

ТЕХНИЧЕСКО ЗАДАНИЕ

Обследване на възможностите за изграждане на интермодален карго терминал на територията на **Пристанище Бургас** в рамките на проект **“РЕГИОНАЛНО И ТРАНСПОРТНО РАЗВИТИЕ НА РЕГИОНА ДУНАВ – ЧЕРНО МОРЕ КЪМ ТРАНСНАЦИОНАЛЕН И МНОГОПРИСТАНИЩЕН РЕГИОН – ПОРТАЛ КЪМ КАСПИЙСКИЯ РЕГИОН И ДАЛЕЧНИЯ ИЗТОК“ (DBS Gateway Region) № DTP1-1-050-3.1**, финансиран от Програма за транснационално сътрудничество „Дунав 2014-2020“, Приоритетна ос 3: Подобрена свързаност на Дунавския регион, специфична цел “Подкрепа на екологични и сигурни транспортни системи и балансирана достъпност на градските и селските райони ”,

I. ПЪЛНО ОПИСАНИЕ НА ПРЕДМЕТА НА УСЛУГАТА:

Настоящата обществена поръчка се възлага в рамките на проект “Регионално и транспортно развитие на региона Дунав – Черно море към транснационален и многопристанищен регион – портал към каспийския регион и далечния изток“. Проектът DBS Gateway Region има за цел да подпомогне превръщането на Дунавско-черноморския регион в привлекателен регион за морския и вътрешноводния транспорт между Централна Европа и Черно море, Каспийския регион и Далечния Изток, като подпомогне интензивността и качеството на сътрудничеството между пристанищата в региона и всички ключови участници.

Специфични цели на проекта:

- ◆ Проектът има за цел да създаде база за сътрудничество между съответните заинтересовани страни, за да работят съвместно за развитието на региона на Дунав-Черно море;

- ◆ Чрез повишаване привлекателността на системата за воден транспорт проектът има за цел да създаде предпоставки регионът да се превърне в "портал" към Каспийския регион и Далечния Изток;

- ◆ Дългосрочното сътрудничество на всички ключови участници в рамките на институционална платформа има за цел да популяризира Дунавско-Черноморския регион и да допринесе за неговото развитие след края на проекта.

Съвместните усилия ще подобрят достъпността както на пристанищата, така и на целия регион, и ще укрепят оперативната съвместимост между морските и вътрешните водни пътища и техния хинтерланд. Заедно с повишаването на осведомеността за възможностите за интермодален транспорт, това ще доведе до положителна промяна в съществуващите и привличане на нови товарни потоци към природосъобразните транспортни системи.

Към момента е изготвен **анализ на потенциала** за регионално и транспортно развитие на Пристанище Бургас като част от Дунавско – Черноморски мултипристанищен регион - който да послужи за формулиране на визия и цели за развитие на пристанище Бургас за периода до 2040 г., така че да се повиши използването на водния транспорт, и да се привлекат товари от автомобилния и ж.п. транспорт от и към пристанище Бургас;

Разработени са **пътна карта** съставена от оперативни цели, дефинирани в 7 области на интервенция от Общата Визия 2040, както и **регионален план** за действия в опит да се дефинират срокове, отговорности и конкретни стъпки за постигане на избраните мерки.

Една от избраните в регионалния план инфраструктурни мерки е за **Изграждане на мултимодален терминал Бургас**. За развитието на мултимодалния транспорт и логистика в Бургаския регион, се изисква изграждането на съвременни интермодални терминали на територията на пристанищата и в местата, където се пресичат основните транспортни пътища.

Реализирането на такъв проект би добавил много висока стойност на пристанище Бургас. Чрез интеграцията на пристанище, летище, жп гара и автомагистрала (магистрала „Тракия“ и магистрала „Черно море“), Бургаския може да се превърне в ключов транспортен хъб както за пътници, така и за товари в Югоизточна Европа.

Настоящата услуга цели изготвянето на предпроектно проучване за изграждане на мултимодален терминал.

