



Fundusze Europejskie

Szkolenie dla potencjalnych wnioskodawców naboru E2.1.3. Transport intermodalny w ramach KPO Analiza kosztów i korzyści

Warszawa, 17 czerwca 2024r.



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



KRAJOWY
PLAN
ODBUDOWY

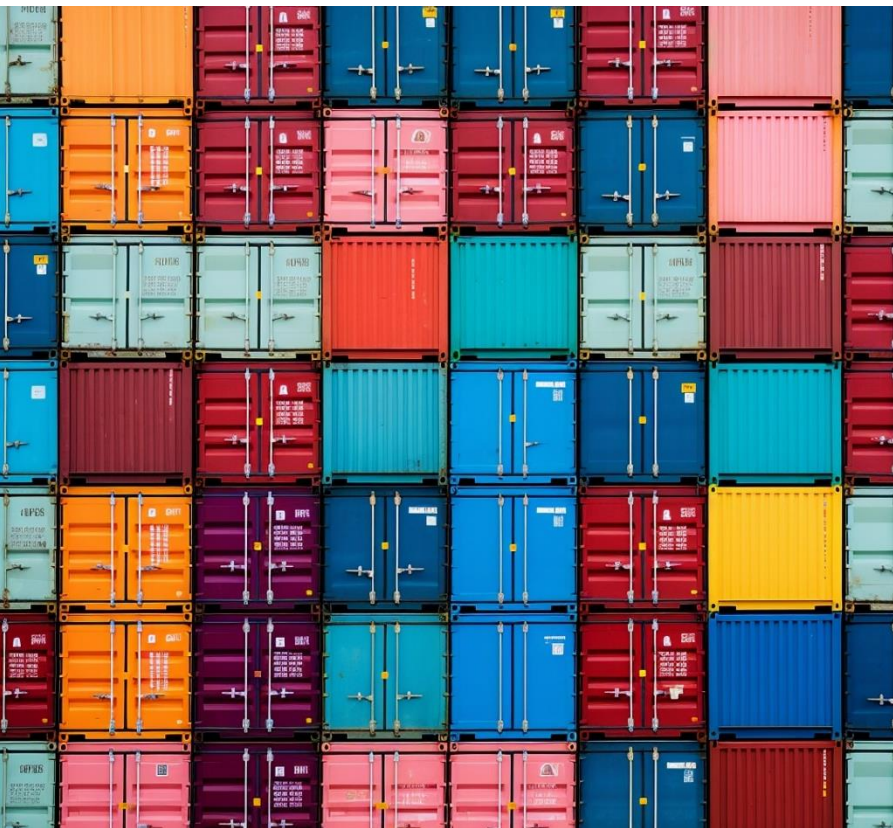
Dofinansowane przez Unię Europejską – NextGenerationEU



Analiza kosztów i korzyści (AKK) we
Wniosku o Objęcie Wsparciem

Załącznik nr 1 do Wniosku - Studium
wykonalności wraz z Arkuszem
kalkulacyjnym AKK

Załącznik nr 2 do Ogłoszenia o konkursie –
Wskazówki dla przygotowywania
dokumentów aplikacyjnych w
zakresie analizy kosztów i korzyści dla
projektów intermodalnych (...)
FEnIKS i KPO - wspólne



Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej

Kryterium merytoryczne II stopnia

Efektywność ekonomiczna - ERR

Kryterium merytoryczne I stopnia

Wielkość pracy przewozowej przełożonej z dróg

Kryterium merytoryczne I stopnia

Wzrost zdolności przeładunkowej terminali

Kryterium merytoryczne I stopnia

Sytuacja finansowa ostatecznego odbiorcy i wykonalność finansowa przedsięwzięcia

Kryterium horyzontalne

Nowa perspektywa 2021-2027 – źródła metodyki

VADEMECUM KE AKK (wer. 2021-2027)

