ПРИЛОЖЕНИЕ 1

**РЕЗЮМЕ**

Резултати от прединвестиционно проучване на системата на градския транспорт на гр. Габрово

Основната цел на прединвестиционното проучване е постигане на необходимата готовност на Община Габрово за кандидатстване за финансиране за изпълнение на проект за Интегриран градски транспорт на гр. Габрово.

Специфичните цели включват разработването, обосновка и избор на решение, с което да се постигнe:

* модернизация на масовия градски обществен транспорт (МГОТ), която да доведе до подобряване на функционалността и привлекателността му;
* подобряване на мобилността и достъпността на гражданите;
* намаляване на задръстванията и излъчването на вредни емисии;
* опазване на околната среда посредством развитие на екологичен градски транспорт, велосипедни и пешеходни алеи;
* подобряване на безопасността в транспорта, включително оптимизиране на организацията на движение и паркиране в гр. Габрово.

**ИНВЕСТИЦИОННИ АЛТЕРНАТИВИ**

Доколкото инвестицията, която допринася най-много, е свързана със закупуване и доставка на превозни средства, то и вариантите са формирани на тази база.

Всички компоненти, които зависят от избора на подвижен състав имат варианти, а останалите нямат.

Формирани са следните алтернативни варианти:

**„Е“** – **Електробуси** – обслужване, извършено предимно от електробуси и малка част автобуси, без тролейбуси;

**„Т“** – **Тролейбуси** – обслужване, извършено предимно с тролейбуси и малка част автобуси, без електробуси;

**„С“** – **Смесен** – обслужване, извършено предимно от автобуси и малка част електробуси, без тролейбуси.

При формиране на индикативните инвестиционни разходи за отделните алтернативи е възприето следното:

**"Е"**

* **Е1.** Капацитетът на съществуващото обслужане с тролейбуси ще бъде изцяло поет от нови електробуси - т.е. всички тролеи (13 бр.) ще бъдат заменени с нови електробуси;
* **Е2.**Почти целия капацитет на старите автобуси ще бъде поет от нови електробуси – всички без два съчленени автобуса;
* **Е3.** Ще се доставят два нови съчленени автобуса за поемане на натоварванията във върхови часове;
* **Е4.**Ще трябва да се изгради нова инфраструктура от зарядни станции за електробусите;
* **Е5.**Ще трябва да се изгради нова инфраструктура и да се квалифицира персонал за поддръжка и ремонт на новите електробуси;
* **Е6.**Тролейбусната контактна мрежа и ТИС ще бъдат демонтирани и ликвидирани/продадени по остатъчна стойност;
* **Е7.**Няма да бъдат изграждани нови тролейбусни линии;
* **Е8.**Наличните тролейбуси ще бъдат бракувани/продадени по остатъчна стойност;
* **Е9.**Ремонтните и сервизни обслужващи звена (персонал, оборудване, ДМА) на тролейбусния транспорт ще бъдат преоборудвани, обновени и приспособени за обслужване на електробусите;

**"Т"**

* **Т1.**Капацитетът на съществуващото обслужане с тролейбуси трябва да бъде разширен с проектиране и изпълнение на нови линии;
* **Т2.**Съществуващото обслужване с автобуси (превозни средства и капацитет) ще бъде запазен;
* **Т3.**Част от старите автобуси (27 бр.) ще бъдат заменени с нови;
* **Т4.**Всички стари тролейбуси (15 бр.= 13 същ.+ 2 резервни) ще бъдат заменени с нови;
* **Т5.**Тролейбусната контактна мрежа и ТИС ще бъдат рехабилитирани и модернизирани;
* **Т6.**Наличните тролейбуси и стари автобуси ще бъдат бракувани/продадени по остатъчна стойност;
* **Т7.**Ремонтните и сервизни обслужващи звена (персонал, оборудване, ДМА) на тролейбусния и автобусния транспорт ще бъдат ремонтирани и реновирани.

