**ДОКЛАД**

**ФИНАНСОВ АНАЛИЗ ПО ЧЛ.56 б от ОРГО ЗА МОРСКИ ПРИСТАНИЩА С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ**

**по договор № ДЕП-27/ 26.10.2018 г. с предмет**

**„ОСИГУРЯВАНЕ НА КОНСУЛТАНТСКИ УСЛУГИ**

**НА СТРАТЕГИЧЕСКИ СЪВЕТНИК”**

**по проект №BG16M1OP001-4.001-0005 „Техническа помощ за подготовката**

**и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация**

**на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища**

**за обществен транспорт с национално значение“, съфинансиран от**

**Европейския съюз чрез Европейските структурни и инвестиционни фондове**

**СЪДЪРЖАНИЕ**

[1. ВЪВЕДЕНИЕ 5](#_Toc43309109)

[1.1. Цели на финансовия анализ по чл.56б 5](#_Toc43309110)

[1.2. Кратко описание на инвестиционното намерение 5](#_Toc43309111)

[2. МАКРО ИКОНОМИЧЕСКИ ИНДИКАТОРИ И АНАЛИЗ НА ТЪРСЕНЕТО 7](#_Toc43309112)

[2.1. Макроикономически индикатори 7](#_Toc43309113)

[2.2. Анализ на търсенето 12](#_Toc43309114)

[3. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ 18](#_Toc43309115)

[3.1. Основни допускания 18](#_Toc43309116)

[3.2. Методология за изготвяне на финансовия анализ 20](#_Toc43309117)

[3.3. Определяне на инвестиционни разходи по ОРГО за морски пристанища 22](#_Toc43309118)

[3.4. Остатъчна стойност на активите 24](#_Toc43309119)

[3.5. Разходи за експлоатация и поддръжка 24](#_Toc43309120)

[3.6. Приходи от дейността 25](#_Toc43309121)

[3.7. Резултати от финансовия анализ 26](#_Toc43309122)

[4. ИЗВОДИ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОТ ФИНАНСОВИЯ АНАЛИЗ 28](#_Toc43309123)

[5. СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА КЪМ ДОКЛАДА 29](#_Toc43309124)

[5.1. Приложение 1 - Резултати от финансовия анализ 29](#_Toc43309125)

[5.2. Приложение 2 – Електронен модел за Финансовия Анализ 29](#_Toc43309126)

**СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА**

|  |  |
| --- | --- |
| **АРП** | Анализ разходи и ползи |
| **БВП** | Брутен вътрешен продукт |
| **БДС** | Брутна добавена стойност |
| **БНБ** | Българска народна банка |
| **ДПП** | Дисконтиран паричен поток |
| **ЕиП** | Експлоатация и поддръжка |
| **ЕК** | Европейска комисия |
| **ЕС** | Европейски съюз |
| **ЕФРР** | Европейски фонда за регионално развитие |
| **КФ** | Кохезионен фонд |
| **НСИ** | Национален статистически институт |
| **ПИП** | Прединвестиционно проучване |
| **ФВНВ** | Финансова вътрешна норма на възвръщаемост |
| **ФМ** | Финансов модел |
| **ДППИ** | Държавно предприятие Пристанищна инфраструктура |
| **ЗМПВВППРБ** | Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България |
| **ЗВ** | Закон за водите |
| **ОКДТ** | Отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари |
| **ППОО** | План за приемане е обработка на отпадъците |
| **ППС** | Пристанищни приемни съоръжения |
| **ЗООС** | Закон за опазване на околната среда |
| **ИА МА** | Изпълнителна агенция „Морска администрация” |
| **MARPOL 73/78(МАРПОЛ)** | Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., заедно с Протокола към нея, подписан през 1978 г., с всички нейни последващи изменения и допълнения, влезли в сила за Република България. |
| **ИАМА** | Изпълнителна агенция „Морска администрация“ |
| **ЗУО** | Закон за управление на отпадъците |
| **СПРЕАЗ** | Съоръженията за превенция и реагиране при експлоатационни или аварийни замърсявани |
| **ИИП** | Интегрирана информационна платформа |

# ВЪВЕДЕНИЕ

## Цели на финансовия анализ по чл.56б

Целта на настоящия доклад е да бъде извършен финансов анализ за определяме на допустимите разходи, в съответствие си изискванията за определяне интензитета на помощта по чл.56б, Помощи за вътрешни пристанища, т.4, където имплицитно е казано, че размерът на помощта не трябва да надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията или драгиране. Оперативната печалба се приспада от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средствата.

В резултат на изготвения Доклад за анализ на прилагането на държавни помощи е направено заключение от предварителната оценка за наличие на държавна помощ е, че публичните средства предоставени на ДППИ по настоящия проект включват държавна помощ в полза на ДППИ по смисъла на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС за доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация ППС и СПРЕАЗ, която е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на чл. 56б на ОРГО.

На база на анализи и обобщения от първично предоставена информация и други достоверни и надеждни източници в доклада са определени:

* Дисконтираният размер на общите инвестиционни разходи
* Дисконтираният размер на очакваните приходи
* Дисконтираният размер на очакваните разходи
* Размерът на оперативната печалба
* Размерът на интензитета и допустимите разходи по ОРГО

## Кратко описание на инвестиционното намерение

С проекта, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“(ДППИ) възнамерява осигури подходящи и екологосъобразни пристанищни приемни съоръжения (ППС), съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) и интегрирана информационна платформа (ИИП) за българските морски пристанища за обществен транспорт с национално значение в съответствие с изискванията на Директива 2000/59/ЕО[[1]](#footnote-1), отменена с Директива (ЕС) 2019/883[[2]](#footnote-2), конвенцията **MARPOL 73/78[[3]](#footnote-3)** и „Препоръките по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава“[[4]](#footnote-4).

Чрез изграждането на ППС в морските пристанища ДППИ ще изпълни ангажиментите на държавата-членка (ДЧ) по параграф 1, чл. 4 от Директива (ЕС) 2019/8832 (чл. 4 от отменената Директива 2000/59/ЕО1 ) да гарантират, че са налични подходящи ППС, които да отговорят на нуждите на корабите, използващи обикновено пристанището, без да причиняват неоправдани закъснения за тези кораби.

