и на Съвета* от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата.

Неговите разпоредби са транспонирани в *ЗАКОН за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България¹⁷* и по точно в чл.103в от закона. Таксите се разходват за обезпечаване на достъпа до съответното пристанище, включително за покриване на разходите за изграждане и поддържане на инфраструктурата за достъп и другата обща техническа инфраструктура на пристанището, както и за поддържане на проектните дълбочини в акваторията на пристанището. В съответствие с прилаганата в пристанището икономическа стратегия и политика за пространствено планиране може да бъдат определяни различни размери на таксите за различните типове кораби, които посещават пристанището, както и с цел да се насърчи по-ефективното използване на пристанищната инфраструктура, превозите на къси разстояния, опазването на морската и речната околна среда, енергийната ефективност или ефективността по отношение на въглеродните емисии от водния транспорт.

Техният размер се определя в *Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"*¹⁸, която се одобрява с Постановление от Министерски съвет.

За допълнителните услуги, предоставяни в пристанищата се прилага *Ценоразпис на услугите предоставяни от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"*¹⁹, която се одобрява от Генералния директор.

Предвид многообразието на видовете кораби, техният престой, тонаж, видове товари и др. характеристики, от които зависи определянето на размера на таксите, при определяне на приходите е използвана обща единна ставка за приходи на 1 тон.

Такси във връзка с драгирането няма да се събират, а разликата в двата сценария е резултат от развитието на прогнозата на търсенето.

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0352>

¹⁷ <https://www.lex.bg/laws/ldoc/2134907392>

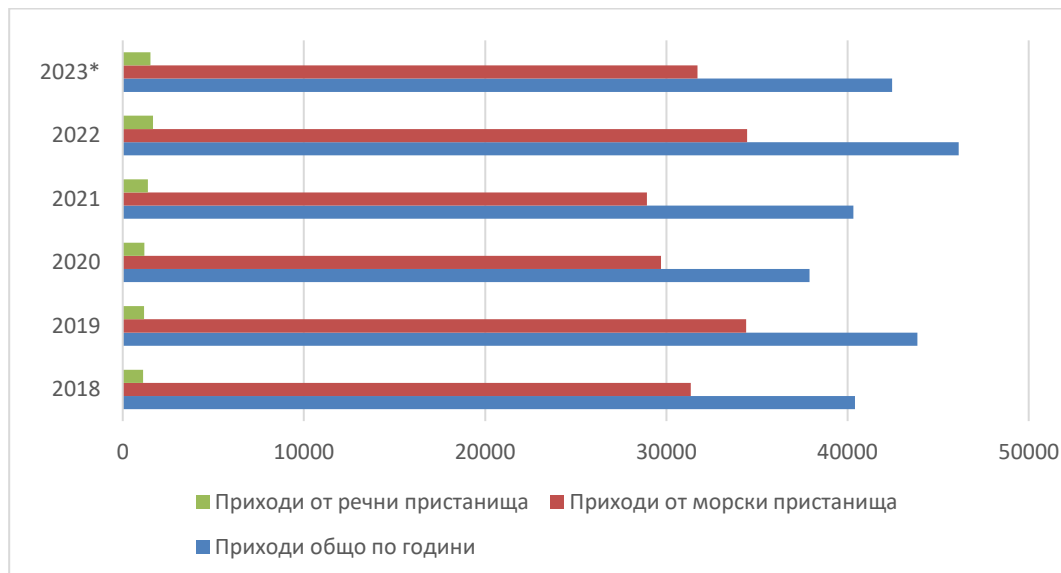
¹⁸ <http://www.bgports.bg/bg/page/40>

¹⁹ <http://www.bgports.bg/bg/page/40>

6.6.2. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЕДИНИЧНАТА СТОЙНОСТ НА ПРИХОДИТЕ

Единната приходна ставка е определена на база исторически данни за приходите по видове пристанища - морски и речни, на база 1 тон обработени товари, показани в следващата графика:

Графика 16 Динамика на приходите от дейността



Рабираемо, приходите имат значителен спад през 2020 г., което се дължи на намаляване на товарооборота, поради COVID-19 кризата. През 2022 г. има голям скок в приходите, което пък се дължи на войната в Украйна и засиления трафик с морски транспорт, който бележи значителен ръст. С предварителните данни за 2023 г. се доказва, че прогнозите за достигане през тази година на оборота отпреди COVID-19 кризата през 2019 г. са достигнати и за двата вида транспорт - морски и речен.

Разделянето на приходите по видове транспорт и извършената работа от всеки от тях, са получени единичните стойности за приходите.

Таблица 17 Единични стойности на приходите в лв./тон

Вид на транспорта	Морски	Речен
Стойност в €/тон	295,88	163,11

Източник: ГФО на ДППИ за 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, деветмесечието на 2023 г. и собствени изчисления

6.6.3. ПРОГНОЗИРАНЕ НА ОПЕРАТИВНИТЕ ПРИХОДИ

На база определените единични стойности и прогнозата за търсенето, след реализацията на проекта са определени инкременталните приходи за проекта.

