

Wskazówki dla przygotowywania dokumentów aplikacyjnych w zakresie analizy kosztów i korzyści dla projektów intermodalnych ubiegających się o dofinansowanie w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat Środowisko oraz Krajowego Planu Odbudowy

0. Wstęp do wskazówek

Ze względu na tryb konkursowy wyboru projektów intermodalnych w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat Środowisko (FEnIKS) i Krajowego Planu Odbudowy (KPO) oraz przyjęte kryteria konkursów, w tym te najistotniejsze dotyczące poziomu efektywności ekonomicznej oraz limitu efektywności finansowej dla kapitału krajowego, wszystkie projekty intermodalne muszą przygotować analizę kosztów i korzyści (AKK) w ujęciu ilościowym. Tym samym wymogi CUPT co do zakresu analizy kosztów i korzyści projektów ubiegających się o dofinansowanie ze środków FEnIKS lub KPO nie różnią się materialnie od wymogów stawianym analizom projektów intermodalnych już realizowanych w ramach POIiŚ 2014-2020. Dzięki takiemu podejściu zachowana zostanie zasada otwartej konkurencji w ubieganiu się o fundusze unijne niezależnie od ich źródła oraz porównywalności oceny spełnienia wymogów przez każdy z projektów.

W ramach dokumentacji aplikacyjnej obowiązkowe jest przedstawienie spójnych informacji dot. projektu i jego AKK w następujących dokumentach:

- Wniosek o Dofinansowanie (WOD) lub Wniosek o Objęcie Wsparciem (WOOW)
- Wniosek o udzielenie pomocy publicznej (WOUP, dokument opcjonalny)
- Studium Wykonalności lub analogiczny dokument (SW)
- Arkusz kalkulacyjny AKK (Arkusz)

W niniejszym dokumencie opisano proponowany spis treści takiego SW wraz z niezbędną zawartością każdego z rozdziałów. Przedstawiono także wskazówki co do konstrukcji Arkusza i metodyki analiz.

W pozostałych kwestiach oraz szczegółach metodycznych należy stosować się do zapisów następujących opracowań:

1. Wytyczne w zakresie projektów inwestycyjnych, w tym projektów hybrydowych na lata 2021-2027 (Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, 2023) – dalej Wytyczne dla Projektów Inwestycyjnych
2. Niebieska Księga: Infrastruktura Kolejowa (JASPERS, 2023) – dalej NK
3. Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków UE: Vademecum Beneficjenta (CUPT, 2016) – dalej Vademecum

W przypadku rozbieżności pomiędzy ww. opracowaniami, hierarchia nadrzędności zgodna jest z numeracją w powyższej liście. W szczególności Vademecum powstało dla projektów z perspektywy 2014-2020, co powoduje, że część jego zapisów nie ma zastosowania w przypadkach, gdy w

perspektywie 2021-2027 przyjęto inne założenia¹ lub rozwiązania metodyczne. Niemniej opisane w nim ogólne zasady tworzenia analiz AKK i prognoz popytu, w tym dla projektów intermodalnych są jak najbardziej w dalszym ciągu aktualne.

Przygotowanie dokumentów aplikacyjnych zgodnie z niniejszymi wskazówkami pomoże w uzyskaniu pozytywnej oceny i pozyskaniu finansowania z FEnIKS lub KPO. Na dalszych etapach inwestycji wspomocze także Beneficjenta i instytucje zaangażowane w proces finansowania w trakcie procesu kontroli, w przypadku konieczności aktualizacji dokumentacji, bądź dokonania zmian w projekcie. Dlatego też wszystkie informacje należy prezentować w sposób spójny i zrozumiały dla osób nieznaną specyfikę projektu, sytuacji transportowej danego regionu oraz szczegółów technicznych funkcjonowania projektu intermodalnego.

Jednocześnie należy zadbać o syntetyczny charakter informacji. Należy unikać przedstawiania dużej ilości szczegółów i tabel. W dokumentach aplikacyjnych powinny być tylko informacje niezbędne do oceny zasadności i wykonalności projektu. Nie zalecamy w szczególności dublowania informacji pomiędzy załącznikiem kalkulacyjnym (wyczerpania w Arkuszu) i SW; w SW powinny być przedstawione tylko najważniejsze wyniki analiz, a założenia opisane ogólnie, z podkreśleniem źródeł i metodyki, a nie szczegółowych wartości.

Wykorzystane w analizie założenia powinny być jak najbardziej aktualne. W szczególności należy korzystać z tablic ekonomicznych kosztów jednostkowych dla perspektywy 2021-2027 dostępnych na stronie CUPT, opublikowanych na dzień ogłoszenia konkursu. Dane finansowe powinny uwzględniać ostatnie wstępne lub zatwierdzone sprawozdania finansowe dostępne na dzień złożenia wniosku o objęcie wsparciem.

Analiza projektu musi być rzetelna i zgodna z faktycznymi planami Wnioskodawcy. Jeżeli parametry realizacji projektu lub jego wskaźniki rzeczowego wykonania i/lub rezultatu zmienią się w trakcie jego realizacji na tyle, że tak zmieniony projekt zgodnie z procedurą wyboru projektów nie dostałby dofinansowania w konkursie, będzie to potraktowane jako potencjalne naruszenie zasady trwałości. Stwierdzenie naruszenia zasady trwałości oznacza konieczność zwrotu środków otrzymanych na realizację projektu, wraz z odsetkami liczonymi jak dla zaległości podatkowych, proporcjonalnie do okresu niezachowania obowiązku trwałości – w trybie określonym w art. 207 ustawy o finansach publicznych, chyba że przepisy regulujące udzielanie pomocy publicznej stanowią inaczej.