Съгласно чл.115м, ал (1), т.19 от ЗМПВВППРБ, в предмета на дейност на ДППИ влиза и „поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи, извършвани в акваториите на пристанищата и на пристанищните райони в съответствие с Националния план за защита при бедствия“. В изпълнение на тази разпоредба чрез проекта ДППИ ще осигури СПРЕАЗ в морските пристанища на база оценка на необходимостта и начини за внедряване на СПРЕАЗ , направен в т.4.4 от Пред инвестиционните проучвания по проекта за всяко едно от пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

Доставените мобилни ППС и СПЕАРЗ ще бъдат инсталирани и монтирани на земя, която съгласно чл. 106, ал. е публична държавна собственост, с изключение на зоните за съхраняване на товари, които могат да бъдат собственост и на физически и юридически лица.

Експлоатацията на ППС и СПРЕАЗ, които ще бъдат доставени и инсталирани по проекта в морските пристанища, ще бъде възложена на оператори, които ще бъдат избрани в резултат на провеждането на открита и недискриминационна процедура за възлагане на обществена поръчка по реда на ЗОП.

Крайните потребители на ППС в морските пристанища ще са операторите на корабите, посещаващи българските пристанища с национално значение. Достъпът до тези пристанища е на недискриминационна база, като за предоставените услуги потребителите ще заплащат такси, утвърдени с ТАРИФА за пристанищните такси, събирани от ДППИ .

Съгласно чл. 103 от ЗМПВВППРБ пристанищата за обществен транспорт са достъпна без ограничение за всички кораби и товари.

Основните потребител на СПРЕАЗ в морските пристанища ще бъдат ДППИ, ИАМА и ИАППД , като възложители на всяка конкретна задача за почистване/ограничаване на замърсяването от аварийни и експлоатационни разливи и замърсявания в акваторията на морските пристанища за обществен транспорт с национално значение.

# МАКРО ИКОНОМИЧЕСКИ ИНДИКАТОРИ И АНАЛИЗ НА ТЪРСЕНЕТО

## Макроикономически индикатори

Макро-икономическите индикатори и тяхната прогноза са важен елемент при изготвяне на финансови анализи, защото чрез тях се определят ценовите корекции и достоверността на прогнозите за референтния период, както и настоящата стойност на различни показатели - инвестиции, приходи, разходи, печалба и др.

Характерно за настоящия момент е необходимостта от корекции на изготвените вече средно срочни прогнози на национално и международно ниво, в резултат на пандемията от COVID 19, която наложи преоценка и промяна в стойностите на повечето от тях.

Този анализ и прогнозата са направени на база официални статистически данни от НСИ[[5]](#footnote-5), Конвергентна програма на Правителството 2019-2022[[6]](#footnote-6) и лидера в икономическите анализи Focus Economics[[7]](#footnote-7).

Конвергентната програма на Република България очертава основните политики за поддържане на макроикономическа и фискална стабилност на страната с цел създаване на условия за икономически растеж.

На база тези документи е направен анализ на представените макро индикатори за последните 6 години:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Макро индикатори** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| Неселение в млн. | 7,2 | 7,2 | 7,1 | 7,1 | 7 | 6,95 |
| БВП на глава от населението (EUR) | 5 946 | 6 384 | 6 846 | 7 419 | 8 012 | 8 680 |
| БВП реално измерение ( bln EUR) | 42,8 | 45,7 | 48,6 | 52,3 | 56,1 | 60,7 |
| ръст на БВП (%) | 1,8 | 4 | 3,8 | 3,5 | 3,1 | 3,4 |
| Безработица (%) | 10,4 | 8 | 6,7 | 5,7 | 4,7 | 3,9 |
| Фискален баланс (в % от БВП) | -5,5 | -11,7 | 0,1 | 1,1 | 1,8 | -1,1 |
| Публичен дълг (в % от БВП) | 27,1 | 26 | 29,3 | 25,3 | 22,3 | 26,3 |
| Годишна инфлация (%) | -1,42 | -0,1 | -0,8 | 2,8 | 2,6 | 1,8 |
| Валутен курс | 1,95583 | 1,95583 | 1,95583 | 1,95583 | 1,95583 | 1,95583 |
| Външно търговски баланс | -2,8 | -2,6 | -1 | -0,8 | -1,9 | -3,3 |
| Внос ( bln EUR) | 21 | 21,9 | 23,1 | 27 | 27,1 | 29,9 |
| Износ ( bln EUR) | 23,8 | 24,5 | 24,1 | 27,7 | 29,6 | 33,2 |
| Външен дълг (в % от БВП) | 26,97 | 26,2 | 29,6 | 25,6 | 23,3 | 21,3 |

През последното тримесечие на 2019 година икономиката е нараснала, измерена чрез ръста на БВП, с 3.1% на годишна база, намалявайки с 0.4 процентни пункта спрямо предварителната оценка и забавяйки се от ревизираното разширяване с 3.2% за предходното тримесечие, според изчерпателни данни, публикувани от Националния статистически институт. Междувременно, ръстът в сезонно изгладени условия се увеличи до ревизираните 0.8%. Резултатът от четвъртото тримесечие носи ръст за цялата година до 2019 г. до 3,4%, в сравнение с 3,1% разширение през 2018 г.

Общото потребление се е засилило с 6,3% за последното тримесечие на 2019г., главно благодарение на динамичните разходи на домакинствата на фона на изключително стегнат пазар на труда, подобряване на доверието на потребителите и силен растеж на заплатите. Нещо повече, фиксираните инвестиции набраха сила през четвъртото тримесечие, като нараснаха с 3.0% на годишна база, вероятно поради силен приток на средства от ЕС.

От друга страна, външният сектор отслабва, най-вероятно поради смущения в европейската верига на доставки, слаба икономика на ЕС и недобросъвестно отчетени резултати на индустриалния сектор. Износът на стоки и услуги спадна с 0,4% на годишна база и вносът също се понижи с 0,2%.

