

**REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA  
KUJAWSKO-POMORSKIEGO  
NA LATA 2007-2013**

**Wytyczne dotyczące przygotowania  
Studium Wykonalności  
dla projektów ubiegających się o dofinansowanie  
z Regionalnego Programu Operacyjnego  
dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego  
na lata 2007-2013  
w zakresie infrastruktury drogowej**

*Projekt*

Toruń, marzec 2008



**PROGRAM REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**WOJEWÓDZTWO  
KUJAWSKO-POMORSKIE**

**EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO**



## Spis treści

<b>Wstęp</b>	<b>3</b>
<b>1. Wnioski z przeprowadzonej analizy – podsumowanie</b>	<b>4</b>
<b>2. Definicja projektu</b>	<b>4</b>
<b>3. Charakterystyka projektu</b>	<b>4</b>
<b>3.1. Podstawowe informacje</b>	<b>4</b>
<b>3.1.1. Tytuł projektu</b>	<b>4</b>
<b>3.1.2. Lokalizacja projektu</b>	<b>4</b>
<b>3.2. Polityka rządowa, regionalna i lokalna.</b>	<b>5</b>
<b>3.3. Analiza otoczenia społeczno – gospodarczego projektu</b>	<b>5</b>
<b>3.4. Zidentyfikowane problemy</b>	<b>6</b>
<b>3.5. Logika interwencji</b>	<b>6</b>
<b>3.5.1. Cel ogólny (oddziaływanie) projektu</b>	<b>6</b>
<b>3.5.2. Produkty i rezultaty (cele szczegółowe) wraz z metodologią ich monitoringu</b>	<b>6</b>
<b>3.5.3. Komplementarność projektu z innymi działaniami</b>	<b>8</b>
<b>3.6. Analiza instytucjonalna</b>	<b>8</b>
<b>3.6.1. Podstawowe informacje o podmiocie wdrażającym projekt</b>	<b>8</b>
<b>3.6.2. Beneficjenci projektu</b>	<b>8</b>
<b>3.6.3. Wykonalność instytucjonalna projektu</b>	<b>8</b>
<b>3.6.4. Trwałość projektu, zarządzanie projektem.</b>	<b>9</b>
<b>3.7. Analiza prawna wykonalności projektu</b>	<b>9</b>
<b>3.8. Promocja projektu</b>	<b>9</b>
<b>3.9. Plan wdrożenia przedsięwzięcia</b>	<b>9</b>
<b>4. Analiza wariantowa</b>	<b>10</b>
<b>5. Analiza techniczna</b>	<b>10</b>
<b>6. Analizy specyficzne dla sektora – analizy ruchowe</b>	<b>10</b>
<b>7. Analiza finansowa</b>	<b>11</b>
<b>8. Analiza ekonomiczna</b>	<b>11</b>
<b>8.1 Analiza kosztów i korzyści</b>	<b>12</b>
<b>8.2 Analiza wielokryterialna</b>	<b>13</b>
<b>8.3 Analiza metodą uproszczoną</b>	<b>13</b>
<b>9. Analiza wrażliwości i ryzyka</b>	<b>14</b>
<b>10. Analiza oddziaływania na środowisko</b>	<b>14</b>

## **Wstęp**

Celem wytycznych jest ujednolicenie zasad przygotowywania Studiów Wykonalności dla inwestycji z zakresu infrastruktury drogowej, realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Studium Wykonalności jest obowiązkowym załącznikiem do wniosku aplikacyjnego. Informacje podane w Studium powinny być zgodne z danymi zawartymi we wniosku. Dokument ten powinien wskazać optymalny zakres projektu realizowanego przy najkorzystniejszym rozwiązaniu technicznym oraz pokazać jego zasadność, w szczególności pod względem finansowym, instytucjonalnym, prawnym i środowiskowym. Opracowanie ma także wykazać zgodność przyjętych rozwiązań z dokumentami programowymi, politykami UE i krajowymi oraz wskazać znaczenie projektu dla społeczności lokalnej i regionu.