1. Załącznik: studium wykonalności

Podstawowe informacje o projekcie

W tym krótkim rozdziale należy podać nazwę projektu, jego lokalizację i planowany okres realizacji. Zakres projektu należy przedstawić w takim stopniu szczegółowości, aby zarówno on sam jak i przyszłe funkcjonowanie projektu były zrozumiałe dla osoby nieznaną specyfikę rynku usług intermodalnych. Należy pamiętać o tym, że projekt to pełne przedsięwzięcie inwestycyjne niezbędne do osiągnięcia

¹ Przykładem jest stopa dyskontowa w analizie ekonomicznej, która w perspektywie 2014-2020 wynosiła 4,5% a w perspektywie 2021-2027 wynosi 3%.

efektu transportowego, a zatem nawet jeżeli nie wszystkie niezbędne w tym celu wydatki są kosztami kwalifikowalnymi w odpowiednio FEnIKS lub KPO to należy je ująć w nakładach projektu i analizie AKK.²

Wskazaniem jest także pokazanie lokalizacji projektu na mapie kraju i najbliższego regionu wraz z zaznaczeniem tras intermodalnych już obecnie obsługiwanych przez Wnioskodawcę i infrastruktury już będącej w jego dyspozycji. W szczególności na mapie regionu należy zaznaczyć miejscowości, które potem pojawiają się w opisach w dokumencie.

Stan istniejący i otoczenie konkurencyjne

Należy opisać krótko stan istniejący, w tym obecną działalność prowadzoną przez Wnioskodawcę, infrastrukturę i/lub tabor w jego posiadaniu oraz obecny stan lokalizacji planowanej pod inwestycję (dla projektów infrastrukturalnych). Rozmieszczenie infrastruktury (terminal, plac składowy, bocznic kolejowa i.in.) znajdującej się w posiadaniu lub użytkowaniu przez Wnioskodawcę zalecamy zaprezentować na mapie sytuacyjnej wraz z legendą, natomiast liczbę i rodzaj wykorzystywanego taboru oraz urządzeń przeładunkowych zestawzić w tabeli.

Należy przeanalizować pozycję rynkową Wnioskodawcy zgodnie z poniższą tabelą.

sekcja	zakres informacji
profil działalności	rodzaj prowadzonej działalności w segmencie transportu intermodalnego należy określić profil usług Wnioskodawcy (przewoźnik ładunków intermodalnych, operator transportu intermodalnego, operator terminala intermodalnego, itp.); należy wskazać, czy Wnioskodawca posiada licencję na wykonywanie przewozów kolejowych lub czy zamierza o nią aplikować w Polsce, lub w innym państwie UE
gałęzie transportu	gałęzie transportu wykorzystywane przez Wnioskodawcę i/lub jego klientów do obsługi ładunków intermodalnych
jednostki intermodalne	rodzaj obsługiwanych intermodalnych jednostek ładunkowych należy wskazać, czy są to kontenery (ze wskazaniem na ich rodzaje), nadwozia wymienne (ze wskazaniem w jakim systemie), naczepy (ze wskazaniem metody załadunku)
kompleksowość rozwiązań intermodalnych	jeśli dotyczy, rozwiązania systemowe oferowane przez Wnioskodawcę w zakresie transportu intermodalnego należy wskazać, czy i w jakim zakresie przedmiotowy projekt jest elementem rozwiązania sieciowego w segmencie przewozów intermodalnych oferowanego przez Wnioskodawcę na terenie Polski i/lub za granicą
usługi komplementarne	jeśli dotyczy, należy wymienić usługi TSL (transport, spedycja, logistyka), celne i inne handlowe, które świadczy Wnioskodawca
firmy współpracujące	kluczowe firmy w segmencie transportu intermodalnego świadczące usługi komplementarne w tym samym łańcuchu logistycznym, co Wnioskodawca dla przykładu, jeśli Wnioskodawca jest operatorem transportu intermodalnego, a nie posiada licencji na przewozy kolejowe, należy wskazać przewoźnika kolejowego wiodącego w obsłudze ładunków Wnioskodawcy

² Np. jeżeli w projekcie kwalifikowana jest rozbudowa terminala morskiego, a do osiągnięcia jego pełnej założonej w analizie zdolności przeładunkowej konieczna jest także rozbudowa drogi dojazdowej (inwestycja realizowana przez inny podmiot) – nakłady na rozbudowę drogi i jej dodatkowe utrzymanie należy uwzględnić w analizie ekonomicznej.

bepośredni konkurenci	<p>firmy bezpośrednio konkurujące z Wnioskodawcą</p> <p>należy wskazać z nazwy firm, które Wnioskodawca uważa za swoich bezpośrednich konkurentów dla projektu, oraz jeśli dotyczy, dla systemowych rozwiązań intermodalnych oferowanych przez Wnioskodawcę</p> <p>należy opisać pozycję konkurencyjną Wnioskodawcy wobec zidentyfikowanych bezpośrednich konkurentów, w tym jeśli możliwe podać udziały w rynku</p>
portfolio klientów	<p>jeśli dotyczy, lista kluczowych klientów obsługiwanych obecnie przez Wnioskodawcę</p> <p>należy podać listę kluczowych klientów obsługiwanych przez Wnioskodawcę wraz ze wskazaniem ich udziałów w portfolio klientów (wg masy ładunków i przychodów); należy wskazać, którzy klienci prezentują potencjał dalszego wzrostu</p>
potencjalni klienci	<p>informacje powinny być spójne z informacjami w części dotyczącej analizy popytu</p> <p>krótka lub długa lista potencjalnych klientów</p> <p>jeśli prowadzone są negocjacje z nowymi klientami należy podać co najmniej (jeśli nie można wymienić firm z nazwy) profil działalności i potencjał obrotów ładunkowych tych klientów; jeśli nie prowadzone są obecnie żadne rozmowy z potencjalnymi klientami należy wskazać, wśród jakich firm klienci będą poszukiwani i jakie działania podjęto do tej pory w tym zakresie</p> <p>Wnioskodawcy bez udokumentowanego doświadczenia na rynku przewozów intermodalnych, powinni zamieścić skrócony biznesplan rozwoju segmentu przewozów intermodalnych w ramach prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej</p>
strategia rozwoju	<p>informacje powinny być spójne z informacjami w części dotyczącej analizy popytu</p> <p>krótka i długookresowa strategia rozwoju Wnioskodawcy</p> <p>należy opisać, w jaki sposób w krótkim (5 letnim) okresie oraz w długim okresie Wnioskodawca zamierza wzmacniać swoją pozycję rynkową</p>

Źródło: Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków UE: Vademecum Beneficjenta (CUPT, 2016)

Nie należy prezentować zbyt szczegółowych informacji technicznych (np. szczegółowe parametry techniczne każdego typu urządzenia przeładunkowego). Opis powinien być zrozumiały dla osób nieznających specyfiki projektu i transportu intermodalnego. Celem opisu stanu istniejącego i pozycji konkurencyjnej jest udokumentowanie potrzeby realizacji projektu.