Устойчивият икономически растеж и създаването на работни места в икономиката през 2019 г. допринесоха за увеличението на коефициентите на заетост и на икономическа активност на населението (15-64 г.) до исторически най-високите им стойности от съответно 67.7% и 71.5%. Това се осъществи в условията на негативно демографско развитие, което има ограничаващо влияние и върху предлагането на труд в страната. Повишението на икономическа активност на трудоспособното население през изминалата година се дължи изцяло на лицата във възрастовите групи 45-54 г. и 55-64 г., което отразява застаряването на работната сила, но така също и провежданата целенасочена политика в подкрепа на уязвимите групи на пазара на труда, както и пенсионната реформа, една от целите на която е по-дългото оставане на пазара на труда. Последните две възрастови групи са оказали най-голямо влияние за общото повишение на коефициента на заетост (15-64 г.), въпреки че слабо нарастване се наблюдаваше и при лицата между 25-34 г. и 35-44 г., но то е свързано с по-големия спад на населението в сравнение с намалението в броя на заетите.

През тази година инерцията се улеснява, тъй като намаленият растеж на работни места ще ограничи растежа на потребителските разходи. Това каза, че отбелязаното увеличение на заплатите ще поддържа динамиката на разходите, докато инвестиционната активност ще се засили на фона на увеличаване на усвояването на средства от ЕС, като ще намали забавянето. Продължаващото напрежение в световната търговия, разпространението на коронавирус и слабостта в икономиката на ЕС представляват отрицателни рискове.

В началото на 2020 г. потребителските цени паднаха с 0.6% през март, което вероятно до голяма степен е отражение на по-ниските цени на транспорта; рекреации и култура; комуникации; и облекло и обувки. Междувременно инфлацията се понижи до 3,0% с очаквания за средна годишна инфлация от 3,2%.

Икономиката започна 2020 година с мека нотка, след ръст в инвестиции и износ, спрямо последното тримесечие на 2019. Индустриалното производство има лек спад, типичен за първо тримесечие , а равнището на безработица се повиши през март.

Негативните тенденции в края на първото тримесечие на 2020г могат да се обяснят с появата на коронавирус в Европа и България и предприетите мерки за овладяване на силно намалената активност. В отговор правителството прие мерки в размер на 2,3 милиарда евро за смекчаване на кризата. Пакетът включва държавни гарантирани бизнес заеми; забавеното плащане на корпоративния данък; предоставяне на безлихвени заеми на работниците и изплащане от държавата на компенсации на служители, които в противен случай биха могли да бъдат уволнени. В резултат на 30 март Правителството представи на Парламента бюджетен дефицит от 2,9% от БВП за 2020 г.

В периода 2020-2022 г. растежът на заетостта се очаква да отслабне и постепенно да премине към намаление от 0.1% през 2021 г. и 0.3% през 2022 г. Това ще бъде повлияно от ограниченията от страна на предлагането на труд, обусловени както от негативните демографски тенденции и намалението на работната сила, така и от бързото изчерпване на свободния трудов ресурс от безработни и лица извън работната сила (обезкуражени), които най-бързо биха могли да задоволят търсенето на труд. Коефициентът на безработица ще запази тенденцията на намаление, която ще се реализира с все по-бавни темпове до достигане на около 4% през 2021–2022 г. В условията на спад на населението и на работната сила, коефициентът на икономическа активност (15-64 г.) ще продължи да се повишава до 74.5% до края на 2022 г., след което прогнозата ще се запази до края на прогнозния период.

Прогнозите за ръста на доходите от труд ще претърпят известно отлагане във връзка с икономическата криза, заради коронавируса. Най вероятно ще достигнат планираните стойности за 2022г. едва в началото на 2025г., като за държавния сектор това ще се случи по-рано, вероятно още в края на 2023г.

Ръста на инфлацията се влияе основно от динамиката на цените на суровините на международните пазари и вътрешното потребление. И за двете безспорно ще има намаление през 2020г. и вероятно планираните нива в Конвергетната програма ще бъдат достигнати до 2025г.

За обективност на прогнозите е направено допускането, че в края на 2023 ще се постигнат заложените в алтернативния сценарий на Правителството стойности на макро индикаторите и след 2027 те ще запазят стойностите си до края на 2030г.

След 2030г. ръста на БВП ще намалее до 2,8%, а след 2040г. ще има стойности равни на дългосрочните прогнози за страните от ЕС, а именно 2,2%.

**Брутeн вътрешен продукт**

В периода от 2011 до 2018 г. БВП на България расте постоянно и достига 107,92 млрд. лв. в текущи цени през последната година. През първото тримесечие на 2019 г. брутният вътрешен продукт (БВП) възлиза на 24 656 млн. лв. по текущи цени. Преизчислен в евро, БВП е съответно 12 606 млн., като на човек от населението се падат 1 801 евро. Сезонно изгладените данни показват растеж от 3.5% на БВП през първото тримесечие на 2019 г. в сравнение със съответното тримесечие на предходната година и 1.2% спрямо четвъртото тримесечие на 2018 година. За прогнозите, обаче са важни годишните нива и темпа на прираста, който се очертава.

**Таблица 2‑1: Годишен ръст на БВП**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **БВП (реален)** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Годишен ръст в % | 6.00% | -3.60% | 1.30% | 1.90% | 0.00% | 0.90% | 1.30% | 3.60% | 3.40% | 3.80% | 3.10% |

*Източник: NSI* http://www.nsi.bg/bg/content/2206 бвп-производствен-метод-национално-ниво

За периода има ясно изразена тенденция на нарастване, като БВП на глава от население нараства по-бързо от общия БВП за страната, поради намаляване на населението.

Отчетеният ръст на БВП за 2019г. е 3,4%, но планираният за 2020 е -2,9% и положителен ръст се очаква едва през 2024г.

**Таблица 2‑2: БВП на България, 2011 - 2018 г.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **БВП/ глава от населението** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Годишна стойност в лв. текущи цени | 10 990 | 11 229 | 11 310 | 11 577 | 12 339 | 12 967 | 14 280 | 15 001 |

*Източник: NSI* http://www.nsi.bg/bg/content/2297 бвп-на-човек-от-населението-по-текущи-цени-в-евро-и-в-стандарт-на-покупателната

Министерството на финансите ежегодно публикува актуализирана краткосрочна макроикономическата прогноза за четири годишен период на основните макроикономически индикатори. Последната публикувана е за периода 2019-2022 година. Очакванията за реалния растеж на БВП са той да се запази на относително стабилни нива през прогнозния период, като през 2020 г. слабо ще се забави до 3,3 %, а за периода след 2020 г. ще се задържи на това ниво. В Конвергентната програма на Българското правителство има изготвени краткосрочни прогнози до 2022 г., а в дългосрочната прогноза е заложен незначителен спад.

