

<b>Наименование на Участника:</b>	<b>„Евролекс България” ООД</b>
<b>Седалище по регистрация:</b>	гр.София, п.к. 1124, ул. „Николай В.Гогол“ №6
<b>BIC;IBAN:</b>	BG93 UNCR 7630 1079 0083 30, BIC: UNCRBGSF
<b>ЕИК:</b>	ЕИК:121459552
<b>Точен адрес за кореспонденция:</b>	гр.София, п.к. 1124, ул. „Николай В.Гогол“ №6
<b>Телефонен номер:</b>	02 40 191 60
<b>Факс номер:</b>	02 40 191 70
<b>Лице за контакти:</b>	Магдалена Вълва
<b>E - mail:</b>	<a href="mailto:office@eurolexg.com">office@eurolexg.com</a>

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА УСЛУГАТА  
/ТЕХНИЧЕСКО ПРЕДЛОЖЕНИЕ/**

**ЗА УЧАСТИЕ В ОБЩЕСТВЕНА ПОРЪЧКА**

<b>Наименование на поръчката:</b>	<b>„ИЗГОТВЯНЕ НА КОНЦЕСИОННИ АНАЛИЗИ ПО ЧЛ. 8, АЛ. 4 ОТ ПРАВИЛНИКА ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ЗАКОНА ЗА КОНЦЕСИИТЕ, ВЪВ ВР. С ЧЛ. 21, АЛ. 2 ОТ ЗАКОНА ЗА КОНЦЕСИИТЕ – ПРАВЕН, ТЕХНИЧЕСКИ, ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ЕКОЛОГИЧЕН АНАЛИЗ ЗА ОБЕКТ „ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ „ЗИМОВНИК-РУСЕ”, ЧАСТ ОТ ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ РУСЕ” И ПРОЕКТИ НА ОБОСНОВКА НА КОНЦЕСИЯТА, КОНЦЕСИОНЕН ДОГОВОР И ДОКУМЕНТАЦИЯ ЗА УЧАСТИЕ В ПРОЦЕДУРАТА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА КОНЦЕСИЯТА“</b>
<b>Идентификационен номер на поръчката:</b>	<b>9047870/19.11.2015г.</b>

**УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,**

Поемаме ангажимент да изпълним обекта на поръчката в съответствие с изискванията Ви, заложен в Техническата спецификация и нормативните изисквания в областта на предмета на поръчката, като представяме на вашето внимание:

***На осн. Чл.2.ал.1 от ЗЗЛД***

1. Концепцията на участника за изпълнение на предмета на услугата, включваща:

- 1.1 „Методология за изготвянето на концесионните анализи (технически, финансово-икономически, правен и екологичен анализ) и анализиране и обвързване на изводите, констатациите и/или препоръките от всеки анализ“.

## 1. МЕТОДОЛОГИЯ ЗА ИЗГОТВЯНЕТО НА КОНЦЕСИОННИТЕ АНАЛИЗИ

При разработване на концесионните анализи Консултантът ще изхожда от разбирането, че тези разработки са основа, която следва да очертае параметрите на бъдещата концесия на пристанищен терминал „Зимовник-Русе“. Именно въз основа на концесионните анализи могат да бъдат определени предмета и обекта на концесията, правата и задълженията на страните по концесионния договор, рисковете за концедента и концесионера, както и разпределянето на тези рискове с цел постигане на икономически баланс на концесията. В този смисъл концесионните анализи са гаранция за успешното реализиране на концесионните правоотношение. Ето защо тези разработки ще бъдат изготвени от екип професионалисти, с богат опит в областта на концесиите, които могат правилно да определят евентуалните проблемни елементи от бъдещото концесионно правоотношение и да предлагат работещи схеми за тяхното решаване.

Разработването на анализите ще бъде подчинено на следните цели на концесията, очертани от Възложителя на поръчка:

1. Доизграждане на обекта на концесията и въвеждането му в пълна експлоатация на риск на концесионера;
2. Управление и поддържане на обекта на концесията в експлоатационна годност за срока на концесията на риск на концесионера;
3. Създаване на възможност за осигуряване на престой и/или обработка и обслужване през цялата година на проектно предвидените плавателни съдове с гарантирана дълбочина в акваторията 2.50 м при воден стоеж „0” на пегела Русе;
4. Предоставяне на качествени и разнообразни пристанищни услуги, свързани с обслужването на временно престояващите кораби и обработването на

товари с цел създаване на товарооборот и превръщането на концесионния обект в сигурен, удобен, привлекателен и целогодишно печеливш транспортен център;

5. Поддържане и разширяване на системите за сигурност и безопасност в района на пристанищния терминал съгласно действащото законодателство;

6. Съоръжаване на пристанищния терминал с подходящи пристанищни приемни съоръжения за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и остатъците от товари, произхождащи от корабите;

7. Привеждане на пристанищен терминал „Зимовник-Русе“ в съответствие с международните и националните изисквания за опазване на околната среда;

8. Увеличаване и разнообразяване на съпътстващите дейности – включително търговските и рекламните дейности в района на концесионния обект;

9. Създаване на нови работни места и ангажиране на работна ръка от община Русе и региона;

10. Въвеждане на необходимите управленски познания и опит (ноу-хау) при експлоатацията и управлението на подобен род специфични инфраструктурни обекти.

Концесионните анализи ще бъдат изготвени в тяхната взаимна вътрешна обвързаност и въз основа на общите изводи и препоръки от тях ще бъдат разработени и проектите за обосновката на концесията и концесионен договор. Единството и пълнотата на концесионните анализи ще се постигне чрез многократно прилагат и усъвършенстван работен процес на екипа на „Евролекс България“ ООД, който включва следната последователност от действия:

а) събиране на изходна информация за разработване на анализите- Освен документите, които ще бъдат получени от Възложителя, Консултантът планира да направи собствени проучвания на концесионния обект. За целта екипът ще посети концесионния обект, ще проведе необходимите срещи с действащия в момента пристанищен оператор, както и ще получи информация от достъпните архиви – Агенция по кадастъра, община Русе, Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация“ и др. под;

б) първоначално събраната информация ще бъде анализирана от всеки от експертите и на съвместна среща всеки от тях ще очертае и вижданията си относно

параметрите на бъдещата концесия. Ще бъдат направени общи изводи и насоки, въз основа на които да бъдат разработени анализите, както и ще бъдат очертани и възможните проблеми, които могат да възникнат при детайлната анализаторска дейност. Подробно ще бъдат обсъдени и изходните точки за разработване на трите варианта на техническия и финансово-икономическия анализ на концесията, както и информация за добри международни практики и стандарти за подобен род обекти относно управлението и поддържането на пристанищата за обществен транспорт чрез концесия или други форми на публично-частно партньорство.

в) на базата на обсъдените възможности всеки от експертите ще започне работа по съответния анализ. Предвид многогодишния си опит Консултантът има създадена организация на работа, при която експертите са в непрекъснат обмен на информация при изготвянето на анализите, което се извършва както на базата на всекидневна кореспонденция между тях, така и чрез провеждане на почти всекидневни срещи за обсъждане на проекта и напредъка по изпълнение на договора. В хода на работата и в края на всеки работен ден експертите ще обсъждат изводите и заключенията, до които са достигнали при разработване на съответната част от анализите. Техническият анализ ще бъде платформата, върху която ще се изграждат останалите анализи, тъй като той ще очертае техническите и технологичните характеристики на концесионния обект и възможностите на развитието му. В зависимост от изводите и препоръките на правния анализ относно обекта на концесията и евентуално наличието на права на трети лица върху този обект, ще бъдат направени съответни предложения за уреждане на тези отношения, което ще намери своето отражение в техническия и финансово-икономическия анализ. Резултатите от изследването на рисковете, което ще бъде извършено във финансово-икономическия анализ, ще потърсят своето разрешение и в изводите и препоръките на правния анализ. Целта на Консултанта е постигане на една обща в структурно и смислово отношение разработка, която да служи като обосновка на концесията на пристанищния терминал.

г) разработените концесионни анализи ще бъдат преглеждани от всички членове на екипа преди окончателното им оформяне с цел постигане на единна смислова разработка, въз основа на която ще бъдат разработени и общи изводи и

препоръки. Въз основа на заключенията и обсъжданията между отделените експерти ще бъдат направени и мотивирани и съответните предложения относно:

- **критериите за комплексна оценка на офертите** на потенциалните участници в откритата процедура по предоставяне на концесията, в съответствие с констатираните в концесионните анализи специфики на пристанищния терминал -обект на концесията;
- **изискванията към съдържанието на Бизнес-предложението**, изготвящо се от страна на потенциалните участници в откритата процедура по предоставяне на концесията съгласно ЗК и ППЗК;
- **изследване необходимостта** от разработване на: изменение на действащия **ПУП-ПРЗ за концесионната площ**, с оглед изпълнение на предвижданите строителни работи като задължение за бъдещия концесионер; на **Програма за управление**; на **конкретни проекти за строително-ремонтни дейности** за частичната реконструкция, частична рехабилитация или ремонт на обекта за срока на концесията, вкл. За реконструкция, модернизация и подновяване на съществуващи активи (сгради и съоръжения) и изграждане на нови от концесионера, като следствие или допълнение към основния предмет на концесията;
- **целесъобразността от изграждане и развитие на други свързващи транспортни системи** за превоз на товари в обособения обект на концесията – с оглед постигане в максимална степен целите на концесията.

Анализите ще бъдат изготвени в срок от **45 (четиридесет и пет) календарни дни**, считано от датата на подписване на договора за възлагане на обществената поръчка с Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

В рамките на този срок ще бъдат осъществени следните дейности със съответния **график за участие на членовете на екипа**, както следва:

- Посещение на обекта и събиране на необходимата информация, получаване на изходни данни от държавни и общински органи и от действащия оператор за

изготвяне на всички концесионни анализи – 4 дни. **Участие на всички членове на екипа;**

- Проучване на събраната информация и обсъждането ѝ от екипа – 5 дни. **Участие на всички членове на екипа;**
- Съгласуване на съответните анализи по основните свързващи въпроси като срок на концесията, инвестиции и др. под. между членовете на екипа – 2 дни. **Участие на всички членове на екипа;**
- Изготвяне на концесионните анализи - 30 дни. **Участие на всички членове на екипа;**
- Изготвяне на общите изводи и препоръки на база на отделните анализи – 4 дни. **Участие на всички членове на екипа;**

## **2. СТРУКТУРА И СЪДЪРЖАНИЕ НА КОНЦЕСИОННИТЕ АНАЛИЗИ**

Концесионните анализи ще бъде извършена в съответствие с:

1. Изискванията относно съдържанието на концесионните анализи, определени в Приложение №1 към чл.8, ал.4 от Правилника за прилагане на Закона за концесиите;
2. Изискванията на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и подзаконовите актове по прилагането му.
3. Спецификата на пристанищната дейност.
4. Изискванията на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Целта на анализите е да се съберат, анализират и обобщят необходимите документи и информация, за да се прецени целесъобразността и законосъобразността от отдаване на пристанищния терминал на концесия. Анализите ще обхващат обсъждането на всички въпроси, определени от ППЗК като тяхно задължително съдържание. Обхватът на концесионните анализи се предопределя от нормите на действащото законодателство, от които Консултантът ще изхожда при разработването им.

По-долу са изложените принципните постановки на нормативните актове, които са относими към предоставяне на концесия за пристанищен терминал и които ще бъдат използвани от Консултанта като инструментариум при разработването на концесионните анализи.

Конституцията<sup>1</sup> от 1991г. създаде основа за уредбата на правото на собственост, коренно различна от съществуващата до нейното приемане. Едновременно с провъзгласяването на неприкосновеността на частната собственост като предпоставка за свободната стопанска инициатива, се проведе и отграничаването на публичната собственост като гаранция за защита на обществения интерес. Предвидена беше концесията като специален режим за ползването на вещи - публична собственост, белезите на който се отграничават от общата уредба именно с оглед на определящата характеристика на предназначението им да служат за задоволяване на обществения интерес, но опосредствано от стопанската инициатива на частноправни субекти. Поради изтъкнатите особености, институтът представлява съвкупност от норми на административното и гражданското право.

Наличието на два субекта на публичната собственост - държавата и общината, предопределя съответно и наличието на два вида концесия. По-нататък в изложението въпросите на общинската концесия се засягат инцидентно с оглед целите на анализа.

× **Законът за концесиите**<sup>2</sup> е нормативният акт, който определя реда и условията за предоставяне на концесии върху обектите, подлежащи на

<sup>1</sup> Обн., ДВ, бр. 56 от 13.07.1991 г., в сила от 13.07.1991 г., изм. и доп., бр. 85 от 26.09.2003 г., бр. 18 от 25.02.2005 г., бр. 27 от 31.03.2006 г.; Решение № 7 на Конституционния съд на РБ от 13.09.2006 г. - бр. 78 от 26.09.2006 г.; бр. 12 от 6.02.2007 г.

<sup>2</sup> Обн., ДВ, бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 53 от 30.06.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., доп., бр. 65 от 11.08.2006 г., в сила от 11.08.2006 г., изм. и доп., бр. 105 от 22.12.2006 г., изм., бр. 41 от 22.05.2007 г., бр. 59 от 20.07.2007 г., в сила от 1.03.2008 г., изм. и доп., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., доп., бр. 50 от 30.05.2008 г., в сила от 1.03.2008 г., изм. и доп., бр. 67 от 29.07.2008 г., изм., бр. 102 от 28.11.2008 г., доп., бр. 47 от 23.06.2009 г., в сила от 24.09.2009 г., изм. и доп., бр. 99 от 15.12.2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр. 103 от 29.12.2009 г., изм. и доп., бр. 52 от 9.07.2010 г., изм., бр. 54 от 16.07.2010 г., доп., бр. 50 от 1.07.2011 г., в сила от 1.07.2011 г., изм., бр. 73 от 20.09.2011 г., в сила от 20.10.2011 г., изм. и доп., бр. 45 от 15.06.2012 г., в сила от 1.09.2012 г., доп., бр. 82 от 26.10.2012 г., бр. 102 от 21.12.2012 г., в сила от 1.01.2013 г.

концесиониране, включително върху обектите на публичната държавна собственост. Уредбата е детайлизирана в **Правилника за прилагане на ЗК<sup>3</sup>**.