Cel projektu i uzasadnienie interwencji

Cel projektu powinien jasno prezentować logikę podjęcia decyzji o interwencji i opierać się na potrzebie rozwiązania konkretnego problemu transportowego. Należy go opisać i, jeśli konieczne, rozwinąć tak, aby był zrozumiały dla osób nie znających lokalnych rynkowych uwarunkowań projektu oraz specyfiki świadczenia usługi przewozu i obsługi terminalowej jednostki intermodalnej.

Realizacja inwestycji jako taka (np. rozbudowa terminala) nie jest celem projektu. Celem projektu może być uzyskany dzięki realizacji inwestycji efekt transportowy, np. przyspieszenie transportu towarów pomiędzy dwiema miejscowościami.

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

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

Wybór zakresu projektu do realizacji

Niezależnie od typu projektu punktem wyjścia do określenia jego zakresu powinno być zdefiniowanie problemu transportowego (np. niewystarczająca liczba taboru intermodalnego do obsługi istniejącego popytu) lub innego adekwatnego dla specyfiki projektu (np. problemy z zarządzaniem ruchem kontenerów na terminalu), który poprzez realizację projektu ma zostać rozwiązany.

W etapie pierwszym trzeba odnieść się do kontekstu strategicznego projektu. Należy syntetycznie wskazać tylko te elementy otoczenia projektu, które miały materialny wpływ na decyzję o jego realizacji i zakresie. Na tym etapie należy również umiejscowić projekt w strategii regionu/województwa/kraju tj. wskazać dokumenty, z którymi jest zgodny (ograniczone do listy dokumentów).

W efekcie na koniec tego etapu powinien zostać zdefiniowany ogólny zakres projektu (wybrany region, gałąź/ środek transportu, określone trasy, technika przeładunku i składowania i in. elementy zależne od specyfiki projektu) odpowiadający na wyżej wskazane potrzeby różnych podmiotów i instytucji.

W etapie drugim należy dokonać doszczegółowienia zakresu projektu poprzez wyjaśnienie decyzji o wyborze poszczególnych aspektów docelowego rozwiązania technicznego. W każdym przypadku należy jasno określić, jakie były rozważane warianty danego elementu (np. liczba, rodzaj i napęd sprzętu przeładunkowego, jednostka intermodalna) i wskazać przesłanki decyzyjne wyboru docelowego rozwiązania. Należy odnieść się opisowo co najmniej do nakładów (wskazując który wariant jest droższy), kosztów utrzymania (jw.), aspektów środowiskowych, a także innych istotnych w opinii Wnioskodawcy kryteriów różnicujących rozważane warianty.

Szczególną uwagę należy poświęcić określeniu maksymalnej zdolności przeładunkowej wybranego rozwiązania infrastrukturalnego i/lub taborowego zarówno w odniesieniu do przedmiotu projektu, jak i całego rozwiązania intermodalnego (trasa lub terminal), ze wskazaniem tzw. wąskiego gardła. W celu jej określenia należy ująć co najmniej, o ile dotyczy: przepustowość infrastruktury kolejowej wykorzystywanej w projekcie, powierzchnię terminalu/placy składowych, przepustowość układu drogowego, dostępność i pojemności parku taborowego, wydajność sprzętu przeładunkowego i inne specyficzne dla zakresu danego projektu (np. zdolność nabrzeża do obsługi statków dla terminali morskich i śródlądowych).

Wykonywanie analizy AKK lub DGC na potrzeby wyłonienia wariantu do realizacji nie jest niezbędnie wymagane.

Zakres rzeczowy wariantu wybranego do realizacji co do zasady powinien być zgodny z zakresem projektu ujętym w analizie finansowej i, jeśli dotyczy, również ekonomicznej. 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, a wybór zakresu projektu do dofinansowania ze środków odpowiednio FEnIKS lub KPO jest jej logiczną konsekwencją.

Analiza popytu

Co do zasady dla projektów intermodalnych ubiegających się o dofinansowanie z FEniKS lub KPO obowiązkowe jest wykonanie prognozy popytu według takich samych reguł, jakie obowiązują projekty ubiegające się o dofinansowanie w POIiŚ w perspektywie 2014-2020.

Niezbędne będzie opracowanie prognozy popytu dla wariantu bezinwestycyjnego (W0, Wnioskodawca nie realizuje przedmiotowego projektu, natomiast realizuje inne działania, jeżeli takie są planowane) i inwestycyjnego (W1, Wnioskodawca realizuje przedmiotowy projekt i wszystkie inne planowane działania) dla przyjętego okresu analizy ekonomiczno-finansowej (30 lat od daty późniejszej pomiędzy złożeniem WOOW lub rozpoczęciem realizacji projektu). W USW należy opisać założenia wyjściowe wykorzystane do konstrukcji prognozy. Każde autorskie założenie należy uzasadnić.

Wytyczne co do wykonania analizy popytu opisane zostały w Niebieskiej Księdze: Infrastruktura Kolejowa (JASPERS 2023) oraz w Vademecum Beneficjenta (CUPT 2016).

Co do zasady prognozy powinny zostać wykonane w jednostkach TEU i tono-km, ze wskazaniem i uzasadnieniem przyjętego przelicznika t/TEU. Prognoza popytu obejmuje transport intermodalny bez formowania i rozformowywania jednostki intermodalnej (kontenera, naczepy, nadwozia wymiennego) w relacji drzwi-drzwi.

