|  |
| --- |
| Wstępne warunki postępowania w zakresie wyboru projektów Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 Priorytet FENX.04 Wsparcie sektora transportu z Funduszu SpójnościDziałanie FENX.04.03 Infrastruktura lotnicza w TEN-T |

Załącznik nr 6 do Regulaminu wyboru projektów

Spis treści

[Warunki wstępne 2](#_Toc151451236)

[1. Przedmiot projektów oraz koszty kwalifikowalne 2](#_Toc151451237)

[2. Uproszczone Studium Wykonalności 3](#_Toc151451238)

[a. Podstawowe informacje o projekcie 3](#_Toc151451239)

[b. Stan istniejący 3](#_Toc151451240)

[c. Cel projektu i uzasadnienie interwencji 4](#_Toc151451241)

[d. Wybór zakresu projektu do realizacji 4](#_Toc151451242)

[e. Analiza popytu 5](#_Toc151451243)

[f. Analiza ekonomiczna 6](#_Toc151451244)

[g. Analiza finansowa 6](#_Toc151451245)

[h. Wysokość wnioskowanego dofinansowania 7](#_Toc151451246)

[i. Trwałość finansowa i instytucjonalna 8](#_Toc151451247)

[j. Plan wdrożenia projektu 9](#_Toc151451248)

[k. Analiza ryzyka 9](#_Toc151451249)

[l. Analiza wrażliwości 10](#_Toc151451250)

[3. Załącznik: arkusz kalkulacyjny 10](#_Toc151451251)

# Warunki wstępne

## Przedmiot projektów oraz koszty kwalifikowalne

Przedmiotem projektów objętych postępowaniem są inwestycje w infrastrukturę portu lotniczego związane z:

1. zakupem urządzeń i systemów do kontroli, osób, bagażu, ładunków i poczty;
2. budową obiektów oraz zakupem sprzętu bezpośrednio służących do poprawy bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych w strefie operacyjnej lotniska;
3. dostosowaniem i modernizacją infrastruktury oraz zakupem sprzętu dla zapewnienia ochrony w obszarze obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego;
4. rozbudową i modernizacją systemów służących zapewnieniu bezpieczeństwa pożarowego;
5. ochroną środowiska lub ograniczeniem negatywnego oddziaływania portów lotniczych na środowisko naturalne;
6. budową obiektów infrastruktury komunikacji, nawigacji i dozorowania, rozbudową i modernizacją systemów zarządzania ruchem lotniczym (wynikających z SESAR).

Kosztami kwalifikowalnymi projektów są koszty związane z inwestycjami w infrastrukturę portu lotniczego, w rozumieniu art. 2 pkt 144 rozporządzenia nr 651/2014 o których mowa powyżej, w tym koszty planowania.

Kosztem niekwalifikowalnym w projektach są:

1. koszty pośrednie
2. koszty działań informacyjno-promocyjnych

Projekty złożone do dofinansowania muszą spełnić kryterium horyzontalne „Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej” (kryterium zerojedynkowe). Analiza finansowa powinna być przeprowadzona zgodnie z „Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych na lata 2021-2027”. Ze względu na typy projektów dotyczące głównie poprawy bezpieczeństwa pasażerów i operacji w ruchu lotniczym oraz ochrony środowiska, analiza ekonomiczna powinna być wykonana wyłącznie w ujęciu jakościowym, tzn. opisowym. Informacje dotyczące AKK powinny być ograniczone do minimum niezbędnego do rzetelnej oceny, że dany projekt rzeczywiście jest wykonalny a jego realizacja stanowi zasadny sposób wykorzystania funduszy publicznych, w tym dofinansowania unijnego.