Обследването ще бъде съобразено с Общия генерален план на транспорта (ГПТП) на Република България, Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., схемите за пространствено развитие и др. препоръки на ЕС за разширяването на десетте основни транспортни оси на мрежата TEN към съседните на ЕС страни и региони, както и Генералният план на Пристанище Бургас.

Обследването ще включва минимум:

1. Инвестиционни цели (социални, икономически, други цели)

В тази глава е необходимо да се направи анализ на социално-икономически, институционален и политически контекст, свързан с реализацията на инвестиционното намерение на макро и микро (окръг / град / община) равнище.

Необходимо е да се анализират и опишат социално-икономическите условия, свързани с реализацията на инвестиционното намерение за района на ЕС, национално, регионално и местно равнище и да се анализира националната му значимост, като се вземат под внимание:

- Географски аспект (за описателен и картографски изглед на местоположението на проекта, за трафика)
- Демографски аспект (брой жители, естествен прираст на населението);
- Икономически аспект (статуквото на икономиката, brutния вътрешен продукт, условията на пазара на труда, равнището на безработица, доходите на населението, придвижване на увеличаване на заетостта).

При анализиране на политически аспект е необходимо да се опише как проектът е съгласуван с националните и европейските стратегии, с устройствените планове и плановете за развитие и приоритетите на потенциалните инструменти за финансиране.

За изготвяне на сравнителен анализ е необходимо да бъде:

- Анализирано статуквото на логистичните процеси в пристанищата на Черноморското крайбрежие и Дунавските пристанища в България и Румъния (форми на бизнес, оборудване, персонал, нови допълнителни логистични услуги, планове за развитие, роля на пазара и държавата и др.);
- Разгледана ролята на контейнерните терминали в пристанищата на Черно море за насърчаване на допълнителни логистични услуги;
- Мерки - стъпки за преобразуване на пристанище Бургас в логистичен център.
- Анализирани всички начини за транспортни в гр. Бургас
- Анализиран броя на пътниците, ежедневната употреба и начина на придвижване

2 Status Quo

Чрез анализиране на съществуващата инфраструктура е необходимо да се направи преглед на ресурсните мощности и услуги на Пристанище Бургас за проекта.

2.1 Пространствено местоположение (обект, коридор, мрежа)

Подробно описание на местоположението на пристанището на макро и микро ниво, по-специално свързано със съответните транспортни коридори и съществуващата транспортна мрежа.

2.2 Капацитет и услуги на пристанището

Да се направи преглед на следните елементи:

- Общ преглед на съществуващата пристанищна инфраструктура (брой и видове корабни места (места за риболов, пътнически, общински и морски), брой, дължина и състояние на вълнолома и др.;

- Общ преглед на съществуващото на пристанището оборудване за съхранение и обработка на товари (капацитет, състояние, оперативност);

- Преглед на услугите, предлагани в пристанището, включително пристанищни такси и др.;

- Съществуващи линии (за броя, честотата и посоката на транспортните линии, броя на целогодишните линии за обществен транспорт в крайбрежната линия, минаваща през пристанището, доставчик на линейно корабоплаване, размера на плавателните съдове, или конкурентни видове транспорт, планирани и / или скорошни инвестиции, които могат да повлияят върху жизнеспособността на проекта).

2.3 Значение на пристанището в мрежата

Необходимо е да се прегледа състоянието на проекта по отношение на другите пристанища в района или околностите и услугите, които те предоставят. Необходимо е да се обоснове инвестицията за изграждане на мултимодален терминал в пристанище Бургас, да се докаже, че статутът на пристанището и предвидените капацитети няма да се променят най-малко 5 години след окончателното плащане (например, че пристанището няма да стане твърде голямо или твърде малко за предвидения трафик за даден период).

3 Пазарен аспект - анализ и прогнозиране

При разработването на анализ на търсенето е необходимо да се оцени настоящото и бъдещото търсене, което е необходимо за определяне на капацитета и рентабилността на проекта. Настоящото търсене се основава на наличните статистически данни от съответните институции и представлява основата за прогнозиране на моделирането в бъдеще, което отчита макроикономическите и социално-икономически прогнози, алтернативните източници на доставки и др.