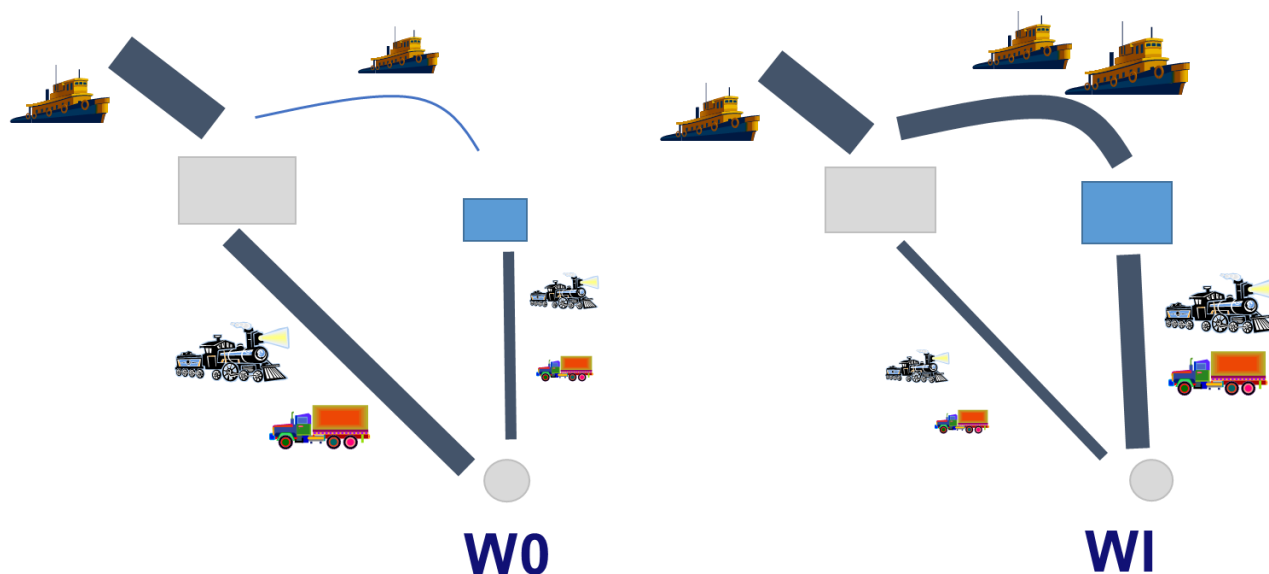
Należy odwołać się do tendencji rozwoju całego rynku intermodalnego (por. np. <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/18684,Przewozy-intermodalne-2021.html>) i uzasadnić szczegółowo odstępstwa od tych trendów, jeżeli Wnioskodawca przedstawia rozwój szybszy od rozwoju całego rynku, w tym w szczególności przyjęte skokowe zwiększenie popytu w W1 na skutek realizacji inwestycji. Należy także założyć, że w długim terminie (dalej niż 5-7 lat) rozwój rynku będzie wolniejszy.

Prognoza powinna być wykonana dla wybranych reprezentatywnych tras w wariantcie inwestycyjnym. Nie muszą to być np. wszystkie możliwe trasy do obsługi z rozbudowywanego terminalu, tylko wybrane trasy reprezentujące główne kierunki obsługi (np. jedna trasa do Holandii reprezentująca potencjalne trasy do Amsterdamu, Rotterdamu i Antwerpii). Następnie należy wskazać dla każdej trasy reprezentatywnej, jakimi trasami i gałęziami transportu towary podróżowałyby w wariantcie bezinwestycyjnym, bez realizacji projektu. Trasy muszą obejmować transport nierozformowanej jednostki intermodalnej w systemie drzwi-drzwi, czyli wraz z jej dowozem/ odbiorem do/z punktu nadania/dostawy. Wyznaczając długości tras należy uwzględnić dostępną i planowaną do budowy infrastrukturę transportową. W SW należy wskazać, że prezentowane trasy są reprezentatywne zgodnie z najlepszą obecną wiedzą Wnioskodawcy, natomiast faktyczna eksploatacja projektu może obejmować także inne trasy o podobnych parametrach i kierunkach. Zalecane jest przedstawienie tras na czytelnych mapach.

Trasy należy podzielić na odcinki obsługiwane poszczególnymi gałęziami transportu, dodatkowo jeśli dotyczy, w podziale na państwa, na których obszarze odbywał się będzie przewóz. Następnie dla każdej trasy należy oszacować wolumen ładunków, który będzie na niej obsługiwany przez połączenia intermodalne uruchomione w rezultacie realizacji przedmiotowego projektu. Należy przy tym określić jaka część tego ładunku została pozyskana w wyniku przełożenia z innych tras/ gałęzi transportu (gdyby nie realizowano inwestycji ładunek byłby przewożony konwencjonalnie zamiast w jednostce intermodalnej najczęściej transportem drogowym i trasami o dłuższym przebiegu), a jaka część

wolumenu także w wariantcie bezinwestycyjnym poruszałyby się tymi samymi trasami co w WI. Dla uproszczenia można przyjąć, że długość dowozów i odwozów transportem drogowym z centralnie położonych końców trasy drogowej/kolejowej będzie taka sama w wariantcie inwestycyjnym i bezinwestycyjnym.

Rys. 1 Ilustracja przykładowa przełożenia ładunków na skutek realizacji rozbudowy terminalu morskiego



Źródło: Materiały szkoleniowe CUPT

Dla infrastruktury i tras objętych prognozą należy wyliczyć odpowiednio maksymalną teoretyczną zdolność przeładunkową oraz maksymalną możliwą do wytrasowania liczbę pociągów lub/i samochodów z założoną liczbą jednostek intermodalnych w pojedynczym składzie/pojeździe w W0 i WI. Prognoza w W0 i WI nie może przekraczać tych granicznych wartości. Nie wykazujemy w analizie przyszłych kolejnych inwestycji w tę samą infrastrukturę, sprzęt i tabor, nawet jeżeli są planowane, natomiast należy uwzględnić inwestycje w infrastrukturę komplementarną wskazane w dokumentach strategicznych dla perspektywy 2021-2027 i wcześniejszych (np. planowana modernizacja linii kolejowej, która pozwoli na wytrasowanie większej liczby składów). Jeżeli realizacja inwestycji wpłynie na pozycję konkurencyjną Wnioskodawcy, prognozy W0 i WI będą się od siebie różnić. Jeżeli inwestycja jest konsekwencją rozwoju przedsiębiorstwa i po prostu bez niej nie byłby on w stanie obsłużyć swoich klientów, prognoza popytu w W0 i WI będzie taka sama. Różnica pojawi się dopiero po nałożeniu limitów przepustowości, które w W0 będą znacząco niższe z racji np. niewystarczającej liczby środków transportu, liczby/wydajności urządzeń przeładunkowych czy powierzchni placów składowych.