W ramach dokumentacji aplikacyjnej wymagane jest załączenie dokumentu pt. „Uproszczone studium wykonalności dla projektu X” (dalej: USW), wraz z załącznikiem obliczeniowym – arkusz kalkulacyjny z aktywnymi formułami. W niniejszym dokumencie opisano proponowany spis treści takiego uproszczonego studium wykonalności oraz niezbędną zawartość każdego z rozdziałów, a także informacje jakie informacje powinny się znaleźć w załączniku obliczeniowym.

Wszystkie informacje w USW należy prezentować w sposób zrozumiały dla osób nieznających specyfiki projektu, np. szczegóły techniczne i/lub operacyjne związane z funkcjonowaniem infrastruktury lotniskowej, przy czym należy zadbać o syntetyczny charakter tych informacji. Należy także unikać przedstawiania dużej ilości szczegółów i tabel. W dokumentach aplikacyjnych powinny być umieszczone tylko informacje niezbędne do oceny zasadności i wykonalności projektu. Nie zalecamy w szczególności dublowania informacji pomiędzy załącznikiem kalkulacyjnym (wyliczenia liczbowe) i USW – w USW powinny być przedstawione tylko najważniejsze wyniki analiz, a założenia opisane ogólnie.

Projekty złożone do dofinansowania muszą spełnić również kryterium horyzontalne „Zgodność projektu z przepisami o pomocy publicznej” oraz kryterium obligatoryjne „Zgodność z programem pomocowym”. USW oraz arkusz kalkulacyjny powinny w związku z tym uwzględniać wszystkie wymogi i warunki wynikające z Rozporządzenia Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 24 sierpnia 2023 r. w sprawie udzielania pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu lotniczego w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (dalej: program pomocowy).

## Uproszczone Studium Wykonalności

## Podstawowe informacje o projekcie

W tym krótkim rozdziale należy podać nazwę projektu, jego lokalizację i planowany okres realizacji. Niezbędne jest również syntetyczne przedstawienie Wnioskodawcy i zakresu jego działalności.

Należy także umieścić tu mapę kraju i regionu z zaznaczeniem projektu. Na mapie kraju należy zaznaczyć najbliższe miasta wojewódzkie, a na mapie regionu – najbliższe ośrodki istotne dla projektu.

## Stan istniejący

Należy krótko opisać obecnie eksploatowaną infrastrukturę wraz istotnymi dla realizacji obsługi pasażerów/towarów/operacji lotniczych urządzeniami i/lub systemami. Należy dokonać oceny aktualnego stanu technicznego i zaawansowania technologicznego odpowiednio infrastruktury oraz wyposażenia, w tym wskazać kiedy powstała infrastruktura/został zakupiony sprzęt, kiedy dokonano ostatniego remontu/modernizacji/przeglądu/aktualizacji (jeśli dotyczy) oraz jakie ograniczenia generuje jej/ich obecny stan dla szeroko rozumianego otoczenia. Celem opisu stanu istniejącego jest udokumentowanie potrzeby realizacji projektu. Opis ten powinien być zrozumiały dla osób nieznających specyfiki projektu, infrastruktury lotniskowej oraz wykonywanych operacji lotniskowych po stronie airside i landside.

Projekty dotyczące digitalizacji i bezpieczeństwa powinny dodatkowo zawierać opis stanu/parametrów aktualnie stosowanych urządzeń/systemów i/lub stosowane procedury, ich wpływ na zakres i poziom obsługi pasażerów, ładunków i operacji lotniczych, w tym w szczególności na ich bezpieczeństwo oraz poziom generowanych kosztów operacyjnych.

Projekty z zakresu ochrony środowiska powinny zawierać opis obecnych rozwiązań, które mają zostać poddane modyfikacji w ramach realizacji projektu.

Dla wzmocnienia dalszego uzasadnienia realizacji projektu, wskazane jest załączenie w treści i opisanie kilku adekwatnych zdjęć prezentujących obecny stan infrastruktury w obrębie planowanej inwestycji.

