

Wymogi dot. analizy kosztów i korzyści w odniesieniu do dokumentów aplikacyjnych konkursu w ramach działania 3.2 *Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych z Osi Priorytetowej III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego.*

dokumenty podlegające weryfikacji		źródło
Wniosek	<p>obowiązkowo wypełniony formularz Wniosku o dofinansowanie w zakresie analizy finansowej i społeczno-gospodarczej powinien prezentować streszczenia najważniejszych wniosków ze Studium Wykonalności w części D Wniosku, a założenia i wyniki analizy kosztów i korzyści w części E i G Wniosku. Należy odnieść się do każdego elementu wymaganego w instrukcji do wypełnienia wniosku;</p>	Wzór Wniosku o Dofinansowanie dla sektora transportu wraz z instrukcją, Załącznik 2 do Regulaminu Konkursu
Studium Wykonalności lub analogiczny dokument (SW)	<p>obowiązkowo dokument szczegółowo prezentujący przedmiotowy projekt w zakresie analizy finansowej i społeczno-gospodarczej przedmiotowego projektu powinien zawierać¹:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ogólną charakterystykę projektu, – kontekst społeczno-gospodarczy (w odniesieniu do otoczenia samego projektu, otoczenia transportowego i obsługiwanych strumieni ładunków), – logikę interwencji, w tym cele i rezultaty projektu – analizę wariantów inwestycji i wybór wariantu do realizacji, – analizę przepustowości (maksymalnej zdolności przeładunkowej/przewozowej) infrastruktury i urządzeń w WO i WI, wraz z uzasadnieniem zapotrzebowania na aktywa objęte Wnioskiem, – opis pozycji rynkowej Wnioskodawcy, – analizę popytu, – analizę standingu finansowego Wnioskodawcy, – szczegółową charakterystykę projektu (opis techniczny), – analizę finansową, – analizę trwałości finansowej, – analizę ekonomiczną, – analizę wrażliwości, – analizę ryzyka; <p>informacje finansowe i handlowe powinny uwzględniać I-II Q 2017;</p>	Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej: Vademecum Beneficjenta (CUPT, 2016) dalej: Vademecum str. 112-132

¹ w zakresie nie dotyczącym analizy finansowej i społeczno-gospodarczej obowiązują ogólne zasady bieżącego konkursu

<p>arkusz kalkulacyjny</p>	<p>obowiązkowo model finansowo-ekonomiczny w arkuszu kalkulacyjnym (MS Excel lub kompatybilny, tylko wersja elektroniczna) powinien charakteryzować się następującymi cechami:</p> <ul style="list-style-type: none"> – spójność z Wnioskiem i SW, – uporządkowane i logicznie ponazywane zakładki prezentujące „założenia”, osobno zakładki z wyliczeniami do każdej części analizy oraz zakładkę „tabele do Wniosku”, zawierającą wszystkie tabele części C, E i G Wniosku oraz kryteria merytoryczne podlegające ocenie (w tym: Wielkość pracy przewozowej, która dzięki projektowi zostanie przełożona z dróg na inne gałęzie transportu w TEU-km), – otwarte formuły pozwalające na prześledzenie wyliczeń od założeń do wyników prezentowanych w tabelach części C, E i G Wniosku, – brak wpisywanych wartości liczbowych do formuł – wszystkie liczby powinny być umieszczone na zakładce z założeniami i zaciągnięte do dalszych przeliczeń; <p>dla projektów dużych (w rozumieniu art. 100 Rozporządzenia ogólnego) obowiązkowym załącznikiem są tabele finansowe przeliczone na euro zgodnie z ustalonym formatem (załącznik nr 7);</p>	<p>Vademecum, str. 133-139</p>
<p>dokumenty potwierdzające standing finansowy Wnioskodawcy</p>	<p>obowiązkowo</p> <ul style="list-style-type: none"> – sprawozdania z działalności Wnioskodawcy za lata 2014, 2015 i 2016 wraz z opinią i raportem z badania sprawozdania przez biegłego rewidenta, – sprawozdanie z działalności podmiotu dominującego za rok 2016 (jeśli jest to spółka zarejestrowana poza granicami RP preferencyjnie w języku angielskim, opcjonalnie w jęz. niemieckim lub francuskim); 	<p>Vademecum, str. 64-66</p>
<p>dokumenty potwierdzające pozycję rynkową Wnioskodawcy</p>	<p>obowiązkowo dokumenty potwierdzające zdolność akwizycji ładunków, które uwierzytelnią prognozę popytu w pierwszych latach analizy, tj. faktyczną zdolność do generowania planowanych przychodów; preferencyjnie są to listy intencyjne podpisane z kluczowymi obecnymi lub potencjalnymi klientami, w szczególności w przypadku założenia skokowego wzrostu popytu lub rozpoczęcia obsługi nowego strumienia ładunków / nowych tras przewozu;</p>	