В сценария Без проект приходите следват прогнозата за търсене, а в сценария С проект се прави допускане, че в резултат на проекта, ръста на посещенията на корабите ще се увеличи, съгласно допусканията в предпроектното проучване и ще има допълнителни приходи от тях.

Тъй като за определяне на ФННС и ФВНВ се прилага инкременталния подход са определени инкременталните приходи от проекта, които в същото време показват реалните приходи по години от реализацията на проекта.

Таблица 18 Прогноза за инкременталните приходи в EUR

Видове инкрементални приходи	2024 г.	2025 г.	2030 г.	2035 г.	2040 г.	2048 г.
Приходи от такси и услуги	0	236 702	236 702	236 702	236 702	236 702
Общо инкрементални приходи	0	236 702	236 702	236 702	236 702	236 702

Източник: собствени изчисления

6.7. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ФИНАНСОВИТЕ ИНДИКАТОРИ

Финансовите индикатори, които се определят във Финансовия анализ са Финансова нетна стойност на инвестициите (ФННС/И) и капитала (ФННС/К) и Финансовата вътрешна норма на възвращаемост на инвестициите (ФВНВ/И) и капитала (ФВНВ/К).

При определяне на ФННС/И и ФВНВ/И в паричните потоци са включени:

- Инвестиционните разходи, без ДДС и не са включени непредвидените разходи, защото те не са паричен поток;
- Разходи за подмяна на активи с по-кратък живот от периода на прогнозата няма включени в паричните потоци, защото такива не се предвиждат;
- Инкременталните разходи за експлоатация и поддръжка за периода на прогнозата са без амортизационни отчисления.

При определяне на ФННС/К и ФВНВ/К в паричните потоци са включени:

- Инвестиционните разходи, които се финансират с национален капитал и чиито размер е определен във Финансовия план на проекта;
- Разходи за подмяна на активи с по-кратък живот от периода на прогнозата, при условията за определяне на ФННС/И и ФВНВ/И не са предвидени;
- Разходи за изплащане за главници и лихви по заеми не са предвидени при финансирането на проекта;
- Инкременталните разходи за експлоатация и поддръжка за периода на прогнозата;
- приходи от такси и други услуги;
- приходи от финансираня и национално съ-финансиране.

Основните елементи на изчисленията са показани в следващата таблица:

Таблица 19 Основни елементи на изчисленията в EUR

Основни елементи	Стойност	
	Недисконтирани	Дисконтирани (NPV 4%)
А. Общи инвестиционни разходи	44,559,912.55	40,763,630.38
В. Остатъчна стойност	2,881,102.33	1,080,749.89
С. Оперативни разходи за ЕиП	5,477,283.49	3,345,830.91
Е. Общо приходи	5,444,135.27	3,251,328.78
ДДС възстановимо и неприложимо	0.00	0.00

Източник: модел към Vadetecut, 2021 и собствени изчисления

При изчисленията в модела, разходите за ре-инвестиции се добавят към общите инвестиционни разходи и се изчислява с общите инвестиционни разходи, а не само допустимите по проекта. В случая нямаме разходи за ре-инвестиции.

На база тези основни елементи са определени финансовите индикатори:

Таблица 20 Финансови индикатори по проекта

Финансови индикатори	Без помощ от ЕС		С помощ от ЕС	
Финансова норма на възвращаемост в %	-10,25%	FIRR/C	-2,47%	ФВНВ/К
Финансова нетна настояща стойност в млн. EUR	-39, 777	FNPV /C	-3, 974	ФННС/К

Източник: модел Vademesit и собствени изчисления

6.8. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ФИНАНСОВИЯ ДЕФИЦИТ И ФИНАНСОВ ПЛАН НА ПРОЕКТА

Финансовият дефицит е определен чрез съпоставяне на нетните приходи и допустимия размер на дисконтираните инвестиционни разходи. Съотношението между тях ни дава размера на финансовия дефицит в проценти. В нетните приходи влизат дисконтираните приходи и остатъчната стойност, намалени с размера на дисконтираните инвестиционни разходи и разходите за ЕиП. В случая Финансовия дефицит е определен на 100%.

При прилагане на максималния процент финансиране, разпределението на източниците за финансиране и Финансовия план по проекта е следният:

Таблица 21 Финансов план по източници в EUR

Източници на финансиране	2023 г.	2024 г.	Общо по източници
Помощ от ЕС	3,714,133	26,897,579	30,611,712
Национално съ-финансиране	655,435	4,746,632	5,402,067
Бенефициент	0	0	0
Общо по години	4,369,568.66	31,644,210.40	36,013,779

Източник: собствени изчисления

Това разпределение не отчита потенциалните ограничения от анализа за държавните помощи. То ще бъде отчетено и коригирано във ФК.

6.9. ФИНАНСОВА СТАБИЛНОСТ НА ПРОЕКТА

Целта при определяне на финансовата стабилност е да се докаже, че дългосрочно е възможно да бъдат покривани всички разходи по проекта от идентифицирани източници. В случая те са определени, както следва:

- Инвестиционните разходи се покриват от източниците за финансиране, съгласно Финансовия план на проекта;
- В случай на недостиг за покриване на Разходите за експлоатация и поддръжка, те се покриват от държавна субсидия, но в конкретния случай не се налага субсидиране на дейностите по проекта.