Pomocne dokumenty:

- Analiza kosztów i korzyści projektów w sektorze transportu „Niebieska Księga”. Metodyka sporządzania analiz dla projektów realizowanych w Polsce, współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej. Podręcznik dla beneficjentów.
- Wytyczne Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód (MRR/H/14(1)09/2007).
- Wytyczne dotyczące metodologii przeprowadzania analizy kosztów i korzyści. Metodologiczne dokumenty robocze. DOKUMENT ROBOCZY NR 4.

## **1. Wnioski z przeprowadzonej analizy – podsumowanie**

Rozdział ten powinien zawierać wszystkie najważniejsze informacje na temat projektu, którego dotyczy opracowanie. Zalecane jest zaprezentowanie:

- przedmiotu projektu;
- informacji podstawowych (beneficjent, tytuł, skrócony opis, lokalizacja, zgodność z celami RPO WK-P oraz innymi znaczącymi dokumentami z zakresu rozwoju transportu, podstawowe wnioski z analizy otoczenia przedsięwzięcia);
- głównych problemów;
- logiki interwencji (cele, wskaźniki);
- wykonalności i trwałości projektu;
- wykonalności technicznej przyjętych rozwiązań;
- kosztów inwestycyjnych i struktury finansowania;
- wyników analizy finansowej i ekonomicznej;
- wniosków z analizy oddziaływania na środowisko.

Rozdział ten powinien w prostym do zrozumienia, przez osoby bez przygotowania technicznego, języku omówić podstawowe wyniki studium.

## **2. Definicja projektu**

W rozdziale tym należy przedstawić zwięźle i jednoznacznie przedmiot i zakres projektu. Z rozdziału tego musi jednoznacznie wynikać jakie działania będą realizowane w ramach projektu.

*(Punkty 1 i 2 - maksymalnie 2 strony tekstu znormalizowanego )*

## **3. Charakterystyka projektu**

### **3.1. Podstawowe informacje**

#### **3.1.1. Tytuł projektu**

Tytuł projektu powinien być możliwie krótki, zwięzły i oddający charakter projektu. Należy zwrócić uwagę na to, aby tytuł projektu był zgodny z pozostałą dokumentacją dotyczącą projektu.

#### **3.1.2. Lokalizacja projektu**

Lokalizacja projektu powinna zostać określona w możliwie najbardziej szczegółowy sposób poprzez podanie nazwy powiatu, gminy, miejscowości, gdzie lokalizowany jest projekt.

Należy również wskazać powiązania planowanej inwestycji z istniejącym, bądź planowanym układem komunikacyjnym.

### **3.2. Polityka rządowa, regionalna i lokalna.**

W tej części dokumentu należy wykazać zgodność projektu z polityką krajową, regionalną i lokalną w zakresie rozwoju transportu. Rozdział ten musi wskazać jednoznacznie zgodność projektu z celami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007 -2013. Wymagane jest również wyszczególnienie dokumentów strategicznych poprzez wskazanie spójności projektu z istniejącymi planami rozwoju i studiami uwarunkowań, strategiami rozwoju transportu, planami rozwoju lokalnego, strategią województwa, powiatu, gminy itd. W punkcie tym należy przede wszystkim wykazać powiązanie projektu z celami wymienionymi w dokumentach strategicznych poprzez wskazanie odpowiednich zapisów i uzasadnienie powiązań oraz wpływ projektu na polityki horyzontalne.

### **3.3. Analiza otoczenia społeczno – gospodarczego projektu**

W rozdziale tym należy wskazać kluczowe cechy danego terenu, na tyle dokładnie, żeby zrozumieć jakie problemy ma rozwiązać realizacja inwestycji z zakresu infrastruktury drogowej.