## Cel projektu i uzasadnienie interwencji

Cel projektu powinien jasno prezentować logikę podjęcia decyzji o interwencji i opierać się na potrzebie rozwiązania konkretnego problemu transportowego lub związanego z ochroną środowiska lub łagodzeniem/ograniczeniem negatywnego oddziaływania portów lotniczych na środowisko naturalne. Należy go opisać językiem nietechnicznym tak aby był zrozumiały dla osób nie znających specjalistycznej terminologii z zakresu infrastruktury lotniskowej oraz operacji lotniczych.

W tym rozdziale należy także podkreślić zgodność projektu z celami FEnIKS i dokładnie wskazać, w które cele i jak się on wpisuje.

Wreszcie w tym rozdziale należy podać wskaźniki realizacji dla projektu zgodnie z zasadami przewidzianymi dla FEnIKS.

## Wybór zakresu projektu do realizacji

W przypadku każdego typu projektu punktem wyjścia do określenia jego zakresu powinno być zdefiniowanie problemu (np. brak możliwości sprawnego wykonania kontroli bezpieczeństwa w związku z wyczerpaniem się przepustowości strefy kontroli – za mało stanowisk, przestarzałe/awaryjne urządzenia itp.) lub innego adekwatnego dla specyfiki projektu (np. obecnie wykorzystywane systemy zarządzania ruchem lotniczym są niedostosowane do aktualnego poziomu ruchu co powoduje opóźnienia w wykonywaniu operacji startu/lądowania), który poprzez realizację projektu ma zostać rozwiązany.

W przypadku projektów, których realizacja i/lub elementy zakresu wynikają z obowiązujących lub planowanych do wprowadzenia rozwiązań prawnych, w tym miejscu należy je koniecznie przedstawić wraz z wyjaśnieniem zakresu niezbędnego dostosowania, obowiązków nałożonych na Wnioskodawcę, harmonogramu wdrożenia (odgórnie narzucony termin) oraz uzyskanych benefitów dla interesariuszy projektu (np. podwyższenie komfortu obsługi, poprawa bezpieczeństwa).

W efekcie na koniec tego etapu powinien zostać zdefiniowany ogólny zakres projektu odpowiadający na wyżej wskazane potrzeby różnych podmiotów i/lub instytucji.

W etapie drugim należy dokonać doszczegółowienia zakresu projektu poprzez wskazanie kluczowych elementów/parametrów docelowego rozwiązania techniczno-technologicznego. Dla każdego wybranego elementu infrastruktury bądź urządzenia/ systemu należy jasno określić, jakie były rozważane warianty danego elementu bądź urządzenia/systemu i wskazać przesłanki decyzyjne, w oparciu o które dokonano wyboru docelowego rozwiązania. Należy zaprezentować (preferowana forma tabelaryczna) porównanie rozważanych wariantów pod kątem co najmniej takich kryteriów jak nakłady (który wariant jest droższy), koszty utrzymania (jw.) oraz parametry dot. zanieczyszczenia środowiska, a także innych istotnych w opinii Wnioskodawcy kryteriów różnicujących rozważane warianty.

Zakres rzeczowy wariantu wybranego do realizacji co do zasady powinien być zgodny z zakresem projektu ujętym w analizie finansowej. Każda rozbieżność powinna być wskazana i odpowiednio uzasadniona. Jest to szczególnie istotne dla projektów, dla których analiza opcji została wykonana na wcześniejszym etapie przygotowywania projektu.

Jednocześnie powinno być wykazane, że wariant inwestycji wybrany do realizacji nie wykracza poza to, co jest niezbędne do obsługi natężenia ruchu przewidywanego w średnim okresie na podstawie rozsądnych prognoz dotyczących ruchu opisanych w rozdziale e. Analiza popytu.