Кумулираните парични потоци за всяка една година от прогнозата на проекта трябва да са положителни или нула, за да имаме Финансова стабилност на проекта или ДППИ, в качеството ѝ на Бенефициент по проекта. В конкретния случай те са положителни за целия период на прогнозата, защото размерът на приходите от пристанищни такси и други услуги, които ще се получат допълнително в резултата от реализацията на проекта, превишава разходите за експлоатация и поддръжка.

**„Консултантска услуга за актуализиране на анализи, във връзка с изпълнението на проекти“ за подготовка на формуляр за кандидатстване с приложения за проект
„Капитално драгиране в пристанище Бургас“**

Таблица 22 Финансова устойчивост на проекта

Items	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047
Project investments costs	4,369,569	31,644,210	0	0	0	0	0	0	0	0															
Source of financing	4,369,569	31,644,210	0	0	0	0	0	0	0	0															
Loan payment inc. interest	0	0	0	0	0	0																			
Replacement costs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Project O&M costs	0	0	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220	228,220
Operating revenue	0	0	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702	236702
Taxes			848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848	848
Subsidies			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Net cash Flow	0	0	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633	7,633
Cummulated Net Cash Flow	0	0	7,633	15,266	22,900	30,533	38,166	45,799	53,433	61,066	68,699	76,332	83,966	91,599	99,232	106,865	114,499	122,132	129,765	137,398	145,032	152,665	160,298	167,931	175,565

Източник: модел *Vadetesit* и собствени изчисления

7. ИКОНОМИЧЕСКИ АНАЛИЗ

7.1. МЕТОДОЛОГИЯ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ИКОНОМИЧЕСКИТЕ ИНДИКАТОРИ

За разлика от Финансовия анализ в Икономическия се използват икономически стойности, отразяващи социалната алтернативна цена на стоките и услугите.

При спазването на методологията в *Guide to Cost-Benefit Analysis (CBA) of Investment projects, 2014* 2 първата стъпка е определянето на необходимите фискални корекции и цените в „сянка“. Чрез тези корекции се елиминира въздействието на трансферни плащания, данъци и такси, които остават вътре в страната и представляват прехвърляне на ресурси от една сфера в друга, без да допринасят за добавената стойност на инвестицията.

В такъв случай се използват конверсионни фактори и те са показани в следващата таблица за стойността на инвестиционните разходи:

Таблица 23 Конверсионен фактор за инвестициите

Видове инвестиционни разходи	CF
Планиране и проектиране	1,000
Отчуждения	1,000
Строителство	0,950
Машини и оборудване	1,000
Публичност	1,000
Надзор	1,000
Техническа помощ	1,000

Източник: модел Vademecum

За разходите за ЕиП са използвани следните конверсионни фактори:

Таблица 24 Конверсионен фактор за разходите за ЕиП

Видове разходи за ЕиП	CF
Разходи за материали, без електроенергия	1,000
Разходи за труд	0,900
Разходи за електроенергия	0,900
Разходи за поддръжка	1,000
Административни разходи	1,000
Разходи за външни услуги	1,000

Източник: модел Vademecum и собствени изчисления

След финансовата корекция на разходите се преминава към определяне на ползите/външните разходи, за да се приложи инкременталния подход при определяне на нетните парични потоци и определяне на икономическите индикатори: Икономическа нетна настояща стойност (ИННС), Икономическа вътрешна норма на възвращаемост (ИВНВ) и коефициент Ползи/Разходи (К П/Р).

Един проект се смята за Икономически ефективен, ако $ИННС > 0$, $ИВНВ е >$ от използваната дисконтова норма, а $К П/Р > 1.0$.

7.2. ОСНОВНИ ДОПУСКАНИЯ ЗА ИКОНОМИЧЕСКИЯ АНАЛИЗ

Въпреки препоръчаната Социална дисконтова норма от 3% за страни членки от ЕС, в този анализ е използвана препоръчаната в предишния програмен период **норма от 5%**, поради липса на Национално или секторно проучване за размера на Икономическата дисконтова норма и отчитайки промените в макро индикаторите в периода 2020-2022г.

Направено е допускането, както в прогнозите, че товарите, които ще се реализират в пристанище Бургас, след изпълнението на проекта ще дойдат от прехвърлен трафик на тежкотоварни автомобили и са взети средните едничини стойности за морски транспорт.

Идентифицирани са ползи от намаляване на вредните газови емисии и замърсяването на въздуха.

7.3. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ИКОНОМИЧЕСКИТЕ ПОЛЗИ ОТ ПРОЕКТА

За определяне на икономическите ползи от проекта са използвани едничини цени от модела на *Vademecum*, както и коефициентите за еластичност и прогнози за БВП, заложен в самия модел и определени такива, специално за морски транспорт.