Чрез правния институт на концесията се създава особен режим на ползване на вещи-публична собственост, основните белези на който са функция от характеристиката на тяхното предназначение - да служат за задоволяване на обществения интерес.

Концесията е правната форма за осъществяване на стопанска експлоатация на обектите на публична държавна собственост чрез предоставянето на носителя ѝ на набор от признати и гарантирани от закона възможности. Такъв вид права могат да се придобият само при проявлението на предвидения в закона фактически състав на процедурата по предоставяне. Член 16 от **Закона за държавната собственост<sup>4</sup>** категорично отрича възможността имотите-публична държавна собственост да се предоставят на трети лица, освен чрез концесия или чрез отдаването им под наем за срок до 5 години, „при условие че се използват съобразно предназначението им и не се възпрепятства осъществяването на дейностите, за които са предоставени за управление.“

Законът за концесиите определя концесията като **„право на експлоатация върху обект и/или на услуга от обществен интерес, предоставено от концедент на капиталово търговско дружество - концесионер, срещу задължението на концесионера да изгради и да управлява и поддържа обекта на концесията или да управлява услугата на свой риск“**.

<sup>3</sup> Приет с ПМС № 161 от 29.06.2006 г., обн., ДВ, бр. 54 от 4.07.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., попр., бр. 59 от 21.07.2006 г., изм., бр. 84 от 19.10.2007 г., в сила от 19.10.2007 г., бр. 3 от 12.01.2010 г., изм. и доп., бр. 21 от 15.03.2011 г., в сила от 15.03.2011 г.

<sup>4</sup> Обн., ДВ, бр. 44 от 21.05.1996 г., в сила от 1.06.1996 г., изм., бр. 104 от 6.12.1996 г., в сила от 7.01.1997 г., изм. и доп., бр. 55 от 11.07.1997 г., в сила от 11.07.1997 г., доп., бр. 61 от 1.08.1997 г., изм., бр. 117 от 10.12.1997 г., в сила от 1.01.1998 г., доп., бр. 93 от 11.08.1998 г., изм. и доп., бр. 124 от 27.10.1998 г., изм., бр. 67 от 27.07.1999 г., в сила от 28.01.2000 г., бр. 9 от 1.02.2000 г., в сила от 1.02.2000 г., доп., бр. 12 от 11.02.2000 г., изм., бр. 26 от 29.03.2000 г., бр. 57 от 14.07.2000 г., бр. 1 от 2.01.2001 г., в сила от 31.03.2001 г.; Решение № 7 от 10.04.2001 г. на Конституционния съд на РБ - бр. 38 от 17.04.2001 г.; изм., бр. 45 от 30.04.2002 г., изм. и доп., бр. 63 от 15.07.2003 г., в сила от 16.08.2003 г., изм., бр. 24 от 23.03.2004 г., доп., бр. 93 от 19.10.2004 г., изм. и доп., бр. 32 от 12.04.2005 г., бр. 17 от 24.02.2006 г., изм., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., изм. и доп., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., доп., бр. 64 от 8.08.2006 г., изм. и доп., бр. 105 от 22.12.2006 г., изм., бр. 41 от 22.05.2007 г., бр. 59 от 20.07.2007 г., в сила от 1.03.2008 г., доп., бр. 92 от 13.11.2007 г., бр. 113 от 28.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., бр. 52 от 6.06.2008 г., изм., бр. 54 от 13.06.2008 г., бр. 10 от 6.02.2009 г., доп., бр. 17 от 6.03.2009 г., изм., бр. 19 от 13.03.2009 г., в сила от 10.04.2009 г., изм. и доп., бр. 33 от 30.04.2009 г., бр. 41 от 2.06.2009 г., бр. 18 от 5.03.2010 г., в сила от 5.03.2010 г., бр. 87 от 5.11.2010 г., изм., бр. 19 от 8.03.2011 г., в сила от 9.04.2011 г., доп., бр. 47 от 21.06.2011 г., в сила от 21.06.2011 г.



Според предмета си концесиите са:

1. **концесия за строителство** – предмет на концесията е изпълнение на строеж - обект на концесията, и неговото управление и поддържане след въвеждането му в експлоатация, като възнаграждението се състои в правото на концесионера да експлоатира обекта на концесията или от това право и компенсация от страна на концедента;

2. **концесия за услуга** – предмет на концесията е управление и поддържане на обекта на концесията, като възнаграждението се състои в правото на концесионера да експлоатира обекта на концесията или от това право и компенсация от страна на концедента;

3. **концесия за добив** – предмет на концесията е експлоатация на природни богатства чрез добив, който се извършва със средства, осигурени от концесионера и на негов риск.

Правният режим на пристанищните терминали се урежда от **Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България<sup>5</sup> (ЗМПВВПРБ)**, в който концесията е предвидена изрично като правна възможност за привличане на частния сектор в пристанищната дейност. Според чл.117в, ал.1 от ЗМПВВПРБ: **“Концесия се предоставя върху един или повече терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение с предмет осъществяване на пристанищна услуга по**

<sup>5</sup> Обн., ДВ, бр. 12 от 11.02.2000 г., изм., бр. 111 от 28.12.2001 г., изм. и доп., бр. 24 от 23.03.2004 г., изм., бр. 70 от 10.08.2004 г., в сила от 1.01.2005 г., изм. и доп., бр. 11 от 1.02.2005 г.; Решение № 5 от 10.05.2005 г. на Конституционния съд на РБ - бр. 45 от 31.05.2005 г.; доп., бр. 87 от 1.11.2005 г., изм., бр. 88 от 4.11.2005 г., доп., бр. 94 от 25.11.2005 г., в сила от 1.01.2006 г., изм. и доп., бр. 102 от 20.12.2005 г., бр. 104 от 27.12.2005 г., в сила от 27.12.2005 г., изм., бр. 30 от 11.04.2006 г., в сила от 12.07.2006 г., бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., изм. и доп., бр. 43 от 26.05.2006 г., изм., бр. 65 от 11.08.2006 г., в сила от 11.08.2006 г., доп., бр. 99 от 8.12.2006 г., в сила от 9.01.2007 г., изм., бр. 108 от 29.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., изм. и доп., бр. 41 от 22.05.2007 г., бр. 54 от 3.07.2007 г., бр. 109 от 20.12.2007 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 67 от 29.07.2008 г., изм. и доп., бр. 71 от 12.08.2008 г., бр. 98 от 14.11.2008 г., изм., бр. 108 от 19.12.2008 г., доп., бр. 47 от 23.06.2009 г., изм. и доп., бр. 81 от 13.10.2009 г., изм., бр. 61 от 6.08.2010 г., изм. и доп., бр. 88 от 9.11.2010 г., в сила от 1.01.2011 г., изм., бр. 23 от 22.03.2011 г., в сила от 22.03.2011 г.

**чл.116, ал.3, т.2**”, а именно пристанищни услуги за извършването на които е необходимо ползване на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения. С зависимост от своя предмет концесията на пристанищните терминали може да бъде за строителство или за услуга – чл.117в, ал.2 от ЗМПВВПРБ. В случаите на предоставяне на **концесия за строителство** предметът включва **изграждане на пристанищен терминал и неговото управление и поддържане след въвеждането му в експлоатация срещу правото на концесионера да експлоатира терминала като осъществява стопански дейности**. При концесия на услуга предметът включва управление и поддържане на терминала срещу правото на концесионера да експлоатира обекта чрез осъществяване на стопански дейности, а именно пристанищни услуги по чл.116, ал.3, т.2 от ЗМПВВПРБ. Като **допълнителен предмет** концесията може да включва и извършването на **съпътстващи дейности** при условие, че не пречат или няма да попречат на извършването на пристанищни услуги – чл.116а, ал.2 от ЗМПВВПРБ. **С оглед предмета и целите концесията на пристанищен терминал „Зимовник-Русе“ и концесия за строителство.**

**Констатациите, заключенията, изводите и препоръките във всеки един от анализите ще бъдат взаимно обвързани, като произтичат от:**

- приложимите нормативни актове, включително:
  - а) Закона за концесиите (ЗК) и Правилника за неговото прилагане;
  - б) Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), Кодекса на морското корабоплаване (КМК) и подзаконовите актове по прилагането им,
  - в) Закона за устройство на територията (ЗУТ) и подзаконовите актове по прилагането му;
  - г) Закона за водите (ЗВ) и Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и подзаконовите актове по прилагането им;
- спецификата на извършване на пристанищната дейност и предоставяните пристанищни услуги в концесионния обект, и

- устройствените, технологичните и техническите характеристики на терминала, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе, неговата специфика и физическата му годност за експлоатация (съгласно Наредба № 9 за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата).

Анализите ще бъдат разработени при условията на финансиране и реализиране на необходимите инвестиции изцяло **от и със средства на концесионера, без предвиждане на заплащане на компенсации по чл. 6 от ЗК от страна концедента. Те ще бъдат изготвени при изследване устойчивото развитие на трафика на товари от и до обекта на концесията.**

Основните цели от които ще се ръководи Консултантът при разработване на концесионните анализи са:

- обосноваване на изводите и препоръките в разработките **на всеки един** от възложените концесионни анализи и постигане на **вътрешна взаимна обвързаност** между тях, съгласно изискването на чл. 13 от ППЗК;
- изготвянето на **общите изводи и препоръки** към Възложителя, кореспондиращи с представяне на основните предложения на екипа на Изпълнителя и цялостната му визия за успешното осъществяване на концесията за предлагания срок;
- **проучване и сравнителен анализ** на добрите международни **практики и стандарти** за подобен род обекти относно управлението и поддържането на пристанищата за обществен транспорт чрез концесия или други форми на публично-частно партньорство (ПЧП).

**2.1. ТЕХНИЧЕСКИЯТ АНАЛИЗ** си поставя за цел да даде точна представа за техническите и технологичните параметри на пристанищния терминал, въз основа на които да бъдат анализирани в дълбочина финансово-икономическите показатели на бъдещата концесия. От гледна точка на структура Техническият анализ ще бъде разработен при последователно разглеждане на всеки един от въпросите, определени в Приложение №1 към чл.8, ал.4 от ППЗК, свързани в тяхната логическа връзка.

## 2.1.1. Структура, обхват и методология на разработване на техническия анализ.

### 2.1.1.1. Обхват

Изискванията към обхвата на техническия анализ е разписан в приложението на чл.8, ал.4 на ППЗК. Наред с анализа на нормативната уредба за обхвата и съдържанието, и изискванията в конкурсната документация, който ще се изследва, за да се направи техническия анализ ще бъдат направени и допълнителни предложения извън минималните изисквания, посочени в ППЗК.

Ще се анализира цялата нормативната уредба, регламентираща дейностите, свързани с обекта на концесията, и за определяне на задължителните изисквания, който се спазват от страните по концесионния договор.

Техническият анализ ще се съобрази най-вече със:

- Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), подзаконовите актове по прилагането му, както и със спецификата на извършване на пристанищната дейност.
- Закона за устройство на територията и нормативните актове, свързани с него.

Най-основно техническият анализ ще обхване:

1. Индивидуализация на обекта на концесията и на прилежащата инфраструктура и принадлежности и/или на дейностите по предоставяне на услугата от обществен интерес и на другите стопански дейности. В тази част от анализа експертите ще извършат обследване и обосноваване на възможните алтернативи за териториален обхват и прилежаща инфраструктура към обекта на концесия. Ще бъде направена хидрографска снимка на района на терминала и ще се изработи парцеларен план на обекта. Въз основа на тези действия ще бъдат определени координатните граници на прилежащата и оперативната акватория на пристанищния терминал.

2. Определяне на устройствените характеристики на обекта на концесията, включително обосноваване на необходимостта от включване към обекта на концесията на прилежаща инфраструктура и принадлежности и присъединяването им към общите мрежи на техническата инфраструктура

3. Определяне на основните технически и технологични характеристики на обекта на концесията на основата на документите за собственост, на актуални графични материали - геодезическо заснемане, кадастрална карта, ПУП, на налични технически паспорти, на екологичната обстановка, навигационни условия и др.

4. Определяне на техническите характеристики и технологичните параметри на основата на проучени аналози - в случаите, когато не са налични прединвестиционни проучвания и инвестиционни проекта за обекта на концесията.

5. Определяне на технико-икономически показатели на обекта на концесията, необходими за изработване на финансово-икономическия анализ

6. Предложение за инвестиционна програма по видове подобекти и основни групи строителни и монтажни работа и по стойност на инвестициите за целия срок на концесията, включително с времеви график.

#### **2.2.1. Структура на анализа**

Техническият анализ, съобразявайки се с дефинирания обхват ще разгледа по-подробно следните въпроси:

##### **2.2.1.1. Индивидуализация на обекта на концесия и на прилежащата инфраструктура и принадлежности, на пристанищните услуги и на другите стопански (съпътстващи) дейности.**

Пристанищният терминал ще бъде индивидуализиран чрез описание на техническите параметри на пристанищната територия и инфраструктура и принадлежности, а така също и чрез пристанищните услуги, осъществяване на него.

Анализът ще съдържа:

- Подробно описание на пристанищната територията като площ, граници, устройствено предназначение, кадастрално заснемане и др.;
- Описание на сградите и другите елементи на пристанищната инфраструктура;

- Описание на прилежащата акватория, кейовия фронт (основни параметри), характеристики и предназначение на корабните места;

**2.2.1.2. Определяне на устройствените характеристики на обекта на концесия, включително обосноваване на необходимостта от включване към обекта на концесия на прилежаща инфраструктура и принадлежности и присъединяването им към общите мрежи на техническата инфраструктура.**

Анализът ще бъде извършен в следните направление, очертаващи устройствените характеристики на обекта на концесия:

1. Основни претоварни работи, в т.ч. обработка на товари от/на кораби и сухопътни превозни средства, обработка на транзитни товари и товари транс-борд (за кораби от международно плаване) – напр. товарене или разтоварване на или от водни и сухопътни превозни средства, превоз до и от пристанищен склад в района на пристанището, стифиране на товара в превозното средство или в пристанищен склад, ръчно придвижване на превозни средства.

2. Складови услуги, съхраняване на товари, в т.ч. транзитни, реекспортни и трансбордни товари, отдаване на складови площи – открити и закрити, отдаване под наем на площи (терени) – облагородени открити терени, необлагородени открити терени, терени от открит паркинг, отдаване под наем на кейови стени, митническо складиране.

3. Списък на утвърдените технологични карти.