- *Określenie i charakterystyka bezpośredniego otoczenia projektu*
- *Otoczenie społeczne* – należy podać podstawowe dane demograficzne dotyczące obszaru wraz z prognozami; zidentyfikować ewentualne problemy lub przewagi w aspekcie społecznym obszaru na tle regionu. Wskazane jest określenie potrzeb mieszkańców w zakresie kierunków przemieszczania się – w kontekście dojazdu do miejsc pracy, szkół, centrum regionu / powiatu / gminy oraz dostępności urzędów, usług, centrów kulturalno-rozrywkowych, obiektów turystycznych, itp.
- *Infrastruktura techniczna* – należy scharakteryzować poziom podstawowej infrastruktury technicznej w obszarze realizacji projektu. Szczególnie dokładnie należy scharakteryzować stan rozwoju infrastruktury drogowej na danym terenie. Należy przedstawić opis obecnego układu komunikacyjnego na obszarze oddziaływania projektu - jak wygląda połączenie z innymi ośrodkami w skali lokalnej / regionalnej / krajowej, niedogodności i problemy dla mieszkańców / podmiotów gospodarczych / turystów wynikające ze stanu infrastruktury drogowej.
- *Infrastruktura społeczna* - należy scharakteryzować poziom rozwoju podstawowej infrastruktury społecznej w obszarze realizacji projektu.
- *Otoczenie gospodarcze* – wskazać charakter, strukturę i skalę działalności gospodarczej w regionie; zidentyfikować ewentualne problemy lub szanse. Należy określić profil obszaru

(rolniczy, przemysłowy, turystyczny, miejski itp.) oraz udział przedsiębiorstw w tworzeniu lokalnego / regionalnego rynku pracy.

- *Potencjał obszaru* – należy wskazać cechy obszaru, świadczące o jego potencjale, specyfice, unikalności, które mogą zostać wykorzystane lub umocnione poprzez realizację inwestycji; należy podać inne znaczące informacje o obszarze oddziaływania inwestycji.

### **3.4. Zidentyfikowane problemy**

W tej części studium wykonalności należy określić najpoważniejsze, zidentyfikowane w toku analizy otoczenia społeczno-gospodarczego oraz strategicznych założeń rozwoju, problemy występujące na danym terenie/w danym sektorze. Należy następnie określić te problemy, które projekt ma rozwiązać lub przyczynić się do ich rozwiązania, wraz z uzasadnieniem wyboru.

### **3.5. Logika interwencji**

Odpowiedzią na zidentyfikowane problemy występujące na danym terenie/w danym sektorze jest realizowany przez Beneficjenta projekt. Logika interwencji obrazuje logikę powiązania celów projektu, jego produktów oraz podejmowanych działań w spójną całość. W punkcie tym należy pokazać, w jaki sposób działania zaplanowane w ramach projektu, realizujące założone przez Beneficjenta cele, przekładają się na likwidację lub ograniczenie zidentyfikowanych problemów.

#### **3.5.1. Cel ogólny (oddziaływanie) projektu**

Długofalowe konsekwencje zrealizowanego produktu, wykraczające poza natychmiastowe efekty dla beneficjentów końcowych. W tym punkcie należy opisać długoterminowe korzyści, jakie zostaną osiągnięte w danym sektorze/miejscowości w wyniku realizacji inwestycji.

Projekty z zakresu infrastruktury drogowej powinny przyczyniać się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu oraz redukcji liczby wypadków.

#### **3.5.2. Produkty i rezultaty (cele szczegółowe) wraz z metodologią ich monitoringu**

**Produkt** – bezpośredni, materialny efekt realizacji przedsięwzięcia mierzony konkretnymi wielkościami (długość drogi, zwiększona nośność mostu).

##### **Wskaźniki produktu**

Rozdział ten powinien zawierać tabelaryczną prezentację wskaźników produktu. Przy określaniu wskaźników produktu należy stosować następujące założenia:

- wskaźniki produktu muszą być przedstawiane narastająco;
- wartości bazowe powinny być mierzone w chwili przygotowywania wniosku o dofinansowanie;
- w kolejnych kolumnach należy przedstawić zakładany przyrost osiągania wskaźników w danym roku. Pomiar wartości docelowych powinien być dokonywany w momencie zakończenia rzeczowej realizacji projektu, natomiast w przypadku inwestycji wieloetapowych po ukończeniu każdego z etapów;
- wskaźniki produktu muszą zostać podane dla lat realizacji działań inwestycyjnych założonych w harmonogramie projektu.

**Rezultaty** można zdefiniować jako korzyści, jakie wynikną dla beneficjenta bezpośrednio po zakończeniu projektu w związku ze zrealizowanymi działaniami, tj. dostarczonymi mu usługami/dostawami materialnymi/inwestycjami.