## Analiza popytu

Z założenia celem inwestycji w infrastrukturę portów lotniczych w ramach niniejszego postępowania nie jest zwiększenie przepustowości portów lotniczych. Dlatego też zakłada się, że przewidziane do dofinansowania projekty z zakresu infrastruktury lotniskowej nie przyczynią się same z siebie do zwiększenia przepływu pasażerów a jedynie do zwiększenia bezpieczeństwa operacji bądź ograniczenia emisji zanieczyszczeń do środowiska.

W ramach USW należy zaprezentować historyczne[[1]](#footnote-2) i prognozowane dane dotyczące przepływu pasażerów i ruchu lotniczego w ramach danego lotniska. Dodatkowo należy zaprezentować adekwatne dla zakresu danego projektu planowane wykorzystanie infrastruktury wybudowanej/ zakupionej w jego w ramach np. liczba wykonywanych w ciągu godziny operacji kontroli bagażu.

Dla projektów związanych z ochroną środowiska lub łagodzeniem/ograniczeniem negatywnego oddziaływania portów lotniczych na środowisko naturalne, można pominąć prezentację prognozy pasażerskiej.

## Analiza ekonomiczna

Analiza ekonomiczna zajmuje się oceną wpływu projektu na społeczeństwo i gospodarkę. Ze względu na określony typ projektów tj. z obszaru bezpieczeństwa i ochrony środowiska, zalecane jest wykonanie jakościowej analizy ekonomicznej, która polega na opisie przewidywanych korzyści społeczno-ekonomicznych, bez ich kwantyfikacji i monetyzacji.

## Analiza finansowa

W celu przeprowadzenia analizy finansowej projektu ubiegającego się o dofinansowanie unijne należy na wstępie określić wariant bezinwestycyjny (WB) oraz wariant inwestycyjny (WI). Jeśli projekt polega np. na rozbudowie infrastruktury, dodaniu nowych funkcjonalności/elementów do eksploatowanych już urządzeń, to wówczas stan obecny należy przyjąć za wariant bezinwestycyjny projektu (wariant odniesienia), a stan projektowany za jego wariant inwestycyjny i następnie porównać oba warianty za pomocą metody różnicowej. Jeśli natomiast przedsięwzięcie obejmuje, np. zakup nowego system informatycznego, nowego urządzenia, budowy nowego elementu infrastruktury to wystarczy wówczas policzyć składowe analizy finansowej jedynie dla wariantu inwestycyjnego. Dla oceny projektu unijnego wymagane wskaźniki finansowe to wartość bieżącą netto i wewnętrzną stopę zwrotu na dwóch poziomach:

* projektu – wskaźniki FNPV/c i FRR/c
* kapitału krajowego zaangażowanego w projekt – wskaźniki FNPV/k i FRR/k.

W celu obliczenia w/w wskaźników finansowych należy podać okres analizy – na potrzeby analizy projektów dotyczących ww. zakresu, długość okresu analizy należy przyjąć indywidualnie w zależności od zakładanego okresu życia aktywów w projekcie. Generalnie wartość rezydualna na koniec tak przyjętego okresu analizy powinna wynosić zero (wartość liczona metodą amortyzacyjną).

Należy krótko opisać przyjęte założenia w USW, a w arkuszu kalkulacyjnym dla poszczególnych lat wyliczyć poniżej wymienione przepływy finansowe:

* Nakłady inwestycyjne w podziale na koszty kwalifikowalne i niekwalifikowalne, bez nieprzewidzianych wydatków;
* Koszty operacyjne;
* Przychody, rozumiane jako przychody generowane w ramach zakresu objętego projektem (jeśli dotyczy);
* Dofinansowanie w formie dotacji bezzwrotnej z FEnIKS (tylko do FNPV/k i FRR/k);
* Ewentualne kredyty i pożyczki wraz z kosztami finansowania (tylko do FNPV/k i FRR/k).

Na potrzeby kalkulacji FNPV/c i FNPV/k należy przyjąć stopę dyskontową na poziomie 4%. O dofinansowanie unijne mogą ubiegać się co do zasady projekty, które są nieopłacalne finansowo, i w warunkach rynkowych nie pozyskałyby finansowania ze środków prywatnych (FNPV/c <0, a FRR/c <4%).