4. Услуги за кораби от каботажно плаване, услуги за Ро-Ро кораби и фериботни превози.

5. Административни услуги, в т.ч. издаване на документи - препис от талиманска заповед, констативен протокол за износни товари, актове, спецификации, преписи, отчетни писма, приемо-предавателни протоколи, данъчни фактури и др., доставка на документи на адрес за инкасиране на суми, промяна на нареждане за експедиция, товарене за износ, телефонни, телефаксни, телеграфни и др. разговори.

6. Други услуги, предлагани при определени условия от пристанището - услуги за обработка на транспортни средства (плавателни съдове), като предоставяне на понтонни услуги, предоставяне на зимовище за плавателните

съдове, предоставяне на съоръжения за снабдяване с ел.енергия и питейна вода, обслужване на плавателните съдове с маневрен кораб от пристанището.

7. Ползване на пристанищни технически средства.

8. Допълнителни външни услуги, в т.ч. транспортно-спедиторски услуги, лабораторни изследвания, ремонтни работи, снабдяване, водоснабдяване и измервателни услуги.

9. Описание на особеностите на технологическия процес по контрола на входа и изхода на стоки, пътници, екипаж.

10. Описание на съществуващата организационна структура на пристанищния оператор.

11. Преценка за необходимост от изграждане на прилежаща инфраструктура и принадлежности и присъединяването им към общите мрежи на техническата инфраструктура на пристанище Русе.

### **2.2.3. Определяне на техническите характеристики и технологични параметри на обекта на концесията**

Разделът ще съдържа:

Общо представяне на пристанищния терминал:

- общо описание на населеното място и прилежащия икономически ареал (хинтерланд);
- кратка производствено-икономическа характеристика на района, състояние и перспективи за развитие;
- кратко описание на основните икономически обекти (промишленост, селско стопанство, транспортни връзки);
- описание на околната среда (климат, ветрове и морски течения, сезонни падежи на водата и т.н.);

Общо описание на пристанищната структура:

- кратко описание на разположението, предназначението и възможностите за обработка на товари на конкурентните единици;
- статистически данни, показващи структурата и обема на товарооборота;
- общи скици и карти на региона;
- подробно описание на прилежащата акватория и подходни канали;

- описание на пътните комуникационни връзки с националната пътна и жп-мрежа. Описание на електро- и водопроводните връзки.

Описание на съществуващия технологичен процес в предлагания обект.

Описание на основните нормативни изисквания за работата на терминала:

- по отношение на регистрацията на обекта;
- по отношение на експлоатационната годност на обекта;
- по отношение предоставянето на пристанищни услуги, митническият и гранично-контролен режим;
- по отношение на режима на движение на корабите;
- по отношение на охраната на обекта;
- по отношение на опазването на околната среда.

#### **2.2.4. Определяне на основните технически и технологични характеристики на обекта на концесия.**

На базата на посочената по-горе информация екипът ще определи основните технически и технологични характеристики на обекта на концесия. На тази основа ще бъдат направени и изводи относно:

а) определяне и анализ на потребностите на концедента – на базата на анализи на търсенето и предлагането на пристанищни услуги в региона, както и с оглед на стратегическите документи на Възложителя за развитие на пристанищната система и инфраструктура ще се извърши преценка на необходимостта за реконструкция и модернизация на пристанищното съоръжение и другите подобекти на терминала. Това ще създаде условия за приставане и обработка на по-широка гама кораби и привличане на нови товаропотоци;

б) определяне на обществения интерес от отдаване на пристанищния терминал на концесия;

в) определяне на параметрите на застрояване с оглед на нормативно допустимите норми.

#### **2.2.5. Определяне на технико-икономическите показатели на обекта на концесията, необходими за изработване на финансово-икономическия анализ**



Консултантът ще определи възможностите за развитие на пристанищния терминал от гледна точка привличане на нови товари и повишаване на броя на обслужени пътнически кораби. Ще бъдат преценени и възможностите, както и целесъобразността от извършване на ново строителство и по-специално инвестиции в изграждането на складови съоръжение или друг тип съоръжения.

За изработване на финансово-икономическия анализ ще се определят необходимите технико-икономически показатели на предложените варианти за рехабилитация, модернизация и развитие на пристанищния терминал.

**2.2.6. На базата на обобщените количествено-стойностните сметки по окрупнени показатели, ще се предложи инвестиционна програма за всеки вариант по видове подобекти и основни групи строителни и монтажни работи и по стойност на инвестициите за целия срок на концесията, включително с времеви график.**

За целта ще се изработи минимална задължителна инвестиционна, работна и рекултивационна програма във връзка с ползването на обекта и извършване на дейностите по години, включително индивидуализиране и оценяване на задължителните подобрения.

При определяне на минималната инвестиционна програма за всеки вариант екипът ще вземе предвид:

- изводите от анализа за състоянието и експлоатационната годност на пристанищния терминал;
- комуникационно-транспортната мрежа и съоръжения на техническата инфраструктура;
- оценката на възможностите за извършване на съпътстващи дейности и предоставяне на допълнителни услуги от концесионера;
- необходимата модернизация и развитие на терминала, въвеждането ѝ в експлоатация по години;
- гарантиране експлоатационна годност на обекта за целия период

на концесията и след нейното изтичане.

Ще се предложат гаранции и форми на контрол от страна на концедента за изпълнение на минималната работна, инвестиционна и рекултивационна програма.

### **2.1.2. Методология за разработване на техническия анализ.**

Методологията, която ще бъде приложена при разработването на анализа, ще очертае спецификата на дейността и предлаганите пристанищни услуги, като това ще се основава на анализ на необходимите технологични и организационни мероприятия за изграждането и развитието на пристанищен терминал „Зимовник-Русе“.

Ще се проучат детайлно всички елементи на съществуващото положение, като терминалът ще бъде посетен от екипа, разработващ концесионния анализ.

От друга страна ще бъдат проучени международните тенденции за развитие на подобни пристанищни терминали. Заключениета от горното ще бъдат изведени в съответствие със заданието, като се вземат под внимание подходящите подходи, методи и процедури за оценка.

**2.2. ФИНАНСОВО-ИКОНОМИЧЕСКИЯ АНАЛИЗ** ще бъде разработен най-малко в три варианта – нулев, базов и оптимистичен, като се вземат под внимание параметрите зададени в Техническия анализ. Като приложение към анализа ще бъде разработен финансов модел на концесията, който ще бъде представен в Excel-формат с възможност на Възложителя да променя ключовите параметри в него.

Посредством финансово-икономическия анализ ще се изследва ефективността на проекта за предложения срок на концесията, ще се определя минималното концесионно възнаграждение и минималната инвестиционна програма, които ще бъдат изискани от бъдещия концесионер. Основно внимание ще бъде отделено на техническите параметри и изисквания за осъществяване на дейността и тяхното влияние върху финансовите показатели и по-специално върху генерираните парични потоци от оперативни и инвестиционни дейности. Ще бъдат подложени на анализ входящите и изходящи парични потоци, формиращи приходите и разходите за отделните периоди на концесиониране. Това би

позволило да се определи с висока степен на точност, какъв нетен паричен поток (НПП) ще бъде достиган, а оттам и да се направи извод относно ефективността на проекта на базата на ключови финансови характеристики, като нетната настояща стойност, вътрешната норма на възвръщаемост и анализа на чувствителността.

От важно значение е изследването на минималната задължителна инвестиционна и работна програма във връзка с осъществяването на концесията по години, която ще бъде съпроводена с предложение за гаранциите и формите на контрол от страна на концедента относно нейното изпълнение. Други цели стоящи при разработването на финансово-икономическия анализ са свързани с обосноваването на концесионния срок и определянето на вида, размера и начина на плащане на концесионното възнаграждение. При изготвянето на концесионния договор, важно значение ще има и анализа относно правото на обезщетение на концесионера и неговия размер при прекратяване на концесията.

Приоритетни цели, които трябва да се реализират от бъдещите концесионери са повишаването на товаропотока, както и по-голям размер инвестиции в развитието на пристанищната инфраструктура. Тези цели могат да бъдат постигнати при избора на подходящ партньор, който да поеме от държавата отговорността за реализацията им.

Отдаването на концесия на българските пристанища може да постигне няколко **основни цели**, по-важните от които са свързани с подобряване на мениджмънта, по-голям размер на реалните инвестиции и създаването на предпоставки за изграждане на допълнителни дейности в района на пристанищата. В разработвания анализ ще бъде конкретизирана ролята на всеки един от тези фактори, като особено внимание ще бъде отделено на инвестиционната програма, която ще има дългосрочен ефект върху развитието на пристанищния терминал.

Освен това ще бъде разгледан и ефекта от подобряването на качеството на обслужване, както и евентуалното увеличаване на трафика, което би довело до траен положителен ефект върху цялата икономика на региона и на страната.

Същинската аналитична част от разработката ще съдържа както исторически финансово-икономически анализ на приходите от дейността, разходите за дейността, инвестиционната програма, така също и прогнозните разчети по отношение концесионната дейност, на базата на които се прави предварителна

оценка и предложение за вида, размера и начина на плащане на концесионното възнаграждение. Това дава възможност да се изготви и подробен финансов анализ и да се направят изводи относно ефективността на проекта за концесиониране, включително определяне на нетна настояща стойност на проекта на базата на анализ на дисконтирените парични потоци както от гледна точка на концесионера, така и от гледна точка на държавата; анализ, определяне и обосновка на срока на концесията; определяне на вътрешната норма на възвръщаемост и на модифицираната вътрешна норма на възвръщаемост на проекта; оценка на проекта анализирайки покриването на разходите – метод на коефициента “приходи – разходи” и метод на индекса на рентабилността; оценка на проекта анализирайки анюитетния метод; анализ на рисковете и анализ на чувствителността.

Ще бъдат представени препоръки относно размера на еднократното плащане към датата на сключване на концесионния договор, минималното годишно концесионно възнаграждение, съдържанието и обема на минимално изискуемата инвестиционна програма. В този раздел ще се включи и становище и предложение относно формите и размера на изискуемите гаранции за изпълнение на задълженията на концесионера, в т.ч. по отношение на минималната работна и инвестиционната програма, становище относно определяне на оптимален срок на концесията, а така също и различни форми на контрол от страна на концедента и други финансови условия, свързани с контрола и управлението на концесията от страна на концедента. Ще се включи и предложение за вида, размера и начина на плащане на депозита за участие в конкурса или търга за отдаване на пристанищните терминали на концесия.

#### СТРУКТУРА НА АНАЛИЗА

Съблюдавайки изискванията свързани с разработването на концесионните анализи, финансово-икономическият анализ ще изследва следните основни направления:

1. Финансов анализ на средствата, необходими за управление и поддържане на терминала в експлоатационна годност; поддържането в наличност на услугите и стопанските дейности, които се осъществяват чрез пристанищните терминали -

части от пристанището за обществен транспорт, включително - приходите, получавани от концесионера от предоставяните чрез тях пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 2 от ЗМПВВПРБ и от съпътстващите дейности по чл. 116а, ал. 1 и ал. 2 от ЗМПВВПРБ в обекта на концесията.

2. Анализ на пазара, включващ анализ на основни конкуренти, на цените и търсене на извършваните услуги при управлението и поддържането на концесионния обект.

3. Анализ на разходите и на приходите по години, в т.ч.:

- обоснована прогноза за разходите - за инвестиции, за управление и поддържане на обекта на концесията и за управление на услугата, свързани с ползването на обекта на концесията или с извършването на други стопански дейности с обекта на концесията;
- обоснована прогноза за очакваните приходи по години от експлоатацията на обекта, както и от извършването на други стопански дейности с обекта на концесията;

4. Анализ на необходимото финансиране - собствен капитал, очаквано заемно финансиране - размер, цена, схеми на заема, срок (респ. оценка на *банкабилността* - т.е. обоснована прогноза и предвиждане дали и по какъв начин проектът може да привлече необходимото финансиране).

5. Оценка на финансовата устойчивост на проекта за концесиониране на пристанищен терминал „Зимовник-Русе“, обвързана с предложение за най-оптималния, подходящ срок на концесията (съоб. нормата за възвръщаемост и срока за откупуване).

6. Модел на поддържане на икономическия баланс на концесията (представляващ равновесието между ползите и рисковете при условията на сключения концесионен договор), включващ:

- анализ на рисковете при осъществяване на концесията и изготвяне на матрица за тяхното разпределение;
- анализ и изводи за ефективността на концесията с цел справедливо разпределение на ползите от концесията, в зависимост от степента на

поемане на риска;

7. *Определяне на показателите:* 1) вътрешна норма на възвръщаемост на инвестицията и собствения капитал, 2) нетна настояща стойност и 3) срок на откупуване на инвестициите и др.

8. Предложение за вида, размера и начина на плащане на концесионно плащане.

9. Обосноваване на предложение за срока на концесията, като се отчита необходимата норма за възвращаемост на вложените инвестиции, и се определи необходимия период за възстановяването им.

10. Предложения за вида, размера и начина на плащане на гаранциите и другите обезпечения за изпълнение на задълженията по концесионния договор.

11. Изводи и препоръка за избор на най-ефективен и работещ вариант от изготвените алтернативни варианти.

#### Анализ на приходите

В качеството си входящи парични потоци от оперативната дейност приходите могат да бъдат класифицирани в зависимост от своите източници. За пристанищната дейност от решаващо значение са:

- приходи от претоварна дейност;
- такса за съхранение;
- експедиция;
- други приходи.

Основните групи приходи изискват да бъде направен задълбочен анализ, както на техните исторически стойности, така също и на прогнозните стойности, като се проследи достатъчно дълъг динамичен ред, отговарящ на срока за концесиониране.

От важно значение за развитието на пристанищните комплекси е изследването на приходите от търговски дейности и допълнителни услуги, които могат да бъдат извършвани, както на територията на пристанищата, така и в районите около тях. Примери за подобни дейности са: изграждането на търговски

площи, ресторанти, банки, паркинг за коли, спедицията на товари, автотранспортни и ремонтни услуги и много други.

Концесионерът може да избере да не извършва тези дейности самостоятелно, а да ги предостави за извършване на други фирми, срещу договорено възнаграждение като комисионна върху оборота на предоставените търговски услуги, както и наем в случай на използване на помещения или оборудване от страна на фирмите осъществяващи търговски услуги.

