**ДОКЛАД**

**ФИНАНСОВ АНАЛИЗ ПО ЧЛ.56 в от ОРГО ЗА РЕЧНИ 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](#_Toc43311591)

[1.1. Цели на финансовия анализ по чл.56в 5](#_Toc43311592)

[1.2. Кратко описание на инвестиционното намерение 5](#_Toc43311593)

[2. МАКРО ИКОНОМИЧЕСКИ ИНДИКАТОРИ И АНАЛИЗ НА ТЪРСЕНЕТО 7](#_Toc43311594)

[2.1. Макроикономически индикатори 7](#_Toc43311595)

[2.2. Анализ на търсенето 12](#_Toc43311596)

[3. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ 18](#_Toc43311597)

[3.1. Основни допускания 18](#_Toc43311598)

[3.2. Методология за изготвяне на финансовия анализ 20](#_Toc43311599)

[3.3. Определяне на инвестиционни разходи по ОРГО за речни пристанища 22](#_Toc43311600)

[3.4. Остатъчна стойност на активите 24](#_Toc43311601)

[3.5. Разходи за експлоатация и поддръжка 24](#_Toc43311602)

[3.6. Приходи от дейността 25](#_Toc43311603)

[3.7. Резултати от финансовия анализ 27](#_Toc43311604)

[4. ИЗВОДИ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОТ ФИНАНСОВИЯ АНАЛИЗ 29](#_Toc43311605)

[5. СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА КЪМ ДОКЛАДА 30](#_Toc43311606)

[5.1. Приложение 1 - Резултати от финансовия анализ 30](#_Toc43311607)

[5.2. Приложение 2 – Електронен модел за Финансовия Анализ 30](#_Toc43311608)

**СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА**

|  |  |
| --- | --- |
| **АРП** | Анализ разходи и ползи |
| **БВП** | Брутен вътрешен продукт |
| **БДС** | Брутна добавена стойност |
| **БНБ** | Българска народна банка |
| **ДПП** | Дисконтиран паричен поток |
| **ЕИБ** | Европейска инвестиционна банка |
| **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/И** | Финансова вътрешна норма на възвръщаемост на инвестицията |
| **ФВНВ** | Финансова вътрешна норма на възвръщаемост |
| **ФМ** | Финансов модел |
| **ФННС** | Финансова нетна настояща стойност |
| **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.56в

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.56в, 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. 56в 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 речни 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 речните 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 речните 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 речните 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 речните 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 речните 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 речните 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 корона вирус 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“.

По отношение на речните пристанища за обществен транспорт с национално значение, в направените прединвестиционни проучавня, в рамките на Дейност 1 по Договор ДЕП-27/26.10.2018 г., се установи следното:

- липсва изградена система за събиране на такси за приемане на отпадъци от речните плавателни съдове (Тарифата за пристанищните такси, събирани от ДППИ въвежда „ставка нула“ за еко-такса). Необходимо е да се въведе промяна в правната рамка, като се въведе ставка за индиректна такса (еко-такса), съобразена с вида и големината на корабите, които посещават речните пристанища, за да стимулира корабите да предават своите отпадъци в приемни съоръжения, отговарящи на изискванията на националното и европейското екологично законодателство и предотврати изхвърлянето на отпадъците в река Дунав;

- липсват регистрирани оператори на ППС, с които ДППИ да има сключен договор за извършване на пристанищни услуги по приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, по смисъла на чл.115м, ал.(1), т.11 от ЗМПВВППРБ. Тази необходимост може да се покрия само ако се създадат подходящи условия за икономически стопански субекти, които да извършват тази дейност. Поради малките количества на отпадъците от индивидуално посещение на кораб, както и пространствената отдалеченост на различните пристанищни, в сравнение със ситуацията в морските пристанища, за създаване на интерес у стопанските субекти – потенциални оператори на ППС, е необходимо да се осигурят средства от еко-такси за финансиране на дейността, както и предоставяне на част от необходимите ППС, за да се избегне нуждата от първоначални инвестиции, при липса на печалба от дейността;

- необходимо е да се оптимизира координацията на информация от отговорните структури (ДППИ и ИАМА), която всеки кораб, посещаващ българските пристанища е длъжен да докладва при пристигане и отплаване, с пълна информация по категории отпадъци, както се изисква по Наредба за организацията за осъществяване на граничен, паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване – Приложение 19 и 20. Поради липса на информация (от Системата за електронен документооборот на речния транспорт (single window) за представителността на наличната извадка от доклади от корабите, не може да се гарантира и надеждността на получените статистически данни за количествата и видовете отпадъци налични на борда на корабите или реално предадени при посещение в българско пристанище;