podstawowe pojęcia		źródło
przedmiotowy projekt	<p>przedsięwzięcie, o którego współfinansowanie ubiega się Wnioskodawca</p> <ul style="list-style-type: none"> – przedsięwzięcie inwestycyjne realizowane od podstaw, lub – przedsięwzięcie inwestycyjne mające na celu dalszy rozwój przepustowości infrastruktury, zdolności przeładunkowej urządzeń nieinfrastrukturalnych lub zdolności przewozowej Wnioskodawcy; 	
projekt mały	<p>projekt, w którym całkowite koszty kwalifikowalne nie przekraczają kwoty 75 mln EUR</p> <p>podlega jedynie ocenie organów krajowych, nie podlega natomiast standardowej ocenie Komisji Europejskiej;</p>	
projekt duży	<p>projekt, w którym całkowite koszty kwalifikowalne przekraczają kwotę 75 mln EUR</p> <p>podlega standardowej ocenie zarówno organów krajowych, jak i Komisji Europejskiej;</p>	
wydatki kwalifikowalne projektu	<p>wydatki w ramach przedmiotowego projektu kwalifikujące się do dofinansowania</p> <p>łącznie kwota netto wydatków kwalifikowalnych stanowi podstawę do wyliczenia wnioskowanej wysokości dofinansowania dla przedmiotowego projektu (Tab. C.3. Wniosku);</p> <p>maksymalny poziom dofinansowania UE na poziomie projektu wynosi 50% wydatków kwalifikowalnych;</p> <p>szczegółowe zasady kwalifikowalności będą znane po zatwierdzeniu przez Komisję Europejską programu pomocowego;</p>	
W0	<p>wariant bez projektu, wariant bezinwestycyjny</p> <p>wariant analizy, w którym zakładamy, że Wnioskodawca nie realizuje przedmiotowego projektu (natomiast realizuje inne działania, jeżeli takie są planowane);</p>	Vademecum, str. 20-22
W1	<p>wariant z projektem, wariant inwestycyjny</p> <p>wariant analizy, w którym zakładamy, że Wnioskodawca realizuje przedmiotowy projekt i wszystkie inne planowane działania;</p>	
przepływy różnicowe	<p>W1 – W0</p> <p>przepływy finansowe / ekonomiczne w wariantcie inwestycyjnym pomniejszone o przepływy w wariantcie bezinwestycyjnym;</p> <p>dla projektów, których przepływy finansowe można bezpośrednio wyodrębnić z rachunku Wnioskodawcy lub projekty realizowane od podstaw, dla których Wnioskodawca jest spółką celową, w analizie finansowej $W0 = 0$, czyli $W1 - W0 = W1$;</p> <p>analizę ekonomiczną w każdym przypadku wykonuje się w oparciu o przepływy różnicowe;</p>	Vademecum, str. 20
okres analizy	30 lat	Vademecum, str. 22-23

<p>pierwszy rok analizy</p>	<ul style="list-style-type: none"> – rok złożenia Wniosku – jeśli rzeczowa realizacja projektu rozpoczęła się lub – rok, w którym rozpoczynają się prace budowlane lub ponoszona jest pierwsza płatność za zakupione usługi lub towar – jeśli złożenie Wniosku ma miejsce przed rokiem rozpoczęcia inwestycji; <p>jeśli część wydatków związanych z projektem była ponoszona przed rokiem złożenia Wniosku, należy skumulować je w roku złożenia Wniosku wraz z wydatkami ponoszonymi w tym roku;</p>	<p>Vademecum, str. 22-23</p>
<p>podmiot upoważniony</p>	<p>podmiot, który wraz z Wnioskodawcą ubiega się o dotację unijną jeśli o dotację unijną ubiega się kilka podmiotów razem, jeden z nich staje się Wnioskodawcą, pozostali podmiotami upoważnionymi do ponoszenia wydatków w ramach projektu;</p>	
<p>analiza pozycji rynkowej wnioskodawcy</p>	<p>analiza obecnej działalności wnioskodawcy na rynku przewozów intermodalnych przeprowadzona w sposób formalny zgodnie z układem informacji podanym w Vademecum;</p>	<p>Vademecum, str. 123-125</p>
<p>analiza popytu</p>	<p>analiza popytu na usługi Wnioskodawcy oraz infrastruktury, urządzeń nieinfrastrukturalnych lub taboru stanowiących przedmiotowy projekt prognoza obrotów ładunkowych prezentowana szczegółowo w SW i w formie skróconej w cz. D.1. Wniosku oraz w arkuszu kalkulacyjnym;</p>	<p>Vademecum, str. 35-42</p>
<p>analiza finansowa</p>	<p>analiza parametrów finansowych i przepływów finansowych projektu podstawowe parametry finansowe projektu, tj. nakłady inwestycyjne, wartość rezydualną, przychody i koszty operacyjne, w tym nakłady odtworzeniowe (w ujęciu różnicowym), prezentuje się w tabeli E.1.2. Wniosku, a podstawowe wskaźniki finansowe, tj. FRR/c i FNPV/c oraz FRR/k i FNPV/k w tabeli E.1.3 Wniosku;</p>	<p>Vademecum, str. 48-66, 125-128</p>
<p>analiza trwałości finansowej</p>	<p>analiza przepływów pieniężnych [1] Projektu i [2] Wnioskodawcy z Projektem [1] trwałość finansowa Projektu: rachunek przepływów pieniężnych w całym okresie analizy (30 lat) w ujęciu „sam projekt” (w tym ewentualne dopłaty z innej działalności Wnioskodawcy), w ujęciu nieróżnicowym (jeżeli możliwe) lub różnicowym), [2] trwałość finansowa Wnioskodawcy z Projektem: rachunek przepływów pieniężnych Wnioskodawcy z Projektem w całym okresie analizy (30 lat) w ujęciu nieróżnicowym (czyli w wariancie inwestycyjnym); w obu zestawieniach skumulowane przepływy pieniężne na koniec każdego roku powinny przyjmować wartości nieujemne; obie tabele powinny być powiązane ze sobą, a źródła finansowania Projektu i ich umiejscowienie w czasie (metoda kasowa) powinny odpowiadać planowi finansowemu przedsięwzięcia i analizie finansowej inwestycji;</p>	<p>Vademecum, str. 60-64</p>