Wynik prognozy to różnicowe wolumeny ładunkowe (WI-W0), czyli ładunki (tony), które w W0 byłyby przewożone w systemie konwencjonalnym i/lub transportem drogowym i/lub trasami o dłuższym przebiegu. Wyniki te wraz z informacją o długości poszczególnych odcinków tras służą do obliczenia pracy przewozowej wyrażonej w tonokilometrach w podziale na gałęzie transportu i państwa, na terenie których dokonywany jest przewóz. Następnie w oparciu o tak wyliczoną pracę przewozową dokonywana jest kwantyfikacja i monetyzacja korzyści w analizie ekonomicznej projektu.

Wszystkie założenia prognozy popytu podlegają weryfikacji w procesie oceny projektów konkursowych, w tym na skutek wyniku porównania założeń projektu z założeniami pozostałych projektów złożonych w tym samym konkursie. W szczególności dotyczy to projektów składanych przez tego samego Wnioskodawcę.

W tekście powinno znaleźć się jedynie odwołanie do wynikowych tabel z prognozą popytu umieszczonych w załączonym arkuszu kalkulacyjnym oraz opis analityczny uzyskanych wyników, w tym odniesienie do stopnia wykorzystania maksymalnej zdolności przeładunkowej/przepustowości uwzględnionych w prognozie elementów infrastruktury, środków transportu i urządzeń przeładunkowych.

Dla uwiarygodnienia założeń przyjętych do prognozy popytu należy dla nowych strumieni ładunków przedstawić listy intencyjne podpisane z kluczowymi obecnymi lub potencjalnymi klientami, lub też opisać podjęte rozmowy i dokonane ustalenia z nimi.

Jeżeli Wnioskodawca planuje realizację więcej niż jednego projektu w tym samym konkursie, wpływającego na te same strumienie ładunków – analizę popytu oraz analizę finansową i ekonomiczną należy przeprowadzić osobno dla każdego projektu. W wariantach inwestycyjnym i bezinwestycyjnym prognozy oraz analizy ekonomicznej i finansowej należy przyjąć, że kolejny projekt zgłoszony do dofinansowania w tym samym konkursie w ramach odpowiednio FEnIKS lub KPO przez tego samego Wnioskodawcę nie jest realizowany (z wyjątkiem analizy trwałości - por. poniżej). Konieczne jest bowiem udowodnienie, że osiągnięcie założonych efektów transportowych przez każdy z tych projektów jest niezależne od realizacji pozostałych. Dlatego też, zalecane jest połączenie w jeden projekt wszystkich działań inwestycyjnych wpływających na ten sam strumień ładunków składanych do objęcia wsparciem w tym samym konkursie, gdyż znacząco uprości to przygotowanie prognozy i analizy AKK.

Dodatkowo w tym przypadku należy zaprezentować analizę popytu w wariantach realizacji wszystkich złożonych projektów - tak, aby uwiarygodnić możliwość pozyskania ładunków obsługiwanych przez oba projekty. Jeżeli kolejny projekt będzie realizowany w całości ze środków własnych lub jest realizowany z już pozyskanego finansowania zewnętrznego (w tym unijnego, z innych konkursów i programów pomocowych, pod warunkiem że dofinansowanie już zostało przyznane), a jednocześnie nie istnieje możliwość pełnego rozdzielenia analizy społeczno-gospodarczej dwóch lub więcej projektów – dopuszczalna jest wspólna analiza ekonomiczna. Na koniec takiej analizy efekty ekonomiczne dwóch lub więcej komplementarnych projektów wyliczone łącznie dla tych projektów dzieli się na projekty proporcjonalnie do początkowych nakładów. Jeżeli nie jest robiona wspólna analiza ekonomiczna, należy projekty komplementarne uwzględnić zarówno w wariantach inwestycyjnym jak i inwestycyjnym prognozy popytu.

Analiza finansowa

Ze względu na wymogi dotyczące pomocy publicznej, w tym nałożony limit maksymalnej dopuszczalnej wartości wskaźnika FNPV/k, dla projektów intermodalnych w FEnIKS i KPO obowiązkowa jest pełna analiza finansowa zgodnie z regułami przedstawionymi w Niebieskiej Księdze Infrastruktura Kolejowa (JASPERS 2023) oraz w VADEMECUM Beneficjenta (CUPT 2016). Należy przyjąć jako rok bazowy późniejszy z roku złożenia WOD/WOOP/WOUP oraz roku rozpoczęcia realizacji projektu, a także okres analizy 30 lat obejmujący okres realizacji i eksploatacji projektu.

Analiza finansowa obejmuje niezdykontowane przepływy finansowe generowane przez projekt w przyjętym okresie analizy, tj. w okresie 30 lat). Należy krótko opisać przyjęte założenia i wyliczyć w poszczególnych latach (w arkuszu kalkulacyjnym) oraz zaprezentować w formie tabelarycznej:

- Nakłady inwestycyjne, w podziale na koszty kwalifikowane i niekwalifikowane, bez nieprzewidzianych wydatków
- Koszty operacyjne
- Nakłady odtworzeniowe pozwalające zachować niezmienną maksymalną zdolność przeładunkową w całym okresie analizy
- Przychody, rozumiane jako przychody generowane w ramach zakresu objętego projektem, po uwzględnieniu upustów i innych odliczeń
- Zmiany w kapitale obrotowym netto na skutek realizacji projektu
- Dofinansowanie w formie dotacji bezzwrotnej z odpowiednio FEnIKS lub KPO (tylko do FNPV/k i FRR/k)
- Zaciągnięcia, spłaty i odsetki od finansowania zwrotnego wykorzystywanego w projekcie (w tym pożyczki podporządkowane), zgodnie z planem finansowania wkładu własnego i kosztów niekwalifikowanych, z wyłączeniem finansowania pomostowego spłacanego w całości w ciągu 12 miesięcy od zaciągnięcia (tylko do FNPV/k i FRR/k)

W analizach dla projektów FEnIKS i KPO 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.