#### **Wskaźniki rezultatu**

Rozdział ten powinien zawierać tabelaryczną prezentację wskaźników rezultatu. Przy określaniu wskaźników rezultatu należy stosować następujące założenia:

- wskaźniki rezultatu muszą być prezentowane w odniesieniu do wartości bazowych mierzonych w czasie przygotowywania wniosku o dofinansowanie;
- dla projektu inwestycyjnego wskaźniki rezultatu muszą zostać określone wg stanu po oddaniu do użytku infrastruktury powstałej w ramach projektu; w przypadku projektów realizowanych na przestrzeni kilku lat, wskaźniki rezultatów mogą się pojawić w trakcie realizacji projektu po zakończeniu realizacji poszczególnych etapów projektu (otrzymaniu produktu).

W punkcie tym należy również opisać metodologię monitoringu każdego z wybranych wskaźników produktu/rezultatu, w tym częstotliwość pozyskiwania danych pomiarowych (w trakcie i/lub po zakończeniu realizacji projektu) oraz podmiot(y) odpowiedzialny(e) za przeprowadzenie monitoringu.

Wnioskodawca dokonuje wyboru wskaźników z Listy wskaźników kluczowych przechowywanych w Krajowym Systemie Informatycznym (SIMIK 07-13) stanowiącej załącznik nr 3 do wytycznych Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie warunków gromadzenia i przekazywania danych w formie elektronicznej. Ewentualnie możliwe jest dodatkowo zaproponowanie własnych wskaźników.

### **3.5.3. Komplementarność projektu z innymi działaniami**

Potencjalny projekt zgłaszany do dofinansowania może stanowić element szerszego przedsięwzięcia. W punkcie tym należy przedstawić działania komplementarne. Dotyczy to zarówno powiązań z projektami realizowanymi z dowolnych środków, które w jakikolwiek sposób są komplementarne z proponowanym projektem lub mogą mieć jakikolwiek wpływ na jego realizację.

Komplementarność może także dotyczyć projektów realizowanych przez inne podmioty. Analizę komplementarności należy rozpatrywać w kontekście projektów już realizowanych lub też będących w trakcie realizacji.

Najbardziej istotne jest odniesienie do działań z zakresu rozwoju infrastruktury drogowej i transportu publicznego.

## **3.6. Analiza instytucjonalna**

### **3.6.1. Podstawowe informacje o podmiocie wdrażającym projekt**

Należy podać nazwę, dane adresowe, formę prawną, rodzaj prowadzonej działalności. Informacje powinny być zgodne z danymi zawartymi we wniosku o dofinansowanie.

### **3.6.2. Beneficjenci projektu**

Należy wskazać beneficjenta projektu. Beneficjent to podmiot, który jest stroną umowy o dofinansowanie realizacji projektu z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Należy również określić kto będzie właścicielem majątku powstałego w wyniku realizacji projektu i kto będzie nim zarządzał.

### **3.6.3. Wykonalność instytucjonalna projektu**

Należy opisać sposób, w jaki zostanie przeprowadzone przygotowanie i realizacja inwestycji oraz udowodnić, iż przyjęte rozwiązanie doprowadzi do zakończenia działań inwestycyjnych zgodnie z harmonogramem.

W szczególności rozdział ten powinien zawierać:

- opis stanu aktualnego instytucji wdrażającej projekt; jej krótką charakterystykę i analizę, w tym określenie procedur związanych z wdrażaniem;
- określenie ewentualnych innych organizacji zaangażowanych we wdrażanie projektu oraz ich powiązania z beneficjentem;
- zakres działań koniecznych do realizacji przez poszczególne podmioty i zakres odpowiedzialności podmiotów zaangażowanych we wdrażanie projektu;



- określenie liczby kontraktów w ilu będzie realizowany projekt oraz sposób wyboru wykonawców robót i usług oraz dostawców;
- wskazanie ewentualnych innych działań, które powinny wypełnić inne organizacje w celu wykonania produktów, otrzymania rezultatów oraz osiągnięcia celów;
- wskazanie źródeł finansowania działań związanych z realizacją projektu;
- identyfikację zagrożeń związanych z wykonalnością instytucjonalną projektu.