- по отношение на ППС за специфичните категории отпадъци, съгласно "Препоръки по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по Дунава" (док. ДК/СЕС 68/10) на Дунавската комисия (ДК), приети с Постановление на 68-та сесия на ДК (док. ДК/СЕС 68/16) от 15 май 2007 г., както са допълнени и изменени, е установена нужда от доставка на подходящи ППС в речните пристанища, поради следното:

* не са предоставени приемни съоръжения за разделно приемане на битови отпадъци от корабите. Приемните съоръжения не отговарят на изискванията за еколгосъобразно управление на отпадъците;
* липсват приемни съоръжения за приемане на нефтосъдържащи отпадъци, опасни отпадъци и отпадъчни води.

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 речните пристанища. Нужните от доставка на СПРЕАЗ за река включват и покриване на възложените отговорности по чл. 115м, ал.(1), т. 19 от ЗМПВВППРБ и по чл.13 ал.(1) и ал.(5) от Наредба №15, посочени и за 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 речните пристанища**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Товари за речен транспорт** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018\*** |
| **Общо** | **4230** | **3894** | **3831** | **4529** | **4568** | **3993** | **3705** | **3605** |
| Внос - разтоварени | 1832 | 1682 | 1529 | 1688 | 1708 | 1459 | 1721 | 1675 |
| Износ - натоварени | 835 | 805 | 1112 | 1410 | 1165 | 1312 | 892 | 868 |
| Крайбрежни | 1563 | 1407 | 1190 | 1431 | 1695 | 1222 | 1092 | 1063 |

*Източник: NSI* [*http://www.nsi.bg/bg/content/1752/речен-транспорт*](http://www.nsi.bg/bg/content/1752/речен-транспорт)

Средногодишният темп на нарастване за речния воден транспорт показват устойчив спад от 2,7% средногодишно, като основния спад е през 2016 г., когато се достига намаление от 14,4%. Данните за 2018 г. са със статут на прогнозни.

В прогнозата е направено допускане, че спадът в товарите на речния транспорт ще намалява плавно и към 2022 г. ще бъде на нивото за 2016 г., след което ще започне плавен умерено песимистичен ръст от 1% годишно до 2030 г., а след това до края на прогнозата с 0,8%.

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

В същото време се забелязва значителен ръст на пътниците за периода 2014-2018 г., които са концентрирани основно на речните пристанища. Средногодишният ръст на пътниците за последните пет години е 6.7%.

**Таблица 2‑7: Исторически данни за пътниците**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Воден пътнически транспорт** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| бр.пътници за година | 90 400 | 114 700 | 119 200 | 108 500 | 113 900 |

Видно от краткия анализ, извършената работа от речните пристанищата с национално значение има ръст, по-ясно изразен при пътническите превози и товарите в морските пристанища. Тъй като приходите от индиректни такси за събиране на отпадъци е свързано с броя на корабите, посещаващи дадено пристанище, за всяко пристанище е направен анализ за техния брой и съответната прогноза, базирана на установените трендове и допускания.

Прогнозата за речните пристанища е доста усложнена, предвид обстоятелството, че няма данни за събираните отпадъци и пътническите кораби имат значителен дял в преминаващите кораби през пристанищата.

Историческите данни за речните пристанища показват, че пристанища Никопол, Свищов и Сомовит нямат отчетени кораби през 2018 г., чието количество е значително, около 30 % от общия брой кораби. Затова са направени допускания, че тези пристанища ще работят, но ръста е определен на база броя кораби, без тях.

**Таблица 2‑8: Исторически данни за броя кораби посетили речните пристанища**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Брой кораби по речни пристанища** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Русе | 5918 | 5486 | 1231 |
| *Ръст на броя кораби в %* |  | *-7,30%* | *-77,56%* |
| Лом | 633 | 716 | 691 |
| *Ръст на броя кораби в %* |  | *13,11%* | *-3,49%* |
| Видин | 589 | 641 | 686 |
| *Ръст на броя кораби в %* |  | *8,83%* | *7,02%* |
| Общо за речни пристанища | 7140 | 6843 | 2608 |
| *Ръст на броя кораби в %* |  | *-4,16%* | *-61,89%* |
| Без пристанище Русе | 1222 | 1357 | 1377 |
| Ръст на броя кораби в % |  | 11,05% | 1,47% |

Видно от данните през 2017 г., броят кораби, посетили речните пристанища Лом и Видин има ръст от 11.05% , а с данните за пристанище Русе – спад с 4.16% за същия период. При прогнозата е взета среднопретеглена стойност на разликата, отчитайки факта, че пристанище Русе има над 80% дял в общия брой кораби посетили речните пристанища. Така се получава средногодишен ръст от 0.4% годишно.