Elementy o krótszej żywotności powinny podlegać wymianie po całkowitym zużyciu (zgodnie z faktyczną żywotnością i obciążeniem operacjami przeładunkowymi). Jeżeli żywotność danego elementu odbiega od standardowej ze względu na niskie wykorzystanie (np. reachstackery wykorzystywane tylko przez niewielką część czasu) należy to szczegółowo opisać i uzasadnić.

Przyjmujemy ceny stałe z roku bazowego, czyli od roku bazowego włącznie nie uwzględniamy wpływu inflacji na poziom cen. Nie wykazujemy VAT odliczalnego / odzyskiwalnego na potrzeby wyliczenia wskaźników finansowych (ceny netto). Na potrzeby kalkulacji FNPV/c i FNPV/k przyjmujemy stopę dyskontową na poziomie 4%.

Jeżeli działalność Wnioskodawcy jest szersza, niż sam projekt, na potrzeby analizy finansowej uwzględniamy tylko przepływy bezpośrednio związane z infrastrukturą i taborem objętymi projektem. Np. jeżeli w ramach projektu kupujemy tabor do obsługi transportu między terminalami zewnętrznymi a jednym z terminali Wnioskodawcy, w przychodach projektu uwzględniamy zarówno cenę realizacji usługi przewozu jednostki intermodalnej na jego terminal, jak i przychody z tytułu przeładowania na nim tej jednostki na kolejny środek transportu.

Projekcje finansowe powinny być bezpośrednio powiązane z prognozą popytu, w szczególności w zakresie przychodów i kosztów operacyjnych.

Wartość rezydualną należy wyliczyć metodą dochodową, uwzględniając przychody z ostatniego roku analizy, koszty operacyjne i zmianę kapitału obrotowego netto z ostatniego roku analizy oraz średnią nakładów odtworzeniowych z okresu eksploatacji objętego okresem analizy, przy założeniu

czterdziestoletniego okresu żywotności infrastrukturalnych składników projektu³. Okres ten należy liczyć od pierwszego pełnego roku po oddaniu inwestycji do eksploatacji.

Dofinansowanie należy wyliczyć zgodnie z regułami programu pomocowego dla projektów intermodalnych w odpowiednio FEnIKS lub KPO, do którego odniesienie podane jest w warunkach konkursu, w tym uwzględnić ewentualną redukcję stopy dofinansowania tak, aby nie przekroczyć maksymalnej dopuszczalnej wartości wskaźnika FRR/k. Jeśli FRR/k przy uwzględnieniu pełnej dotacji przekracza 20%, wartość zmniejszonej dotacji wylicza się według następującego wzoru: **Dotacja UE = EC * CFmax**, gdzie EC (ang. eligible cost) to koszty kwalifikowalne projektu, a CFmax to stopa współfinansowania (ang. CFmax, maximum co-financing rate), przy której wskaźnik FRR/k projektu osiąga maksymalną dopuszczalną wartość. Reasumując, dla projektów w transporcie intermodalnym stopa współfinansowania CFmax została zmodyfikowana w taki sposób, aby FRR/k projektu intermodalnego objętego pomocą publiczną nie przekroczyła ustalonego poziomu maksymalnego.

Uwaga: W przypadku, gdy w projekcie występują zeroemisyjne urządzenia przeładunkowe o zwiększonej stopie dofinansowania, należy odpowiednio, proporcjonalnie zmniejszyć obie stopy współfinansowania, tak aby FRR/k projektu intermodalnego objętego pomocą publiczną nie przekroczyła poziomu maksymalnego.

W przypadku zastosowania finansowania dłużnego, w kalkulacji wskaźników finansowej efektywności zaangażowanego kapitału, w tym FRR/k, zaangażowany kapitał własny należy uwzględnić w poszczególnych latach jako: [1] Wydatki na finansowanie kosztów projektu netto do poniesienia z własnych środków pieniężnych Wnioskodawcy, według założonego harmonogramu tych wydatków (tzn. bez uwzględnienia wydatków finansowanych ze źródeł zewnętrznych), [2] Płatności rat kapitałowych finansowania długoterminowego (kredyty, pożyczki, obligacje, leasing), według założonego harmonogramu spłat. Suma powyższych kwot tj. [1] + [2] z okresu analizy, powinna być równa łącznej wartości zaangażowanego kapitału własnego obliczonej jako łączne nakłady inwestycyjne netto (kwalifikowalne i niekwalifikowalne bez wydatków nieprzewidzianych) pomniejszone o wnioskowaną kwotę dofinansowania.

Przepływy w analizie finansowej należy wyliczyć oddzielnie dla wariantu bezinwestycyjnego (W0), wariantu inwestycyjnego (W1) oraz różnicowo (W1-W0). Na potrzeby wyliczenia wskaźników wykorzystujemy odpowiednie przepływy różnicowe.

Analiza ekonomiczna

Analiza ekonomiczna zajmuje się wpływem projektu na społeczeństwo i gospodarkę. Pozytywny wynik tej analizy jest równoznaczny z udowodnieniem wartości dodanej projektu i zasadności wydania na niego funduszy publicznych. Dlatego też dla wszystkich projektów intermodalnych wymagana jest pełna ilościowa analiza ekonomiczna wykonana zgodnie z aktualną wersją Niebieskiej Księgi: Infrastruktura Kolejowa.

³ W przypadku projektów zakupowych (tabor, urządzenia przeładunkowe, i.in. dopuszczone do dofinansowania w ramach odpowiednio FEnIKS lub KPO) okres kalkulacji wartości rezydualnej powinien odpowiadać faktycznej żywotności zakupionych aktywów. Jeżeli jest ona niższa od okresu eksploatacji w trakcie trwania okresu analizy, należy przyjąć pełne odtworzenie aktywów w momencie ich pełnego zużycia oraz liczyć wartość rezydualną według okresu żywotności odtworzonych aktywów.