Wytyczne MFiPR na lata 2021-2027

Niebieskie Księgi JASPERS na lata 2021 - 2027

Zaktualizowane ekonomiczne koszty jednostkowe

Wskazówki dla (...) projektów intermodalnych FEnIKS i KPO

Vademecum Beneficjenta

Nowa perspektywa finansowa 2021-2027 - zmiany

- ekonomiczna stopa dyskontowa: 3%
- finansowa stopa dyskontowa: 4%
- nowy limit FRR/K 20%
- brak „dużych projektów”
- nowe wartości kosztów ekonomicznych, z dużo większą wagą dla kosztów klimatu
- reszta podobnie jak w perspektywie 2014-2020 – ewolucja, nie rewolucja

Zakres informacji we Wniosku o Udzielenie Pomocy Publicznej a we Wniosku O Objęcie Wsparciem

WoUPP:

- załączony Excel z wyliczeniami analizy finansowej
- wychodząc od założeń dla projektu i dla wariantu bezinwestycyjnego
- uwzględnia przewidywany popyt, finansowanie projektu i działalność operacyjną (30 lat od złożenia WoUPP/WOOW)
- zakończone wyliczeniem wskaźnika $FRR/K \leq 20\%$

WOOW:

- załączone Studium Wykonalności lub dokument analogiczny z pełną analizą wariantów, prognozą popytu, analizą finansową, analizą ekonomiczną, analizą wrażliwości
- załączony Excel z pełną analizą finansową, ekonomiczną, wrażliwości
- nadal obowiązuje limit $FRR/K \leq 20\%$
- obowiązuje $ERR > 3\%$
- trwałość przedsięwzięcia i wnioskodawcy z przedsięwzięciem

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

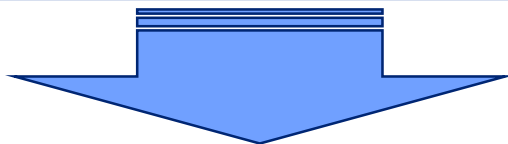
Arkusz kalkulacyjny - wymagania

- 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 SW powinny być zawarte w arkuszu, w tym samym formacie i układzie co w SW
- elastyczność arkusza na potrzeby późniejszych przeliczeń np. na potrzeby aneksu

Podstawy analizy kosztów i korzyści

Warianty W0 i W1

W0 – wariant bez realizacji projektu
W1 – wariant zakładający realizację projektu



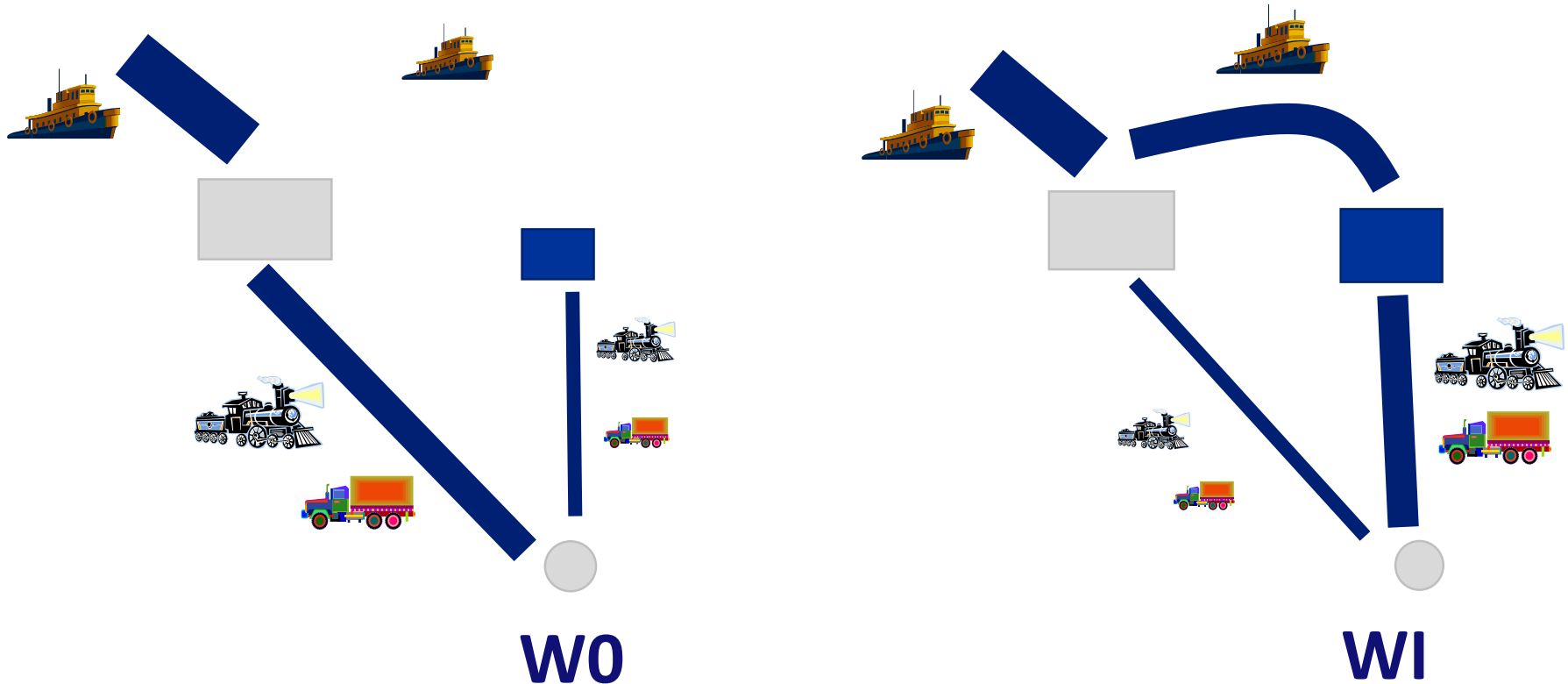
RÓŻNICOWA METODYKA ANALIZY (W1-W0)