Jeżeli projekt nie przyczyni się do wzrostu ruchu, na potrzeby wyliczenia przychodów i kosztów operacyjnych należy przyjąć prognozę ruchu taką samą dla wariantu bezinwestycyjnego i inwestycyjnego tj. W0=WI, opcjonalnie w całym okresie analizy można przyjąć ją constans na poziomie aktualnego ruchu.

W analizach dla projektów FEnIKS stosowana jest zasada kasowa, czyli przepływ wykazywany jest w roku, w którym następuje transfer środków pieniężnych, niezależnie od sposobu jego księgowania zgodnie z regułami rachunkowości lub przepisami podatkowymi (z wyjątkiem nakładów poniesionych przed rokiem bazowym, które wykazujemy w roku bazowym w wartościach nominalnych). Nie są uwzględniane pozycje niepieniężne, w tym amortyzacja i rozliczenia międzyokresowe, a także rezerwa na nieprzewidziane wydatki (o ile założono).

Należy przyjąć ceny stałe z roku bazowego, czyli od roku bazowego włącznie nie uwzględniać wpływu inflacji na poziom cen. Na potrzeby wyliczenia wskaźników finansowych nie należy wykazywać VAT odliczalnego / odzyskiwalnego (ceny netto). Założenia odnośnie kosztów i przychodów należy przyjąć na podstawie najlepszej wiedzy Wnioskodawcy i w USW opisać źródła przyjętych założeń tak aby uwiarygodnić ich poprawność.

Wartość rezydualną przy założeniu okresu analizy równemu okresowi żywotności infrastrukturalnych składników projektu można pominąć. W USW należy opisać przyjęte podejście w tym zakresie.

## Wysokość wnioskowanego dofinansowania

Zgodnie z programem pomocowym kwota pomocy inwestycyjnej dla istniejących regionalnych portów lotniczych nie może przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji. Zysk operacyjny odlicza się od kosztów kwalifikowalnych *ex ante*, na podstawie rozsądnych prognoz, albo przy użyciu mechanizmu wycofania. Rekomendowanym przez CUPT podejściem jest wyliczenie zysku operacyjnego *ex ante.*

Jednocześnie kwota pomocy nie może przekroczyć:

- 50 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym od jednego do trzech milionów osób w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym faktycznie przyznano pomoc;

- 75 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym do jednego miliona osób w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym faktycznie przyznano pomoc.

W arkuszu kalkulacyjnym należy wyliczyć dofinansowanie zgodnie z powyższą metodyką.

Dla Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej - maksymalny dopuszczalny poziom dofinansowania wydatków kwalifikowalnych projektu ze środków UE wynosi 85%.

Maksymalna, dopuszczalna kwota dofinansowania projektu w ramach naboru nie może przekroczyć 25 000 000 PLN.

## Trwałość finansowa i instytucjonalna

Dla stwierdzenia wykonalności projektu kluczowe jest potwierdzenie, że w każdym roku analizy przeznaczone na projekt środki finansowe w dyspozycji Wnioskodawcy i prognozowane wpływy pieniężne ze źródeł zewnętrznych wystarczą na pokrycie wszystkich wydatków inwestycyjnych i bieżących związanych z projektem, w tym kosztów obsługi ewentualnego zadłużenia.