analiza wykonalności finansowej	<p>analiza potencjału Wnioskodawcy pod względem możliwości sfinansowania przedsięwzięcia oraz zachowania jego trwałości finansowej</p> <p>analizie podlegają:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dokumenty potwierdzające standing finansowy Wnioskodawcy, – dokumenty potwierdzające pozycję rynkową Wnioskodawcy (w szczególności zdolność do generowania planowanych przychodów), – plan finansowania przedsięwzięcia oraz dokumenty go potwierdzające, – montaż finansowy projektu; 	Vademecum, str. 64-66, 123-125
plan finansowania	<p>plan finansowania przedmiotowego projektu uwzględniający dotację unijną oraz poszczególne źródła finansowania wkładu własnego rozłożone w latach trwania i rozliczania przedmiotowego projektu</p> <p>należy pokazać w szczególności dotację, środki własne, w tym wyodrębnione podniesienie kapitału (jeśli dotyczy), kredyt bankowy, pożyczkę podmiotu dominującego, itp. w podziale na lata przy zastosowaniu metody kasowej;</p>	
analiza ekonomiczna ²	<p>analiza kosztów i korzyści projektu z punktu widzenia społeczeństwa</p> <p>przeptywy wynikające z analizy finansowej projektu po odjęciu przychodów i korekcie fiskalnej, skorygowane o zmianę zgeneralizowanych kosztów transportu w gospodarce (w tym pieniężne koszty transportu i zmonetyzowane oszczędności czasu) oraz zmonetyzowane korzyści zewnętrzne; wyniki analizy społeczno-gospodarczej prezentuje się w tabelach E.2.2. i E.2.3. Wniosku;</p>	Vademecum str. 67-83, 128-130
korzyści i koszty ekonomiczne	korzyści i koszty projektu przedmiotowego nie internalizowane w przepływach finansowych Wnioskodawcy	
analiza wrażliwości	analiza reakcji wskaźników finansowych i ekonomicznych na zmiany zmiennych kluczowych	
zmienna kluczowa	zmienna w analizie mająca zasadniczy wpływ na poziom wskaźników	
analiza ryzyka	analiza ryzyk związanych z przedmiotowym projektem	
część C Wniosku	część Wniosku, w której prezentowane są skrócony kosztorys oraz wyliczenie kwoty dofinansowania	
część D Wniosku	część Wniosku, w której prezentowane są najważniejsze konstatacje płynące ze SW, w tym analiza popytu oraz analiza wariantów	
część E Wniosku	część Wniosku, w której opisowo i tabelarycznie prezentowana jest analiza finansowa, analiza społeczno-gospodarcza, analiza wrażliwości i analiza ryzyka	
część G Wniosku	część Wniosku, w której prezentowane są źródła finansowania przedmiotowego projektu	

² alternatywnie: analiza społeczno-gospodarcza, analiza społeczno-ekonomiczna

wariantowanie inwestycji		źródło
warianty alternatywne	warianty techniczne, środowiskowe, lokalizacyjne, itp. rozważane w fazie wstępnej przygotowania inwestycji spośród których wybrano WI wariant wybrany WI określany jest mianem wariantu realizacyjnego;	Vademecum, str. 118-120
analiza wariantów	proces, w trakcie którego zidentyfikowano WI jako wariant najlepszy w bieżącym konkursie musi zostać zaprezentowana zgodnie z Rozporządzeniem 2015/207, załącznik III pn. <i>Metodyka przeprowadzania analizy kosztów i korzyści</i> tj. składać się z dwóch etapów [1] wariantowania strategicznego oraz [2] wariantowania techniczno-technologicznego.;	Vademecum, str. 118-120
wariantowanie strategiczne	strategiczna decyzja o sposobie realizacji inwestycji obejmuje prezentację wariantów strategicznych (lokalizacyjnych, gałęziowych itp.), określenie kryteriów wyboru i sposobu punktacji, ocenę wielokryterialną wariantów i wybór wariantu lub wariantów do dalszej analizy. Obowiązkowe jest podsumowanie w formie tabelarycznej;	Vademecum, str. 118-120
wariantowanie techniczno-technologiczne	wybór technicznego sposobu realizacji inwestycji obejmuje dalszą analizę wariantów wybranych w wariantowaniu strategicznym lub podwariantów wybranego wariantu strategicznego. Jedną z przesłanek decyzyjnych musi być analiza ilościowa uwzględniająca nakłady i koszty eksploatacji projektu – dla projektów o takim samym efekcie transportowym może to być DGC / analiza finansowa, natomiast dla projektów o innym efekcie transportowym powinna to być uproszczona lub pełna analiza ekonomiczna porównywanych wariantów. Obowiązkowe jest podsumowanie w formie tabelarycznej;	Vademecum, str. 118-120
analiza popytu		źródło
komponenty analizy	długookresowa prognoza dla Wnioskodawcy dla WO i WI powiązana z prognozą rozwoju gospodarczego Polski ³ oraz planowaną pozycją rynkową Wnioskodawcy w porównaniu z konkurentami; powinna być spójna z częścią opisową SW w pkt. dot. długookresowej strategii rozwoju Wnioskodawcy;	
	krótkookresowa prognoza dla Wnioskodawcy dla WO i WI okres inwestycyjny, jeśli dotyczy, plus 3 lata po zakończeniu realizacji projektu; wynikająca z aktualnej pozycji rynkowej Wnioskodawcy; powinna być spójna z częścią opisową SW w pkt. dot. aktualnej pozycji rynkowej Wnioskodawcy i krótkookresowej strategii rozwoju Wnioskodawcy;	

³ Wytyczne dotyczące założeń makroekonomicznych na potrzeby wieloletnich prognoz finansowych jednostek samorządu terytorialnego, Ministerstwa Finansów, aktualizowane corocznie – ostatnia aktualizacja datowana jest na 5 października 2016 roku.