Частният сектор има висок потенциал за генериране на такива приходи, което ще доведе и до разширяване обхвата на бъдещите клиенти – местни фирми и отрасли, местни жители, служители на пристанищата и други.

Основните фактори, които ще определят прогнозата за приходите са:

- развитието на товаропотока през пристанището;
- нивото на наемите и таксите;
- развитието на търговски дейности и услуги.

Без съмнение от определящо значение е изготвянето на задълбочен анализ за товаропотока, за достатъчно продължителен времеви период, тъй като тези приходи са от решаващо значение за развитието на пристанищния терминал. Това налага разработването на прогнозни разчети в основата на които ще стои философията на ценообразуването на този пазар.

За да се направят добри прогнози за дълъг времеви хоризонт е необходимо да се анализират две групи от фактори, които пряко влияят върху паричните потоци от основната дейност за пристанищата:

- макроикономическата среда и съответните показатели които я характеризират;
- отрасловите показатели и наличието на конкурентна среда, както във вътрешен така и в международен аспект.

Прогнозирането на приходите може да се превърне в ключов момент по отношение на финансовите условия на договора с бъдещия концесионер. Това изисква обвързването на всички горепосочени фактори и с инвестиционните ангажименти, които ще поеме концесионера, тъй като правилната инвестиционна

политика е основна предпоставка за генериране на входящи парични потоци и в частност на приходи от пристанищна дейност.

#### Анализ на разходите

За анализа на разходната структура на пристанищата ще бъдат използвани данни от годишните счетоводни отчети, главната книга, синтетичните и аналитичните оборотни ведомости. От кореспонденциите на група 60 със сметките, по които се отчита товаро-разтоварната дейност и спомагателната дейност, може да се определи структурата на отчетените разходи, най-съществени от които са:

- разходите за заплати;
- разходите за осигуровки;
- разходите за материали;
- разходите за външни услуги, и
- разходите за амортизация.

Макар и по-малки като размер важно е да бъдат анализирани и разходите за организация и управление и разходите за продажби, които участват във формирането на пълната себестойност на услугите оказвани от пристанищните комплекси.

Високият дял на разходите за заплати във всички пристанища изисква да се отчете спецификата на Наредбите за образуване на възнагражденията на персонала изразяваща се в наличие на няколко типа заплащане за определен товар, наличие на коефициенти за увеличение на възнаграждението вследствие ниво на водата и външните метеорологични условия и др.

Прогнозата за разходите на концесионера през времето на концесията е ключов момент по отношение на финансовия анализ. Тя се базира на историческия анализ на разходите и на разработването на прогнозни разчети вследствие обособяването на трите основни вида разходи - инвестиционни, експлоатационни и ликвидационни. Разработването на точни разчети за дълъг времеви период е в пряка зависимост от онези фактори, които както и при приходите оказват непосредствено влияние върху изходящите парични потоци от оперативни и инвестиционни дейности, а именно макроикономическите показатели –



инфлационен темп, ниво на лихвените проценти и т.н., и секторните показатели, които дават представа за конкурентната среда, както във вътрешен така и в международен аспект.

При прогнозирането в условията на концесия може да бъде предвидено и допълнително понижаване на разходите в следствие на оптимизацията, която се очаква да бъде постигната от частния оператор.

### **Инвестиционна програма**

Периодът за концесиониране ще бъде достатъчно дълъг, за да не може да се предвиди реалното инвестиционно поведение на бъдещия концесионер. Това налага анализа да се концентрира върху текущите инвестиционни възможности, които предлага конкретния пристанищен терминал. Разработването на инвестиционната програма е свързано с определянето на минимално задължително ниво на инвестициите и изготвянето на план, който да конкретизира онези подобрения, с които концесионера да се ангажира за срока на концесията.

Изработената минимална инвестиционна програма за пристанищата трябва да се базира на текущото състояние на инфраструктурата, съоръженията и оборудването и очакванията за икономическото развитие както на самия терминал, така и на региона като цяло.

Приоритетът при планирането на инвестициите пада върху специализираната кейова и тилова механизация – крановете, автотранспорта, специализираните и претоваръчни машини, а също и върху сградния фонд и складовите бази. От важно значение ще бъде и създаването на допълнителни предпоставки за генериране на повече приходи, вследствие изграждането на нови паркинги, митнически терминали, бази за ремонтно-възстановителна работа по отношение плавателните средства, сухопътния транспорт, информационни и комуникационни центрове, търговски офиси, спедицията и др.

За концесионера от ключово значение е възможността да извлече ефективна полза от срока за който има възможност да експлоатира всеки един от активите, в които инвестира. Това изисква добро съчетаване между срока на концесионния договор, амортизационния срок на придобитите или създадени активи и

възможността концесионера да постигне достатъчно висока възвръщаемост от своята инвестиция. При равни други условия, по-дългия концесионен срок би дал по-добра възможност за генериране на повече входящи парични потоци и би довел до подобряване на финансовите параметри. Това правило може да бъде нарушено при много обстоятелства: при неподходяща инвестиция, като вид или като цена, при лош мениджмънт. На по-късен етап в методологията ще бъдат разгледани и рисковите фактори, които могат да повлияят както пряко, така и косвено върху качеството на вземаните инвестиционни решения.

Участието на концесионера в развитието на региона би съдействало за увеличение на приходите от всички видове дейности на пристанищния комплекс. Това обаче е трудно да бъде измерено с помощта на преки показатели, но желанието и възможността му да играе положителна роля в регионалното развитие би дало отражение върху финансовия аспект на направените инвестиции в края на концесионния срок и върху условията по договора.

#### **Предварителна оценка и предложение за вида, размера и начина на плащане на концесионното възнаграждение**

Съществува разнообразна практика относно начина, по който следва да се определя концесионното възнаграждение и едно задълбочено проучване на опита в другите страни, както и на възможностите този опит да се адаптира съобразно спецификата на експлоатационния режим на подобни терминали е препоръчително.

Разграничаваме два вида плащания по отношение на концесионния проект:

- годишно концесионно възнаграждение;
- еднократно плащане към датата на сключване на концесионния договор.

Годишното концесионно възнаграждение може да бъде определено, като фиксирана годишна сума, както и като променливо възнаграждение, функция на експлоатацията на концесионирания пристанищен терминал.

При фиксирано годишно възнаграждение е напълно оправдано и преобладава практиката размерът за конкретната година да се коригира с определен коефициент, отчитащ промени в макроикономическата среда с отношение към оперативната дейност на обекта на концесия, напр. инфлационен индекс, индекс за икономическа активност, външнотърговски индекси и т.н. Доколкото работата и резултатите от

дейността на концесионера зависят и от общата пристанищна практика, където пристанищния терминал е ситуиран, както и от външни фактори, напр. при разработването на интермодални схеми, където се предлагат общи пакети от цени на услугите от различни участници, съществува практика концедентът да се ангажира с максимално допустим темп на нарастване на общите тарифи, в т.ч. да съблюдава недискриминационна практика по отношение интересите на концесионера.

Съществено предимство на подхода с фиксирано годишно концесионно възнаграждение е предвидимостта му за всеки участник, което предполага равнопоставеност между концесионера и концедента към момента на водене на преговори относно концесионния договор и ангажиментите между страните. Друга страна на фиксираното годишно концесионно възнаграждение е мотивационния фактор – концесионерът е заинтересован да оптимизира дейността си по начин, позволяващ му да снижи относителния дял на разходите си по обслужване на концесионния договор. Не е за пренебрегване и фактът, че при този подход липсва мотив за злоупотреби и скриване на реалните резултати от дейността на концесионера.

Друг подход е основното заплащане за концесионното право да бъде годишно концесионно възнаграждение на база процент от брутните приходи на концесионера от всички видови дейности. Годишните плащания в случая са на база брутните приходи за текущата година, а периодичните плащания се извършват на равни вноски по тримесечия на база дължимото плащане за предходната година. След приключване на годината и одобрение на брутните приходи за текущата година се прави допълнително изравняващо плащане от страна на концесионера или от страна на държавата се прехвърля частта, която е в повече като бъдещи плащания. Процент от брутните приходи е обичайно използвана основа за заплащане на концесионното възнаграждение, позволявайки на държавата да печели от всички бизнес дейности, които концесионерът има възможност да извършва. Независимо от фиксираният размер на процента върху брутните приходи за времетраенето на периода на концесията, реалните концесионни възнаграждения, които държавата ще получава за дадената година, ще се определят на базата на пристанищните брутни приходи, които са показател за успеха и

доброто състояние на пристанищната дейност. Често това се изтъква, като контратеза на концесионно възнаграждение, определено като фиксирана сума, което евентуално би довело до липса на общи интереси между концесионер и концедент. Например, при значителни разминавания между прогнозните разчети за ръст и практически достигнатите, ще има засегната страна, което е предпоставка за спорове и би поставило под въпрос изпълнението на концесионния договор.

Алтернатива на процентното плащане спрямо brutните приходи е заплащане, остойностено чрез подходящ коефициент спрямо количеството обработени товари. Дименсията на подобен показател би била, например евро/тон. Самостоятелното прилагане на такъв подход обаче би затруднило страните при определянето на концесионното възнаграждение по отношение на дейности, допълнителни спрямо основната дейност на пристанищния терминал.

Възможно е и комбиниран подход, както по отношение на минимално фиксирано възнаграждение, така и при определянето на динамичната горница – чрез съвместно прилагане и на двата подхода – подходящ и натурален.

Един от резултатите и изискванията към финансовия модел ще е оценката на адекватността на концесионното възнаграждение, така че размерът му да е оправдан при прогнозните разчети за растеж на трафика и стабилност на вътрешната и регионална икономика. Следва обаче да отбележим, че определянето на минималното годишно концесионно възнаграждение, независимо от това кой подход ще се приеме, има препоръчителен характер, така че от една страна държавата да има ясен обективен критерий при избора на подходящ концесионер, същевременно да създаде конкурентни условия, за да се постигнат в хода на процедурата по избор на концесионер най-добрите параметри за концедента.

Препоръчва се държавата да определи еднократно фиксирано плащане, което да се изплати от спечелилия в конкурса участник при сключване на концесионния договор. Целесъобразно е такова плащане да бъде определено приблизително, като еквивалент на концесионното възнаграждение за една година. Това плащане ще осигури незабавен приход за държавата при подписването на концесионния договор. Обикновено се посочва, че не е подходящо тази сума да бъде посочвана от инвеститора в неговото предложение, заедно с годишното концесионно възнаграждение, тъй като така биха се създали различни ценови критерии за оценка

на офертите и това би довело до възможности за субективна интерпретация, което създава предпоставки за съмнения в обективността на процедурата.

**Финансов анализ и изводи за ефективността на проекта за концесиониране – разработване на модел**

От методологическа гледна точка при разработването на модела на конкретния пристанищен терминал ще се ръководим от резултатите от анализа на бъдещите приходи, структурирани съобразно общата ни класификация на услугите, извършвани при оперативната експлоатация на терминала, а така също и от анализа на разходите, както и резултатите от раздела, касаещ разработването на инвестиционната програма.

При разработването на модела ще бъде отчетен факта, че пристанищният терминал представлява възел в общата транспортна верига и е функция на географското разположение и на стопанското и технологичното състояние, характеризиращо мястото където е изграден. Съвременната логистика издигна ролята и значението на транспортните системи значително в по-голяма степен отколкото може да се очаква, ако просто се отчита ръста в търговската дейност и инициатива. Това води до необходимост от специализация в претоварните операции, условията на складова дейност и съхранение. Във все по-голяма степен пристанищата стават важна част от така наречените интегрирани логистични вериги. Този процес на специализация и променящи се изисквания, който през последните две десетилетия се реализира в западно-европейските страни се наблюдава дори с още по-значителна динамика в новите пазарни икономики. Следователно важно е в модела да се отчита потенциалът, който конкретния пристанищен терминал носи по отношение на услугите, които ще предоставя и добавената стойност, която ще генерира. Този потенциал трябва да се анализира внимателно, като при това следва да се изготвят задълбочени проучвания и прогнози на бъдещия трафик на стоки и свързаните с това услуги, още по-вече, че потенциалът зависи силно от характера на продуктите и услугите към които се отнася.

В методологично отношение специализираната литература разграничава два вида генериращи добавена стойност фактори, специфични за пристанищните

терминали – логистични услуги, които създават добавена стойност и технологична осигуреност, създаваща добавена стойност.

Логистичните услуги, създаващи добавена стойност са преки, както и такива, представляващи част от общата интегрирана логистична верига. Пример за първия вид са товаро–разтоварните работи, асемблиране, складово съхранение, в т.ч. и специализирано складово съхранение, изграждането на разпределителни центрове. Към втория вид отнасяме препакетирането, осигуряването с услуги по контрол на качеството, извършване на тествания и контролни замервания, митническите услуги, ремонтните дейности.

Технологичната осигуреност е вторият основен фактор, създаващ добавена стойност. Тук отнасяме както специализираната кейова и тилова осигуреност – инфраструктура и субструктура - сграден фонд, механизация, складова база, така и осигуреността с паркинги, митнически терминали, бази за ремонтно-възстановителна работа по отношение плавателните средства, сухопътния транспорт – подвижни железопътни и авто-състави, информационни и комуникационни центрове, осигуреност със звена за сигурност и охрана, търговски офиси, спедиторски кантори, хотели и места за хранене.

Следователно извън посоченото при коментара на анализа на приходите, структурирането на разходите и инвестиционния анализ, в модела следва да се отдели необходимото внимание и на класификацията и категоризацията на коментираните по-горе два фактора, както и на потенциала, съобразен с прогнозните разчети за товаропотока, още повече, че именно към тях ще бъде в значителна степен насочен и интереса на инвеститорите, потенциални концесионери на пристанищният терминал.

#### **Определяне на Нетна настояща стойност на проекта на базата на анализ на дисконтираните парични потоци**

Целта на този метод е да се определи нетния финансов ефект от реализацията на проекта, остойностен към началния момент на концесионния период.

Методологично подходът се изразява в прилагането на следната процедура:

- Предвидените в проекта инвестиционни разходи се разпределят по години на извършването им. Следва да отбележим, че от гледна точка на бъдещия

концесионер, еднократното концесионно възнаграждение има характер на квази-инвестиционен разход и може да се отчете или като инвестиционен разход и с него да се дефинира началния нулев момент спрямо който ще определим проекта или алтернативно може да се отнесе като оперативен отрицателен паричен поток през първата година от дейността. Подобни разсъждения могат да се отнесат и към евентуални гаранционни ангажименти поети от страна на концесионера с оглед изпълнението на минимално изискуемата инвестиционна програма.