Таблица 25 Едничини стойности на външните разходи

Външни разходи	Замърсявания на въздуха	Влияние върху климата
Стойност в евро centa на тнкм	0,47	0,51

Източник: модел *Vademecum*

На база прогнозата за търсенето и едничините стойности е определен размерът на ползите.

Таблица 26 Определяне на външните разходи в EUR

Елементи на външните разходи	Недисконтирани		Дисконтирани (NPV 5%)	
	Общо	% общите	Общо	% общите
Замърсяване на въздуха	44 879 929,17	100,00%	24 574 685,17	100,00%
Общо ползи от външни разходи	44 879 929,17	100,00%	24 574 685,17	100,00%

Източник: модел *Vademecum*

Таблица 27 Определяне на ползите от намаляване влиянието върху климата в EUR

Елемент на влиянието върху климата	Недисконтирани		Дисконтирани (NPV 5%)	
	Общо	% общите	Общо	% общите
CO2 емисии	48 918 904,53	100,00%	26 786 287,32	100,00%
Общо ползи от намаляване влиянието върху климата	48 918 904,53	100,00%	26 786 287,32	100,00%

Източник: модел *Vademecum*

7.4. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА КОЛИЧЕСТВАТА ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ

7.4.1. Методология и основни допускания при определяне на количествата парникови газове

Тази оценка за определяне на количеството спестени газове емисии от реализацията на проекта е извършена на база на указанията в Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027²⁰, който препраща към използването на “Methodologies for the assessment of Project GHG Emissions and Emission Variations“, EIB, July 2020²¹, препоръчвана от JASPERS за проекти в сектор Транспорт, чувствителни към намаляване на вредните газове емисии.

Методологията е на основата на международно признатите насоки на IPCC, протокола WRI GHG и Хармонизирания подход на IFI към счетоводството на парниковите газове. При липса на специфични за проекта фактори, методологиите приемат IPCC фактор, приложим на глобално или транснационално ниво (наричано ниво 1 в IPCC). Развитието на методологиите е информирано и от ISO14064 части 1 и 2 и Проверения въглероден стандарт, които предоставят насоки за разработване на инвентаризации на парникови газове на корпоративно и проектно ниво.

Първата стъпка при използването на Методологията е Определяне на границите на проекта. Те определят какво точно ще влезе в изчисленията на Абсолютните и Сравнителните емисии. При определянето на границите на проекта се използва концепцията за „обхват“, базирана на дефиниции от протокола на WRI GHG „Protocol ‘Corporate Accounting and Reporting Standard’, който ги разделя на три основни групи, в зависимост от това какво трябва да бъде включено в изчислението на емисиите.

Обхват 1: Директни газове емисии

Директните емисии на вредните газове физически се получават от източници, които произтичат от дейностите по проекта. Например емисии, произведени от изгарянето на изкопаеми горива, от промишлени процеси и от „скрити“ емисии, като хладилни агенти или изтичане на метан.

Обхват 2: Индиректни газове емисии

Този обхват отчита непреките емисии на парникови газове, свързани с потреблението на енергия (електричество, отопление, охлаждане и пара), консумирани, но непроизведени от дейностите по проекта. Те се отчитат защото проектът има пряк контрол върху потреблението на енергия, например чрез подобряване с мерки за енергийна ефективност или преминаване към консумация на електроенергия от възобновяеми източници.

Обхват 3: Други индиректни газове емисии

Това са всички други косвени емисии, които могат да се считат, като за последица от дейностите по проекта (например емисии от производството или добива на суровини или суровини и емисии от превозни средства, от използването на пътна инфраструктура от превозните средства, включително емисии от потреблението на електроенергия на влакове и електрически превозни средства).

²⁰ EUR-Lex - 52021XC0916(03) - BG - EUR-Lex (europa.eu)

²¹ <https://www.eib.org/en/about/cr/footprint-methodologies.htm>

Следващата стъпка е определянето на тези граници при изчислението на Абсолютните и Сравнителните емисии, защото в някои случаи тези граници в сценария СП и БП, респективно за двата вида емисии могат да бъдат различни.

В конкретния случай за проекта можем да определим, че границите са изцяло в обхват 3, защото и в сценария СП и в сценария БП ще се използва влиянието от газовите емисии, отделяни от съответните превозни средства, използващи двата вида на инфраструктура - пътна и пристанищна.

Третата стъпка е определяне размера на вредните газови емисии.

За целта трябва да бъдат определени стойностите на Абсолютните и Сравнителните емисии по следната формула:

$Re = Ab - Be$, където:

Re е стойността на Сравнителните емисии;

Ab е стойността на Абсолютните емисии;

Be е стойността на Базовите емисии.

В използваната Методология се дефинират различни видове Емисионни фактори, с помощта на които може да бъде използвана методологията. За всеки конкретен проект биха могли да се използват и други Емисионни фактори, стига да отговарят на посочените по-горе основни принципи.

Абсолютните емисии (Ab) представляват количеството отделяни газови емисии по време на една типична година от реализацията на проекта или това са емисиите, отделяни в сценария СП, за година, когато е достигнат пълния капацитет на активите, след въвеждане в експлоатация, през които няма планирани спирания за подмяна на машини и оборудване или планиран ремонт.

