

## Ogólne zasady przygotowania analiz kosztów i korzyści (nie dotyczy Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej)

Wszystkie analizy w ramach studium wykonalności należy przeprowadzić zgodnie z wytycznymi obowiązującymi w perspektywie finansowej 2021-2027 wskazanymi m.in. w *Niebieskiej Księdze. Wydanie uaktualnione. Sektor Transportu Publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach, Inicjatywa JASPERS, 2023<sup>1</sup>* oraz *Wytyczne dotyczące zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027<sup>2</sup>*. Typy projektów mogące ubiegać się o dofinansowanie w przedmiotowym naborze (za wyjątkiem Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) muszą wiązać się ze zmianami podziału międzygałęziowego w transporcie pasażerskim, aby mogły być efektywne ekonomicznie<sup>3</sup>. Zmiana popytu wiąże się m.in. z przejęciem pasażerów z transportu indywidualnego na skutek zwiększenia i/lub ulepszenia oferty przewozowej w transporcie publicznym. Prognozy ruchu powinny zostać oparte o model symulacyjny układu komunikacyjnego miasta z uwzględnieniem generacji ruchu, celów podróży, oferty transportowej, preferencji podróżnych oraz prognoz demograficznych i gospodarczych. Wyniki prognozy ruchu należy zaprezentować w arkuszu kalkulacyjnym zawierającym analizę finansową i ekonomiczną. Dokumentem opisowym zawierającym streszczenie przeprowadzonej analizy jest studium wykonalności. Rekomendowane bloki tematyczne studium wykonalności w ramach przedmiotowego konkursu obejmują:

- 1) ogólną charakterystykę projektu i działalności beneficjenta,
- 2) kontekst społeczno-gospodarczy,
- 3) projekt w strategiach unijnych i krajowych oraz projekty komplementarne,
- 4) cele i rezultaty projektu,
- 5) analizę opcji inwestycyjnych,
- 6) szczegółową charakterystykę projektu,
- 7) analizę instytucjonalną,
- 8) analizę popytu,
- 9) analizę finansową,
- 10) analizę ekonomiczną,
- 11) analizę ryzyka i wrażliwości.

Szczegóły dotyczące zawartości powyższych bloków znajdują się w *Vademecum Beneficjenta Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej Unii Europejskiej, CUPT, 2016<sup>4</sup>*.

Podsumowując, analizy finansowo-ekonomiczne dla projektów w naborze będą co do zasady analogiczne jak dla projektów w ramach trybu pozakonkursowego z działania 6.1 perspektywy finansowej 2014-2020. Ze względu na fakt, że projekty te będą wymagały różnicowej prognozy

<sup>1</sup> <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analazy-kosztow-i-korzysci/niebieskie-ksiegi-2021-2027/>

<sup>2</sup> <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-na-lata-2021-2027/prawo-i-dokumenty/wytyczne/wytyczne-dotyczace-zagadnien-zwiazanych-z-przygotowaniem-projektow-inwestycyjnych-w-tym-hybrydowych-na-lata-2021-2027/>

<sup>3</sup> Zakłada się, że projekty polegające jedynie na prostej wymianie taboru 1:1 bez materialnego wpływu na prognozy ruchu nie są w stanie wygenerować materialnych korzyści ekonomicznych ponieważ zmiana nakładów odtworzeniowych i kosztów utrzymania nie jest wystarczająco duża w porównaniu do wysokich nakładów na zakup nowego taboru.

<sup>4</sup> <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analazy-kosztow-i-korzysci/vademecum-beneficjenta/> - dokument dla perspektywy 2014-2020, w przypadku gdy wytyczne dla perspektywy 2021-2027 zalecają inne podejście do analizy należy przyjąć nowsze wytyczne.

ruchu i kalkulacji korzyści ekonomicznych z przejścia ruchu z transportu indywidualnego, CUPT nie był w stanie przygotować ujednoliconego przykładowego arkusza kalkulacyjny, gdyż układ danych wsadowych dla każdego projektu będzie inny. Zwracamy uwagę, że na stronie CUPT publikowane są co roku nowe koszty jednostkowe efektów ekonomicznych – należy wykorzystać najnowsze dane dostępne na datę złożenia pierwszej wersji dokumentacji aplikacyjnej.