- Изчисляват се настоящите стойности на инвестиционните разходи и се сумират.
- Определят се нетните парични потоци, генерирани в изпълнението на концесионния проект на годишна база. Следва да уточним, че става въпрос за “вътрешна” по отношение на проекта година, която не съвпада с календарната, респ. със счетоводната година. При това трябва да се избере подход за отчитане на фискалните ефекти – напр. чрез нормализиране на първия отчетен период към продължителност по-малка от година и край, който съвпада с края на първата счетоводна година. Алтернативни възможности са това да се направи с последния отчетен период или да се работи с “вътрешната” година през целия проект.
- Изчисляват се настоящите стойности на нетните парични потоци и се сумират.

Нетната настояща стойност е именно сравнението между сумата от настоящите стойности на инвестиционните разходи и сумата от настоящите стойности на нетните парични потоци.

Нека приемем следните обозначения:

$NPV$	Нетна настояща стойност
$I_j$	Годишен обем на инвестициите
$CF_j$	Годишен паричен поток
$N$	Период на получаване на ефекта от инвестициите
$r$	Норма на сконтиране

Нетната настояща стойност за проекта получаваме от израза:

$$NPV = \sum_{j=1}^N CF_j \times \frac{1}{(1+r)^j} - \sum_{j=0}^N I_j \times \frac{1}{(1+r)^j}$$

Независимо от честото прилагане на този метод и увереността с която се ползва от много аналитици ще отбележим, че зад привидната простота се крият значителни трудности, пренебрегването на които може в определени случаи да доведе до съществени отклонения в крайните резултати, а оттам и в надеждността и достоверността на направените изводи.

### Анализ, определяне и обосновка на срока на концесията

Максималното време, посочено в Закона за концесиите е 35 години, като при изключителни обстоятелства и обосновка е разрешено и удължаването на първоначалния срок. Този допълнителен срок може да бъде обоснован с огромни инвестиционни изисквания и/или ниска доходност, които изискват допълнителни години за осигуряване на положителна нетна настояща стойност. Следователно, важно е с оглед изясняването на такава потенциална необходимост да се определи прогнозния срок на концесиониране. Най-прекият начин за отразяване на финансовото въздействие на промените в срока на концесията е да се разгледат различни проценти на възвръщаемост при намаляване на срока на проекта от предложените 35 години.

Следва да се има предвид и това, че влиянието на вътрешната норма на възвръщаемост при различен срок на концесията е различно при отделните периоди, без значение дали промяната в броя на годините е същата. Разликата в процентите на възвръщаемост на концесия между 15 и 20 години е значително по-голяма отколкото между 30-та и 35-тата година, поради сконтирането на паричните потоци.

При определяне на оптимален срок ще се следи проектът да е постигнал удовлетворителна рентабилност така, че при такъв срок промените в рентабилността да са толкова ниски с увеличаване на годините, че аргументите за удължаване срокът на концесия да са пренебрежими.

Важен за определянето на срока на концесиониране на пристанищните терминали ще е и традиционният амортизационен период на повечето дълготрайни



пристанищни активи. Той трябва да позволява на концесионера да извлече полза от използването на по-голяма част от полезния живот на инвестициите, които е направил. Следва да държим отчет и за периода от срока на концесията, през който концесионерът и държавата ще се занимават с предаването на собствеността. Този период включва последните няколко години от концесията, когато интересите на концесионера и на държавата започват да се раздалечат. Това се дължи на желанието на концесионера да постигне най-високи стойности на възвръщаемост за себе си при удовлетворяване на условията на договора, и желанието на държавата да осигури максимална стойност на инвестициите и най-високо качество на обслужване. По време на цялата концесия, с изключение на последните години, концесионерът ще получава пълната печалба от инвестициите, които той прави; обаче през тези последни години концесионерът ще бъде изкушен да минимизира инвестициите и да намали разходите, по специално да не инвестира в нови активи и дейности.

#### Определяне на вътрешната норма на възвръщаемост

Вътрешната норма на възвръщаемост е онази норма на скотиране, която изравнява сумата на настоящите стойности на нетните парични потоци от експлоатацията със сумата на настоящите стойности на инвестиционните разходи.

Следователно вътрешната норма на възвръщаемост е решение на следното уравнение:

$$0 = \sum_{j=1}^N CF_j \times \frac{1}{(1 + IRR)^j} - \sum_{j=0}^N I_j \times \frac{1}{(1 + IRR)^j}$$

Вътрешната норма на възвръщаемост се сравнява с изискуемата норма на възвръщаемост, за да се оцени ефективността на инвестиционния проект.

Предимство на този аналитичен метод е, че оценката се прави изключително на базата на присъща за проекта информация без необходимост от преформатиране на данни, корекции от допускания и ограничения и т.н. Съществено е и отчитането на целия срок на експлоатация на проекта – в случая става въпрос за срока на концесиониране.

Конкретното изчисляване на вътрешната норма на възвращаемост може да се реализира итерационно или чрез линейна интерполация.

При линейната интерполация е необходимо да определим областта в която нетната настояща стойност на проекта променя знака си и да използваме стойностите на нормите на сконтиране, при които имаме положителна и отрицателна стойност на ННС.

Тогава вътрешната норма на възвращаемост се определя с израза:

$$IRR = r_1 + (r_2 - r_1) \times \frac{NPV_1}{NPV_1 - NPV_2}$$

Следва обаче да отбележим, че са възможни случаи при които определянето на вътрешната норма на възвръщаемост би било практически невъзможно. Типичен пример за това са силно отличаващи се като амплитуда и знак годишни нетни парични потоци – възможно е в срока на концесиониране да се заложи на неравномерна, дори отложена във времето инвестиционна програма с неперiodични значителни по големина инвестиционни разходи, съчетани с неблагоприятни прогнози по отношение на товаропоток. При такава хипотеза е възможно уравнението на приведените към един и същ момент парични потоци да няма решение или да има повече от един корен.

Съществено е да отбележим и още един недостатък на този подход, относително слабо коментиран в аналитичната практика у нас.

Прилагайки метода на вътрешната норма на възвръщаемост предполагаме негласно, че генерираните в проекта нетни парични потоци се реинвестират в същия проект при същата норма на възвръщаемост. Това условие е достатъчно уместно при инвестиционни проекти с относително голяма продължителност. В случая на концесионен проект матуритета е достатъчно голям. От друга страна именно по-продължителен проект предполага и нееднократен инвестиционен цикъл, което от своя страна означава с определена степен на вероятност реализация на инвестиции с различна норма на възвръщаемост. Трябва да се има предвид и това, че немалка част от генерираните парични потоци биха се използвали за погасяване на евентуални кредитни ангажименти от страна на концесионера, а така също и за финансиране на оборотния капитал, необходим за функционирането и

развитието на пристанищния терминал при условията на разработване на концесионирания обект, особено при растящ пазар. Това предполага значителен ръст на оборотния капитал, следователно при среднопретеглена цена на капитала, различаваща се значително от вътрешната норма на възвръщаемост на проекта, то общата оценка на ефективността на проекта ще е нереалистично завишена или занижена.

**Оценка на проекта анализирайки покриването на разходите – метод на коефициента “приходи - разходи” и метода “индекс на рентабилността”**

Методът на коефициента “приходи - разходи” е често прилаган в практиката на финансовия анализ. Използва се, като оценъчен инструмент за относителната ефективност на инвестирания капитал. Този метод оценява настоящата стойност на положителния паричен поток, който се очаква срещу единица настояща стойност на сумата от инвестиционните и текущите отрицателни парични потоци.

Ако означим:

$PCF_j$  Положителни парични потоци, генериране при изпълнението на проекта

$NCF_j$  Отрицателни парични потоци, генериране при изпълнението на проекта

тогава, коефициентът “приходи - разходи” се определя чрез израза:

$$K_{RC} = \frac{\sum_{j=1}^N PCF_j \times \frac{1}{(1+r)^j}}{\sum_{j=1}^N NCF_j \times \frac{1}{(1+r)^j} + \sum_{j=0}^N I_j \times \frac{1}{(1+r)^j}}$$

Оценка на проекта се прави, като се сравнява стойността на този коефициент с единица, като проектът се определя като финансово изгоден при големина на коефициента над единица.

Допълнителен метод, който показва какъв нетен паричен поток може да се очаква от инвестирането на единица капитал е методът “индекс на рентабилността”. При вече известните означения, индексът на рентабилността се

$$IP = \frac{\sum_{j=1}^N CF_j \times \frac{1}{(1+r)^j}}{\sum_{j=0}^N I_j \times \frac{1}{(1+r)^j}}$$

определя от израза:

т.е. съпоставяме сумата на настоящите стойности на паричните потоци, генерирани в проекта със сумата на настоящите стойности на инвестиционните разходи. Отново оценката се прави чрез съпоставяне с единица.

При този подход изчисляваме ефекта от единица инвестиран капитал, което е релевантно на най-често прилагания критерий за рационалност.

#### **Анализ на рисковете и Анализ на чувствителността**

Всяка инвестиция предполага влагане на капитал и поемане на инвестиционен риск. Този риск се дефинира като подлежаща на оценка степен на несигурност относно получаването на прогнозните резултати от инвестицията. Доколкото инвестиционните решения се вземат на основата на направени прогнози, разчети и програми, всички те се базират на исторически анализ и информация за минали отчетни периоди, но са ориентирани към бъдещ период. Именно това поражда необходимост от изследване на риска и анализ на компонентите, които го детерминират.

Доколкото целта на този материал е методологична, накратко ще се спрем на основните рискови компоненти в случаите на концесиониране и експлоатация на пристанищни терминали.

Принципно разграничаваме няколко основни групи рискови компоненти:

1. Риск, специфичен за страната в която е разположен пристанищния терминал, наричан “кънтри риск”;
2. Риск, свързан с оценката на трафика, условно наречен “трафик риск”;
3. Риск, свързан с реализацията на проекта, наречен “проектен риск”;
4. Риск, свързан с договарянето на условията по концесионния договор, наречен “договорен риск”;
5. Риск, свързан с конкретни финансови показатели, наречен “финансов риск”;
6. Риск, свързан с процедурата по избор на концесионер, наречен “процедурен риск”.

В рамките на анализа ще бъдат изследвани тези ключови рискови компоненти, за да добие цялостния анализ достатъчно задоволително ниво на надеждност и прогнозируемост.

Методът “Анализ на чувствителността” е най-широко прилаган при изследване на риска на инвестиционни проекти. Съществен момент в този метод е изборът на показател, чиято чувствителност ще се подложи на анализ. Като правило това са различните показатели за ефективност, като: нетна настояща стойност, индекс на рентабилност, вътрешна норма на възвръщаемост и т.н. Доколкото добра представа за нетния финансов ефект от проекта дава нетната настояща стойност, това е и най-често използвания в практиката показател.

Следващият етап в приложението на метода е определянето на променливите, които биха оказали най-съществено влияние върху динамиката на изследвания показател, като за целта се използват резултатите от историческия анализ на динамичните редове на тези променливи. Важно е да разполагаме с надеждна и класифицирана информация, за да сме прецизни в анализа си. На базата на този анализ се определят и възможните разпределения за изследваните променливи, като в много от случаите анализът се концентрира върху дискретни стойности, понякога дори оценени количествено чрез общи качествени допускания. Прилага се в четири различни варианта с различна степен на прецизност.

Първият вариант се изразява в това, че се определят три стойности за всяка изследвана променлива:

- оптимистична (най-благоприятна) стойност;
- реалистична (най-вероятна) стойност и
- песимистична (най-неблагоприятна) стойност.

Изчисляват се стойностите на избрания показател и се анализират отклоненията в резултат на всяка една от променливите.

Вторият вариант се характеризира с това, че се анализира чувствителността на избрания показател по отношение на определен процент изменение в стойността на отделните променливи.

Третият вариант се състои в това, че се изследва само опасността от негативни изменения на избрания показател, вследствие неблагоприятна промяна на анализиранияте променливи.

При четвъртия вариант се постига най-висока степен на прецизност на анализа. Той се изразява в това, че се изследва риска на самите променливи и вероятността те да предизвикат чувствителни изменения в стойността на избрания показател.

Изборът на конкретен вариант ще се определи от допусканията, които ще бъдат приети в модела на концесионния проект, ограниченията и разпределението на параметрите на проекта. При всички случаи стремежът е към разкриване в максимално възможна степен на рисковите фактори, прецизиране на риска и неговите компоненти, количествено оценяване на риска на избраните показатели и изследване на влиянието върху очакваните резултати.

#### Допълнителни непреки ефекти от концесионирането

При анализа на ефективността от концесионирането следва да обърнем внимание както на преките ефекти от изпълнението на проекта, така и на индиректните следствия. При това следва да отчитаме, че пристанищната дейност генерира значими икономически изгоди, измерими и овеществени, следователно обект на частен интерес, но така също и допълнителни непреки изгоди, като правило характеризирани с термина "публични блага". В редица случаи е уместно да се анализират внимателно и тези ефекти, още повече когато на тяхна база се обосновава определена публична инвестиция. В специализираната литература допълнителните ефекти се оценяват най-често качествено, а като количествени предпоставки в методологическо отношение служат ефектите на стопанска мултипликация (наричани също и мултипликатори на стопанския ефект). Типични сфери, в които отчитаме проявлението на тези допълнителни мултипликатори са:

- нефтохимическа индустрия;
- услуги с добавена стойност, като ремонти дейности и поддръжка, пакетиране и препакетиране, тестване и специализирани контролни изпитания;
- митнически услуги;

- транспортни услуги към
- вътрешността на страната.

Така в редица случаи, отчитайки специализираната дейност в пристанищните терминали, както и действието на допълнителните мултипликатори на стопанския ефект, при подходящо провеждана държавна политика и системен подход към даденото пристанище, последното се превръща в своеобразен индустриален клъстер, т.е. географска концентрация на частни компании, конкуриращи се една с друга или допълващи се една с друга, като доставчици и клиенти в специализацията си, произвеждайки или предоставяйки услуги. По този начин индустриалните клъстери са своеобразен конгломерат, генериращ значителна добавена стойност, респ. важен фактор по отношение инвестиционната частна инициатива.