Абсолютните емисии се изчисляват на база специфични данни за проекта. Когато в предварителните прочувания няма налични такива данни или те се определят още на фаза Предварителни проучвания, какъвто е конкретния случай, се препоръчва да се използват специфични за сектора данни. Такива данни могат да бъдат на национално и/или средно Европейски ниво, ако няма национални проучвания, изследвания или указания за техните параметри. В конкретния случай, тези фактори са отчетени в модела Vademesum.

Базовите емисии представляват количествата газови емисии, които биха продължили да се отделят, без реализацията на проекта, т.е. в сценария БП, за да може да се направи сравнението между двата сценария и да се получи желаната стойност на Сравнителните емисии. Тъй като обикновено проучванията са съсредоточени върху данни и информация за сценария СП, трябва да се внимава в допусканията и информацията за сценария БП, както и в използваните единични стойности, за да не се допусне значително ниво на несигурност в крайните резултати, но в конкретния случай, те вече са отчетени чрез модела Vademesum.

Сравнителните емисии са разликата между определените стойности на Абсолютните емисии и Базовите емисии за една типична година за проекта. Те могат да имат положителна стойност, когато ново изградените активи или дейности по проекта изискват по-енергоемки технологии или по-висок разход на горива, в сравнение със съществуващите или в случаи когато реализацията на проекта би довела до ръст на трафик, в сравнение със сценария БП.

Когато стойността на Сравнителните емисии е отрицателна, без значение от основанието на получения резултат, казваме че проектът спестява/ намалява отделяните газови емисии, в сравнение със съществуващото положение. Когато се избират различни стратегически

варианти, този индикатор би могъл да се използва в групата на екологичните такива за избор на най-подходящата алтернатива.

Основни допускания

При определяне на ползите от намаляване на вредните газови емисии в модела Vademecum са отчетени абсолютните и базовите емисии и направо са показани резултатите от сравнителните емисии в стойност. За да се получат количествата парникови газове техните общи стойности за сравнителните емисии са разделени на единичните стойности на CO₂, определени в Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027.

За определяне на количествата парникови газове, отчитайки резултатите от модела Vademecum са използвани:

- Определените референтни стойности за отделените GHG в избрана типична година за проекта;
- Единични стойности на CO₂, посочени в Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027.

Единичните стойности на CO₂ са показани в следващата таблица:

Таблица 28 Прогнозни единични стойности на CO₂

Година	EUR/tCO ₂ e	Година	EUR/tCO ₂ e	Година	EUR/tCO ₂ e
2020	80	2030	250	2040	525
2021	97	2031	278	2041	552
2022	114	2032	306	2042	579
2023	131	2033	334	2043	606
2024	148	2034	362	2044	633
2025	165	2035	390	2045	660
2026	182	2036	417	2046	688
2027	199	2037	444	2047	716
2028	216	2038	471	2048	744
2029	233	2039	498	2049	772

За типична година за проекта е приета 2035 г., когато според прогнозите за трафика се постига стабилност на ръста на превозите.

7.4.2. РЕЗУЛТАТИ ОТ ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ПРОЕКТА ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ВРЕДНИТЕ ГАЗОВИ ЕМИСИИ

След прилагането на описаната методология резултатите са следните:

Таблица 29 Определяне количеството на парниковите газове

Показатели	Абсолютни емисии	Относителни емисии	От прехвърлен трафик	Общо за проекта
Товари, измерени в t/km	163 187	167 187	4000000	

„Консултантска услуга за актуализиране на анализи, във връзка с изпълнението на проекти“ за подготовка на формуляр за кандидатстване с приложения за проект „Капитално драгиране в пристанище Бургас“

Електрическа консумация в kWh/t/km	10,5	10,5		
Консумация на гориво от тежки камиони в л/тонкм			0,4	
Емисионен фактор за дизела в kg CO2/litre			2,7	
Специфичен разход за България в g CO2/kWh	558	558		
Стойност в тона	956	980	-4320	-4343

Източник: електронен модел Vademecum

Видно от тези резултати, поради подобряване условията за акостиране на кораби в пристанището, част от превозите извършвани преди това с други видове транспорт, основно автомобилен, ще доведат да намаляване на парниковите газове с 4343 тона годишно и за периода на проекта с 95 556 тона.

7.5. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ИКОНОМИЧЕСКИТЕ ИНДИКАТОРИ

В резултат на описаната методология са изчислени основните елементи за определяне на икономическите индикатори и те са показани в следващата таблица:

Таблица 30 Основни елементи за определяне на икономическите индикатори в EUR

Основни елементи	Обща стойност	
	Недисконтирани	Дисконтирани (NPV 5%)
A.1. Икономически инвестиционни разходи	44,559,912.55	39,894,650.79
A.2. Общо разходи за подмяна	0.00	0.00
В. Икономическа Остатъчна стойност	2,809,074.77	829,527.56
С. Икономически разходи за ЕиП	5,477,283.49	2,999,169.56
Общо икономически ползи:	93,798,833.70	51,360,972.50

