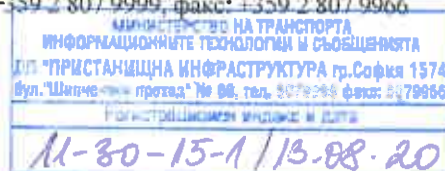




# ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“

## ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ – СОФИЯ

София 1574, бул. „Шипченски проход“ № 69, e-mail: office@bgports.bg, тел.: +359 2 807 9999, факс: +359 2 807 9966



ДО

**Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА**

**ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ „КООРДИНАЦИЯ НА ПРОГРАМИ И ПРОЕКТИ“**

**И РЪКОВОДИТЕЛ НА УО НА „ОПТТИ 2014 - 2020“**

**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,**

**ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪБЩЕНИЯТА**



**На Ваш № 10-45-64/10.08.2020г.**

**Относно:** уведомление за мярка за прилагане на съвместима държавна помощ по ОРГО за доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) и съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни или аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение чрез Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 (ОПТТИ)

**УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ВАСИЛЕВА,**

Във връзка с получени в ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДПИ) допълнителни методологически бележки относно уведомлението за мярка за прилагане на съвместима държавна помощ по ОРГО за доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) и съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни или аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение чрез Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 (ОПТТИ), Ви изпращаме разяснения и допълнителна информация по точки 2, 3 и 6 от бележките „По условията на Регламент (ЕС) № 651/2014г.“ от методологическите указания, както следва:

**1. по т. 2 - По отношение на изискването на чл. 6, параграф 3, буква б) от ОРГО, считаме че в предоставените ни за оценка материали, липсват доказателства за съществено нарастване на скоростта на изпълнение на проекта. За целта е необходимо да ни представите информация, от която да е възможно да се направи сравнение със скоростта, с която би се изпълнил проекта без помощта. В случай, че това не е възможно и/или проектът, в този му вид, не би могъл да бъде реализиран без помощта, препоръчваме да се анализират другите две условия на чл. 6, параграф 3, буква б) от ОРГО.**

**Коментар:** Инвестициите, предвидени в обхвата на проекта, са насочени към пълно привеждане на българските пристанища към изискванията на Европейския съюз в областта на защитата на околната среда, произтичащи от европейските политики и директиви, както и на международните конвенции и стандарти в областта на водния транспорт. Същите са подробно описани във Приложение 3.2. към Формуляра за кандидатстване: Формуляр за кандидатстване за инфраструктурен/инвестиционен проект, точка Б.3.1. За идентифициране на конкретните нужди от ППС и СПРЕАЗ са извършени подробни анализи и проучвания и е избран икономически най-ефективният вариант, с който при минимални разходи, да бъде постигнато изискуемото съответствие с посочените изисквания и стандарти.

Изпълнението на инвестициите, освен това, ще увеличи събирането на такси за предаване и управление на отпадъците от корабоплавателна дейност, което не би могло да се постигне без предоставянето на помощта.

Видно от изготвения и приложен анализ разходи-ползи, ако не се осигури финансирането на проекта, речните пристанища не биха могли изобщо да изпълняват задълженията си по Препоръките на Дунавската комисия по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по р. Дунав, а морските пристанища с национално значение ще продължат да ги изпълняват в ограничен обем, поради липса на налични ППС и СПРЕАЗ.

Финансовите отчети на ДППИ са публикувани на електронната страница на предприятието (<http://www.bgports.bg/bg/page/60>). Видно от тях, ДППИ не разполага с достатъчен свободен ресурс за осъществяване на инвестиции с подобен обем и мащаб.

В случай, че не получи исканата помощ (БФП), предприятието не би могло да реализира тези инвестиции със собствени средства в такъв обем и срокове и в този смисъл, следва да търси други форми на финансиране.

Такъв вариант е инвестиционен кредит, като предвид финансовото си състояние, предприятието трудно би могло да го получи и то само при хипотезата на държавно гарантиран заем. Отпускането на такъв заем обаче, следва процедура, която е времеемка и изисква формални решения на национално ниво.

Този единствен алтернативен вариант на финансиране на разглеждания инвестиционен проект в неговата цялост ще доведе до значително забавяне на изпълнението – минимум 24 месеца за преминаване на всички процедурни стъпки до финализиране на споразумение с финансираща институция, а заедно с това, ще наложи изготвяне и на нови пазарни проучвания на ППС и изцяло нови АРП. Това означава, че без помощта, изпълнението на проекта ще се забави с минимум 24 месеца, а по-вероятно с 36 месеца, само по отношение на подготвителните стъпки. Този алтернативен вариант, освен това, предполага изпълнението на проекта на етапи, което допълнително ще удължи общия срок за изпълнение на дейностите и финалното постигане на целите.