limit przepustowości	<p>limit na prognozie obrotów ładunkowych wynikający z ograniczeń przepustowości w W0 i W1</p> <p>wykorzystując prognozę popytu W0 i W1 jako podstawę rachunku finansowego i społeczno-gospodarczego, należy pamiętać o ograniczeniach związanych z przepustowością infrastruktury i/lub zdolnością przeładunkową i/lub przewozową urządzeń przedmiotowego projektu; od roku, w którym prognoza obrotów ładunkowych osiągnie limit przepustowości / zdolności przeładunkowej i/lub przewozowej nie wykazuje się wzrostu obrotów ładunkowych (obroty pozostają na poziomie obrotów z roku osiągnięcia przepustowości / zdolności przeładunkowej lub przewozowej);</p>	
	<p>nawet jeśli w przyszłości planuje się kolejne inwestycje zwiększające przepustowość / zdolność przeładunkową i/lub przewozową nie wykazuje się ich w rachunkach przedmiotowego projektu. Konsekwentnie nie wykazuje się też dalszego ponad wynikające z przedmiotowego projektu potencjału wzrostu obrotów ładunkowych;</p>	
ujęcie w dokumentacji	<p>opis szczegółowy w SW;</p> <p>opis skrócony we Wniosku w cz. D.1. „Analiza popytu”;</p> <p>kalkulacja w arkuszu kalkulacyjnym (stanowi podstawę dalszych wyliczeń);</p>	
główna jednostka analizy	<p>TEU (<i>twenty-feet equivalent unit</i>)</p> <p>prognozy wykonywane w UTI powinny zostać przeliczone na TEU, zasady przeliczenia powinny zostać zaprezentowane w SW;</p> <p>na użytek analizy społeczno-gospodarczej należy dokonać przeliczenia na pracę przewozową (w tkm); zasady przeliczenia, w tym przyjęty przelicznik t/TEU, powinny zostać zaprezentowane w SW;</p>	
analiza standingu finansowego Wnioskodawcy		źródło
wyniki za lata 2014-2016	<p>skrócona prezentacja wyników finansowych oraz głównych wskaźników finansowych z raportów z działalności za lata 2014-2016 będących załącznikiem do Wniosku</p> <p>należy zaprezentować w układzie tabelarycznym główne pozycje bilansu, rachunku wyników oraz rachunku przepływów pieniężnych za lata 2014-2016; jeśli miały miejsce w tym okresie wydarzenia nietypowe widoczne w prezentowanych danych, należy zamieścić odpowiednie wyjaśnienia;</p> <p>należy wyliczyć i zaprezentować w układzie tabelarycznym wybrane kluczowe wskaźniki finansowe za lata 2014-2016, w tym w szczególności wskaźniki obciążenia zadłużeniem, płynności (I, II i III) oraz rotacji należności i podatku VAT;</p>	Vademecum, str. 125
wstępne wyniki za I-II Q 2017	<p>skrócona prezentacja wstępnych wyników finansowych oraz wskaźników finansowych za I-II Q 2017</p> <p>zasady prezentacji jw.;</p>	

analiza finansowa		źródło
prognozy makroekonomiczne	wg prognozy Ministerstwa Finansów z października 2016r. Wytyczne dotyczące założeń makroekonomicznych na potrzeby wieloletnich prognoz finansowych jednostek samorządu terytorialnego, Aktualizacja – Październik 2016, Minister Finansów, Warszawa 05.10.2016r.;	
ceny	stałe obowiązkowe stosowanie cen stałych ze względu na sposób sformułowania limitu FRR/K;	Vademecum, str. 23-27
	netto Wnioskodawcy posiadający prawo do odliczenia VAT w ramach projektu lub brutto Wnioskodawcy nie posiadający prawa do odliczenia VAT w ramach projektu;	
stopa dyskontowa	4% (rok bazowy t=0, tj. bez dyskontowania);	
metoda księgową	metoda kasowa każdy przepływ wykazany w momencie faktycznego transferu gotówki	
zasady kalkulacji pozycji finansowych	wymagany opis założeń kalkulacji głównych pozycji analizy finansowej w tym w szczególności przychodów i kosztów operacyjnych oraz zasad amortyzacji i odtworzenia. Koszty i przychody powinny być uzależnione od prognozy popytu;	
przychody	powiązane bezpośrednio z prognozą obrotów ładunkowych należy opisać politykę cenową Wnioskodawcy, a założenia do kalkulacji przychodów (w tym poziom opłat za usługi) powinny być z nią spójne; należy zapewnić możliwość prześledzenia powiązania przychodów z obrotami ładunkowymi w arkuszu kalkulacyjnym;	
wartość rezydualna	obliczona metodą dochodową z uwzględnieniem faktycznego przewidywanego okresu żywotności infrastruktury / taboru / sprzętu nabywanego w ramach Projektu;	Vademecum, str. 29-32
maksymalna kwota dofinansowania	kwota dofinansowania niepowodująca przekroczenia limitu rentowności kapitału własnego dotacja ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 stanowiąca pomoc publiczną (wraz z innymi formami pomocy publicznej dla projektu, jeśli dotyczy) może być udzielona maksymalnie w takiej wysokości, przy której FRR/k projektu nie przekracza poziomu 25%; jeśli $FRR/k > 25\%$, dotację wylicza się według następującego wzoru: $dotacja\ UE = EC * CF_{max}$ gdzie EC (ang. eligible cost) to koszty kwalifikowalne projektu, a CF_{max} to stopa współfinansowania (ang. CF max, maximum co-financing rate), przy której FRR/k projektu jest równa 25%; zatem CF_{max} to stopa współfinansowania projektów w transporcie intermodalnym zmodyfikowana w taki sposób, aby FRR/k projektu intermodalnego objętego pomocą publiczną nie przekroczyła poziomu 25%;	https://www.cupt.gov.pl/?id=2081