Trwałość finansową analizuje się dla wariantu inwestycyjnego (WI), w ujęciu nieróżnicowym. Potwierdzenie trwałości finansowej i instytucjonalnej powinno obejmować trzy elementy, takie jak:

* krótki opis źródeł finansowania podmiotu będącego Wnioskodawcą oraz innych partnerów projektu (jeśli dotyczy). W ramach potwierdzenia trwałości instytucjonalnej należy wskazać m.in. akty prawne nakładające na podmiot obowiązki realizacji zadań publicznych (jeśli dotyczy), zapewniające finansowanie podmiotu (jeśli dotyczy), umowy utrzymaniowe (jeśli dotyczy), źródła przychodów;
* tabelaryczne ujęcie trwałości finansowej projektu, tj. wpływów i wydatków w okresie analizy, z uwzględnieniem dopłaty z innej działalności Wnioskodawcy. Należy w każdym roku wykazać, że skumulowane saldo przepływów jest nieujemne. Jeśli w projekcie uczestniczy kilka podmiotów, trwałość finansową projektu wykazuje się w jednej tabeli ze wskazaniem, które przepływy dotyczą którego podmiotu. Schemat tabeli można zaczerpnąć np. z *Vademecum Beneficjenta*. Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej, CUPT 2016, Rys. 10, str. 61;
* tabelaryczne ujęcie trwałości finansowej Wnioskodawcy z projektem, tj. łączne koszty i przychody podmiotu z uwzględnieniem kosztów i przychodów projektu, w okresie analizy. Tabele trwałości finansowej podmiotu z projektem przedstawia się, co do zasady, w układzie sprawozdawczości finansowej Wnioskodawcy. Jeśli w projekcie uczestniczy kilka podmiotów, trwałość finansową wykazuje się odrębnie dla każdego z nich w wysokości ich zaangażowania. Przepływy związane z projektem należy pokazać w oddzielnych wierszach pod pozycją zbiorczą.

## Plan wdrożenia projektu

Niezależnie od typu projektu niezbędne jest przedstawienie harmonogramu wdrożenia projektu, w którym zostaną ujęte kluczowe dla niego zadania i terminy ich realizacji. Harmonogram można przedstawić w formie tabelarycznej lub w formie wykresu Gantta tj. należy pokazać zarówno fazę przygotowania dokumentacji projektowej, rozpoczęcia/ zakończenia procedury przetargowej jak i fazę rzeczowej realizacji poszczególnych zadań oraz datę operacyjnej gotowości projektu. Należy zwrócić uwagę na zachowanie spójności pomiędzy datą realizacji poszczególnego zdania a rokiem ujęcia nakładu z tego tytułu w analizie finansowej.

## Analiza ryzyka

Analiza ryzyka jest kluczowym elementem oceny zarówno możliwości niezakłóconej realizacji projektu jak i jego późniejszej eksploatacji. Stąd identyfikacja ryzyk i wskazana przez Wnioskodawcę strategia radzenia sobie z nimi jest kluczowa dla uprawdopodobnienia wykonalności projektu. Uproszczenie analizy ryzyka możliwe jest jedynie w bardzo ograniczonym stopniu ze względu na jej istotność dla realizacji projektu.

Analizę ryzyka należy zatem wykonać zgodnie z wytycznymi opisanymi szczegółowo w Niebieskiej Księdze Kolejowej dla perspektywy finansowej 2021 – 2027. W pierwszym etapie należy ustalić status ryzyka wobec projektu (aktywne/nieaktywne) a w drugim dokonać poszerzonej analizy wyłącznie zidentyfikowanych ryzyk aktywnych w stopniu szczegółowości opisanym w NK. W związku z tym, że nie ma Niebieskiej Księgi dedykowanej sektorowi lotniczemu opisy ryzyk należy dostosować do specyfiki tego sektora oraz uzupełnić ich listę o inne ryzyka właściwe dla tego typu projektów. Oceny poziomu ryzyka (wypadkowa prawdopodobieństwa wystąpienia i wpływu na projekt) aktywnych czynników ryzyka należy dokonać w oparciu o tzw. matrycę JASPERS zawartą w NK, skorygowaną adekwatnie, odzwierciedlając różnice pomiędzy sektorem kolejowym i lotniczym.