## МЕТОДОЛОГИЯ НА АНАЛИЗА

От методологическа гледна точка при разработването на модела на конкретния пристанищен терминал ще се ръководим от резултатите от анализа на бъдещите приходи, структурирани съобразно общата ни класификация на услугите, извършвани при оперативната експлоатация на терминала, а така също и от анализа на разходите, както и резултатите от раздела, касаещ разработването на инвестиционната програма.

При разработването на модела ще бъде отчетен факта, че пристанищният терминал представлява възел в общата транспортна верига и е функция на географското разположение и на стопанското и технологичното състояние, характеризиращо мястото където е изграден. Съвременната логистика издигна ролята и значението на транспортните системи значително в по-голяма степен отколкото може да се очаква, ако просто се отчита ръста в търговската дейност и инициатива. Това води до необходимост от специализация в претоварните операции, условията на складова дейност и съхранение. Във все по-голяма степен пристанищата стават важна част от така наречените интегрирани логистични вериги. Този процес на специализация и променящи се изисквания, който през последните две десетилетия се реализира в западно-европейските страни се

наблюдава дори с още по-значителна динамика в новите пазарни икономики. Следователно важно е в модела да се отчита потенциалът, който конкретния пристанищен терминал носи по отношение на услугите, които ще предоставя и добавената стойност, която ще генерира. Този потенциал трябва да се анализира внимателно, като при това следва да се изготвят задълбочени проучвания и прогнози на бъдещия трафик на стоки и свързаните с това услуги, още по-вече, че потенциалът зависи силно от характера на продуктите и услугите към които се отнася.

Разработеният финансов модел ще обхване логиката на всички необходими **финансови и корпоративни анализи** и подходи:

- Анализ на финансиращите и инвестиционните решения от гледна точка на бъдещия концесионер;
- Анализ на формираните входящи и изходящи парични потоци за срока на концесията;
- Формиране на нетните парични потоци за всяка една от годините на концесията;
- Изследване на рисковите фактори и анализ на рисковата експозиция;
- Анализ на равновесието между ползите и рисковете при условията на концесията;
- Определяне на изискуема възвръщаемост от инвестицията;
- Прилагане на основните методи при капиталовото бюджетиране – метода на нетната настояща стойност, метода на вътрешната норма на възвръщаемост, метода „индекс на рентабилност” и метода „срок на откупуване (изплащане) на инвестицията”.
- Прилагане на основните анализи при капиталовото бюджетиране – анализът „дърво на решенията” и анализа на чувствителността.

**2.3.ПРАВНИЯТ АНАЛИЗ** в структурно отношение ще следва изискванията на Приложение №1 към ППЗК.

Целта на Консултанта при разработване на този анализ е даде очерчанията на бъдещата концесия през призмата на действащото законодателство. Експертите ще представят подробен анализ на нормативната уредба, регламентираща



дейностите, свързани с обекта на концесията. Ще бъдат разгледани и задължителните изисквания, на които следва да бъдат подчинени страните по бъдещото концесионно правоотношение. Правният анализ ще включва:

**1. Определяне на предмета на концесията**

Предметът на концесията ще бъде определен от гледна точка на разпоредбите на чл.1 ал.3 и чл.4 от Закона за концесиите, а така също и чл.117в от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. С оглед на конкретната фактическа обстановка ще бъде определен предметът на концесия като концесия за услуга или концесия за строителство. Правният анализ ще обоснове както основния предмет на концесията, така и следствието или допълнението към основния предмет на концесията, които от своя страна да се основават на конкретните дейности, които концесионерът следва да извърши като условие за осъществяване на концесията, като тези дейности се обследват и в правен аспект.

**2. Фактическото и правното основание за предоставяне на концесията, включително установяване на наличието или необходимостта от предотвратяване на обстоятелства, които създават опасност за националната сигурност и отбраната на страната, за околната среда, за човешкото здраве, за защитените територии, зони и обекти и за обществения ред или на други обстоятелства, определени със закон.**

Концесията е възможност, която Законът за държавната собственост и ЗК са предоставили на Министерски съвет (МС) за оперативно управление на публичната собственост. Въпрос на изключителна преценка по целесъобразност от страна на МС е предоставянето на концесия за обектите- държавна собственост. В контекста на липсата на достатъчно средства в държавния бюджет, концесията като форма на въвеждане на частно участие в нейното управление е достатъчно аргументирано предизвикателство пред изпълнителната власт. Консултантът ще извърши анализ именно на тези обществени потребности, които са фактическо основание за предоставянето на концесия.

Обосновката ще съдържа и анализ на действащото законодателство, което обосновава правната възможност за предоставянето на концесия за пристанищен

терминал. Под приложима правна уредба ще се има предвид правната уредба в националното законодателство, включително в правото на Европейския съюз, както и стратегиите, стандартите и другите относими документи /независимо дали имат нормативен характер/, свързани с реализацията на проекта. Нормите и изведените въз основа на тях правни аспекти на концесията ще бъдат тясно обвързани с всеки един от останалите изготвени анализи, с цел стабилност и аргументираност на предложенията при аналитичното представяне на възможностите за осъществяване предмета на концесията в изискваните като минимум от Възложителя варианти на Техническия анализ и Финансово-икономическия анализ.

**3. Установяване и анализ на собствеността върху обекта на концесията и на прилежащата инфраструктура и на концесионната площ и на другите принадлежности, включително наличието на ограничени вещни права и други тежести.**

Задължителна част от анализа ще включва определяне на предметния състав на концесионния обект. Индивидуализацията на обекта на концесия ще бъде направена чрез пълно описание на фактическото състояние на терминала. Подробно ще бъде изследван терминалът в качеството му на териториално обособена част от пристанище за обществен транспорт, която осигурява завършен процес по приемане, обработка, съхраняване и експедиране на определен тип товари и/или поща по определена технология. Индивидуализацията на обекта ще включва, но не само описание и анализ на:

- концесионната площ на пристанищния терминал;
- прилежащата инфраструктура и принадлежности, ако такива е предложено да се включат към обектите на концесията;
- определяне на координатните граници на прилежащата и оперативната акватория на пристанищния терминал.

При констатирането на проблем, свързан с посочените по-горе въпроси и/или друг проблем, свързан с обекта на концесията, установен от Консултанта при изготвянето на анализа, последният ще направи **конкретни мотивирани**

предложения за необходимите действия за преодоляването му. В случай, че са налице повече от един варианти, те ще бъдат посочени, ведно с мотиви кой от вариантите се препоръчва, с оглед постигането на целите на концесията при направените предвиждания в анализите.

Според действащия правен режим концесията следва да се предостави за ползване на пристанищната територия, инфраструктура и акваторията като публични обекти на терминал, представляващ технологично обособена част от пристанище за обществен транспорт с национално значение. От тази гледна точка пристанищната територия, инфраструктурата и акваторията на терминала ще бъдат индивидуализирани като площ, граници, предназначение, точки и др. под. белези. Индивидуализацията на концесионния обект ще включва изследване на устройствения статут на пристанищната територия, пълно описание на границите на терминала и изследване на правния му статут от гледна точка на собственост и наличие на вещни права. Пристаннищната инфраструктура и пристанищните съоръжения и техния вещноправен режим ще бъдат предмет на специален анализ като част от концесионния обект по смисъла на чл.4, ал.2 от Закона за концесиите.

В съответствие с констатациите и препоръките на техническия анализ, в правния анализ ще бъде определена **правната квалификация на обектите, които се предлага да бъдат изградени от концесионера върху концесионната територия**, във връзка с извършваните в тях стопански дейности.

Ще бъде обоснована съответната пристанищна услуга като задължителен елемент на предмета на концесия. Доколкото в рамките на едно пристанище могат да се извършват различни дейности и услуги и с оглед намерението на концедента да ограничи концесията само до някои от тях, тези дейности могат да очертават параметрите на концесионното правоотношение. Подробно ще се обсъди и възможността за извършване на съпътстващи услуги от гледна точка на икономическа ефективност на бъдещата концесия. Консултантът ще определи, синхронизирано с констатациите, изводите и препоръките от останалите концесионни анализи:

- критериите за качество на отделните услуги;

- условия и редът за мониторинг и контрол на това качество и съответните договорни санкции при непостигане, съответно – неточно поддържане на договореното качество.

#### **4. Установяване и квалифициране на придобити или осъществявани права върху обекта на концесията.**

Консултантът ще изследва заварени правоотношения, от които биха възникнали права (право на ползване, право на обезщетение) на основание Преходните и заключителните разпоредби на отменения Закон за концесиите, Преходните и заключителните разпоредби ЗМПВППРБ и Закона за приватизацията. Подробно ще бъдат изследвани правата на заварения оператор. Ще бъдат анализирани евентуални реституционни претенции и други права на трети лица по отношение на части от пристанищната територия и/или пристанищната инфраструктура.

Правният анализ ще съдържа подробно изследване на заварените правоотношение на стопанисване и експлоатация на концесионния обект. Преценката за правомерността на правата ще бъде направена при стриктен анализ на правното основание за тяхното възникване и упражняване. На тази основа ще бъдат направени препоръки за уреждане на съвместимостта на правата на евентуалните заварените ползватели и бъдещия концесионер.

Правният анализ ще изясни по безспорен начин *собствеността и статута на всички имоти* (сгради, съоръжения, прилежаща инфраструктура, принадлежности), намиращи се както в концесионния обект, така и по възможност – в съседство на концесионната територия (относно техните ползватели, изследване и прогнозиране на възможни проблеми и спорове, свързани с наличие на тежести, сервитутни и други ограничени вещни права, учредени в полза на трети лица, ако има такива). Подробно ще бъдат изследвани права и претенции на трети лица върху имоти, намиращи се в обекта на концесия и други проблеми, свързани с индивидуализацията на обекта на концесията, посочени по-горе. В този случай, въз основа на съществуващите документи, Консултантът ще направи **обосновани препоръки за решаването на констатираните проблеми, претенции и спорове,**

както и за възможността (или необходимостта) **включването или не на всеки подобен имот в обекта на концесията.**

В специален раздел ще бъдат анализирани съществуващите облигационни отношения между действащия пристанищен оператор и трети лица. Ще бъдат препоръчани подходящи правни форми за встъпване и/или заместване на сегашния оператор в облигационните правоотношения, пряко свързани с ползването на публичните активи. Анализът ще съдържа коментар на правоотношенията, които концесионерът следва да уреди с предприятията, извършващи услуги с обслужващо предназначение – водоснабдяване и канализация, електроразпределение, телефонни услуги и др. под.

Специално място ще бъде отделено на преминаването на трудовите и осигурителните правоотношения от досегашния оператор към бъдещия концесионер. Съгласно действащото законодателство при концесия на обект трудовите правоотношения с работника и служителя от съответния обект не се прекратяват, а преминават към новия концесионер. На базата на диспозитивните норми на Кодекса на труда ще бъдат направени препоръки относно подписването на споразумения между работодателите (действащия оператор и бъдещия концесионер) за разделна или солидарна отговорност по отношение на правоотношенията, възникнали до момента на подписване на концесионния договор. Ще бъдат направени препоръки относно записването в концесионния договор на конкретни задължения на концесионера във връзка със запазването на определен брой работни места и/или повишаване на този брой, както и разработването на социални програма.

**5. Установяване на необходимостта от извършване на отчуждителни процедури по реда на Закона за държавната собственост или на Закона за общинската собственост.**

Безпрепятственото ползване на обекта на концесията налага изследване на евентуалните права на трети лица, имащи отношение към пристанищната територия и/или инфраструктура или към предвидените в техническия и финансово-икономическия анализ възможности за разширение на терминала. От тази гледна точка ще бъде преценена необходимостта от провеждане на

отчуждителни процедури по реда на Закона за държавната собственост. При установяване на такава необходимост Консултантът ще опише подробно процедурата по отчуждаване и ще предвиди прогнозна програма със срокове за провеждането ѝ, както и правните възможности за възлагане на концесионера разходите по отчуждаването. Изводите и препоръките от правния анализ следва ще бъдат взети предвид при изработване на финансово-икономическия анализ, който да определи евентуалния размер на дължимото обезщетение и евентуалното му включване във финансовия модел на концесията.

**6. Анализ и препоръки относно съдържанието на концесионния договор. Анализ на видовете рискове, които поемат страните по концесионния договор, оценка и препоръки по разпределението им.**

Доколкото целта на анализа е да даде параметрите на бъдещата концесия, които ще залегнат в сложния фактически състав на концесионното право включващо решения на Министерски съвет и концесионен договор, съществено място в анализите ще бъде отделено на препоръки към съдържанието на концесионния договор. В тази част ще се дадат предложения за условията за осъществяване на концесията, правата и задълженията на страните, включително тези по опазване на околната среда, инвестиции и концесионно плащане, гаранциите за изпълнение на задълженията, формите на контрол от страна на концедента, отговорностите при неизпълнение на задълженията, основания за освобождаване от отговорност, условия за изменение, спиране, прекратяване и разваляне на концесионния договор и др. под.

В тази част от анализа задължително ще бъдат включени мотивирани предложения относно съдържанието на концесионния договор **по отношение на баланса на концесията, разпределението на рисковете и реда за изчисляване, отчитане и контролиране на нормата на възвращаемост.**

Конкретните препоръки ще бъдат резултат от анализ, който се основава на всички концесионни анализи, на проучванията на добрите практики и спецификата на пристанищния терминал, и на дейностите по неговото модернизиране, управление, поддържане и експлоатация.

Въз основа на всички анализи в правния анализ ще бъдат разработени и препоръки относно:

1. изискванията за изпълнение на критериите за комплексна оценка на офертите на потенциалните участници в откритата процедура по предоставяне на концесията, в съответствие с констатираните в концесионните анализи специфики на пристанищния терминал - обект на концесията;

2. разработване на изискванията към съдържанието на Обвързващото предложение, изготвящо се от страна на потенциалните участници в откритата процедура по предоставяне на концесията съгласно ЗК и ППЗК;

3. изследване на необходимостта от разработване на: изменение на действащия ПУП-ПРЗ за концесионната площ, с оглед изпълнение на предвижданите строителни работи като задължение за бъдещия концесионер; на Програма за управление; на конкретни проекти за строително-ремонтни дейности за частичната реконструкция, частична рехабилитация или ремонт на обекта за поддържане в експлоатационна годност за срока на концесията, вкл. за реконструкция, модернизация и подновяване на съществуващи активи (сгради и съоръжения) и изграждане на нови от концесионера, като следствие или допълнение към основния предмет на концесията;

4. целесъобразността от изграждане и развитие на други свързващи транспортни системи за превоз на товари в обособения обект на концесията – с оглед постигане в максимална степен целите на концесията.