#### **3.6.4. Trwałość projektu, zarządzanie projektem.**

W rozdziale tym należy wskazać w jaki sposób zostanie zapewniona prawidłowa eksploatacja majątku powstałego w ramach projektu. Należy wskazać instytucję odpowiedzialną za zarządzanie projektem w okresie co najmniej 5 lat od rozliczenia finansowego projektu, (określając sposób finansowania kosztów związanych z utrzymaniem i eksploatacją inwestycji). Zgodnie z art. 57 pkt 1 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. należy wykazać, że pozostaną zachowane cele projektu, projekt nie ulegnie modyfikacji spowodowanej zmianą charakteru własności powstałej infrastruktury albo zaprzestaniem działalności.

#### **3.7. Analiza prawna wykonalności projektu**

Należy opisać kwestie prawne związane z realizacją projektu. W części tej powinna znaleźć się informacja dotycząca własności/dostępności gruntu/obiektów - gdzie będzie realizowany projekt. Powinno się również określić stopień przygotowania projektu do realizacji pod względem prawnym – zgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego lub studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, decyzje i pozwolenia wymagane w celu zapewnienia realizacji inwestycji i eksploatacji powstałej infrastruktury.

#### **3.8. Promocja projektu**

W tej części dokumentu należy przedstawić krótki opis działań promocyjnych unijnego źródła dofinansowania zgodnie z obowiązującymi wytycznymi w tym zakresie. Należy również przedstawić planowany budżet tych działań i harmonogram ich realizacji.

#### **3.9. Plan wdrożenia przedsięwzięcia**

Należy opisać, w jaki sposób będzie wdrażany projekt. Między innymi trzeba opisać, kto będzie odpowiedzialny za wdrożenie, w jaki sposób zostanie sfinansowana praca komórki

odpowiedzialnej za wdrożenie.

Należy ponadto przedstawić harmonogram wdrożenia projektu. Harmonogram musi uwzględniać wszystkie etapy realizacji projektu: prace przygotowawcze, projektowe (jeśli dotyczy), uzyskanie wymaganych zezwoleń oraz postępowanie przetargowe i realizację projektu. Harmonogram powinien zostać przedstawiony w ujęciu kwartalnym.

*(Punkt 3 - maksymalnie 12 stron tekstu znormalizowanego )*

#### **4. Analiza wariantowa**

W punkcie tym należy wskazać czy istnieją alternatywne niż przyjęte w projekcie warianty rozwiązania danej sytuacji problemowej. Jeśli istnieją alternatywne warianty należy dokonać ich analizy, z której wynikać powinno, który wariant jest najodpowiedniejszy z punktu widzenia zarówno kosztów i potrzeb odbiorców. Analiza ta powinna wykazywać spójność z analizą finansową oraz ekonomiczno- społeczną projektu. W przypadku braku alternatywnych rozwiązań należy dokonać analizy skutków „wariantu 0” czyli pozostawienia sytuacji bez zmian.

#### **5. Analiza techniczna**

Analiza techniczna powinna wykazać, że wybrany wariant realizacji projektu reprezentuje najlepsze rozwiązanie spośród wszelkich możliwych alternatywnych rozwiązań pod względem wykonalności technicznej, kosztów, potrzeb odbiorców oraz zgodności z obowiązującymi normami prawnymi.

Wymagane jest wskazanie powiązań pomiędzy wybranym rozwiązaniem technicznym a planowanymi efektami zmierzającymi do osiągnięcia celów projektu.

*(Punkty 4 i 5 - maksymalnie 1 strona tekstu znormalizowanego )*

#### **6. Analizy specyficzne dla sektora – analizy ruchowe**

Kluczowe znaczenie dla przygotowania i oceny projektów infrastruktury drogowej mają prognozy ruchu. To od nich, obok oszacowania kosztów inwestycyjnych, zależy wynik analizy ekonomicznej. Celem prognozy ruchu jest dostarczenie danych do: wymiarowania nawierzchni, projektowania geometrii poszczególnych elementów drogi, ustalania typów i konstrukcji obiektów, projektowania urządzeń sterowania ruchem, analiz bezpieczeństwa ruchu, ocen oddziaływania na środowisko i analiz efektywności ekonomicznej.