Porównujemy poszczególne pozycje kalkulacyjne pomiędzy wariantem inwestycyjnym (W1) i wariantem bezinwestycyjnym (W0).

Różnica np. w kosztach utrzymania (W1-W0) to koszty utrzymania przedmiotowego projektu.

Podstawy analizy kosztów i korzyści

Efekty rozbudowy terminalu morskiego



Podstawy analizy kosztów i korzyści

Analiza finansowa

Wydatki

Wpływy

Nakłady inwestycyjne

Koszty eksploatacyjne

Spłaty kredytów

Dotacja UE

Zaciągnięcie kredytu

Przychody projektu

Wskaźniki efektywności finansowej

- FRR/c, FNPV/c
- **FRR/k**, FNPV/k

Potwierdzenie trwałości finansowej

Podstawy analizy kosztów i korzyści

Analiza finansowa

Koszty

Korzyści

Wskaźniki efektywności
ekonomicznej
ERR, ENPV, BCR

Koszty operacyjne

Nakłady
inwestycyjne

Korzyści
niewyliczalne

Korzyści
wliczalne

Oszczędności
kosztowe

PROJEKT KWALIFIKUJE SIĘ
DO DOFINANSOWANIA
JEŚLI
 $ENPV > 0$

Katalog korzyści ekonomicznych

1. Redukcja kosztów ogólnych transportu:

- oszczędności czasu w transporcie towarów w przypadku transportu tą samą gałęzią dla ładunków istniejących – *koszty jednostkowe CUPT, VoT czas ładunki, wiersz 68 Zwykłe ładunki*
- oszczędności kosztów transportu dla towarów – *faktyczna zmiana ceny dla gestora ładunku, ewentualnie koszt transportu gałęzią alternatywną wyliczony na podstawie sprawozdań przewoźników lub danych GUS o przychodach przewoźników*

2. Zmiana efektów zewnętrznych wynikająca ze zmiany gałęzi transportu i/lub długości trasy:

- wypadki
- hałas
- zanieczyszczenia powietrza
- zmiany klimatu
- kongestia

– *koszty jednostkowe CUPT, ECT2019 koszty zewnętrzne*

Koszty jednostkowe CUPT

← → ↻ 🏠 <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/narzedzia/tablice-kosztow-jednostk> ☆



Dofinansowane przez
Unię Europejską 

 ePUAP 2

 bip

ARCHIWALNA WWW

Wyszukaj

[CUPT](#) [Aktualności](#) [Wydarzenia](#) [Fundusze Europejskie](#) [Strefa Beneficjenta](#) [Publikacje](#) [Dostępność](#) [Kontakt](#)