**2.3. ЕКОЛОГИЧНИЯ АНАЛИЗ** в структурно отношение ще следва изискванията на Приложение №1 към ППЗК. Анализът ще включва подробно описание и анализ на компонентите и факторите на околната среда, които се очаква да бъдат обект на въздействие в резултат от предоставянето на концесията.

По принцип компонентите и факторите на околната среда при екологичната оценка са атмосферен въздух; повърхностни и подземни води; геоложка основа, релеф и почви; растителен и животински свят, включително защитени територии; ландшафт; санитарно-хигиенни условия; културно наследство, като за действащите обекти - предмет на концесия, ще се описват и условията на съществуващата околна среда - обект на въздействие.

В началният етап на екологичния анализ ще бъдат определени кои компоненти и фактори ще бъдат включени в анализа като основни параметри на оценката. Това ще бъде направено по метода на обосноваването изключване от пълния списък. Например, описание и оценка на защитени природни територии и културно наследство могат да не присъстват като самостоятелни части, поради отсъствието на такива в рамките на обекта. В този случай те присъстват в оценката, с коментар че няма такива компоненти на територията на обекта. Както бе споменато по-горе редът на описанието и анализа на компонентите и факторите на околната среда ще следва условията на Наредба № 4 от 07.07.1998 за оценка на въздействието върху околната среда и по-точно нейното Приложение 3, което следва да бъде залегнало в обхвата и съдържанието на изработените доклади по ОВОС за обекти в експлоатация.

Анализът ще включва прогноза за предполагаемото въздействие върху засегнатите в резултат на предоставянето на концесията компоненти и фактори на околната среда. Прогнозата за предполагаемото въздействие върху компоненти и фактори на околната среда ще бъде представена въз основата на разработките от приетите с решение на МОСВ или РИОСВ доклади по ОВОС за обектите, за които се изготвя концесионния анализ. Ако има данни за измервани параметри или състояние на природните компоненти след изготвянето на прогнозата в посочените доклади, то тогава тази информация ще бъде анализирана и ще бъде дадено съответното заключение по отношение на прогнозата. Специално внимание ще бъде обърнато на случаите, когато прогнозата се разминава значимо с последващи измервания или с последващи регистрирани въздействия. Във всеки конкретен такъв случай ще се направи съответно предложение за намаляване на въздействието, което ще бъде по-подробно разгледано в точка 2.4.



Подробно ще бъдат очертани мерки за намаляване отрицателното въздействие на обекта или дейността върху компонентите на околната среда. В този раздел на екологичната оценка ще бъдат разгледани всички мерки за намаляване на въздействието върху компонентите на околната среда, предложени в съответните доклади по ОВОС или допълнително залегнали в решенията към тях. Прегледът на мерките включва както тяхното описание, като обхват на дейността и график на изпълнението, но също така и анализ на постигнати резултати за времето до концесионния анализ. Както бе споменато по-горе, в резултат на анализа на компонентите на околната среда и прогнозата за въздействията, е възможна появата на случай на предложение за допълнителни мерки за намаляване на въздействията. В този случай предложението се обосновава и се оценява като необходими дейности, които да бъдат включени в програмата за управление на околната среда.

Експертите ще анализират план за действие при аварийни ситуации, мерки и средства за предотвратяване, ограничаване и отстраняване (ликвидиране) на аварийни изпускания на замърсяващи вещества. Както е известно в областта на водния транспорт и пристанищната дейност, най-сериозните замърсявания и свързаните с това въздействия върху околната среда се случват при така наречените промишлени аварии и инциденти. В този смисъл готовността за провеждане на спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи при бедствия, аварии и катастрофи, залегнали в съответния Аварийен План са от изключително значение за успешното приложение на системата по управление на околната среда на всеки пристанищен обект. Съответните съществуващи аварийни планове ще бъдат разгледани и оценени, както по структура, така и по отношение на техническата, финансовата и кадровата им обезпеченост. В този раздел на екологичната оценка ще бъдат анализирани също така и наличните данни за производствени аварии и инциденти, както и регистъра на обекта по отношение на оценката на риска.

Обект на анализа ще бъде и плана за собствен мониторинг за наблюдение на засегнатите в резултат на осъществяване на концесията компоненти на околната среда. В този раздел ще бъде разгледан плана за собствен мониторинг на компонентите на околната среда, предложени в съответните доклади по ОВОС за

действащите обекти или допълнително залегнали в решенията към тях. Основното внимание ще бъде отделено на това дали плана обхваща цялостно обекта на концесионен анализ или засяга частично негови съоръжения. В този смисъл ще бъде направена оценка на приложимостта му или ако се наложи ще бъде направено предложение за разширяване на териториалния обхват според границите на обекта на концесионен анализ. На съответен анализ ще бъдат подложени и събраните данни от докладите за собствен мониторинг при наличието на такива до периода на концесионната оценка.

Съществена част от екологичния анализ ще представлява заключението за допустимото замърсяване на околната среда в съответствие с действащите в страната норми и стандарти. Съществуващите и потенциалните проблеми на обекта на концесионен анализ по отношение на околната среда и човешкото здраве ще бъдат представени като заключение в частта на екологичния анализ. В тази част ще бъде представена и актуализираната от докладите по ОВОС Програма за привеждане на дейността на обекта в съответствие с нормативната уредба по околна и работна среда.

**1.2 „Структура, съдържание и обхват на проектите на обосновка на концесията, концесионен договор и документация за участие в открита процедура”.**

След приемане на анализите от страна на Възложителя, Изпълнителят ще изпълни **етап II от предмета на поръчката, а именно изготвяне на обосновка на концесията и на проект на концесионен договор в следната последователност:**

- 1. Изготвяне на обосновка на концесията**
- 2. Изготвяне на документация за участие в процедурата –**
- 3. Изготвяне на проект на договор за концесия**

Тези документи ще бъдат изготвени в срок от 20 календарни дни с участие на всички членове на екипа.

Обосновката на концесията ще бъде разработена въз основа на концесионните анализи и ще бъде ползвана като изходна платформа при разработването на проекта на договора за концесия и документацията за участие в процедурата. Като финален документ ще бъде разработен проект на договор за концесия въз основа на всички предходно разработени от Консултанта документи при изпълнение на поръчката.

**1.2.1. Структура, съдържание и обхват на проекта на обосновка на концесията.**

Обосновката на концесията ще бъде изготвена по реда на чл.21 от ЗК и ще отговоря на изискванията относно нейното съдържание, определени от чл.9, ал.1 и ал.2 от ППЗК. Към нея ще бъдат представени като приложения: концесионните анализи, заедно с техните приложения и документът - когато има такъв, с който е приключила съответната приложима процедура по глава шеста от Закона за опазване на околната среда, включително предписанията на органа по опазване на околната среда и водите във връзка със строителството и/или експлоатацията на обекта на концесията.

Целта на обосновката на концесията е да **мотивираща предложението за предоставяне на концесия и да определя характеристиките на обекта и на основното съдържание на концесията**, в т.ч.:

1. **Целите на концесията**, включително обществения интерес от предоставянето ѝ. В тази част на обосновката Консултантът ще аргументира как предложените параметри на концесия на пристанищен терминал „Зимовник-Русе“ отговарят на определените от Възложителя цели на концесията, а именно:

- Управление и поддържане на обекта на концесията в експлоатационна годност и неговата частична реконструкция, частична рехабилитация или ремонт на обекта за срока на концесията на риск на концесионера, чрез прехвърляне от държавата върху опитен пристанищен оператор – търговец, на експлоатационния, строителния, пазарен и екологичен риск, рискът от поддържане на съоръженията и предоставяне на услуга от обществен интерес, и рискът от инвестиране в този най-голям български обект от пристанищната инфраструктура на р. Дунав;

- Подобряване на капацитета на терминала и качеството на обработването на товарите;
- Създаване на условия за увеличаване на трафика на товари от и до обекта на концесията чрез повишаване на конкурентоспособността и либерализация на пазара на пристанищните услуги;
- Подобряване качеството и разнообразието на предоставяните услуги, свързани с обработването на товари с цел увеличаване на товарооборота и превръщането на обекта на концесията в удобен, привлекателен и печеливш транспортен център;
- Създаване на предпоставки за развитие на водния транспорт;
- Модернизация на системите за сигурност и безопасност в района на пристанището за обществен транспорт съгласно действащото законодателство;
- Въвеждане на приемни съоръжения за събиране, временно съхраняване и обработване на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност и остатъците от товари, произхождащи от корабите;
- Привеждане на пристанищен терминал „Зимовник - Русе” в съответствие с международните и национални изисквания за опазване на околната среда;
- Увеличаване и разнообразяване на съпътстващите дейности – включително търговските и рекламните дейности в района на обекта на концесията;
- Създаване на нови работни места и ангажиране на незаета работна ръка от община Русе и региона;
- Развитие на транспортната инфраструктура на пристанищния терминал -части от пристанището за обществен транспорт, чрез прехвърляне на нови управленски познания и опит (ноу-хау) при експлоатацията и управлението на подобен род инфраструктурни обекти.

2. **Фактическото и правното основание** за предоставяне на концесията – ще бъдат изложени въз основа на изводите на правния анализ;

3. **Основните характеристики на обекта на концесията** – ще бъдат изложени въз основа на изводите на техническия и правния анализ;

**4. Основните характеристики на извършваните услуги или други стопански дейности с обекта на концесията и условията за тяхното извършване – ще бъдат изложени въз основа на изводите на техническия и правния анализ;**

**5. Основните условия и елементи на концесията, включително основните права и задължения на страните по концесионния договор – ще бъдат изложени въз основа на препоръките и изводите на концесионните анализи – технически, финансово-икономически и правен;**

**6. Основните рискове и тяхното разпределение, включително рисковете, които трябва да се поемат от концесионера – ще бъдат изложени въз основа на препоръките и изводите на концесионните анализи – технически, финансово-икономически и правен;**

**7. финансово-икономическите показатели на концесията и ефективността на концесията от гледна точка на концедента – ще бъдат изложени въз основа на препоръките и изводите на финансово-икономическия анализ.**

Основната цел на Консултанта при разработването на обосновката е да аргументира законосъобразността и целесъобразността от предоставянето на концесия на пристанищен терминал „Зимовник - Русе“. Обосновката ще бъде разработена въз основа на изводите и препоръките на техническия, правния и финансово-икономическия анализ и ще включва допълнително и заключенията, изводите и препоръките на експертите относно:

- **икономическия баланс на концесията и обстоятелствата от фактически или правен характер, свързани с обекта на концесията и с услугата от обществен интерес, чието настъпване или изменение би довело до нарушаване на баланса на концесията;**

- **разпределението на ползите и рисковете, произтичащи от осъществяването на концесията за страните по концесионния договор;**

- **мотивирани предложения за конкретни правила за реда за изчисляване, отчитане и контролиране на нормата на възвращаемост;**

- **критериите за комплексна оценка на офертите на участниците в откритата процедура по предоставяне на концесията, в съответствие с констатираните в концесионните анализи специфики на пристанищния терминал - обект на концесията;**

- **изискванията към съдържанието на Бизнес-предложението**, изготвящо се от страна на потенциалните участници в откритата процедура по предоставяне на концесията съгласно ЗК и ППЗК;
- **изследване необходимостта** от разработване на изменение на действащия ПУП-ПРЗ за концесионната площ, с оглед изпълнение на предвижданите строителни работи като задължение за бъдещия концесионер, вкл. и във връзка с осъществяване на услугата от обществен интерес;
- изследване на необходимостта от **частична реконструкция, частична рехабилитация или ремонт на обекта за срока на концесията**, вкл. реконструкция, основен ремонт, модернизация и подновяване на съществуващи активи (сгради и съоръжения) и изграждане на нови от концесионера; други строителни и монтажни работи на отделни елементи от обекта на концесията - като следствие или допълнение към основния предмет на концесията. При обосноваване на правата и задълженията на страните следва да се вземе предвид модела на поддържане на икономическия баланс на концесията и матрицата на разпределение на рисковете, предложена с финансово-икономическия анализ;
- **целесъобразността от изграждане и развитие на други свързващи транспортни системи** за превоз на товари в обособения обект на концесията – с оглед постигане в максимална степен целите на концесията.

Обосновката ще бъде разработена съвместно от всички експерти, участвали в разработването на анализите. За разработването ѝ ще бъде следван следния подход:

1. Идентифициране на основните нормативни изисквания за съдържание на обосновката и основните части от концесионните анализи, които ще послужат за основа за изграждането на отделните части от обосновката;
2. Отчитане на изискванията на Възложителя при разработване на обосновката, както и на коментарите, препоръките и допълнителните изисквания на Възложителя, дадени при разглеждане и разработването на концесионните анализи.
3. Изготвяне на обосновката въз основа на концесионните анализи и изводите и препоръките на Възложителя като единен смислов документ, който мотивира както решението за откриване на процедурата за предоставяне на

концесия като цяло, така и отделните елементи на това решение, определящи параметрите на концесионното правоотношение.

**1.2.2. Структура, съдържание и обхват на проекта на договор за концесия.**

Констатациите, изводите и препоръките на концесионните анализи ще бъдат в основата на проекта за концесионен договор. При разработването му Консултантът ще предложи работещи клаузи, които създават ефективен икономически баланс на концесията, в това число както по отношение на разпределение на правата и задълженията между контрагентите, така и по отношение на създаването на предпоставки за изпълнение на тези задължения и реализиране на отговорността при неизпълнение. Консултантът ще се основа на проучен и анализиран международен опит на успешно реализирани концесионни правоотношения.

При разработване на отделните клаузи на концесионния договор ще бъде използван следния модел на тяхното структуриране:

- ясно и точно определяне на смисъла и съдържанието на договорната клауза, по начин който да не противоречи на останалите договорни клаузи;
- създаване на кореспондиращи норми, при които срещу всяко право на страна по концесионния договор стои насрещното задължение на другата страна;
- създаване на механизми, чрез които да се постигне доброволно изпълнение на договорните задължения, а именно на норми, чиито санкционен характер да има превантивно действие спрямо евентуални неизпълнения;
- създаване на механизми за доброволно уреждане на спорове между страните преди сезиране на компетентен съд;
- създаване на условия за поддържане на икономически баланс на концесията чрез определяне на онези правни и фактически основания, които могат да доведат до нарушаване на равновесието между ползите и рисковете, поети от страните по договора, и начините на тяхното преодоляване.