Istotne jest także to, że prognoza musi być wykonana dla wariantu odniesienia, czyli wariantu zakładającego, że analizowana inwestycja nie będzie realizowana oraz dla wszystkich określonych w studium wykonalności wariantów realizacji inwestycji.

Podstawą do wykonania i weryfikacji prognozy ruchu jest określenie istniejących parametrów ruchu (natężenia, prędkości, czasu podróży itp.). W tym celu należy wykorzystywać dostępne dane o ruchu, w tym dane z Generalnego Pomiaru Ruchu, dane z automatycznych stacji pomiarowych i innych dostępnych pomiarów realizowanych na potrzeby innych inwestycji, uzupełnione o własne pomiary ruchu przeprowadzone w obszarze oddziaływania analizowanej inwestycji.

W celu wykonania analizy należy posłużyć się zasadami prognozowania ruchu drogowego opracowanymi przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

*(Punkt 6 - maksymalnie 1 strona tekstu znormalizowanego )*

## **7. Analiza finansowa**

Zasady przeprowadzania analizy finansowej ujęte są w wydanych przez Ministra Rozwoju Regionalnego Wytycznych w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód (MRR/H/14(1)09/2007). Na potrzeby analizy należy przyjąć okres odniesienia 25 lat, licząc od roku poniesienia pierwszych wydatków związanych z faktyczną realizacją projektu.

Zgodnie z wytycznymi, w przypadku projektów nie generujących dochodu nie stosuje się metody luki w finansowaniu dla ustalenia poziomu dofinansowania z funduszy Unii Europejskiej.

## **8. Analiza ekonomiczna**

Sporządzenie analizy ekonomicznej jest wymogiem stawianym dla projektów infrastrukturalnych dofinansowywanych z funduszy strukturalnych oraz Funduszu Spójności. Wymóg ten jest zawarty w rozporządzeniach ustanawiających te fundusze.

Analiza ekonomiczna m.in. powinna wykazać: jakie efekty dla społeczeństwa zostaną wygenerowane przez projekt i odnieść je do niezbędnych nakładów inwestycyjnych.

Do przeprowadzenia analizy ekonomicznej można wykorzystać trzy podstawowe metody:

- Analiza kosztów i korzyści (CBA cost-benefits-analysis),
- Analiza wielokryterialna,
- Analiza uproszczona.

W przypadku projektów, których całkowity koszt realizacji wynosi powyżej 5 mln euro Beneficjent będzie zobowiązany do przygotowania analizy kosztów i korzyści metodą CBA (cost-benefits-analysis). Dla projektów z przedziału od 1 mln Euro do 5 mln euro Beneficjent będzie zobowiązany do przeprowadzenia analizy ekonomicznej metodą wielokryterialną (kryteria opisowe wraz z oszacowaniem i podaniem skwantyfikowanych korzyści generowanych przez projekt). Natomiast dla projektów poniżej 1 mln euro Beneficjent będzie zobowiązany do przygotowania analizy ekonomicznej uproszczoną metodą wielokryterialną (analiza wielokryterialna bez potrzeby podawania skwantyfikowanych danych).

### **8.1 Analiza kosztów i korzyści**

W przypadku dużych projektów obowiązkowe jest przeprowadzenie pełnej analizy kosztów i korzyści. Na ogół analizę kosztów i korzyści przeprowadza się w drodze przeprowadzenia analizy ekonomicznej, chyba że zmierzenie korzyści projektu w kategoriach pieniężnych nie jest możliwe.

Podstawą do przeprowadzenia analizy ekonomicznej są przepływy środków pieniężnych określone w analizie finansowej. Przy określeniu ekonomicznych wskaźników efektywności należy jednak dokonać niezbędnych korekt dotyczących:

- efektów fiskalnych (transferów),
- efektów zewnętrznych,
- przekształceń z cen rynkowych na ceny rozrachunkowe.