**Таблица 2‑3: Прогноза за БВП 2019-2043, България**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **БВП , България (реален)** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023 и следващи до 2043** |
| Годишен ръст | 3.40% | 3.30% | 3.30% | 3.30% | 3.20% |

*Източник: Конвергентна програма (2019–2022),*[*https://www.minfin.bg/bg/page/868*](https://www.minfin.bg/bg/page/868)

За целите на АРП след 2021 г. **до края на референтния периода е запазен ръст от 3,20% годишно на БВП в реални цени** за страната, като цяло.

**Инфлация**

В последните години има изразен тренд на намаляване на инфлацията до стойности за дефлация през 2016 г. Изменението на общото равнище на потребителските цени в края на 2016 г. е положително с принос от страна на по-високите цени на храните и течните горива.

**Таблица 2‑4: средногодишна инфлация 2011-2018**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Средногодишна инфлация** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Годишен ръст в % | 4,22 | 2,95 | 0,89 | -1,42 | -0,1 | -0,8 | 2,80 | 2,60 |

*Източник: НСИ* [http://www.nsi.bg/bg/content/2445/инфлация-и-индекси-на-потребителските-цени](http://www.nsi.bg/bg/content/2445/%20%D0%B8%D0%BD%D1%84%D0%BB%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F-%D0%B8-%D0%B8%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B8-%D0%BD%D0%B0-%D0%BF%D0%BE%D1%82%D1%80%D0%B5%D0%B1%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%81%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D1%86%D0%B5%D0%BD%D0%B8)

Средногодишната инфлация през 2019 г. се очаква да бъде отрицателна от 0.8%, като повишението на общото равнище на потребителските цени в края на периода се очаква да достигне 1.8%.

Средногодишното повишение на ХИПЦ през 2019 г. се очаква да бъде 1.8%, като инфлацията ще се ускори до 2.5% през 2020 г. и 2.2% през 2022 г. при допускане за по-високи международни цени на петрола и неенергийните суровини и нарастване на вътрешното търсене.

**Таблица 2‑5: прогноза за средногодишна инфлация 2019-2043**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Средногодишна инфлация** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023 и следващи до 2043** |
| Годишен ръст | 1,8% | 2,5% | 2,3% | 2,2% | 1,8% |

*Източник: Конвергентна програма (2017–2020),*[*https://www.minfin.bg/bg/page/868*](https://www.minfin.bg/bg/page/868)

За целите на АРП след 2021г **до края на референтния периода е запазен ръст от 1,8 % годишно на инфлацията**, съгласно допускания за задържане на цените на енергийните суровини.

**Валутен курс**

България има фиксиран валутен курс от 1.95583 лева за 1 евро и такъв курс е заложен за целия период на прогнозата.

**Външна търговия**

Балансът през 2018 г. се е понижил спрямо 2017 г., като определящо значение е имало увеличението на търговския дефицит от 2.6% през предходната година до 4.1% от БВП. Отчетеното влошаване е породено от изпреварващия реален ръст на вноса на стоки спрямо износа, при сходно нарастване на цените на внос и износ. Ускореното нарастване на потреблението и инвестициите в основен капитал обуславя растежа на вноса, докато забавянето във външното търсене, наред с някои еднократни ефекти, е оказало негативен ефект върху износа на стоки.

Средногодишният размер на вноса планиран за 2019 г. е 72,7 млн.лв., а на износа 73,16 млн.лв. Дори при разглеждания Алтернативен сценарий на намалено потребление, външно търговското салдо остава положително.

За нуждите на прогнозите и допусканията в АРП тези макро-индикатори са необходими и затова те се изследвани.

## Анализ на търсенето

Анаизът на търсенето е необходим за изготвяне на реалистични прогнози във Финансовия анализ. При него е важно да се отчетат разликите между морските и речните пристанища за обществен транспорт с национално значение - както в международната нормативна рамка, така и в настоящото състояние на приемането на отпадъци от експлоатацията на кораби, както и възможностите за борба с експлоатационни и аварийни замърсявания в пристанищните акватории. Тези разлики са отразени в направените прединвестиционни проучавня за петте пристанища, в камките на Дейност 1 по Договор ДЕП-27/26.10.2018 г., относно „Осигуряване на консултантски услуги на Стратегически съветник“.

Общата оценка относно ППС в морските пристанища е, че капацитетите и видовете ППС за категориите отпадъци, покрити от Тарифата за пристанищните такси, събирани от ДППИ, могат да се приемат за достатъчни.

При направеното проучване в рамките на проекта се установи, че наличните съоръжения за превенция и борба с нефтени разливи са остарели и изключително недостатъчни, за да покрият нуждите за превенция и борба с експлоатационни и аварийни замърсявания (с нефтоводни смеси и/или твърди отпадъци) в района на морските пристанища.

Анализът на търсенето е извършен в прединвестиционните проучвания, където вида и размера на необходимите ППС е определен на база очаквани количества видове отпадъци. Прогнозите са извършени на база анализ на водния речен транспорт и очертани тенденции за последните години в периода 2011-2018 г.

Данните от НСИ показват, че товарите за последните 8 години показва устойчив ръст, с изключение на 2014 г. Данните за 2018 г. са със статут на прогнозни.

**Таблица 2‑6: Исторически данни за товари в морските пристанища**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Товари за морски транспорт** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018\*** |
| **Общо** | **25185** | **26012** | **28841** | **27235** | **27166** | **28685** | **30953** | **31957** |
| Внос - разтоварени | 13036 | 12722 | 12503 | 12299 | 12622 | 13115 | 14184 | 14644 |
| Износ - натоварени | 12149 | 13290 | 16338 | 14936 | 14544 | 15570 | 16769 | 17313 |

*Източник: NSI* [*http://www.nsi.bg/bg/content/1755/морски-транспорт*](http://www.nsi.bg/bg/content/1755/морски-транспорт)

Средногодишният темп на нарастване за периода е 3,24%, който е използван в прогнозата за приходите за периода 2019-2030 г. и вспоследствие е направено допускане за намаление на ръста до 2% за периода от 2031 до 2043 г.

Като цяло има изразен ръст на товарите с воден транспорт, показан на следващата графика:

**Пристанище Бургас**

По обобщени и усреднени данни за последните три години пристанище Бургас се посещава от 1204 кораба средно годишно. Наличните данни са за последните три години и не дават информация за изразен тренд, затова са използвани данните за ръста на товарите в пристанището при допуканията за прогнозата.