При изготвянето на проекта на концесионен договор ще участват всички експерти, взели участие в разработването на концесионните анализи.

Целта на експертите, изготвящи проекта на концесионен договор, ще бъде въз основа на законовите изисквания и достиженията на най-добрите и успешни международни практики в областта на предоставяне на концесии на пристанищни терминали, да бъде създадена сигурна основа на бъдещите отношения между концесионер и концедент, в който е отразен и гарантиран публичния интерес, а същевременно е намерен баланса в интересите и на двете страни.

Проектът на договор за концесия ще има като минимум съдържанието, посочено в чл.65, ал.2 от Закона за концесиите, както следва:

1. **Определяне на предмета на концесията** – Съгласно чл.117в, ал.1 от ЗМПВВПРБ концесията за пристанищен терминал има за предмет осъществяване на пристанищна услуга по чл.116, ал.3, т.2. С оглед на тази разпоредба, както и на нормите на чл.2-чл.4 от Закона за концесиите ще бъде дефиниран основният и допълнителния предмет на концесията на пристанищен терминал Зимовник -Русе.

2. **Данни за търговската и други регистрации на концесионера**- Концесионерът като страна в облигационното правоотношение следва да бъде индивидуализиран чрез посочване на данните за своята търговска регистрация, а именно вид на търговеца, ЕИК, седалище и адрес на управление, представителство на търговеца. Към концесионния договор следва да бъдат приложени и документите, удостоверяващи верността на изложените данни. Съгласно чл.71, ал.1 от ЗК концесионерът е длъжен да уведомява писмено концедента в 7- дневен срок за промяната на данните от търговската си регистрация.

3. **Данни за органа, който представлява концедента** – Концедентът при предоставянето на концесия за пристанищен терминал „Зимовник-Русе“ е Министерския съвет. Съгласно чл.117г, ал.2 от ЗМПВВПРБ министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията сключва договорите за концесия на пристанищни терминали.

4. **Описание на обекта, включително на концесионната площ, както и на принадлежностите към обекта, ако има такива** - Обектът на концесията ще



бъде описан чрез индивидуализация на недвижимите имоти, представляващи оперативна зона на терминала, и разположената върху тях пристанищна инфраструктура.

**5. Датата на влизане в сила на договора, предварителните условия, ако има такива, и срока на концесията-** В договора ще бъдат определени условията за влизането му в сила като напр. представяне на гаранция от страна на концесионера, издадена от одобрена от концедента първокласна европейска банка за изпълнение на инвестиционната програма за първата година на концесията; заплащане на размера на еднократното концесионно плащане; вписване на концесионера в регистъра на пристанищните оператори. Ще бъде определен и краен срок за изпълнение на тези условия. Срокът на концесията ще се дефинира с оглед препоръките на финансово-икономическия анализ.

**6. Условията, реда и сроковете за предаване на обекта на концесията в началото и в края на концесията** – В концесионния договор ще бъде разписана подробна процедура за реда и сроковете за предаване на пристанищния терминал в началото и края на концесията. Предаването следва да бъде извършено по двустранно подписан опис, който следва да се приложи към концесионния договор. Реципрочно на задължението на концедента да предаде обекта на концесията на датата на влизане на концесионния договор в сила е задължението на концесионера да върне обекта след прекратяване на договора. Съгласно чл. 78, ал. 2 от ЗК срокът за изпълнение на това задължение е 30 дни от датата на прекратяване на договора, а в случаите на отказ на концедента да продължи концесионния договор с правопримекник на концесионера – от датата на отказа. Отказът да се предаде обекта след прекратяване на концесионния договор е основание за издаване на заповед за изземване от областния управител по реда на Закона за държавната собственост. С договора следва да се определи и състоянието, в което обекта следва да се предадат на концедента

**7.Условията за осъществяване на концесията** - Като условия за осъществяване на концесията в договора следва да бъдат изведени тези задължения на концесионера, без изпълнението на които предоставената концесия следва да бъде прекратена.

**8. Правата и задълженията на страните, включително условията и сроковете за тяхното изпълнение** - В концесионният договор стриктно ще бъдат разписани правата и задълженията на всяка една от страните като се изхожда от опасаните по-горе цели и подход на Консултанта.

**9. Размера, сроковете и реда за извършване на концесионното плащане, когато такова се предвижда.**

Законът за концесиите не урежда концесионното възнаграждение като задължителен елемент на концесията. То е уредено като възможност, която може да бъде предвидена като задължение на концесионера. Определянето на неговия размер е поставено в зависимост от:

1. икономическата изгода, която концесионерът ще получи от концесията;
2. справедливото разпределение на икономическата изгода между концедента и концесионера;
3. постигането на социално приемлива цена на услугите, предоставяни с обекта на концесията, когато цената се определя с нормативен акт

С оглед на изводите на финансово-икономическия анализ ще бъдат предвидени и съответните норми за заплащане респ. недължимост на концесионно плащане.

**10. Вида, размера и сроковете за изпълнение на задълженията за инвестиции-** Едно от основните задължения на концесионера е поддържането на концесионния обект, което е свързано с извършването на инвестиции. Доколкото в основата на концепцията за предоставянето на концесия на пристанищните терминали е именно идеята да се привлече частния бизнес в поддържането на пристанищната инфраструктура, размерът на тези инвестиции следва да бъдат водещ критерии при избора на концесионер и съответно предложението му следва да бъде скрепено като неразделна част от концесионния договор.

**11. Формата, размера и условията за извършване на компенсация по чл. 6, когато такава се предвижда** – С оглед изискванията на Възложителя в концесионния анализ няма да бъде предвидена възможност за заплащане на компенсации по чл.6 от ЗК. Неплащането на тази компенсация ще бъде обоснована с финансово-икономическия и правния анализ.

**12. Вида, размера, сроковете и начините за предоставяне на гаранциите и на обезпеченията за изпълнение на задълженията по договора** - Подробно ще бъдат разписани задълженията на концесионера по предоставянето на банкови гаранции за изпълнение на договорните задължения. При определяне на размера им Консултантът ще изхожда от изводите на финансово-икономическия анализ.

**13. Определяне на основните права и задължения на страните.**

При обосноваване на правата и задълженията на страните Консултантът ще вземе предвид модела на поддържане на икономическия баланс на концесията и матрицата на разпределение на рисковете, предложена с ФИА.

Проектът на Концесионен договор ще бъде мотивиран с Правния анализ на концесията. Анализът ще се основава на констатациите, изводите и препоръките по Раздел „Установяване и анализ на приложимата правна уредба“ на Правния анализ.

Договорът ще уреди изричен ред *относно планирането, отчитането и контрола* по отношение на изпълнението от страна на концесионера на задълженията, свързани със следните дейности:

а) проектиране, доизграждане и въвеждане в експлоатация с предложение за подновяване на договора за авторски надзор, задължение за осигуряване осъществяването на (независим) строителен надзор за доизграждане и въвеждане в експлоатация, управление и поддържане на обекта на концесията в експлоатационна годност;

б) управление и поддържане на обекта на концесията в експлоатационна годност;

в) правото на експлоатация от страна на концесионера.

г) частично разширение, частична реконструкция, частична рехабилитация или ремонт на обекта за времето на концесията (реконструкция, основен ремонт и др., включващи строителни и монтажни работи) на отделни елементи от обектите на концесията като следствие или допълнение към основния предмет на концесията.

**14. Изискванията, свързани с националната сигурност и отбраната на страната, с опазването на околната среда, на човешкото здраве, на защитените територии, зони и обекти и на обществения ред** – В договора стриктно ще бъдат разписани задълженията на концесионера във връзка с опазване на околната среда, обществения ред и спазване на изискванията на Закона за паметниците на културата. Освен прилагането на конкретни мерки по ограничаване на вредните въздействия ще се въведе задължение на концесионера да разработи и прилага Програма по управление на околната среда, която да приведе дейността на обекта в съответствие с нормативните изисквания.

**15. Условията и реда за финансиране отстраняването на нанесените екологични щети** – В концесионния договор ще бъдат разработени подробни договорни клаузи за отстраняване от името и за сметка на концесионера на нанесените екологични щети.

**16. Отговорностите за неизпълнение на задълженията по договора** - При решаването на въпроса с договорната отговорност ще се следва общата гражданска отговорност за неизпълнение, уредена в Закона за задълженията и договорите и в Търговския закон. В тази връзка ще бъдат предвидени правни механизми за постигане на реално изпълнение по договора, съпроводено с наказателни лихви за евентуална забава или каквото и да било друго неточно изпълнение - по неговото количество и качество. С отделни клаузи ще бъдат уредени последиците от настъпване на форсмажорни обстоятелства.

**17. Условията и реда за обмен на информация между страните и за извършване на контрола по изпълнение на договора**- Консултантът ще предвиди клаузи за обмен на информация между страните, в това число по електронен път, както и условията и реда за извършване на контрола от страна на концедента и неговите представители по отношение изпълнението на договора за концесия.

**18. Условията и реда за решаване на споровете между страните** - Консултантът ще предвиди механизъм за доброволно решаване на спорове между страните преди отнасянето на спора пред компетентния съд.

**19. Основанията и реда за предсрочно прекратяване на договора** –

Основанията за предсрочното прекратяване на договора са посочени в чл.74 – 76 от ЗК и те ще бъдат детайлизирани в договора за концесия с оглед на конкретния пристанищен терминал.

**20. Приложимото право-** Независимо от това дали концесионерът е българско или чуждестранно лице приложимото право по отношение на сключения концесионен договор ще бъде българското, доколкото то е и основанийето за сключване на самия договор. Съгласно чл.64, ал.3 от ЗК за неуредените въпроси по сключването, изпълнението и прекратяването на договора се прилагат разпоредбите на част трета от Търговския закон и на общата част на Закона за задълженията и договорите.

**21. Други.-** Концесионният договор ще съдържа и конкретни задължения на концесионера във връзка със запазването на определен брой работни места и/или повишаване на този брой, в случай, че с концесията се преследва и определен социален ефект. В тази връзка ще се вземе предвид разпоредбата на чл.123а от Кодекса на труда, според която при концесия на предприятие или на обособена част от него трудовите правоотношения с работника и служителя от съответния обект не се прекратяват. Ще бъдат предвидени и задължения на концесионера за представяне на годишна социална програма, която включва конкретно посочени средства за намаляване на въздействието на неблагоприятните фактори на работната среда; средства, предназначени за профилактика; средства за подобряване на санитарните и битови условия; както и програма, съдържаща мероприятия, гарантиращи социални придобивки за работещите.

**Подробното уреждане на всички права и задължения на страните по концесионния договор е сигурна гаранция за изпълнението на този договор и правилното развитие на взаимоотношенията между страните. Тази детайлна уредба е гаранция и за защита на публичния интерес, свързан с ефективното стопанисване и модернизиране на пристанищния терминал и постигане на високо ниво на обслужване при предоставянето на пристанищни услуги от бъдещия концесионер. Именно от това разбиране ще се ръководи Консултантът при разработването на проекта на Договора за концесия на пристанищен терминал „Зимовник-Русе“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.**

**1.2.2. Структура, съдържание и обхват на документация за участие в открита процедура.**

Проектът на документацията за участие в концесионната процедура ще бъде разработен съгласно нормативните изисквания на чл.44-45 от Закона за концесиите и чл.32 от ППЗК. При разработването ѝ Консултантът ще ползва натрупаният опит от разработването на документации по подобни проекти, в това число анализ на възникнали проблеми в сходни концесионни процедури и вариантите за тяхното решаване. Практиката от решенията на Комисията за защита на конкуренцията и на Върховния административен съд ще бъдат използвани като съществен инструментариум при разработването на този документ. Конкретиката на документацията ще бъде разработена въз основа на приетите от възложителя правен, технически, екологичен и финансово-икономически анализ. При разработването ѝ Консултантът ще осигури спазването на установените законови принципи на избор на частен партньор на публичната власт, а именно:

1. публичност и прозрачност;
2. свободна и лоялна конкуренция;
3. равнопоставеност на всички участници в процедурата за предоставяне на концесия и недопускане на дискриминация;
4. пропорционалност.

Предвид законовите изисквания, съдържанието на документацията за избор на концесионер ще включва най-малко:

1. Описание на обекта и предмета на концесия
2. Резюме на условията на концесията
3. Общи изисквания към кандидатите
4. Обмен на информация между Комисията за провеждане на процедурата и заинтересованите лица/участниците
5. Възможности за оглед на обекта и предоставяне на информация
6. Разяснения, допълнителна информация и допълнителни документи
7. Процедура на сключване на концесионния договор
8. Необходими документи за удостоверяване липсата на обстоятелствата по чл. 16, ал. 2, 3 и 4 от закона за концесиите

9. Критерии за подбор на участниците по чл. 26, ал. 1 от Закона за концесиите и минималните нива на приложимите изисквания относно тяхното изпълнение
  - Изисквания и документи за доказване на критерия „Пригодност за изпълнение на професионална дейност“
  - Изисквания и документи за доказване на критерия „Икономическо и финансово състояние“
  - Изисквания и документи за доказване на критерия „Технически възможности и/или професионална квалификация“
10. Условия (основни изисквания към съдържанието), на които трябва да отговаря офертата, включително технически спецификации и указания относно формалните изисквания за изработване и съдържание на офертата
11. Критерии за комплексна оценка на офертите и тяхната относителна тежест
12. Методика за оценка на офертите.

**При разработването на критериите за подбор и за оценка на офертите Консултантът ще се ръководи от очертаната от Възложителя стратегическа цел на концесията, а именно привличане на финансово стабилни инвеститори с опит в изграждането и управлението на пристанищни терминали.**

2. Приемаме срока за изпълнение на поръчката съгласно изискванията в техническата спецификация.

**Приложение:**

Декларация за конфиденциалност (По образец № 6 от техническите спецификации към публичната покана – не се прил:

Подпис и печат **На осн. Чл.2.ал.1 от ЗЗЛД**

Дата 09/12/2015 ✓

Име и фамилия Стоян Бързаков

Длъжност Управител

Наименование на участника „Евролекс България“ ООД