Източник: модел Vademecum

На база тези основни елементи са определени икономическите индикатори:

Таблица 31 Основни икономически индикатори

Икономически индикатори	Стойност
ИННС	11,534,592.17
ИВНВ	7.99%
Коефициент Ползи/Разходи	1.284

Източник: модел Vademecum

8. АНАЛИЗ НА ЧУВСТВИТЕЛНОСТТА И ОЦЕНКА НА РИСКА

8.1. АНАЛИЗ НА ЧУВСТВИТЕЛНОСТТА

За тестване на чувствителността е използван препоръчвания 1% изменение на всяка от изследваните променливи. Казваме, че една променлива е чувствителна и ще изследваме нейните стойности на превключване, ако изменението ѝ от 1% води до повече от 1 % изменение на стойността на изследваните индикатори.

Таблица 32 Чувствителност на променливите във Финансовия анализ

Тествани променливи	ФННС (4%)	% промяна на ФННС
Повишаване на инвестициите с 1%	-39,744,869.33	1,00%
Намаляване на инвестициите с 1%	-39,809,895.91	-1,00%
Повишаване на разходите за ЕиП с 1%	-39,744,869.33	0,08%
Намаляване на разходите за ЕиП с 1%	-39,809,895.91	-0,08%
Повишаване на приходите с 1%	-39,744,869.33	-0,08%
Намаляване на приходите с 1%	-39,809,895.91	0,08%

Източник: модел Vademecum

Видно във финансовия анализ няма критични променливи, но размерът на инвестициите е на границата и затова за тях са определени превключващи стойности:

Таблица 33 Превключваща стойност на тестваните променливи във Финансовия анализ

Тествани променливи	Максимална % промяна преди ФННС >0	Превключваща стойност
Инвестиции	-100,24%	-97 074,67

При същите условия е направен анализът на чувствителността за икономическите променливи.

Таблица 34 Чувствителност на променливите във Икономическия анализ

Тествани променливи	Дисконтова норма (5%)	Сума	% промяна	ИННС (5%)	% промяна на ННС	ИВНВ	% промяна на ИВНВ	П/Р коеф.	% промяна на П/Р коеф.
А. Инвестиционни разходи	39,894,650.79	44,559,912.55	1%	11,166,320.07	-3.19%	7.85%	-1.77%	1.272	-0.90%
			-1%	11,902,864.28	3.19%	8.14%	1.80%	1.296	0.92%
С. Разходи за ЕиП	2,999,169.56	5,477,283.49	1%	11,504,600.48	-0.26%	7.98%	-0.11%	1.283	-0.07%
			-1%	11,564,583.87	0.26%	8.00%	0.11%	1.285	0.07%
Г. Външни разходи	24,574,685.17	44,879,929.17	1%	11,780,339.02	2.13%	8.06%	0.91%	1.290	0.47%
			-1%	11,288,845.32	-2.13%	7.92%	-0.91%	1.278	-0.47%
Н. Ползи от намаляване влиянието върху климата	26,786,287.32	48,918,904.53	1%	11,802,455.05	2.32%	8.07%	0.99%	1.290	0.51%
			-1%	11,266,729.30	-2.32%	7.91%	-0.99%	1.277	-0.51%

Източник: модел Vademecum

Видно в Икономическия анализ всички изследвани променливи, без разходите за ЕиП са критични, затова за всички тях са определени превключващите стойности:

Таблица 35 Превключващи стойности на критичните променливи

Тествани променливи	Максимум % промяна преди ИННС (5%) да стане ≥ 0	Превключваща стойност (5%)
А. Инвестиционни разходи	31.32%	52,389,304.78
Г. Външни разходи	-46.93%	13,040,575.36
Н. Ползи от намаляване влиянието върху климата	-43.06%	15,252,177.51

Източник: модел Vadetecum

Тези стойности показват, че ако инвестициите се увеличат с 31% или външните разходите намалее с 46%, проектът става икономически неефективен. В същото време ползите от намаляване влиянието на климата също могат да променят икономическата ефективност на проекта, ако намалее с 43%, като всички тези стойности поотделно са значително високи .

8.2. АНАЛИЗ НА СЦЕНАРИИТЕ

Тъй като определянето на превключващите стойности не ни дава информация за кумулативното въздействие на няколко променливи едновременно, са разработени и анализирани още два сценария на такова въздействие, наречени Оптимистичен и Песимистичен.

Таблица 36 Анализ на сценариите

Показатели	Песимистичен	Реалистичен	Оптимистичен
ИННС	-3,984,871	11,534,592	20,653,327
ИВНВ	3.38%	7.99%	11.30%
Коефициент П/Р	0.918	1.284	1.564

Източник: модел Vadetecum

При Песимистичния вариант, инвестициите и разходите за ЕиП са увеличени с 15%, а ползите са намалени с 15%. По голямо увеличение на която и да е променлива, води до загуба на икономическата ефективност на проекта. Както се вижда при кумулативното им въздействие, техните стойности са доста по-ниски, в сравнение с индивидуалното им въздействие, затова при оценката на риска трябва да се взимат предвид тези кумулативни стойности.