tabela E.1.2. ⁴	<p>tabela analizy finansowej prezentująca podstawowe parametry finansowe przedsięwzięcia</p> <p>w bieżącym konkursie działania 3.2., należy wypełnić wiersze:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 1, wpisując okres analizy, tj. 30 lat; – 2, wpisując finansową stopę dyskontową, tj. 4%; – 3, wpisując niedyskontowaną i zdyskontowaną łączną wartość netto inwestycji po odjęciu nieprzewidzianych wydatków (jeśli je założono); – 4, wpisując niezdykontowaną i zdyskontowaną wartość rezydualną; – 5, wpisując zdyskontowane różnicowe przychody netto w całym okresie analizy; – 6, wpisując zdyskontowane różnicowe koszty operacyjne w całym okresie analizy (bez uwzględnienia amortyzacji) powiększone o zdyskontowane różnicowe nakłady odtworzeniowe oraz zdyskontowane różnicowe zmiany w kapitale obrotowym netto; <p>nie wypełnia się wierszy 7 i 8 (proszę wpisać nie dotyczy), w wierszu 11 należy wpisać: 100%;</p>	
wskaźniki finansowe	<p>FRR/c i FNPV/c oraz FRR/k i FNPV/k, gdzie: FRR/c i FRR/k > 4% oraz FNPV/c i FNPV/k > 0</p> <p>we Wniosku wpisuje je się w tabeli E.1.3.; ponieważ z założenia bieżący konkurs dotyczy projektów rentownych zarówno z jak i bez dofinansowania unijnego (ogólne zasady pomocy publicznej), należy wypełnić wszystkie rubryki tabeli;</p>	Vademecum, str. 59-60
FRR/c i FNPV/c	<p>pozycje finansowe stanowiące komponenty wskaźników /c:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przychody, – wartość rezydualna, – koszty operacyjne, – zmiany w kapitale obrotowym netto, – nakłady odtworzeniowe, – nakłady inwestycyjne na realizację przedmiotowego projektu (bez nieprzewidzianych wydatków); 	
FRR/k i FNPV/k	<p>pozycje finansowe stanowiące komponenty wskaźników /k:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przychody, – wartość rezydualna, – koszty operacyjne, – zmiany w kapitale obrotowym netto, – nakłady odtworzeniowe, – koszty finansowania, w tym odsetki, – spłaty kredytów, – wkład prywatny Wnioskodawcy w finansowanie przedmiotowego projektu pomniejszony o zaciągnięcia kredytów; 	

⁴ Jeśli Wnioskodawca nie ma prawa do odliczenia VAT w przedmiotowym projekcie, tabelę należy wypełnić w wartościach brutto

analiza trwałości finansowej		źródło
trwałość finansowa projektu i Wnioskodawcy	<p>rachunek przepływów pieniężnych (1) Projektu [WI lub WI-W0] i (2) Wnioskodawcy z Projektem [WI]</p> <p>obie tabele powinny zostać zaprezentowane w arkuszu kalkulacyjnym i być powiązane ze sobą, a źródła finansowania Projektu i ich umiejscowienie w czasie (metoda kasowa) powinny odpowiadać planowi finansowemu przedsięwzięcia i analizie finansowej inwestycji;</p>	
komponenty rachunku Projektu	<p>analiza trwałości finansowej powinna zawierać w szczególności pozycje:</p> <p>po stronie wpływów:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zasoby finansowe, – przychody, – spadek zapotrzebowania na kapitał obrotowy netto, – dotacje, – zaciągnięcia kredytów i pożyczek; <p>po stronie wydatków:</p> <ul style="list-style-type: none"> – koszty operacyjne (bez amortyzacji), – wzrost zapotrzebowania na kapitał obrotowy netto, – nakłady inwestycyjne i odtworzeniowe, – spłata kredytów, pożyczek i rat leasingu, – odsetki i prowizje, – podatek dochodowy; 	
trwałość finansowa Wnioskodawcy	<p>Rachunek przepływów pieniężnych Wnioskodawcy uwzględniający realizację projektu</p> <p>rachunek przepływów pieniężnych w standardowym układzie stosowanym przez Wnioskodawcę jest prezentowany w stopniu szczegółowości umożliwiającym weryfikację poprawności uwzględnienia projektu w przepływach. Musi być powiązany formułami z przepływami projektu i wykazywać dodatnie saldo środków pieniężnych w każdym roku analizy.</p> <p>W przypadku udziału w projekcie podmiotów upoważnionych do ponoszenia wydatków, dla każdego z nich należy zaprezentować rachunek przepływów pieniężnych w całym okresie analizy;</p>	
kapitał własny	<p>początkowe saldo środków pieniężnych oraz dokapitalizowania udziałowców</p> <p>w przepływach dla projektu należy uwzględnić początkowe saldo środków pieniężnych i dokapitalizowania ze strony udziałowców w zakresie, w jakim zostaną wykorzystane na potrzeby projektu tak, aby zapewnić w nich spełnienie warunku nieujemnego salda przepływów pieniężnych w każdym roku analizy we wszystkich tabelach;</p>	
prezentacja dokapitalizowania udziałowców	<p>jeśli istnieje kilku udziałowców, dokapitalizowania udziałowców powinny zostać zaprezentowane w podziale na dokapitalizowania poszczególnych udziałowców</p>	