**Таблица 2‑9: Исторически данни за количествата и видове отпадъци в пристанище Бургас**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Количества отпадъци по видове- Бургас в м³** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Анекс I | 1 560,37 | 3836,23 | 1912,48 |
| Анекс IV | 0,00 | 132,3 | 359,89 |
| Анекс V | 826,07 | 904,86 | 886,59 |

*Източник: Предварителни данни, предоставени от пристанището*

За определяне на средногодишния брой кораби са взети данните за последните три години:

**Таблица 2‑10: Исторически данни за броя кораби, посетили пристанище Бургас**

|  |  |
| --- | --- |
| **Година** | **Брой кораби посетили пристанище Бургас** |
| 2016 | 1 048 |
| 2017 | 1318 |
| 2018 | 1247 |
| **Средно на година** | **1204** |

*Източник: Предварителни данни, предоставени от пристанището*

Прилагайки средното количество отпадъци по видове за същия период, спрямо средния брой кораби получаваме средното количество отпадъци, които се генерират от един кораб за нуждите на прогнозата.

**Таблица 2‑11: Определяне на единични количества отпадъци за пристанище Бургас**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Видове отпадъци** | **Средно годишно в м³** | **Бр. кораби средногодишно** | **Средно отпадъци за 1 кораб в м³** |
| Анекс I | 2436,36 | 1 204 | 2,022995 |
| Анекс IV | 164,06 | 1 204 | 0,136228 |
| Анекс V | 872,51 | 1 204 | 0,724473 |

*Източник: Собствени изчисления на консултанта*

Прогнозата за броя кораби и единичните количества по видове отпадъци ни дават стойностите за общите количества отпадъци до 2043 г.

**Таблица 2‑12: Прогноза за пристанище Бургас**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Пристанище Бургас** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2030** | **2040** | **2043** |
| *брой кораби* | *1287* | *1329* | *1372* | *1417* | *1829* | *2230* | *2366* |
| *количества отпадъци в м*³ за един кораб |  |  |  |  |  |  |  |
| Анекс I - нефтени замърсявания | 2604 | 2689 | 2776 | 2866 | 3700 | 4510 | 4786 |
| Анекс IV - отпадъчни води | 175 | 181 | 187 | 193 | 249 | 304 | 322 |
| Анекс V - битови отпадъци | 933 | 963 | 994 | 1026 | 1325 | 1615 | 1714 |

*Източник: Собствени изчисления на консултанта*

Тези стойности са използвани в прогнозата за приходите и разходите, като част от приходите и разходите за ДППИ, във връзка с таксите за приемане и обработване на отпадъци, резултат от корабоплавателната дейност за пристанище Бургас.

**Пристанище Варна**

По обобщени и усреднени данни за последните три години пристанище Варна се посещава от 1539 кораба средно годишно. Наличните данни са за последните три години и не дават информация за изразен тренд, затова са използвани данните за ръста на товарите в пристанището при допуканията за прогнозата.

**Таблица 2‑13: Исторически данни за количествата и видове отпадъци в пристанище Варна**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Количества отпадъци по видове- Варна в м³** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Анекс I | 7496,61 | 6927,38 | 6228,26 |
| Анекс IV | 24,00 | 232,03 | 237,47 |
| Анекс V | 1340,59 | 1330,60 | 1194,84 |

*Източник: Предварителни данни, предоставени от пристанището*

За определяне на средногодишния брой кораби са взети данните за последните три години:

**Таблица 2‑14: Исторически данни за броя кораби, посетили пристанище Варна**

|  |  |
| --- | --- |
| **Година** | **Брой кораби посетили пристанище Варна** |
| 2016 | 1 490 |
| 2017 | 1 583 |
| 2018 | 1 402 |
| **Средно на година** | **1 539** |

*Източник: Предварителни данни, предоставени от пристанището*

Прилагайки средното количество отпадъци по видове за същия период , спрямо средния брой кораби получаваме средното количество отпадъци, които се генерират от един кораб за нуждите на прогнозата.

**Таблица 2‑15: Определяне на единични количества отпадъци за пристанище Варна**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Видове отпадъци** | **Средно годишно в м³** | **бр. кораби средногодишно** | **Средно отпадъци за 1 кораб в м³** |
| Анекс I | 6884,08 | 1492 | 4,615027 |
| Анекс IV | 164,50 | 1492 | 0,11028 |
| Анекс V | 1288,48 | 1492 | 0,863786 |

*Източник: Собствени изчисления на консултанта*

Прогнозата за броя кораби и единичните количества по видове отпадъци ни дават стойностите за общите количества отпадъци до 2043г.

**Таблица 2‑16: Прогноза за пристанище Варна**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Пристанище Варна** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2030** | **2040** | **2043** |
| *брой кораби* | *1471* | *1518* | *1568* | *1619* | *2089* | *2875* | *3164* |
| *количества отпадъци в м*³ за един кораб |  |  |  |  |  |  |  |
| Анекс I - нефтени замърсявания | 6788 | 7008 | 7235 | 7470 | 9643 | 13268 | 14602 |
| Анекс IV - отпадъчни води | 162 | 167 | 173 | 178 | 230 | 317 | 349 |
| Анекс V - битови отпадъци | 1270 | 1312 | 1354 | 1398 | 1805 | 2483 | 2733 |

*Източник: Собствени изчисления на консултанта*

Тези стойности са използвани в прогнозата за приходите и разходите, като част от приходите и разходите за ДППИ, във връзка с таксите за приемане и обработване на отпадъци, резултат от корабоплавателната дейност за пристанище Варна.

За нуждите на Финансовия анализ по чл.56б , при сега действащата нормативна уредба, са необходими данни за броя кораби посетили пристанищата, защото индиректните такси за обработка на отпадъци са определени за всяко посещение и на практика това са приходите за ДППИ. С определянето на прогнозите количества отпадъци, обаче се дава възможност за необходимите стъпки в посока за определяне на директна такса, на база определени количества от всеки вид отпадък, както и обхвата на договорите за предоставяне на услугата на Оператори.

# ФИНАНСОВ АНАЛИЗ

Целта на Финансовия анализ и да се пресметнат стойностите на индикаторите за определяне на допустимите разходи и интензитета на помощта в съответствие с чл.56, пар.4 в от ОРГО. В него е казано, че размерът на помощта не може да надхвърля разликата от между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията.