3.1 Гравитационната зона

Определяне на гравитационната зона за Пристанище Бургас, като се има предвид икономическият вътрешен район на пристанището, който генерира и привлича товарните потоци в региона.

3.2 Реализиран обем на транспорта

Подробен преглед на реализираните обеми транспорт, обработка и съхранение (товари, особено потоци и услуги на контейнерите) общо и по структура (по типове товари, по видове транспорт, по произход / дестинации, предоставени услуги, мотиви за пътуване).

3.3 Предвиден обем на транспорта

Прогноза за обема на транспорта, обработката и съхраняването на товари общо и по структура (по видове товари, по видове транспорт, по произход / дестинации, предоставени услуги).

Чрез анализиране на бъдещото търсене е необходимо да се получат данни за:

- Товарните потоци,
- Конкурентоспособността на пристанището по отношение на пристанищата в околната среда, ако е приложимо,

- Тези, които са необходими за разработване на модел на анализ на разходите и ползите.

4 Потенциални технологични и технически решения на мултимодалния терминал

Въз основа на еталонните и прогнозираните потоци на товарите са определени основните предпоставки за потенциалните решения.

В рамките на анализа на вариантите е необходимо да се разработят най-малко три решения:

- Решение 1 ("не прави нищо"): Включва използване на съществуваща инфраструктура с минимални инвестиции за поддържане на съществуващите съоръжения;

- Решение 2 ("до минимум"): Включва инвестиции в инфраструктура, но по-малко от инвестициите, предвидени в предложения вариант,

- Решение 3 (опция за проект): Включва инвестициите, предвидени в проектната документация.

Освен това могат да бъдат предложени и анализирани повече решения, ако има повече възможни технологични решения.

SWOT анализ за предлаганите решения.

4.1 Определяне на възможни решения за мултимодален терминал

4.2 Симулация на процесите на обработка и съхранение на определени решения

Разработване на симулационни модели за дефинираните решения. Симулация на всички разработени модели за прогнозираните товарни потоци.

4.3 Избор на оптимално решение за мултимодален терминал

Въз основа на дефинираните предпоставки и резултатите от симулацията трябва да се направи сравнение на дефинираните решения и избор на оптимално решение на мултимодален терминал.

4.4 Определяне на параметрите на оборудването за съхранение и съхранение на избраното решение

За избраното решение трябва да се определи всички необходими параметри на оборудването за боравене и съхранение като база за по-нататъшния техно-икономически анализ.

4.5 Проектна документация за избраното решение (чертежи за оформление и разположение)

За одобреното проектно решение на контейнерния терминал на пристанище Бургас, подгответе необходимата проектна документация (схеми за разпределение I) за нивото на концептуалното решение и предварителното проучване за осъществимост.

Необходимо е да се изготви план за възлагане на обществени поръчки за изпълнението на инвестиционното намерение

5 Предварителна оценка на въздействието върху околната среда

В тази част от анализа е необходимо да се покаже до каква степен проектът оказва влияние върху околната среда и климатичните промени, както и че е съвместим с местата по "Натура 2000".

Необходимо е да се посочи дали въздействието на изменението на климата върху проекта е взето предвид.

6 Техно икономически анализ и оценка

Целта на осъществяването на икономическия анализ е да се определят показателите за икономическото въздействие на проекта за пристанището като цяло, т.е. икономическият анализ прави оценка на приноса на проекта за общото

благосъстояние както за собственика, така и за оператора на инфраструктурата както във финансовия анализ.

1. Качествен икономически анализ

Качественият икономически анализ предполага само описателно представяне на положителните и отрицателните ефекти от изпълнението на проекта върху социалното благосъстояние.

2. Количествен икономически анализ

Като част от икономическия анализ трябва да се изчислят поне следните показатели за икономическо представяне: икономическа нетна настояща стойност, процент на икономическа възвращаемост и съотношение на съотношението ползи и разходи (съотношение В / С).

Икономическият анализ трябва да покаже, че икономическата нетна настояща стойност на инвестицията е положителна, т.е. по-висока от нула, и че съотношението се използва и стойността на разходите е по-висока от една.