prezentacja wpływów z dotacji	jeśli Wnioskodawca otrzymuje kilka dotacji z różnych źródeł jako dofinansowanie tego samego lub różnych realizowanych przez siebie projektów, poszczególne dotacje powinny zostać wyodrębnione wg przedmiotowych projektów oraz funduszy ich udzielających ; dotacje prezentowane są zgodnie z zasadą kasową – w przedmiotowym konkursie wpływ dotacji może być wykazany najwcześniej w 2018 r.;	
montaż finansowy kilku projektów 3.2.	jeśli Wnioskodawca w konkursie składa kilka Wniosków, (odpowiednio) każdy z projektów należy wyodrębnić w postaci odrębnej tabeli montażu finansowego tak więc, montaż finansowy będzie polegał na prezentacji powiązanych ze sobą tabel: <ul style="list-style-type: none"> – Wnioskodawca ze wszystkimi projektami 3.2, – Projekt 3.2. nr 1, – Projekt 3.2. nr 2, – ltd.; 	
montaż finansowy Wnioskodawcy i podmiotów upoważnionych	jeśli oprócz Wnioskodawcy, w przedmiotowym projekcie występuje inny podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków, w montażu finansowym należy pokazać osobno pozycje stanowiące element przepływów dla Wnioskodawcy i dla podmiotów upoważnionych ; dla przykładu, wkład własny, jeśli pochodzi po części od Wnioskodawcy i po części od innego podmiotu upoważnionego, powinien zostać pokazany osobno dla każdego z nich, podobnie zaciągnięcia i spłaty kredytów wraz z odsetkami;	
analiza ekonomiczna		źródło
ceny	stałe	Vademecum, str. 23-27
	netto	
stopa dyskontowa	4,5% (rok bazowy t=0, tj. bez dyskontowania);	
komponenty analizy	przepływy finansowe z analizy finansowej (bez przychodów i z korektami fiskalnymi) oraz korzyści zewnętrzne	
przepływy z analizy finansowej	przepływy zaczerpnięte z analizy finansowej (na użytek wskaźników finansowych /c) z korektami: <ul style="list-style-type: none"> – korektą polegającą na odjęciu przychodów, – korektą fiskalną nakładów inwestycyjnych, nakładów odtworzeniowych oraz kosztów operacyjnych; 	

<p>korekta fiskalna</p>	<p>wyeliminowanie z analizy przepływów pieniężnych wszelkich transferów fiskalnych</p> <p>składa się z dwóch etapów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eliminacji podatku VAT, jeśli dotyczy; - eliminacji pozostałych transferów fiskalnych poprzez zastosowanie standardowych wskaźników; <p>Współczynniki korekty fiskalnej w konkursie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nakłady inwestycyjne i odtworzeniowe infrastrukturalne – współczynnik 0,82, - nakłady inwestycyjne i odtworzeniowe nieinfrastrukturalne oraz taborowe – współczynnik 0,86, - koszty operacyjne i zmiana kapitału obrotowego netto – współczynnik 0,76; 	<p>Vademecum, str. 27-29</p>
<p>kategorie korzyści ekonomicznych</p>	<ul style="list-style-type: none"> - zmniejszenie kosztów ogólnych transportu w odniesieniu do przemieszczania towarów : <ul style="list-style-type: none"> o oszczędność czasu w transporcie towarów w przypadku transportu tą samą gałęzią transportu: <ul style="list-style-type: none"> ▪ z perspektywy firmy TSL oraz właściciela ładunku – wycena zgodnie z NK Sektor kolejowy – infrastruktura kolejowa tylko dla przewoźnika kolejowego, w Vademecum Wnioskodawcy wycena obejmuje zarówno efekty dla różnych firm TSL jak i właścicieli ładunków, ▪ z perspektywy właściciela ładunku – można dokonać wyceny kosztu zapasów w drodze, ale wyłącznie jeśli czas przewozu ładunków ulegnie znaczącemu skróceniu, o oszczędność kosztów transportu dla towarów, które były w wariantcie bezinwestycyjnym transportowane w innych systemach transportowych – różnicowy bilans kosztów transportu dla właścicieli ładunków (fracht i THC) w łańcuchu dostaw (drzwi-drzwi), - efekty zewnętrzne transportu dla towarów, które zmieniają długość trasy i/lub gałąź transportu: wypadki, hałas, zanieczyszczenie powietrza, zmiany klimatu w obszarze UE, kongestia, <p>w bieżącym konkursie dopuszczalne jest wykazanie tylko i wyłącznie tych korzyści społeczno-gospodarczych przedmiotowego projektu w oparciu o podane na stronie CUPT koszty jednostkowe dla efektów zewnętrznych; jednolitość analizy wszystkich projektów ma na celu <u>niedyskryminacyjne warunki wyliczenia ERR</u>, które stanowi kryterium konkursowe decydujące o miejscu na liście rankingowej i alokacji środków z dotacji UE oraz pozostałych wskaźników ekonomicznych;</p>	<p>Vademecum, str. 96-98, 102-108</p>