Това изисква определянето на:

* Допустимите разходи, чрез сконтиране в случай че се изплащат на части към дата на изготвяне на анализа
* Приходи от инвестицията, определени към дата на изготвяне на анализа, чрез сконтирането им
* Оперативни разходи за периода на експлоатация, определени към дата на изготвяне на анализа, чрез сконтирането им.
* Оперативна печалба, която представлява разликата между сконтираните приходите и разходи

При изготвянето на Финансовия анализ са използвани следните основни документи:

* РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 651/2014 НА КОМИСИЯТА от 17 юни 2014 година за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора
* ДИРЕКТИВА (ЕС) 2019/883 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 17 април 2019 година, относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби,
* Регламент 1303/2013;
* Регламенти за прилагане 207/2015;
* Делегиран Регламент 480/2014;
* ЗАКОН за управление на средствата от Европейските структурни и инвестиционни фондове;
* ПМС № 189/2016.

## Основни допускания

При изготвянето на финансовия анализ са направени следните допускания:

* Базовата година е 2018 г.;
* Първата година от прогнозния период е 2019 г.;
* Референтният период е 25 години до 2043 г.;
* Използвана е реална дисконтова норма, в размер на 1,0%;
* Всички изчисления са в постоянни цени;
* Приетият полезен живот е 10 години за ППС и СПРЕАЗ при изчисляване на остатъчната стойност на активите;
* ДДС не е допустим, тъй като е възстановим разход за крайния бенефициент.

Финансовият анализ е изготвен по метода на остатъчните исторически разходи.

**Избор на финансова дисконтова норма**

В икономическата литература има описано много и различни начини за определяне на дисконтовия процент, който се прилага за определяне на Нетната настояща стойност. Изборът на най-подходящ подход зависи от целта, обекта, хоризонта, рисковете, наличната информация и други фактори, които всеки консултант преценява предварително и мотивира избора на такъв процент.

За избора на подходяща дисконтова норма е извършен предварителен анализ за приложимост на различните методи и подходи за определяне на дисконтовия процент, включително:

* A Refresher on Net Present Value, FINANCE & ACCOUNTING of Harvard Business Review[[8]](#footnote-8),
* How to find discount rate to determine NPV[[9]](#footnote-9)
* Discount Rate, CFI[[10]](#footnote-10)
* Annex I The financial discounting rate to CBA Guide, 2014
* Референтен лихвен процент за България в сила от 01.01.2020г. и писмо на ЕК относно Референтни ставки, сконтови лихвени проценти и лихвени проценти за възстановяване на държавни помощи от 9.12.2019г.

Препоръчителната за държавите членки на Европейски съюз дисконтова норма в Guide to CBA of Investments project е свързана с прилагането при големи инвестиционни проекти на стойност над 50 млн. евро, базирайки се на дългосрочни унифицирани допускания и исторически данни за държавите членки. Тази дисконтова норма успешно е приложена при изготвянето на АРП, неразделна част от Формуляра за кандидатстване по проекта и по този начин са спазени всички изисквания и указания на УО на ОПТТИ.

Тъй като проект BG16M1OP001-4.001-0015 „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“ не отговаря на определението за „голям проект“, както и на основание, че изготвяният Финансов анализ не съответства на изискванията за такъв по Guide to CBA of Investments project по структура и съдържание, а е изготвен за нуждата от определяне на размера на интензитета на държавните помощи, са използвани основни принципи от документа, но са отчетени и разликите в двата вида финансови анализи, а именно:

* Различните парични потоци в двата анализа
* Необходимостта от различен размер на дисконтовата норма

В Анекс I към Guide to CBA of Investments project са описани методите и подходите за определяне на финансовата дисконтова норма, като са посочени три основни подхода. За нуждите на Финансовите анализи във връзка с Държавните помощи по проекта е използван третияj препоръчван подход, съгласно приложението, а именно:

Използване на специфичен лихвен процент или процент на възвръщаемост от добре утвърден емитент на ценни книжа в широко търгувана валута и след това се прилага мултипликатор към този минимален показател. Предвид задължителното условие да се отчита моментното състояние към дата на изготвяне на всеки финансов анализ и влиянието на кризата от COVID 19, този подход е най-подходящ за целите на конкретния анализ.

За целта са използвани данни от два утвърдени емитента, за Българския и Европейския пазар. В използването на тази информация се изисква да се анализират данни от средносрочни и дългосрочни емисии на държавни ценни книжа. Взети са данните на Министерство на финансите за дългосрочни облигации с 20 и 10 години срок[[11]](#footnote-11) и данните за Германски средносрочни ЦК German BOBL[[12]](#footnote-12).

|  |  |
| --- | --- |
| **Източници на информация** | **Стойност** |
| Дългосрочни ДЦК, България | 1,60% |
| Средно срочни ДЦК, България | 0,41% |
| German BOBLр Германия | 0,74% |
| Референтен лихвен процент, България | 1,00% |
| **Средно аритметична стойност** | **0,94%** |

Стойността на използваната **дисконтова норма е определена на 1%,** в номинална стойност, защото при разчетите във Финансовия анализ са използвани постоянни цени.

## Методология за изготвяне на финансовия анализ

В повечето случаи за определяне на финансовите резултати от дадена инвестиция се използва диференциалния метод. В случая, обаче този метод би изкривил резултатите при определяне на основните параметри- приходи , разходи и оперативна печалба, защото при него се взимат предвид, не реални парични потоци, а разликата в стойностите им между сценария без проект и сценария с проект.

За нуждите на този анализ подходящият метод е Метода на остатъчните исторически разходи.

При този метод определянето на търсените параметри се извършва на база прогнозите за приходи и разходи, при реализация на планираната инвестиция.

Компонентите на Финансовия анализ са:

* Определяне на допустимите разходи;
* Определяне на оперативните приходи;
* Определяне на оперативните разходи;
* Определяне на оперативната печалба и интензитета на помощта

При изготвяне на Финансовия анализ са спазвани следните стъпки:

Стъпка 1: Определяне размера на сконтираните инвестиционни разходи:

Инвестиционните разходи ще бъдат заплащани в периода 2020-2023г. и затова тяхната стойност към днешна дата е сконтирана.