Ryzyka o wysokim poziomie należy poddać pogłębionej analizie, w tym podać planowane działania mitygacyjne. Ważne jest wskazanie, że Wnioskodawca niezależnie od poziomu ryzyka potrafi skutecznie nim zarządzać.

## Analiza wrażliwości

Dla przedmiotowych projektów, które co do zasady nie mają wpływu na poziom przychodów nie ma konieczności prezentowania analizy wrażliwości, określania zmiennych krytycznych i wartości progowych.

## Załącznik: arkusz kalkulacyjny

Arkusz kalkulacyjny w wersji edytowalnej, w formacie kompatybilnym z Office Open XML (.xlsx/.xlsm) lub dedykowanymi formatami Microsoft Excel (.xls, xlm, .xlsb), jest niezbędnym załącznikiem do USW. Musi posiadać edytowalne formuły pozwalające na prześledzenie połączeń od podstawowych założeń do ostatecznych wyników analizy; poszczególne zakładki i cały arkusz nie mogą być zabezpieczone przed edycją lub hasła zabezpieczające muszą być udostępnione oceniającym. Nie jest dopuszczalne ukrywanie elementów arkusza kalkulacyjnego lub stosowanie rozwiązań utrudniających czytelność arkusza (np. biały tekst na białym tle).

Arkusz kalkulacyjny musi zawierać kalkulację wszystkich elementów, które przedstawione są w analitycznych częściach USW. Każda pozycja powinna być kalkulowana lub wpisana jednokrotnie i zaciągnięta do dalszych przeliczeń. Jeżeli dana pozycja nie jest wymagana dla danego projektu (np. analiza ekonomiczna dla projektu jest tylko jakościowa), nie należy jej kalkulować, natomiast arkusz jest niezbędny dla wszystkich projektów ze względu na m.in. wymóg kalkulacji przepływów analizy finansowej i analizy trwałości projektu.

Wszystkie założenia kalkulacji powinny być umieszczone na odrębnej zakładce „Założenia” i opisane tak, aby można było zidentyfikować ich źródło i podstawę oszacowania (w tym np. rok oszacowania, nazwa opracowania źródłowego itp.).
W arkuszu kalkulacyjnym powinna znaleźć się zakładka wynikowa prezentująca trwałość finansową projektu, trwałość Wnioskodawcy z projektem, podział kosztów projektu na koszty kwalifikowalne i niekwalifikowalne, wyliczenie dofinansowania projektu oraz wskaźniki rentowności finansowej (FRR/c, FRR/k, FNPV/c, FNPV/k).

Wszystkie wyniki kalkulacji przedstawiane w USW powinny być zawarte w arkuszu, w tym samym formacie i układzie co w USW, w celu ułatwienia weryfikacji i ewentualnej modyfikacji.

Przygotowując arkusz kalkulacyjny należy pamiętać o możliwości wystąpienia późniejszych zmian w projekcie, które mogą wymagać weryfikacji, czy projekt nadal spełnia kryteria wyboru. Opisy w arkuszu powinny być na tyle jasne, a mechanizmy na tyle elastyczne, aby możliwa była modyfikacja arkusza w podstawowym zakresie zmiany założeń przez osoby inne niż jego autor.

1. Za okres 2 lat obrotowych poprzedzających rok złożenia wniosku o dofinansowanie. Zaprezentowane dane mają umożliwić weryfikację wymogu programu pomocowego, zgodnie z którym pomoc nie przysługuje portom lotniczym o średnim rocznym przepływie pasażerów przekraczającym 3 mln osób w ciągu 2 lat obrotowych poprzedzających rok w którym faktycznie przyznaje się pomoc. Zgodnie z art. 2 ust 148 ) GBER: „średni roczny przepływ pasażerów” oznacza wartość liczbową określaną na podstawie przepływu pasażerów przylatujących i wylatujących w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym pomoc została przyznana; [↑](#footnote-ref-2)