kalkulacja oszczędności kosztów społecznych przewozu	<p>ETAP 1: identyfikacja tras, na których przewozy konwencjonalne i/lub transportem drogowym i/lub o dłuższym przebiegu mogą zostać zastąpione transportem intermodalnym alternatywnymi drogami /gałęziami transportu</p> <p>[1] należy zidentyfikować aktualne (dla wariantu bezinwestycyjnego) reprezentatywne trasy przewozów (wyrażone w km) ładunków, które w wariantcie inwestycyjnym będą korzystały z połączeń intermodalnych obsługiwanych przez przedmiotowy projekt;</p> <p>[2] należy zidentyfikować trasy intermodalne (w km) w obszarze EU, z których w wariantcie inwestycyjnym będą korzystały obsługiwane w projekcie ładunki oraz reprezentatywne trasy dowozowo-odwozowe (terminal intermodalny – teren sprzedającego / kupującego);</p> <p>[3] trasy należy podzielić na odcinki wykonywane poszczególnymi gałęziami transportu, dodatkowo jeśli dotyczy, w podziale na państwa, na których obszarze odbywa się przewóz; podział na odcinki jest istotny dla przypisania jednostkowych kosztów społecznych transportu poszczególnymi gałęziami transportu oraz zróżnicowania ich wartości w zależności od PKB per capita państwa, na którego terenie odbywa się przewóz (korekta o parytet siły nabywczej);</p>	
	<p>ETAP 2: oszacowanie masy ładunkowej, która będzie korzystała z połączeń intermodalnych obsługiwanych przez przedmiotowy projekt</p> <p>należy oszacować, ile ładunków (wyrażonych w t) będzie obsługiwane przez połączenia intermodalne, jako wynik realizacji przedmiotowego projektu;</p>	
	<p>ETAP 3: wyliczenie pracy przewozowej, na którą wpływa realizacja przedmiotowego projektu</p> <p>należy wyliczyć pracę przewozową (w tkm) pokonywaną przez ładunki poszczególnymi gałęziami transportu w WO i WI na poszczególnych odcinkach zidentyfikowanych w pierwszym etapie analizy;</p> <p>praca przewozowa powinna być podzielona na pracę przełożoną z transportu drogowego na inne gałęzie oraz pracę pozostałą; jeżeli w projekcie występują oszczędności czasu w ramach jednej gałęzi transportu, należy dodatkowo wyliczyć tona-godziny dla tej gałęzi transportu w WO i WI;</p>	
	<p>ETAP 4: obliczenie kosztów ekonomicznych przewozu ładunków w WO i WI, a następnie ich różnicy, która stanowi korzyść społeczną przedmiotowego projektu</p> <p>do wyliczenia kosztów ekonomicznych przewozu ładunków podlegających przełożeniu w WO i WI należy posłużyć się wartościami z pliku kosztów jednostkowych zgodnie z jego aktualizacją w maju br.</p>	
plik kosztów jednostkowych	<p>arkusz kalkulacyjny zawierający koszty jednostkowe korzyści ekonomicznych do wykorzystania w projektach w ramach konkursu, wywieszony na stronie internetowej CUPT w maju 2017 r.</p>	<p>https://www.cupt.gov.pl/?id=1580</p>
przewozy konwencjonalne	<p>przewozy wykonywane w sposób tradycyjny, w których ładunek podlega konwencjonalnym przeładunkom, w odróżnieniu od przewozów jednostkami intermodalnymi, w przypadku których przewóz drzwi-drzwi odbywa się w tej samej jednostce intermodalnej</p>	

<p>trasa reprezentatywna</p>	<p>trasa, która odpowiada średniej trasie drzwi-drzwi pokonywanej przez ładunki</p> <p>trasy reprezentatywne można określić poprzez identyfikację obszarów ciężenia przedmiotowego projektu i ich punktów centralnych; uśrednienie jest konieczne dla uproszczenia analizy; analiza może obejmować kilka tras reprezentatywnych, w zależności od najistotniejszych obszarów nadania i odbioru / potoków towarów; trasy należy określić metodą autorską, w zależności od specyfiki projektu;</p>	
<p>droga przewozu w obszarze UE</p>	<ul style="list-style-type: none"> – dla ładunków wewnątrzunijnych – trasa „teren sprzedającego – teren kupującego” – dla ładunków tranzytowych przez UE lub exportowo-importowych – trasa „teren sprzedającego lub teren kupującego – granica UE”, przy czym dla ładunków odbywających zasadniczą drogę przewozu transportem morskim, za „granicę UE” należy przyjąć zastępowany port bazowy w obszarze ARA lub niemiecki port bazowy; wyjątek mogą stanowić drogi przewozu wykazywane przez Wnioskodawców zainteresowanych ładunkami wprowadzanymi na obszar UE przez porty południowe; 	
<p>ładunki podlegające przełozeniu</p>	<p>masa ładunkowa, która byłaby przewożona jako przewozy konwencjonalne i/lub transportem drogowym i/lub trasami o dłuższym przebiegu, gdyby nie realizowano inwestycji</p> <p>do zidentyfikowania ładunków podlegających przełozeniu należy posłużyć się metodą autorską w zależności od specyfiki przedmiotowego projektu. W razie potrzeby można posłużyć się podręcznikami lub artykułami naukowymi, przy czym każdorazowo należy podać pełną nazwę źródła. Ilość ładunków podanych w TEU należy przeliczyć na tonaż;</p>	
<p>wskaźniki ekonomiczne</p>	<p>ERR, ENPV i B/C</p> <p>gdzie: $ERR > 4,500\%$, $ENPV > 0$, $B/C > 1$;</p> <p>pozycje finansowe i ekonomiczne stanowiące komponenty wskaźników ekonomicznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nakłady inwestycyjne po korekcie fiskalnej, – przepływy operacyjne, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – koszty operacyjne po korekcie fiskalnej, – zmiana kapitału obrotowego netto po korekcie fiskalnej, – nakłady odtworzeniowe po korekcie fiskalnej, – wartość rezydualna, – korzyści ekonomiczne, <p>wyniki analizy wskaźnikowej wpisujemy do tabeli E.2.3 Wniosku;</p>	
<p>projekty komplementarne i rozdzielna analiza ekonomiczna</p>	<p>zalecane jest połączenie w 1 projekt wszystkich działań inwestycyjnych wpływających na ten sam strumień ładunków</p> <p>jeżeli Wnioskodawca planuje realizację więcej niż 1 projektu w tym samym konkursie w ramach działania 3.2 wpływającego na te same strumienie ładunków – analizę ekonomiczną należy przeprowadzić osobno dla każdego projektu. W wariantcie inwestycyjnym i bezinwestycyjnym analizy ekonomicznej i finansowej należy przyjąć, że drugi projekt zgłoszony do dofinansowania w tym samym konkursie w ramach działania 3.2 nie jest realizowany (z wyjątkiem analizy</p>	