Стъпка 2: Определяне размера на сконтираните оперативни приходи:

Оперативните приходи са определени на база очаквани приходи от такси за обработка на отпадъците в морските пристанища за периода на прогнозата и са сконтирани към днешна дата

Стъпка 3: Определяне размера на сконтираните оперативни разходи:

Оперативните разходи са определени на база очаквани разходи за персонал, материали, услуги, възложени на подизпълнители, комуникации, енергия, поддръжка, разходи за наем и управление, необходимо за изпълнение на дейностите за обработка на отпадъците в морските пристанища за периода на прогнозата и са сконтирани към днешна дата.

Стъпка 4: Определяне размера на оперативната печалба:

Разликата между сконтираните приходи и сконтираните оперативни разходи през съответния живот на инвестицията .

ОПч = СП –СР, където

ОПч е стойност на оперативната печалба

СП е стойността на сконтираните приходи към дата на анализа

СР е стойността на сконтираните разходи към дата на анализа

Стъпка 5: Определяне размера на допустимите разходи по ОРГО:

За определяне на допустимите разходи по ОРГО е използвана формулата

ДР≤ ИР- ОПч, където

ДР са допустимите разходи по ОРГО

ИР са общите сконтирани инвестиционни разходи

ОПч е определената стойност на оперативната печалба

Стъпка 6: Определяне на интензитета на помощта

Интензитета на помощта се определя на база делът на допустимите разходи по ОРГО спрямо общия размер на инвестициите

ИП = (ДР/ИР)\*100%, където

ИП е интензитет на помощта определен в проценти

Като основен инструмент при изготвянето на финансовия анализ, Консултантът използва FAST (Flexible, Appropriate, Structured and Transparent) Financial Model, разработен за спецификата на транспортни проекти, като той отчита изискванията за прилагане на посочения метод и специфичните изисквания на този проект.

Моделът с всички подробни изчисления и приложен към доклада, като Приложение 2.

Всички цени в настоящия доклад са в български лева.

**Прогнозният период**[[13]](#footnote-13) е определен принципно на 25 г., за сектор пристанища, вкл. периода на изграждане и пускане в експлоатация. Съгласно указанията от Възложителя периодът за внедряване и изграждане трябва да приключи до края на 2023 г.

## Определяне на инвестиционни разходи по ОРГО за морски пристанища

Общият размер на инвестиционните разходи е определен на база стойностите от пред проектното проучване за да има сравнимост с резултатите от АРП и данните във ФК.

Разпределението на плащанията е определено на база договорите за ППС и СПРЕАЗ за морски пристанища.

**Таблица 5‑1: Сконтирани инвестиционни разходи за морските пристанища по ОРГО**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Вид оборудване** | **Количество** | **Единична цена без ДДС (лв)** | **Обща стойност без ДДС (лв)** | **дисконтирана стойност на помощта** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** |
| СПРЕАЗ | 1 | 4 971 500,00 | **4 971 500,00** | 4 813 156,75 | 0 | 1 491 450,00 | 1 203 434,40 | 1 779 465,60 | 497 150,00 |
| ППС | 2 | 13 000,00 | **26 000,00** | 25 136,15 | 0 | 7800 | 0 | 18200 | 0 |

## Остатъчна стойност на активите

Остатъчната стойност на активите участва единствено при определяне на финансовите показатели ННС и ВНВ.

Нейната стойност е определена на база прогнозния живот на активите, необходимостта от подмяна на съоръженията в рамките на прогнозния период и е дисконтирана към днешна дата.

Получената Остатъчна стойност за инвестициите в морски пристанища е представена в следващата таблица:

**Таблица 5‑2: Остатъчна стойност в лв**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование на показателя** | **Недисконтирана стойност** | **Дисконтиранастойност** |
| Остатъчна стойност | 499 750 | 499 750 |

## Разходи за експлоатация и поддръжка

За определяне размера на оперативните разходи са използвани данни и разчети от Доклада за АРП.

Тъй като до тази дейност е изпълнявана само на морските пристанища и има исторически данни за разходите са направени следните допускания:

* Всички преки разходи, отчитани до момента запазват стойността си, защото обхващат само морските пристанища
* непреки административни разходи, които възникват в резултат на управлението на системата в пристанището към момента са поемани от морските пристанища, но административния капацитет след проекта ще бъде споделян с речните пристанища, т.е. в преките разходи за морските пристанища ще се поемат половината от общите преки разходи
* Тъй като няма аналитична отчетност за отделните елементи на оперативните разходи е използвана общата им стойност, отчитана в ОПР на ДППИ под формата на разходите за обработка на отпадъци

Общият размер на прогнозните оперативни разходи се определя за всяка година от прогнозния период. При прогнозата са използвани постоянни цени.

На следващата фаза на анализа са определени единичните стойности на прогнозираните разходи .

**Таблица 5‑3: Единична стойност на оперативните разходи в лв.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Единични стойности на оперативните разходи** | **Стойност за морски пристанища** |
| 30% преки + пълни непреки разходи | 1 437 633 |
| Брой посещения | 2 649 |
| Общо разходи за едно посещение | 521,23 |

На база единичните стойности и прогнозата за очакваните посещения в морските пристанища е изготвена прогноза за разходите за прогнозния период и са сконтирани към дата на изготвяне на анализа.

**Таблица 5‑4: Сконтирани оперативни разходи в лв**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование на показателя** | **Сконтирана стойност** |
| Оперативни разходи | 57 240 390 |

Тази стойност е използвана при прогнозата на паричните потоци и определяне на оперативната печалба.

Подробните разчети са представени в Приложение 1.

## Приходи от дейността

Също както при разходите, исторически данни за приходите в отчета на ДППИ са само за морските пристанища, защото към момента речните пристанища не събират такива и те са използвани в разчетите. За определяне прогнозата от приходите са направени някои допускания:

* Размерът на таксите е определен на база пълно покриване на съответната част от непреките разходи и минимум 30% от преките разходи, в съответствие с чл.8, т.2, б) и с Приложение 4 на Директивата
* Размерът на преките разходи е определен на база последните сключени договори с оператори за двете пристанища и съответните количества товари за обработка на отпадъците
* Единичната стойност ще е в съответствие с параметри за тонаж, дължина, време за престой др. фактори, които не могат да бъдат реалистично прогнозирани на този етап, но средната стойност на приходите от едно посещение може да се прогнозира и на база прогнозата за броя посещения да се определи общият размер на приходите

Историческите данни показват, че приходите за едно посещение на кораб в морските пристанища е незначително по-висок от разходите за едно посещение, т.е. ДППИ може да се наложи да допълва недостига на средства за реализацията на тази дейност с приходи от други дейности и/или със средства от Държавния бюджет, ако посещенията на корабите са по-малък брой от прогнозираните.