**Korekty fiskalne** polegają na skorygowaniu następujących pozycji:

1. odliczeniu podatków pośrednich od cen nakładów i produktów (np. podatek VAT, który w analizie finansowej jest uwzględniany w cenach, pod warunkiem, że nie podlega zwrotowi);
2. odliczeniu subwencji i wpłat, mających charakter wyłącznie przekazu pieniężnego – tzw. „czyste” płatności transferowe na rzecz osób fizycznych;
3. doliczenie do cen nakładów objętych analizą podatków bezpośrednich;
4. uwzględnieniu w cenie tych konkretnych podatków pośrednich / subwencji / dotacji, które mają za zadanie zmienić efekty zewnętrzne. Jednak należy pamiętać, aby w trakcie analizy nie liczyć ich podwójnie.

**Korekta efektów zewnętrznych** ma na celu ustalenie wartości negatywnych i pozytywnych skutków projektu (odpowiednio kosztów i korzyści zewnętrznych). Ponieważ efekty zewnętrzne, z samej definicji, następują bez pieniężnego przepływu, nie są one uwzględnione w analizie finansowej, w związku z czym muszą zostać oszacowane i wycenione.

**Przekształcenie z cen rynkowych w ceny rozrachunkowe** ma na celu uwzględnienie czynników mogących oderwać ceny od równowagi konkurencyjnej takich jak: niedoskonałości rynku, monopole, bariery handlowe, regulacje w zakresie prawa pracy itp. Przeliczenie cen rynkowych na ceny rozrachunkowe ma na celu zapewnienie, że te ostatnie będą odzwierciedlały koszt alternatywny wkładu w projekt oraz gotowość klienta do zapłaty za produkt końcowy. W celu dokonania oceny ekonomicznej projektu należy posłużyć się następującymi ekonomicznymi wskaźnikami efektywności:

- ekonomiczną wartością bieżącą netto (ENPV), która powinna być większa od zera;
- ekonomiczną stopą zwrotu (ERR), która powinna przewyższyć przyjętą stopę dyskontową;
- relacją korzyści do kosztów (B/C), która powinna być wyższa od jedności.

## **8.2 Analiza wielokryterialna**

Analiza wielokryterialna stosowana jest jako metoda analizy ekonomicznej i stanowi uzupełnienie pozostałych analiz, w szczególności analiz kosztów i korzyści. Stosuje się ją do oceny inwestycji charakteryzujących się wielowymiarowymi efektami, w sytuacji gdy niemożliwym jest przeprowadzenie ich wyceny, gdyż np. jest zbyt czasochłonna lub kosztowna. Używana jest w celu alternatywnych projektów pod kątem korzyści społecznych. Analiza wielokryterialna rozpatruje jednocześnie różne cele społeczno – gospodarcze jakie projekt powinien spełniać, a których nie można włączyć do analizy finansowej i ekonomicznej i podaje ocenie stopień ich osiągnięcia w wyniku realizacji projektu. Do tych czynników zalicza się np.:

- poprawa istniejącej infrastruktury,
- redukcja liczby wypadków,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów,
- zmniejszenie kosztów czasu pasażerów,
- zmniejszenie czasu pracy kierowców,
- zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko.

## **8.3 Analiza metodą uproszczoną**

Analiza metoda uproszczona polega na przeprowadzeniu analizy jakościowej. Beneficjent powinien wymienić i opisać szczegółowo wszystkie istotne środowiskowe, ekonomiczne i społeczne skutki projektu bez kwantyfikowania ich wartości. Do takich istotnych skutków można zaliczyć:

- poprawa istniejącej infrastruktury,
- oszczędność czasu podróży,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów,

- zmniejszenie kosztów czasu pasażerów,
- zmniejszenie czasu pracy kierowców,
- zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko.

## **9. Analiza wrażliwości i ryzyka**

Zgodnie z wytycznymi w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód (MRR/H/14(1)09/2007)  
*(Punkty 7,8,9 - maksymalnie 7 stron tekstu znormalizowanego )*

## **10. Analiza oddziaływania na środowisko**

W przypadku projektów dotyczących inwestycji, dla których wymagane jest sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko, należy przedstawić streszczenie tego dokumentu. W innym przypadku należy sporządzić krótką analizę wpływu planowanej inwestycji na poszczególne elementy środowiska naturalnego. W każdym przypadku należy określić wpływ realizowanej inwestycji na obszary „NATURA 2000”.

*(maksymalnie 1 strona tekstu znormalizowanego )*