	trwałości – por. powyżej); dodatkowo w tym przypadku należy zaprezentować analizę popytu w wariacie realizacji obu projektów – tak, aby uwiarygodnić możliwość pozyskania ładunków obsługiwanych przez oba projekty; jeżeli drugi projekt będzie realizowany w całości ze środków własnych lub jest realizowany z już pozyskanego finansowania zewnętrznego, a jednocześnie nie istnieje możliwość pełnego rozdzielania analizy społeczno-gospodarczej dwóch projektów – dopuszczalna jest wspólna analiza ekonomiczna. Na koniec takiej analizy efekty ekonomiczne dwóch komplementarnych projektów wyliczone łącznie dla tych projektów dzieli się na projekty proporcjonalnie do początkowych nakładów;	
analiza wrażliwości		źródło
zmiennie kluczowe	nakłady inwestycyjne, koszty operacyjne, stawki przeładunkowe, obroty ładunkowe	
zmiany zmiennych kluczowych w analizie finansowej	należy zbadać wpływ na wskaźniki finansowe FRR/c i FNPV/c, FRR/k i FNPV/k zmian zmiennych kluczowych o: <ul style="list-style-type: none"> – nakłady inwestycyjne: +/-20% – koszty operacyjne: +/-20%, – stawki przeładunkowe: +/-10%, – razem stawki przeładunkowe: + 10% i obroty ładunkowe: - 10%, – razem nakłady inwestycyjne +20% i koszty operacyjne +20%; 	Niebieska Księga: Infrastruktura Kolejowa
zmiany zmiennych kluczowych w analizie społeczno-gospodarczej	należy zbadać wpływ na wskaźniki ekonomiczne ERR i ENPV zmian zmiennych kluczowych o: <ul style="list-style-type: none"> – nakłady inwestycyjne: +/-10%, + 20%, – koszty operacyjne +/-20%, – jednostkowe koszty czasu +/-15%, – obroty ładunkowe: +/-10%, – razem nakłady inwestycyjne: + 15% i obroty ładunkowe: - 10%; 	Niebieska Księga: Infrastruktura Kolejowa
wartości progowe	wartości zmiany zmiennej kluczowej, dla której to zmiany NPV = 0, a IRR = 4% lub 4,5% należy wyznaczyć wartości progowe zmiennych kluczowych dla wskaźników FNPV/c, FNPV/k i ENPV;	Niebieska Księga: Infrastruktura Kolejowa
prezentacja wyników analizy wrażliwości w WoD	wyniki analizy wrażliwości należy wpisać do tabeli E.3.2. Wniosku tabela E.3.2. prezentuje zmiany wskaźników, zmianę IRR wobec wartości bazowej należy podać w p.p., a zmianę NPV w %; pod tabelą E.3.2. należy podać wyniki analizy zmiennych krytycznych i wartości progowych;	Niebieska Księga: Infrastruktura Kolejowa
zmiennie krytyczne	zmiennie kluczowe, których 1% zmiana wywołuje zmianę NPV o co najmniej 1% w arkuszu kalkulacyjnym należy dodatkowo przeprowadzić analizę zmiany wskaźników przy 1% zmianie zmiennej kluczowej; jeśli zmiana wskaźnika przekroczy zmianę podaną w definicji powyżej, zmienną kluczową należy uznać za krytyczną;	Niebieska Księga: Infrastruktura Kolejowa

analiza ryzyka		źródło
metoda	analiza jakościowa zgodnie z Załącznikiem III (Metodyka AKK) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/207	Niebieska Księga: Infrastruktura Kolejowa
forma prezentacji w SW	tabelaryczna w podziale m.in. na rodzaje ryzyka, opis ryzyka, ocenę istotności ryzyka oraz ocenę prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka wg zdefiniowanej skali należy przeprowadzić ją w dwóch etapach tj. najpierw zidentyfikować ryzyka nieaktywne i aktywne dla których należy przeprowadzić szczegółową analizę jakościową; obok nazwy ryzyka i opisu jego wpływu na projekt należy dokonać oceny istotności ryzyka wg skali „duża” „średnia” „mała” oraz oceny punktowej prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka w skali 1-5, gdzie 1 oznacza minimalne ryzyko (lub w jakikolwiek inny sposób umożliwiając wskazanie, które z wymienionych ryzyk jest najistotniejsze i/lub jego wystąpienie jest najbardziej prawdopodobne);	Niebieska Księga: Infrastruktura Kolejowa
forma prezentacji w WoD	skrótowa, z identyfikacją najbardziej istotnych ryzyk i odesłaniem do pełnej analizy w SW;	
kluczowe rodzaje ryzyka	rodzaje ryzyka, które należy w szczególności uwzględnić w analizie zostały wskazane w ww. Rozporządzeniu i zacytowane w NK dla infrastruktury kolejowej.	Niebieska Księga: Infrastruktura Kolejowa

Wytyczne dla założeń i metodyki analiz

- Rozporządzenie 1303/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 17 grudnia 2013;
- Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 480/2014 z dnia 3 marca 2014;
- Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/207 z dnia 20 stycznia 2015 r.; Aneks III *Methodology for carrying out the cost-benefit analysis*;
- Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-20, Komisja Europejska, grudzień 2014 r.;
- Wytyczne w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, 18 marca 2015 r.;
- Instrukcja sektorowa do Wniosku o Dofinansowanie;
- Niebieska Księga dla projektów sektora kolejowego realizowanych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020; JASPERS 2015;
- Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej: Vademecum Wnioskodawcy, CUPT 2016;
- Najlepsze praktyki w analizach kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków unijnych, CUPT 2014.

W kwestiach nie opisanych i nie regulowanych niniejszą specyfikacją, należy posłużyć się Wytycznymi w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód MRR, Vademecum, oraz pomocniczo Niebieską Księgą dla sektora kolejowego opracowaną przez JASPERS, i innymi dokumentami wskazanymi w regulaminie bieżącego konkursu. Dodatkowe informacje znajdują się także na stronie internetowej CUPT <https://www.cupt.gov.pl/?id=1578>.