**Таблица 5‑5: Единична стойност на оперативните приходи**

|  |  |
| --- | --- |
| **Единични стойности на оперативните приходи** | **Стойност за морски пристанища** |
| Приходи от едно посещение на кораб в пристанище | 521,23 |

След определяне на единичната стойност на приходите от едно посещение и на база прогнозата за броя посещения на кораби в морските пристанища са определени прогнозните приходи за целия период.

**Таблица 5‑6: Сконтирани оперативни приходи в лв**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование на показателя** | **Сконтирана стойност** |
| Оперативни приходи | 57 241 717 |

Тази стойност е използвана при прогнозата на паричните потоци и определяне на оперативната печалба.

Подробните разчети са представени в Приложение 1.

## Резултати от финансовия анализ

В резултат от финансовия анализ са определени сконтираните стойности на оперативните приходи и разходи и финансовите показатели.

**Таблица 5‑7: Финансови индикатори за инвестициите по ОРГО за морски пристанища**

|  |  |
| --- | --- |
| **Индикатори** | **Стойност** |
|
| 1.      Финансова ВНВ | -4 447 276 |
| 2.      Финансова ННС | -9,05% |

Резултатите от определяне на допустимите разходи по ОРГО са показани в следващата таблица:

**Таблица 5‑8: Допустими инвестиции по ОРГО за морски пристанища**

|  |  |
| --- | --- |
| **Определяне на максималния % на помощта за морски пристанища** | **Стойност** |
| Общи инвестиционни раззходи | **4 997 500,00** |
| Допустими разходи по ОРГО, дисконтирани | 4 838 293 |
| Приходи, дисконтирани | 57 241 717 |
| Разходи , дисконтирани | 57 240 390 |
| Оперативна печалба | 1 327 |
| Допустими разходи по ОРГО | 4 836 966 |

Видно от финансовите показатели и изчисленията на оперативната печалба, максималния процент на помощта може да достигне интензитет от 96.79%.

Резултатът не е изненадващ, защото както беше описано при определяне на приходите и разходите, нивото на таксите се определя по начин, по който да покрива непреките и минимум 30% от преките разходи, без да се генерира печалба за ДППИ , за да не се намали стимулирането за предаване на отпадъци от корабите.

На база определения размер на допустимите инвестиционни разходи е изчислен размерът на източниците на финансиране.

**Таблица 5‑9: Определяне източниците на финансиране**

|  |  |
| --- | --- |
| **Източници на финансиране за морски пристанища** | **Стойност** |
| Общо инвестиционни разходи | 4 997 500 |
| Определен размер на интензитета | 96,79% |
| Общо допустими разходи по ОРГО | 4 836 966 |
| в т.ч от ЕС | 4 111 421 |
| в т.ч от Национално съ-финансиране | 725 545 |
| За сметка на Бенефициента | 160 534 |

# ИЗВОДИ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОТ ФИНАНСОВИЯ АНАЛИЗ

Заключението от предварителната оценка за наличие на държавна помощ е, че публичните средства предоставени на ДППИ по настоящия проект включват държавна помощ в полза на ДППИ по смисъла на чл. 107, параграф 1 от ДФЕС за доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация ППС и СПРЕАЗ, която е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на чл.56б и чл. 56в на ОРГО.

Помощите за вътрешни пристанища са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени някои условия, посочени в чл.56б и в глава I.

Едно от условията е посочено в пар.4 на същия член, където се изисква размерът на помощта да не надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията. Оперативната печалба се приспада от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средства.

За доказването, че размерът на помощта не надхвърля тази стойност е изготвен настоящият Финансов анализ и резултатите от него показват, че интензитета на помощта може да бъде 96.79% или инвестиционните разходи могат да се приемат за допустими разходи по ОРГО в размер на 4 836 966 лв. , а разликата в размер на 160 534 лв. да се поеме от Бенефициента.

# СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА КЪМ ДОКЛАДА

## Приложение 1 - Резултати от финансовия анализ

## Приложение 2 – Електронен модел за Финансовия Анализ

***ПРИЛОЖЕНИЕ 1.***  ***Резултати от финансовия анализ***



1. [Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27.11.2000 година относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари;](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A32000L0059) [↑](#footnote-ref-1)
2. [Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 година, относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО;](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32019L0883) [↑](#footnote-ref-2)
3. [Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, изменена с Протокол от 1978 г. (MARPOL 73/78) и с Протокол от 1997 г., съставена в Лондон на 2 ноември 1973 г. (ратифицирана със закон - ДВ, бр. 94 от 2004 г.);](http://www.marad.bg/page.php?category=22&id=22) [↑](#footnote-ref-3)
4. *"Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава" (док. ДК/СЕС 68/10)* на Дунавската Комисия (ДК), приет с Постановление на 68-та сесия на ДК (док. ДК/СЕС 68/16) от 15 май 2007 г., както е допълнен и изменен); [↑](#footnote-ref-4)
5. [www.nsi.bg](http://www.nsi.bg) [↑](#footnote-ref-5)
6. <https://www.minfin.bg/bg/868> [↑](#footnote-ref-6)
7. <https://www.focus-economics.com/countries/bulgaria> [↑](#footnote-ref-7)
8. <https://hbr.org/2014/11/a-refresher-on-net-present-value#:~:text=It's%20the%20rate%20of%20return,CFO's%20office%20sets%20the%20rate> [↑](#footnote-ref-8)
9. <https://www.profitwell.com/blog/discount-rate-formula> [↑](#footnote-ref-9)
10. <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/knowledge/finance/discount-rate/> [↑](#footnote-ref-10)
11. <https://www.minfin.bg/bg/news/10703> [↑](#footnote-ref-11)
12. <https://tradingeconomics.com/germany/5-year-note-yield> [↑](#footnote-ref-12)
13. ANNEX I to Commission Delegated Regulation (EU) No 480/2014 [↑](#footnote-ref-13)