8.3. ОЦЕНКА НА РИСКА

За извършването на качествения анализ на риска са предприети следните стъпки:

- Идентификация на нежеланите събития, на които е изложен проекта;
- Изготвяне на матрица на риска;
- Анализ на матрицата на риска;
- Мерки за намаляване на съответните рискове.

За класификацията на идентифицираните рискове в зависимост от нивото на риска е използвана следната скала:

Ниво на риска
Ниско
Средно
Високо
Неприемливо

Тези резултати са получени като умножаваме вероятността по дефинираните тежести.

$НР = В \times Т$, където

НР е ниво на риска;

В е вероятността;

Т е тежестта на риска.

Вероятностите са класифицирани в следните групи:

Таблица 37 Класификация на вероятностите по групи

Класификация на вероятностите	
A.	Много малко вероятно (0–10 % вероятност)
B.	Малко вероятно (10–33 % вероятност)
C.	Равна вероятност от настъпване и ненастъпване на събитието (33–66 % вероятност)
D.	По скоро вероятно (66–90 % вероятност)
E.	Много вероятно (90–100 % вероятност)

Стойностите на тези вероятности са определени в зависимост от стойностите на реалистичния сценарий при анализа на чувствителността.

Тежестите са дефинирани в следващата таблица:

Таблица 38 Дефиниции на тежестта на въздействие

„Консултантска услуга за актуализиране на анализи, във връзка с изпълнението на проекти“ за подготовка на формуляр за кандидатстване с приложения за проект „Капитално драгиране в пристанище Бургас“

Оценка	Значение
I	Няма значим ефект върху благосъстоянието на обществото, дори без коригиращи действия.
II	Минимално въздействие върху благосъстоянието на обществото и минимално въздействие върху крайните положителни ефекти на проекта. Въпреки това се налагат коригиращи действия за намаляване влиянието
III	Средно въздействие върху благосъстоянието на обществото. Основно може да доведе до финансови загуби, генерирано от този проект в средносрочен и дългосрочен план. Чрез коригиращи мерки трябва да се намали влиянието.
IV	Критично въздействие с висока степен на влияние върху благосъстоянието на обществото, породено от този проект. Настъпването на събитията може да доведе до загуба на смисъла на проекта. Коригиращите действия, дори в голям обхват не биха могли да променят изцяло влиянието на рисковите събития
V	Катастрофално , което при неуспех на проекта, може да доведе до сериозни или дори до пълна загуба на функциите на проекта. Основните проектни ползи в средносрочен и дългосрочен план не могат да се материализират.

В резултат от прилагането на последователните стъпки при качествената оценка на риска и изискванията за задължителните видове риск в съответствие с Регламент за изпълнение 207/2015 на ЕС, Приложение III, Таблица 2, сектор „Пътища, железопътни линии, обществен транспорт, летища, морски пристанища, интермодални терминали“ е изготвена матрицата за анализ на риска, като в нея са посочени коригиращите мерки за намаляване влиянието на отделните рискове.

„Консултантска услуга за актуализиране на анализи, във връзка с изпълнението на проекти“ за подготовка на формуляр за кандидатстване с приложения за проект „Капитално драгиране в пристанище Бургас“

Таблица 39 Матрица за оценка на риска

Описание на риска	Променлива	Ефект	Вероятност	Тежест	Ниво на риска	Коригиращи мерки	Ниво на риска след прилагане на коригиращите мерки
Рискове, свързани с търсенето							
Прогнози за трафика под очакваните	трафик	ниво на ползите	B	III	средно	Направено е изследване на влиянието на търсенето при анализа на чувствителността и оценката на риска под формата на анализ сценариите и стойностите показват, че тази променлива не е критична.	ниско
Рискове при подготовка на проекта							
Неадекватни проучвания и изследвания на обектите	инвестиции	ниво на разходи	D	IV	средно	Дейността е рутинна и заложена в Плана за Капитално драгиране на ДППИ и пристанище Бургас. Има изготвени всички необходими документи и проучвания съгласно концесионния договор и за сметка на Концесионера, така че при приемането им рутината и опита на ДППИ при извършване на такива дейности е коригирал риска от неадекватни проучвания.	ниско
Неадекватни оценки на разходите по изготвяне на проекта	инвестиции	ниво на разходи	D	III	средно	Има изготвени всички необходими документи и проучвания съгласно концесионния договор и за сметка на Концесионера, така че Бенефициента няма разходи по тази дейност.	ниско
Административни рискове и рискове свързани с възлагането на обществени поръчки							
Процедурни забавяния	начало на експлоатацията	ниво на ползите	C	III	средно	Има подписан договор за СМР, така че риска е намален до нисък.	ниско
Разрешителни за строителство	начало на експлоатацията	ниво на ползите	B	II	средно	За обекта има издадено разрешително за строеж № РС-11/25.02.2020 г. на Министъра на РРБ, така че риска е с ниско ниво.	ниско
Разрешителни за доставка на комунални услуги	Неприложимо за този проект. Дейностите са СМР, а не доставка на услуги						
Рискове, свързани със закупуването на терени							
Процедурни забавяния	Неприложимо за този проект. Дейностите не включват закупуване на терени						

