



Fundusze Europejskie

Szkolenie dla potencjalnych Wnioskodawców: Analiza Kosztów i Korzyści

- E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje)



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



KRAJOWY
PLAN
ODBUDOWY



Fundusze Europejskie

Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej

Dodatkowe kryterium merytoryczne II stopnia

Efektywność ekonomiczna

Dodatkowe kryterium merytoryczne II stopnia



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



KRAJOWY
PLAN
ODBUDOWY

Główne założenia

- Zakup tramwajów musi wiązać się ze zmianami podziału międzygałęziowego w transporcie pasażerskim, a tym samym zmianami w prognozach ruchu, aby mógł być efektywny ekonomicznie
- Zmiana wiąże się m.in. z przejęciem pasażerów z transportu indywidualnego na skutek zwiększenia i/lub ulepszenia oferty przewozowej dla poszczególnych linii tramwajowych
- Prognozy ruchu powinny zostać oparte o model symulacyjny układu komunikacyjnego miasta

Główne założenia

- Nawet jeżeli przedsięwzięcie polega na wymianie taboru, to bez materialnego wpływu na prognozy ruchu nie jest w stanie wygenerować materialnych korzyści ekonomicznych, ponieważ ewentualna zmiana nakładów odtworzeniowych i kosztów utrzymania nie jest wystarczająco duża w porównaniu do wysokich nakładów na zakup nowego taboru
- Można wtedy uwzględnić w modelu m.in. zmiany w przepustowości, punktualności, przesiadkach oraz szybszą wymianę pasażerów na przystankach
- Powyższe zmiany mogą mieć również wpływ na przejęcie pasażerów np. z autobusów (zmiana pash)

Studium wykonalności

rekomendowane bloki tematyczne

1) ogólna charakterystyka przedsięwzięcia i działalności ostatecznego odbiorcy wsparcia, wstęp, ogólna idea projektu, jego lokalizacja i podstawowe informacje o Wnioskodawcy

2) cele i rezultaty przedsięwzięcia,

rozdział prezentujący istniejący problem transportowy (problemy), który spowodował podjęcie przedmiotowej inwestycji (projektu), identyfikujący cele i rezultaty projektu; należy wskazać, które z tych problemów zostaną rozwiązane i w jaki sposób oraz opisać możliwe efekty pośrednie inwestycji.

3) analiza opcji inwestycyjnych,

rozdział prezentujący analizę wariantów, z wyraźnym wskazaniem w jaki sposób określono liczbę taboru, pojemność oraz trasy po których będą się poruszać

4) szczegółowa charakterystyka przedsięwzięcia, wraz z harmonogramem oraz analizą operacyjną,

Studium wykonalności

rekomendowane bloki tematyczne

5) analiza popytu,

rozdział opisujący metodykę, założenia i wyniki prognozy popytu;

6) analiza finansowa, wraz z analizą trwałości finansowej i instytucjonalnej,

rozdział o założeniach i metodyce analizy finansowej projektu (koszty i przychody projektu), jego efektywności finansowej oraz trwałości finansowej projektu i Wnioskodawcy z projektem

7) analiza ekonomiczna,

rozdział o założeniach i metodyce analizy ekonomicznej projektu (koszty i korzyści projektu) i jego efektywności ekonomicznej, w tym spełnienie kryterium $ENPV > 0$

8) analiza ryzyka i wrażliwości

rozdział prezentuje ilościową analizę wrażliwości, badającą zmiany wskaźników finansowych i ekonomicznych na odchylenia zmiennych oraz jakościową analizę ryzyka, badającą poziom zidentyfikowanych ryzyk. Katalog czynników ryzyka z dokumentu Niebieska Księga. Wydanie uaktualnione. Sektor Transportu Publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach, Inicjatywa JASPERS, 2023, uzupełnia się o czynniki ryzyka specyficzne dla projektu

Studium wykonalności

wymagania

- syntetyczne opisy zrozumiałe dla osoby, która nie zna projektu
- czytelność map i schematów oraz spójność nazewnictwa
- jeżeli daną kwestię opisano w jednym rozdziale, w innych rozdziałach wystarczy odwołanie
- dla cytowanych danych lub informacji metodyczne z innych opracowań obowiązkowe podanie źródła
- obowiązkowa spójność między zaprezentowanymi założeniami, metodyką i wynikami a arkuszem kalkulacyjnym

Arkusz kalkulacyjny

wymagania

- arkusz kalkulacyjny w wersji edytowalnej (aktywne formuły, brak hasła, brak ukrytych elementów)
- jednokrotne prezentowanie założeń i obliczeń
- przejrzystość kalkulacji
- dedykowane zakładki na założenia, obliczenia i wyniki
- wyniki kalkulacji przedstawiane w studium powinny być zawarte w arkuszu, w tym samym formacie i układzie co w studium
- elastyczność arkusza na potrzeby późniejszych przeliczeń np. na potrzeby aneksu

Zwracamy uwagę szczególnie na to, że:

- Jako studium wykonalności **nie zalicza się** opis przedmiotu zamówienia – wymagany zakres studium obejmuje elementy, których nie ma w OPZ
- Opisy bardzo ogólne, łatwe do odnalezienia w internetowych opracowaniach, są **zbędne** jeżeli nie wnoszą informacji specyficznych dla zakresu projektu
- Czytelna mapa z zaznaczonymi **wyraźnie** trasami jest konieczna dla oceny
- Analiza wariantów to ważny element studium i **nie może być ani zbyt uproszczona** (np. dwa ogólne zdania), **ani zbyt złożona i przez to niejasna** (np. warianty niemożliwe do realizacji; kryteria, które powielają to samo; punktacja sprzeczna z informacjami w opisie)
- Środki wykazane w montażu finansowym w studium wykonalności i w arkuszu kalkulacyjnym **muszą pokrywać się** z tymi wykazanymi w Wieloletniej Prognozie Finansowej, a do weryfikacji potrzebne jest wskazanie konkretnej pozycji w WPF
- Jeśli umowa przewozowa jest zawarta na krótki okres, trzeba **zapewnić w studium plany zawarcia umowy na kolejne lata** okresu analizy oraz zabezpieczenia w wydatkach bieżących w WPF środków na wynagrodzenie przewoźnika, zgodnie z planowaną pracą eksploatacyjną po realizacji projektu
- Jeżeli praca eksploatacyjna autobusów ulega zmianie na skutek realizacji projektu tramwajowego należy **oszacować efekty ekonomiczne** z tym związane.

Zwracamy uwagę szczególnie na to, że:

Lp.	Kryterium	Ocena Tak/Nie
DODATKOWE KRYTERIA MERYTORYCZNE II STOPNIA specyficzne dla przedsięwzięcia:		
4	Zapewnienie środków na przedsięwzięcie	<p>Wnioskodawca udokumentował zapewnienie środków na wkład własny, wydatki niekwalifikowalne oraz na utrzymanie przedsięwzięcia w całym okresie przedsięwzięcia podlegającemu analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej. Kwoty wykazane w tych analizach znajdują odzwierciedlenie w zatwierdzonej wieloletniej prognozie finansowej organizatora transportu, stanowiącej załącznik do wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.</p> <p>Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru.</p>

■ TAK,

jeżeli zabezpieczenie w WPF obejmuje okres krótszy, niż w analizie

■ NIE DOTYCZY,

jeżeli zabezpieczenie w WPF obejmuje cały okres analizy

Jeżeli wnioskodawcą jest Operator, to również zaznacza „nie dotyczy”, natomiast załącza oświadczenie Organizatora

J Oświadczenia

1. Wnioskodawca oświadcza, że zapoznał się z Regulaminem Konkursu i akceptuje jego zasady.

Tak Nie

2. Wnioskodawca oświadcza, iż zostały zabezpieczone środki finansowe niezbędne do realizacji projektu, w tym zapewniające pokrycie kosztów wkładu własnego (różnica między kwotą wydatków kwalifikowalnych, a kwotą wsparcia planowaną do przekazania OOW, zgodnie ze stopą dofinansowania dla przedsięwzięcia oraz całość kosztów niekwalifikowalnych).

Tak Nie

3. W związku z tym, że zabezpieczenie na utrzymanie przedsięwzięcia obejmuje okres krótszy, niż w analizie finansowo - ekonomicznej, Wnioskodawca zobowiązuje się do zapewnienia ww. zabezpieczenia środków w przyszłym WPF (jeśli dotyczy).

Tak Nie Nie dotyczy

Zwracamy uwagę szczególnie na to, że:

- Praca przewozowa wykazana w analizie musi być spójna z założeniami zawartymi **w umowie PSC**
- Wyliczona **rekompensata będzie weryfikowana**: czy zapewni zachowanie trwałości finansowej operatora z projektem; czy nie przekroczy możliwości finansowych Organizatora przewozów, w tym kwoty całkowitej zapisanej w aktualnej WPF; czy jest ona zgodna z zapisami aktualnego PSC oraz czy nie będzie przekraczała limitu zgodnie z Rozporządzeniem 1370/2007;
- Należy jasno opisać i przeprowadzić wszystkie przeliczenia na **wozokm**
- **Dopuszczalny katalog korzyści** obejmuje oszczędności kosztów czasu, wypadków, eksploatacji pojazdów, zanieczyszczeń środowiska, klimatu oraz hałasu; do tego wartość rezydualna oraz ewentualne oszczędności kosztów utrzymania i odtworzenia
- Metodyka powinna być **zgodna z Niebieską Księgą** i uzasadniona dla zakresu projektu – przykładowo oszczędności kosztów wypadków drogowych wynikają z przejścia pasażerów z transportu indywidualnego, a nie z zastosowania nowoczesnych czujników zamknięcia drzwi



Fundusze Europejskie

Wydział Analiz Kosztów i Korzyści CUPT



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



KRAJOWY
PLAN
ODBUDOWY

Dofinansowane przez Unię Europejską – NextGenerationEU