Тъй като данните за определяне на единични стойности на отпадъците са предоставени само от Дирекция "Речен надзор - Русе" за 2018 г. , за тяхното определяне са използвани данните за това пристанище през същата година. Сравнението с относително реалистичните стойности за морските кораби, тези количества са силно занижени, дори при отчитане на размера на корабите, посещаващи речните пристанища. От друга страна, както вече беше споменато броят на пътническите кораби е значително по-висок и очакванията за по-голям размер на битовите отпадъци и отпаъдчните води изглежда силно занижен. На база експертна преценка, за тях е приета стойността, отчетена от морските пристанища, а за нефтените отпадъци е приета среддноаритметична между двете стойности.

**Таблица 2‑9: Определяне на единични количества отпадъци за речни пристанище**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Видове отпадъци** | **Средно годишно в м³** | **бр. кораби средногодишно** | **Средно отпадъци за 1 кораб в м³** | **Коригирано количество за 1 един кораб в м³** |
| Анекс I | 8,04 | 1 231 | 0,00653 | 1,01476 |
| Анекс IV | 0,67 | 1 231 | 0,00054 | 0,13622 |
| Анекс V | 54,00 | 1 231 | 0,04387 | 0,72447 |

*Източник: Собствени изчисления на консултанта*

Прогнозата е направена на база коригираните единични количества и приетия тренд за развитие на речния транспорт.

**Таблица 2‑10: Прогноза за речните пристанища**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Речни пристанища** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2030** | **2040** | **2043** |
| **Русе** |  |  |  |  |  |  |  |
| *брой кораби* | *5725* | *5748* | *5771* | *5794* | *5984* | *6229* | *6304* |
| Анекс I- нефтени замърсявания | 5809 | 5833 | 5856 | 5880 | 6072 | 6321 | 6397 |
| Анекс IV- отпадъчни води | 780 | 783 | 786 | 789 | 815 | 849 | 859 |
| Анекс V- битови отпадъци | 4148 | 4164 | 4181 | 4198 | 4335 | 4513 | 4567 |
| **Лом** |  |  |  |  |  |  |  |
| *брой кораби* | *694* | *697* | *699* | *702* | *725* | *755* | *764* |
| Анекс I- нефтени замърсявания | 704 | 707 | 710 | 713 | 736 | 766 | 775 |
| Анекс IV- отпадъчни води | 95 | 95 | 95 | 96 | 99 | 103 | 104 |
| Анекс V- битови отпадъци | 503 | 505 | 507 | 509 | 525 | 547 | 553 |
| **Видин** |  |  |  |  |  |  |  |
| *брой кораби* | *172* | *173* | *174* | *174* | *180* | *187* | *190* |
| Анекс I- нефтени замърсявания | 175 | 175 | 176 | 177 | 183 | 190 | 192 |
| Анекс IV- отпадъчни води | 23 | 24 | 24 | 24 | 25 | 26 | 26 |
| Анекс V- битови отпадъци | 125 | 125 | 126 | 126 | 130 | 136 | 137 |

За нуждите на Финансовия анализ по чл.56в , 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, равна 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 речните 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 речните 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 1.

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 речни 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 във времето по години е определено на база договорите за ППС и СПРЕАЗ за речни пристанища.

**Таблица 5‑1: Сконтирани инвестиционни разходи за речните 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 | 4 456 500,00 | **4 456 500,00** | 4 313 024,56 | 0 | 1 336 950,00 | 919033,2 | 1 754 866,80 | 445650 |
| ППС | 3 | 13 000,00 | **39 000,00** | 37 704,23 | 0 | 11700 | 0 | 27300 | 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 речни пристанища е представена в следващата таблица:

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование на показателя** | **Недисконтирана стойност** | **Дисконтиранастойност** |
| Остатъчна стойност | 449 550 | 449 550 |

## Разходи за експлоатация и поддръжка

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

Тъй като до момента такава дейност не е изпълнявана на речните пристанища и няма конкретни исторически данни само речните пристанища са направени следните допускания:

* Всички 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 речните пристанища ще се поемат половината от общите преки разходи
* Преките разходи, за които има данни само за морските пристанища са значително по-високи от тези за речните предвид тонажа на корабите, тяхната дължина, честота на посещения и други фактори, от които зависи техния размер. Направено е допускането, че за речните пристанища тяхната стойност ще е наполовина по-ниска и 30% от техния размер ще влезнат в размера на таксите и ще се покриват от ДППИ, а останалите преки разходи ще се покриват от Операторите и не са обект на този анализ.
* 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**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Единични стойности на оперативните разходи** | **Обща стойност в лв.** | **Стойност за речни пристанища** |
| Преки разходи | 1 437 633 | 728 000 |
| Преки разходи на едно посещение |  | 33,27 |
| Непреки разходи | 667,61 | 333,8 |
| Непреки разходи |  | 100,14 |
| Общо разходи за едно посещение |  | 133,41 |

На база единичните стойности и прогнозата за очакваните посещения в речните 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 | 20 383 746 |

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, няма исторически данни за приходите в речните пристанища, защото към момента те не събират такива. Затова за определяне прогнозата от приходите са направени някои допускания:

* Размерът на таксите ще се определя на база непреки разходи и минимум 30% от преките разходи, в съответствие с чл.8, т.2, б) и с Приложение 4 на Директивата
* 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 за средната стойност на приходите от едно посещение може да се допусне определена зависимост с размера на този показател за морските пристанища.

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.

При включване на речните пристанища в събирането на такси за обработка на отпадъците, единичните стойности на непреките разходи ще намалеят, защото ще се споделят между морски и речни пристанища и броя на посещенията на кораби ще е значително по-висок. От друга страна, корабите посещаващи речни пристанища са със значително по-малък тонаж и дължина, както пътническите така и товарните. Това предполага, че приходите от тях няма да са еднакви с приходите от морски пристанища, защото еднакъв размер на таксите няма да е справедлив. За да се изпълнят условията по Приложение 4, техният размер трябва да покрива , като минимум непреките разходи и 30% от преките и базирайки се на допусканията за разходите, които трябва да се покрият с тези такси е направено допускане, че техният размер може да бъде 25,5% от таксите, респективно от приходите на морските пристанища за едно посещение на кораб

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Единични стойности на оперативните приходи** | **Стойност за морски пристанища** | **Стойност за речни пристанища** |
| Приходи от едно посещение на кораб в пристанище | 521,23 | 133,44 |

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

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

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование на показателя** | **Сконтирана стойност** |
| Оперативни приходи | 20 387 573 |

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 речни пристанища**

|  |  |
| --- | --- |
| **Индикатори** | **Стойност** |
|
| 1.      Финансова ВНВ | -3 996 356 |
| 2.      Финансова ННС | -10,07% |

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

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

|  |  |
| --- | --- |
| **Определяне на максималния % на помощта за речни пристанища** | **Стойност** |
| Общи инвестиционни раззходи | **4 495 500,00** |
| Допустими разходи по ОРГО, дисконтирани | 4 350 729 |
| Приходи, дисконтирани | 20 387 573 |
| Разходи , дисконтирани | 20 383 746 |
| Оперативна печалба | 3 828 |
| Допустими разходи по ОРГО | 4 346 901 |

Видно от финансовите показатели и изчисленията на оперативната печалба, максималния процент на помощта може да достигне интензитет от 96.69%.

Резултатът не е изненадващ, защото както беше описано при определяне на приходите и разходите, към момента не се събират такси за обработка на отпадъци в речните пристанища. Пазарът на тези услуги тепърва ще се развива и ползвателите ще трябва да свикват с новите такси, които не бива да са недостижими, но в същото време трябва покриват непреките разходи и минимум 30% от преките такива.

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 речни пристанища** | **Стойност** |
| Общо инвестиционни разходи | 4 495 500 |
| Определен размер на интензитета | 96,69% |
| Общо допустими разходи по ОРГО | 4 346 901 |
| в т.ч от ЕС | 3 694 866 |
| в т.ч от Национално съ-финансиране | 652 035 |
| За сметка на Бенефициента | 148 599 |

# 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.56в 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 96.69% или инвестиционните разходи могат да се приемат за допустими разходи по ОРГО в размер на 4 346 901 лв., а разликата в размер на 148 599 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)