Należy przyjąć ten sam rok bazowy i okres analizy, co w analizie finansowej. Dla projektów ubiegających się o dofinansowanie w perspektywie finansowej 2021-2027 w analizie ekonomicznej obowiązuje 3% stopa dyskontowa. W analizie wykazujemy poszczególne pozycje w ujęciu różnicowym w cenach stałych netto, z uwzględnieniem korekt fiskalnych tak, jak dla infrastruktury i taboru kolejowego⁴ (por. Niebieska Księga), w tym dla nakładów odtworzeniowych stosujemy korektę jak dla nakładów inwestycyjnych, a dla zmiany kapitału obrotowego netto jak dla kosztów operacyjnych. Nie uwzględniamy w analizie ekonomicznej przychodów projektu.

Dla projektów intermodalnych w FEnIKS i KPO dopuszczalny jest następujący katalog korzyści ekonomicznych:

- Redukcja kosztów ogólnych transportu:
 - oszczędność czasu w transporcie towarów w przypadku transportu tą samą gałęzią transportu, tylko dla ładunków istniejących i jeżeli oszczędność jest znacząca w stosunku do całkowitego czasu transportu
 - oszczędność kosztów transportu dla towarów, które były w wariancie bezinwestycyjnym transportowane w innych systemach transportowych - różnicowy bilans kosztów transportu dla właścicieli ładunków (fracht i THC) w łańcuchu dostaw (drzwi-drzwi)
- Zmiana efektów zewnętrznych transportu dla towarów, które zmieniają długość trasy i/lub gałąź transportu: wypadki, hałas, zanieczyszczenie powietrza, zmiany klimatu, kongestia, emisje z wytwarzania energii i paliw (emisje WTT).

Zmiana efektów zewnętrznych uwzględniana jest tylko na terenie UE. Dla każdego kraju, przez który przebiega trasa należy dokonać odrębnej kalkulacji na podstawie specyficznych dla niego kosztów jednostkowych. W tym celu należy zaprezentować rozdzielnie kilometraż wykonywanego po stronie polskiej i po stronie innego kraju należącego do Unii Europejskiej. Dla trasy danego kraju należy przyjąć jednostkowe koszty zewnętrzne z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej PKB danego kraju w stosunku do PKB EU27. Dla uproszczenia w kolejnych latach można takie koszty jednostkowe indeksować w czasie z wykorzystaniem prognozy PKB dla Polski. Dopuszczalne jest ostrożnościowe przyjęcie dla innych krajów kosztów jednostkowych efektów zewnętrznych takich, jak dla Polski, natomiast może to wpływać na obniżenie ERR w porównaniu do przyjęcia kosztów jednostkowych specyficznych dla danego kraju i tym samym może mieć wpływ na punktację projektu w ocenie i pozycję na liście rankingowej.

Dla ładunków morskich za „granicę UE” należy przyjąć zastępowany port bazowy (ARA, niemiecki, ewentualnie porty południowe w zależności od danej trasy).

Redukcja kosztów ogólnych transportu uwzględniana jest na całej długości trasy towarów. Redukcja kosztów ogólnych transportu obliczana jest z wykorzystaniem stawek frachtu, THC i oszczędności czasu dla właścicieli ładunków na podstawie danych dla Polski.

⁴ Dla infrastruktury intermodalnej (place składowe, bocznicie kolejowe, nabrzeża itp.) przyjmujemy korektę jak dla infrastruktury kolejowej. Dla taboru, naczep, nadwozi i urządzeń przeładunkowych przyjmujemy korektę jak dla taboru kolejowego. Rozbieżne wskaźniki korekty fiskalnej dopuszczalne są tylko dla projektów, które nie są typową budową/rozbudową terminala lub zakupem taboru – np. elektryfikacja posiadanego sprzętu spalinowego może dla kosztów paliwa i energii wykorzystać korekty fiskalne odpowiednio wyliczone zgodnie z powszechnie używanymi metodykami i źródłami danych.

Należy skorzystać z najbardziej aktualnej wersji kosztów jednostkowych opublikowanych na stronie internetowej CUPT na dzień ogłoszenia konkursu. Dla efektów zewnętrznych należy wykorzystać dane z zakładki „ECT2019 koszty zewnętrzne” podane na 1 tonokilometr dla ruchu towarowego, poddając je odpowiedniej indeksacji w kolejnych latach analizy zgodnie ze wskazówkami na tej zakładce i prognozami makroekonomicznymi na zakładce „Indeksacja”, a także pamiętając o korekcie o parytet siły nabywczej dla odpowiedniego kraju (na przedmiotowej zakładce znajduje się przykładowe przeliczenie dla Polski) z wyjątkiem kosztów klimatu, które są wspólne dla całej UE. Dla uproszczenia do indeksacji w czasie należy wykorzystać prognozy makroekonomiczne dla Polski także dla kosztów dla innych krajów UE.

Dla oszczędności czasu należy wykorzystać dane z zakładki „VoT ładunki”. Natomiast koszty frachtu i THC należy wyliczyć w oparciu o faktyczne cenniki lub dane o przychodach na jednostkę ładunku / tonokilometr z danych statystycznych lub opublikowanych sprawozdań finansowych spółek o odpowiedniej działalności przewozowej. Przyjmujemy, że koszty frachtu i THC są dla uproszczenia stałe w cenach realnych w całym okresie analizy i nie podlegają indeksacji.

Wartość rezydualną należy wyliczyć metodą dochodową, uwzględniając korzyści ekonomiczne z ostatniego roku analizy, koszty operacyjne i zmianę kapitału obrotowego netto z ostatniego roku analizy oraz średnią nakładów odtworzeniowych z okresu eksploatacji objętego okresem analizy, przy założeniu czterdziestoletniego okresu żywotności składników projektu⁵. Okres ten należy liczyć od pierwszego pełnego roku po oddaniu inwestycji do eksploatacji.