*2. по т.3 - По отношение изискването на чл.7 от ОРГО за правилно изчисление на интензитета на помощта, обръщаме внимание, че всички използвани данни следва да се събират преди приспадането на данъци и други такси. Съгласно посочената разпоредба, платимите в бъдеще помощи, т.е. тези, които няма да се платят при подписване на Административния договор, трябва да се сконтират към тяхната стойност към момента на предоставянето им (сключване на договор за БФП), а допустимите разходи също трябва да се сконтират до тяхната стойност към момента на предоставяне на помощта. Лихвеният процент, който следва да се използва за сконтиране, е скотовият процент, приложим към момента на предоставяне на помощта. Информация за неговия размер може да бъде намерена на страницата на министерството на финансите, на следния линк: <https://stateaid.minfin.bg/bg/page/424> Последното означава, че следва да извършите преизчисление на интензитета (който не може да бъде по-голям от 100%) и съответно на допустимия размер на държавната помощ по проекта.*

#### **Коментар: Избор на дисконтов лихвен процент**

В икономическата литература има описани 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<sup>1</sup>,
- How to find discount rate to determine NPV<sup>2</sup>,

<sup>1</sup> <https://hbr.org/2014/11/a-refresher-on-net-present-value#:~:text=It's%20the%20rate%20of%20return,CFO's%20office%20sets%20the%20rate>

- Discount Rate, CFI<sup>3</sup>,
- Annex I The financial discounting rate to CBA Guide, 2014,
- Референтен лихвен процент за България в сила от 01.01.2020 г. и писмо на ЕК относно Референтни ставки, скontoви лихвени проценти и лихвени проценти за възстановяване на държавни помощи от 09.12.2019 г.

Препоръчителната за държавите-членки на Европейския 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 изготвият 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 третият 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 датата 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<sup>4</sup> и данните за Германски средносрочни ЦК German BOBL<sup>5</sup>.

Източници на информация	Стойност
Дългосрочни ЦК, България	1,60%
Средно срочни ЦК, България	0,41%
German BOBL, 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.

<sup>3</sup> <https://www.profitwell.com/blog/discount-rate-formula>

<sup>4</sup> <https://www.minfin.bg/bg/news/10703>

<sup>5</sup> <https://tradingeconomics.com/germany/5-year-note-yield>

3. по т. 6: По отношение на двата представени за оценка финансови анализи по проекта, обръщаме внимание, че в компетенциите на ОПТТИ е да прецени, дали те съдържат необходимите реалистични предвиждания за приспадане на оперативната печалба, по смисъла на чл. 56б, параграф 4 и чл. 56в, параграф 4, както и дали съществува проблем за оперативната програма от факта, че в тях не е използвана препоръчителната дисконтова норма, определена в указанията на ЕК: Guide to CBA of Investments project (Economic appraisal tool for Cohesion policy 2014-2020q December 2014, Annex I. The Financial discount rate).

**Коментар:** Съгласно „Методология и критерии за подбор и оценка на проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.“ по 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“ има изготвен АРП, който е в пълно съответствие с изискванията на Guide to CBA of Investments project (Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, December 2014). В приложения към ФК АРП е използвана препоръчаната финансова дисконтова норма от 4% и това отговаря на условията за положителна финансова оценка на проектно предложение по ОПТТИ.

В представените втори варианти на финансовите анализи по чл. 56б, параграф 4 и чл. 56в, параграф 4 на ОРГО, е представена подробна обосновка за избора на дисконтова норма при тяхното изготвяне, както и, защо тя е различна и не се прилага в конкретния случай. УО на ОПТТИ намира предложението за мотивирано и достатъчно обосновано, след преценка, че с това не се нарушават указанията на УО и на „Методология и критерии за подбор и оценка на проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.“.

Относно размера на приспаданата печалба, на база използваните исторически данни и цитираните официални източници на информация, считаме, че са спазени изискванията на Директива (ЕС) 2019/883 от 17 април 2019 г., свързани с дефиницията за определяне на размера на таксите, а именно – основните принципи, посочени в чл.8 на същата и подробно изброените преки, непреки разходи и нетните приходи от такси. Смятаме, че направените прогнози и предвиждания за прогнозния размер на печалбата са реалистични в достатъчна степен.

Приложени към настоящото писмо са два финансови анализа съответно – за допустимите разходи по чл. 56б от ОРГО и по чл. 56в от ОРГО.

**Приложения:**

1. Финансов анализ за допустимите разходи по чл. 56б от ОРГО на хартиен и електронен носител (CD);
2. Финансов анализ за допустимите разходи по чл. 56в от ОРГО на хартиен и електронен носител (CD).

С уважение,

Ангел Забуртов  
Генерален директор на  
ДП „Пристанищна инфраструктура“