Извършването на финансов анализ за целите на проекта изисква използването на следните методологии и предположения:

- Финансовият анализ трябва да се извърши, като се използва методът на дисконтираните парични потоци, за да се счита, че само реалните парични постъпления и изходящи парични потоци през годините през определен период от време разглеждат анализите и се приспадат при подходящия финансов дисконтов процент.

- Финансовият анализ се основава на инкрементален подход, т.е. сценариите на проектите се сравняват със сценарий без проект, т.е. със нулев сценарий;

- За целите на финансовия анализ се вземат предвид само паричните потоци, възникващи от гледна точка на собственика на инфраструктурата на проекта.

- За финансов анализ и използване на метода на дисконтираните парични потоци е необходимо да се използва реалистична финансова дисконтова норма от 4.00%.

- Прогнозите за паричните потоци трябва да включват период на подходящ проект за икономически жизнен цикъл и неговите дългосрочни ефекти, които за нуждите на пристанищните проекти са 25 години, в които е необходимо да се включи и периодът на изпълнение на проекта.

- Анализът се извършва по постоянни цени, т.е. при фиксирани цени през първата година. Този подход предполага, че ефектът от инфлацията не се взема под внимание.

- Анализът трябва да се извърши без ДДС, освен в случаите, когато ДДС не е възстановим за собственика и управителя на инфраструктурата, когато трябва да се включи ДДС.

- За целите на определянето на финансовото въздействие на проекта е необходимо да се установят инвестиционни разходи, разходи за замяна, остатъчна стойност в края на референтния период на наблюдение на проекта (година 25), оперативни разходи и приходи от проекти.

- Инвестиционните разходи включват капиталови разходи за изпълнението на проекта, като например разходи за строителство, машини, оборудване, разходи за експертен надзор, управление на проекти, видимост и др.

- Инвестиционните разходи трябва да се определят по години за всяка година от инвестиционния период.

- разходите за заместване се отнасят до инвестиционните разходи, които трябва да бъдат направени, ако икономическият живот на някои видове активи е по-кратък от наблюдението на проекта (25 години) в референтния период. Разходите за подмяна обикновено трябва да се вземат в същия размер на началните инвестиционни разходи

за този вид имоти за една година, през която икономическият живот се отличава от живота на този имот

- Оперативните разходи включват разходите за експлоатация и поддържане на нова или модернизирана инфраструктура и / или услуги, главно разходи за труд, материали за поддръжка и ремонт на имущество, потребление на суровини, горива, енергия и др. върху минали оперативни разходи за единица, ако е приложимо.

- Оперативните приходи се отнасят до входящите парични потоци, платени директно от проекта на доставчик на услуги за клиенти. Приходите трябва да се определят въз основа на очаквания размер на предоставените услуги и цените на единичните услуги. Постепенните приходи могат да възникнат в резултат на повишаване на цената на услугите, увеличаване на предоставените услуги или увеличаване на цените и на предоставените услуги. При определянето на общите приходи е необходимо също така да се включат приходи от допълнителни икономически дейности, дължащи се на реализацията на проекта, като например приходи от използването на старото пристанище (в случай на проект за пристанищен трансфер).

- Трябва ясно да се обясни методологията и предпоставките за извършване на финансов анализ.

Като част от финансовия анализ размерът на разликата между необходимото и наличното финансиране следва да бъде изчислен като част от дисконтираните първоначални инвестиционни разходи, които не са покрити от дисконтираните нетни приходи по проекта. Въз основа на финансовия дефицит и процента на съфинансиране очакваната сума на инвестициите трябва да бъде изчислена за разходите по проекта, за които може да се очаква съфинансиране от ЕС.

Като част от финансовия анализ е необходимо да се дефинират всички източници на финансиране на инвестиционните разходи на проекта в продължение на години по време на инвестиционния период на проекта. Средствата за финансиране на първо място включват средства от ЕС, национални ресурси, вноски на организатори на проекти (заеми или капиталови инструменти) и др.

7 Заключение

В тази глава е необходимо да обобщим най-важните констатации и резултатите от анализа.

Изготвяне на окончателен вариант на документа – окончателният документ следва да бъде на български език.

Изготвил:

Мая Велчева

Директор на дирекция ЕПП