„Консултантска услуга за актуализиране на анализи, във връзка с изпълнението на проекти“ за подготовка на формуляр за кандидатстване с приложения за проект „Капитално драгиране в пристанище Бургас“

Описание на риска	Променлива	Ефект	Вероятност	Тежест	Ниво на риска	Коригиращи мерки	Ниво на риска след прилагане на коригиращите мерки
Разходите за закупуване са по-високи от предвидените	Неприложимо за този проект. Дейностите не включват закупуване на терени						
Рискове свързани със строителството							
Превишаване на разходите по проекта	Инвестиции	финансови и иконом. резултати	В	III	високо	Процедурата по избор на изпълнител и ценовите му оферти са приключили, без обжалвания, така че цената е определена и бюджета на проекта е направен по стойностите от договора, така че риска е рязко намален..	ниско
Наводнения, свлачища и др.	начало на експлоатацията	ниво на ползите	В	III	средно	Непредвидимостта на тези събития е намалена, чрез планирано включване за изискване за застраховка на обектите в договора с Изпълнителя и включване на непредвидени разходи в размер на 0,5% от общата стойност на СМР.	ниско
Археологически находки	Неприложимо за този проект. Дейностите не включват археологически проучвания, защото дейностите се извършват в участъка на терминала						
Рискове, свързани с изпълнителя (несъстоятелност, липса на ресурси и др.)	всички	забавяне	В	II	средно	За намаляване на този риск в договора има изисквания за банкова гаранция/застраховка, както и възможност за авансови плащания.	ниско
Оперативни рискове							
Оперативните разходи и разходите за поддръжка са по-високи от предвидените	разходи за ЕиП	устойчивост на проекта	В	III	средно	Предварително е извършена проверка за достоверност на заложените разходи в АРП, при изготвянето на доклада. От друга страна държавата субсидира дейности на ДППИ, в които разходите за тяхното изпълнение са ангажимент на държавата и не могат да бъдат покрити от приходите от такси и други услуги, предоставяни от предприятието, когато са свързани с изпълнение на дейностите по чл. 115м, т. 4 от ЗМПВВПРБ, какъвто е конкретният случай.	ниско
Финансови рискове							
Събирането на такси е по ниско от предвиденото	приходи	финансови резултати	В	III	средно	За тази дейност ДППИ няма да събира допълнителни такси. Приходите са планирани единствено на база ръст на посещенията на корабите в пристанищния терминал, който е изключително умерен в сценария С проект.	ниско

Доклад по дейност 2: Изготвяне на Анализ разходи-ползи

„Консултантска услуга за актуализиране на анализи, във връзка с изпълнението на проекти“ за подготовка на формуляр за кандидатстване с приложения за проект „Капитално драгиране в пристанище Бургас“

Описание на риска	Променлива	Ефект	Вероятност	Тежест	Ниво на риска	Коригиращи мерки	Ниво на риска след прилагане на коригиращите мерки
Регулаторни рискове							
Промени в изискванията за опазване на околната среда	инвестиции	ниво на разходи	В	III	средно	При изготвяне на проекта от страна на концесионера и издаването на РС са изпълнени всички процедурни изисквания относно законодателството в тази област. Изводът от него е, че проекта няма да окаже значително отрицателно въздействие върху компонентите и факторите на околната среда.	ниско
Други рискове							
Обществена съпротива	начало на експлоатацията	ниво на ползите	В	III	ниско	Населението в пристанищните градове традиционно приема добре мерки и действия в подкрепа на околната среда и обезопасяване на пристанищните съоръжения и не се очаква да има съпротива.	ниско

9. ИЗВОДИ ОТ АРП

Резултатите от изготвения АРП показват:

- Проектът е икономически ефективен и ползите от него превишават разходите за неговите инвестиции, като това се доказва със стойностите на икономическите индикатори - ИННС $e > 0$, ИВНВ $e > 5\%$, която е използваната социална дисконтова норма, а коефициентът Ползи/разходи $e > 1$.
- Проектът има нужда от безвъзмездно финансиране, защото резултатите от Финансовия анализ показват, че ФННС < 0 , а ФВНВ $< 4\%$, която е използваната финансова дисконтова норма.
- Определеният Финансов дефицит показва, че проектът трябва да бъде финансиран на 100%, при съответното разпределение на 85% помощ от ЕС и 15% национално съфинансиране.
- Проектът е финансово устойчив без подпомагане от държавата, тъй като приходите превишават разходите за ЕиП за целия период на прогнозата.
- Проектът е устойчив на риск. Критичните променливи имат високи превключващи стойности, което е индикатор за устойчивост при тяхната промяна в негативна посока. При кумулативно въздействие на променливите с ръст на стойността на инвестициите с 15% и спад на ползите с 15%, проектът губи икономическата си ефективност.

10. СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА КЪМ ДОКЛАДА

10.1. ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – МОДЕЛ VADEMESUM НА ПЪЛЕН АРП

Приложен в електронен формат