**"С"**

* **С1.**Обслужането ще бъде поделено между автобуси, на сгъстен газ и електроавтобуси;
* **С2.**Старите тролейбуси ще бъдат заменени с нови електробуси;
* **С3.**Старитеавтобуси ще бъдат заменени от нови автобуси на сгъстен газ;
* **С4.**Ще трябва да се изгради нова инфраструктура от зарядни станции за електробусите;
* **С5.**Ще трябва да се изгради нова инфраструктура и да се квалифицира персонал за поддръжка и ремонт на новите електробуси;
* **С6.**Тролейбусната контактна мрежа и ТИС ще бъдат демонтирани и ликвидирани/продадени по остатъчна стойност;
* **С7.**Няма да бъдат изграждани нови тролейбусни линии;
* **С9.**Наличните тролейбуси и стари автобуси ще бъдат бракувани/продадени по остатъчна стойност;
* **С10.**Ремонтните и сервизни обслужващи звена (персонал, оборудване, ДМА) на автобусния и тролейбусния транспорт ще бъдат ремонтирани, преоборудвани, обновени и приспособени за обслужване на електробусите.

Основната разлика в инвестиционните разходи при различните алтернативи идва от закупуването на подвижен състав и инвестирането в инфраструктура.

Разходите за подвижен състав и допълнителна инфраструктура по отделните варианти са показани в таблиците по-долу.

**Таблица 1.** Индикативни инвестиционни разходи за подвижен състав



**Таблица 2.** Индикативни инвестиционни разходи за ремонт и нова контактна мрежа



**Таблица 3.** Индикативни инвестиционни разходи за инфраструктура



Предходните таблици могат да бъдат представени обобщено в следния вид:



Както се вижда при вариант „Е“ инвестицията само в електробуси е 1,5 пъти по-скъпа от останалите два варианта, които по отношение на подвижния състав са почти съизмерими. От друга страна при вариант „Т“ с тролейбусен транспорт инвестицията за ремонт и изграждане на нова контактна мрежа изисква допълнителна инвестиция от 3,5 млн. лв., което при другите варианти не се налага. Като се обобщят всички разходи става ясно, че смесеният вариант „С“ изисква с 1,85 млн. лв. по-малко инвестиции от този само с тролейбуси, който пък е с 5,51 млн. лв. по-евтин от този само с електробуси.

Общите индикативни инвестиционни разходи по така формулираните алтернативи и всички компоненти са показани в следващата таблица:

**Таблица 4.** Индикативни инвестиционни разходи



Процентното разпределение на разходите по компоненти и алтернативи е показано в следващата таблица:

**Таблица 5.** Разпределение на инвестиционните разходи (%)



Трите алтернативи са сравнени, а получените финансови и икономически показатели (при което, освен инвестиционните разходи, са отчетени също така експлоатационните рзходи и приходите) са показани в следващата таблица:

**Таблица 6.** Обобщени финансови и икономически показатели



**FRR/C** - финансова вътрешна норма на възвращаемост на инвестициите

**FNPV/C** - финансова нетна настояща стойност на инвестициите

**FRR/K** - финансова вътрешна норма на възвращаемост на капитала

**FNPV/K** - финансова нетна настояща стойност на капитала

**EIRR** - икономическа вътрешна норма на възвращаемост

**ENPV** - икономическа нетна настояща стойност

**П/Р** - отношение приходи/разходи с осъвременяване

На база на резултатите получени от финансовия и икиномическия анализ и за подробно разработване е избран вариант **„С“** – смесено обслужване, извършено от автобуси и електробуси, без тролейбуси.

Индикативните инвестиционни разходи за тази алтернатива обобщено са показани в следващата таблица:

**Таблица 7:**Инвестиционни разходи на избрания вариант



Различните дейности са обособени в 12 отделни компонента, както следва:

* **К 01** Система за управление на обществения транспорт;
* **К 02** Система за електронно таксуване;
* **К 03** Организация и управление на трафика;
* **К 04** Нови тролейбусни линии и/или оптимизиране на съществуващите;
* **К 05** Подмяна на подвижен състав;
* **К 06** Подобряване на производствената инфраструктура на градския транспорт;
* **К 07** Обновяване или изграждане на съпътстваща инфраструктура;
* **К 08** Облагородяване на спирките на обществения транспорт;
* **К 09** Паркиране;
* **К 10** Безопасност на движението;
* **К 11** Велоалеи и мерки за подобряване на околната среда;
* **К 12** Мерки за устойчиво развитие и внедряване на иновативни решения

Разпределение на разходите по компоненти е показано в следващата таблица:

**Таблица 8:** Бюджет по компоненти