[🏠](#) > [STREFA BENEFICJENTA](#) > [WDRAŻANIE PROJEKTÓW](#) > [ANALIZA KOSZTÓW I KORZYŚCI](#) > [NARZĘDZIA](#)
> [TABLICE KOSZTÓW JEDNOSTKOWYCH DO WYKORZYSTANIA W ANALIZACH KOSZTÓW I KORZYŚCI](#)

Tablice kosztów jednostkowych do wykorzystania w analizach kosztów i korzyści

<https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/narzedzia/tablice-kosztow-jednostkowych-do-wykorzystania-w-analizach-kosztow-i-korzysci/>

Koszty jednostkowe CUPT, ECT2019 koszty zewnętrzne

	A	M	N	O	P	Q	R
1	Koszty jednostkowe efektów zewnętrznych transportu – ogółem						
2	Dla roku bazowego 2024 właściwe do zastosowania w analizie są wartości kosztów jednostkowych określone według poziomu cenowego z końca roku poprzedniego, tzn. 2023.						
42							
43	Średnie koszty jednostkowe, wartości dla Polski na 1 stycznia 2024 r. (=koniec 2023 r.), PLN						
44	TRANSPORT TOWAROWY						
45	Transport drogowy	Transport kolejowy		Żegluga śródlądowa	Żegluga morska		
46	Samochody ciężarowe ogółem	Pociągi towarowe elektryczne	Pociągi towarowe spalinowe	Towarowy	Towarowy		
47	Rodzaj efektu zewnętrznego	PLN/ ton-km	PLN/ ton-km	PLN/ ton-km	PLN/ ton-km	PLN/ ton-km	
48	Wypadki	0,048	0,008	0,008	0,006	0,003	
49	Zanieczyszczenie dolnych warstw atmosfery	0,028	0,000	0,039	0,036	0,015	
50	Zmiany klimatu	0,043	0,000	0,026	0,028	0,012	
51	Hałas	0,027	0,009	0,018	0,000	0,000	
52	Kongestia (koszty opóźnień)	0,051	0,000	0,000	0,000	0,000	
53	Emisje z wytwarzania energii i paliw (emisje WTT)	0,008	0,011	0,004	0,005	0,002	
54	<i>Udział emisji WTT w całości</i>	3,91%	39,34%	3,84%	6,55%	6,55%	
55	Koszty zmiany klimatu – bez uwzględnienia parytetu krajowego PKB per capita w PPS, dodatkowe uwzględnienie długoterminowej ścieżki wzrostu.						
56	UWAGA:						
57							
58	Koszty zmiany klimatu – dla pociągów elektrycznych (pasażerskich, towarowych) dodatkowo uwzględniony spadek wskaźnika emisji CO2 sieciowej energii elektrycznej.						
59	Powyższa tabela nie uwzględnia zmian struktury floty pojazdów drogowych						
60	W powyższej tabeli w odniesieniu do						

Typowe błędy w dokumentacji AKK

- dużo nieistotnych informacji niezwiązanych z projektem, podczas gdy kluczowe informacje nie są zaprezentowane
- błędy kalkulacyjne w arkuszu kalkulacyjnym
- wewnętrzne niespójności pomiędzy dokumentami
- praca na nieaktualnych zasadach i założeniach
- brak opisu logicznych decyzji prowadzących do wyboru zakresu projektu w ramach analizy wariantów
- zakres analizy – uwzględnić wszystko konieczne do osiągnięcia efektu transportowego
- prognozy ruchu „życzeniowe” bez uzasadnienia, limitu zdolności przeładunkowej i dochodzenia do niego stopniowo (ramp up)
- finansowanie dłużne nie uwzględnione w FRR/K lub tak duże, że FRR/K jest niewyliczalne



Wydział Analiz Kosztów i Korzyści
Departament Analiz Transportowych

Centrum Unijnych Projektów Transportowych



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



KRAJOWY
PLAN
ODBUDOWY

Dofinansowane przez Unię Europejską – NextGenerationEU