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 i spłat 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. źródła przychodów, powiązania między partnerami (w tym kapitałowe) i standing finansowy poszczególnych podmiotów na podstawie zatwierdzonych sprawozdań finansowych za 3 ostatnie dostępne lata
- Tabełaryczne 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,

⁵ W przypadku projektów zakupowych (tabor, urządzenia przeładunkowe, i.in. dopuszczone do dofinansowania w ramach odpowiednio FEnIKS lub KPO) okres kalkulacji wartości rezydualnej powinien odpowiadać faktycznej żywotności zakupionych aktywów. Jeżeli jest ona niższa od okresu eksploatacji w trakcie trwania okresu analizy, należy przyjąć pełne odtworzenie aktywów w momencie ich pełnego zużycia oraz liczyć wartość rezydualną według okresu żywotności odtworzonych aktywów. W tym przypadku nie uwzględniamy w wartości rezydualnej średniej z nakładów odtworzeniowych polegających na pełnym odtworzeniu aktywów w momencie zużycia.

trwałość finansową projektu wykazuje się w jednej tabeli ze wskazaniem, które przepływy dotyczą którego podmiotu. Schemat tabeli można zaczerpnąć np. z Vademecum, Rys. 10, str. 61

- Tabela 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 (rachunek przepływów pieniężnych). Jeśli w projekcie uczestniczy kilka podmiotów, trwałość finansową wykazuje się odrębnie dla każdego z nich w wysokości ich zaangażowania. Przepływy związane z projektem należy wyodrębnić z pozycji zbiorczych rachunku.

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, a poziom jego szczegółowości powinien odpowiadać tabeli H.1. z WoD dla programu POIiŚ 2014-2020 tj. należy pokazać zarówno fazę przygotowania dokumentacji projektowej, rozpoczęcia/ zakończenia każdej procedury przetargowej jak i fazę rzeczowej realizacji poszczególnych zadań oraz datę operacyjnej gotowości projektu. Należy zwrócić uwagę na zachowanie spójności pomiędzy datą realizacji poszczególnego zadania a rokiem ujęcia nakładu z tego tytułu w analizie finansowej i ekonomicznej (przesunięcia dotyczące okresów płatności i rozliczeń należy jasno wskazać w opisie) oraz rokiem uruchomienia pierwszych kosztów/korzyści ekonomicznych.

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.

Dla wszystkich projektów intermodalnych w FEniKS i KPO analizę ryzyka należy zatem wykonać w dwóch etapach szczegółowo opisanych w Niebieskiej Księdze Infrastruktura Kolejowa. Dodatkowo dla projektów intermodalnych należy ująć następujące ryzyka specyficzne dla tego typu projektów:

- ryzyko niedopuszczenia taboru do eksploatacji przez UTK (dla projektów taborowych)
- ryzyko braku wystarczającej liczby maszynistów do obsługi założonej liczby przejazdów
- ryzyko polityczne zmiany sytuacji geopolitycznej (por. lata 2014, 2022)

W pierwszym etapie analizy ryzyka należy wskazać ryzyka aktywne a w drugim dokonać ich poszerzonej analizy w zakresie opisanym w Niebieskiej Księdze. Oceny poziomu aktywnych czynników ryzyka należy dokonać w oparciu o matrycę JASPERS z Niebieskiej Księgi i każdorazowo uzasadnić, dlaczego dane ryzyko uznano za nieaktywne (np. nie są możliwe błędy w projektowaniu, bo projekt jest projektem zakupowym i nie wymaga projektowania). Fakt, że dane ryzyko ma niski poziom prawdopodobieństwa, nie jest wystarczającą przesłanką do uznania je za nieaktywne; nieaktywne są tylko ryzyka, których wystąpienie jest w 100% niemożliwe z obiektywnych przyczyn.

Ryzyka o wysokim poziomie (wypadkowa prawdopodobieństwa wystąpienia i wpływu na projekt) należy poddać pogłębionej analizie, w tym podać planowane działania mitygacyjne. Ważne jest wskazanie, że Wnioskodawca niezależnie od poziomu ryzyka potrafi skutecznie nim zarządzać.

W ramach analizy ryzyka należy także przeprowadzić analizę wrażliwości wskaźników wyliczonych w ramach analizy kosztów i korzyści. Obowiązkowe elementy analizy wrażliwości to:

- Identyfikacja zmiennych krytycznych spośród zmiennych podstawowych (nakładów, kosztów operacyjnych, poziomu ruchu, stawek przychodów i kosztów jednostkowych)
- Kalkulacja wartości progowych dla wszystkich zmiennych podstawowych w analizie finansowej (dla $FNPV/c = 0$ i osobno dla $FNPV/k = 0$) i ekonomicznej ($ENPV=0$)
- Analiza tabelaryczna zmienności wyników AKK dla następujących scenariuszy:
 - nakłady inwestycyjne: +/-20%
 - koszty operacyjne: +/-20%,
 - stawki przeładunkowe: +/-10%,
 - jednostkowe koszty zgeneralizowane transportu i efektów zewnętrznych +/-15%,
 - obroty ładunkowe: +/-10%,
 - razem nakłady inwestycyjne +20% i koszty operacyjne +20%;
 - razem nakłady inwestycyjne: + 20% i obroty ładunkowe: - 10%;

2. 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 SW. 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). Nie należy stosować zaokrągleń, z wyjątkiem zaokrąglenia w dół końcowej kwoty dofinansowania.

Arkusz kalkulacyjny musi zawierać kalkulację wszystkich elementów, które przedstawione są w analitycznych częściach SW. Każda pozycja powinna być kalkulowana lub wpisana jednokrotnie i zaciągnięta do dalszych przeliczeń.

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.). Nie jest dopuszczalne wpisywanie założeń bezpośrednio do formuł (np. niedopuszczalna jest formuła „praca przewozowa w TEU = 2 * praca przewozowa w kontenerach 40'”; należy umieścić w Założeniach zapis „przelicznik kontenerów 40' na TEU = 2” i zaciągnąć go do przeliczenia).

Wszystkie wyniki kalkulacji przedstawiane w SW powinny być zawarte w arkuszu, w tym samym formacie i układzie co w SW, w celu ułatwienia weryfikacji i modyfikacji. W szczególności wyniki prezentowane w WOD/WOOW należy umieścić w zakładce Tabele do Wniosku, w tym wartości wszystkich kryteriów merytorycznych podlegających ocenie.

Arkusz kalkulacyjny musi umożliwiać elastyczne przeliczenia analizy wrażliwości, w tym obliczanie dodatkowych scenariuszy dla dowolnie wybranej kombinacji parametrów zmian podstawowych wartości (nakładów, kosztów operacyjnych, poziomu ruchu, stawek przychodów i kosztów jednostkowych).

Przygotowując arkusz kalkulacyjny należy pamiętać o możliwości 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.