

Anexa nr. 1 la Ghidul solicitantului privind dezvoltarea transportului naval și multimodal

LISTA DE VERIFICARE

SUBCRITERIILE 3.1 ȘI 3.2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **CRITERIU** | **EXPLICATII / COMENTARII / REFERINTE** | **DA** | **NU** | **NA** | **Comentarii** |
| **GENERAL** |  |  |  |  |  |
| Perioada de analiza, perioada de viata economica si calendarul de implementare sunt clar prezentate si rezonabil determinate | Perioada de viata economica calculata ca medie ponderata a activelor conform Ghidului ACB MT (RomTAP) |  |  |  |  |
| Rata de actualizare economica si financiara sunt conforme cu Ghidul ACB aplicabil | 3% economic, 4% financiar |  |  |  |  |
| **ANALIZA CERERII** |  |  |  |  |  |
| Datele de trafic care stau la baza analizei si principalele ipotezele de prognoza sunt suficient de actuale | Sau sunt verificate cu cele mai recente date de trafic disponibile. |  |  |  |  |
| Metodologia este conforma cu bunele practici internationale | Ghidul JASPERS Transport Modelling, Ghid JASPERS Rail Freight Measures, alte metodologii relevante. Modelul de transport utilizat validat/calibrat in mod adecvat. |  |  |  |  |
| Ipotezele de intrare sunt rezonabile si actualizate | Prognoze macroeconomice e.g. PIB, populatie, viteze/timpi calatorie (pentru scenariile fara/cu proiect), caracteristicile scenariului de referinta (inclusiv alte proiecte relevante in reteaua de referinta), etc. |  |  |  |  |
| Rezultatele sunt clar prezentate | Distinct pentru scenariile fara si (fiecare dintre alternativele) cu proiect, pasageri/marfa, inclusiv grafice comparative |  |  |  |  |
| Rezultatele sunt plauzibile | Elasticitatea implicita (raportul dintre cresterea de trafic si economia de timp/cost dintre scenariul cu/fara proiect). |  |  |  |  |
| **ANALIZA OPTIUNILOR** |  |  |  |  |  |
| Contextul este clar prezentat | O sinteza a etapelor deja parcurse e.g. de la lista lunga la lista scurta si cum au fost selectate e.g. analiza cost-eficacitate, AMC (inclusiv tabel finala centralizator si explicatia deciziei, etc.). |  |  |  |  |
| Optiunile analizate in cadrul ACB sunt clar prezentate | Inclusiv caracteristicile esentiale e.g. cost, viteze, timpi parcurs, etc. |  |  |  |  |
| Rezultatele sunt clar prezentate si alternativa optima a fost selectata | Tabel comparativ cu rezultatele ACB, AMC si justificare narativa a selectarii optiunii preferate. |  |  |  |  |
| **ANALIZA FINANCIARA** |  |  |  |  |  |
| Costul de investitie este coerent cu valoarea din SF/cerere finantare si in marja uzuala a proiectelor similare | Deviz, CF, comparatia costului unitar mediu (e.g. per km). |  |  |  |  |
| Costurile de operare si intretinere sunt rezonabile si clar prezentate distinct pentru scenariile fara/cu proiect | Conform Ghidul ACB MT (RomTAP) |  |  |  |  |
| Veniturile sunt corect identificate si calculate | Ex. taxa de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI) pe baza valorii unitare la zi si a prognozei de trafic, etc. |  |  |  |  |
| Valoara reziduala este corect calculata | NPV a cashflow-ului financiar pentru intervalul ramas intre sfarsitul perioadei de analiza si sfarsitul perioadei medii de viata a activelor (sau alternativ pe baza metodei contabile/amortizarii). |  |  |  |  |
| Calculul necesarului de finantare (funding gap) este corect | Daca este aplicabil cf. Ghid ACB MT si sau reguli de ajutor de stat daca sunt aplicabile |  |  |  |  |
| Contributia publica si respectiv contributia UE sunt corect calculate | Cost eligibil |  |  |  |  |
| Necesar de finantare sau/si Ajutor de Stat |  |  |  |  |
| Rata de co-finantare UE aplicabila la nivel de Prioritate din PT. |  |  |  |  |
| Calculul de sustenabilitate financiara este corect prezentat pentru scenariul cu proiect | Cash-flow-ul cumulat este mai mare sau egal cu zero pe intreaga perioada de analiza |  |  |  |  |
| Daca sustenabilitatea financiara depinde de subventii/compensatii publice – acestea sunt asigurate pe termen mediu sau lung pe baza unor acte angajante ale autoritatii publice competente. | Ex. Contract de Serviciu Public pentru operatori feroviari (pentru investii in material rulant), etc. |  |  |  |  |
| **ANALIZA ECONOMICA** |  |  |  |  |  |
| Costul de investitie este coerent cu valoarea din SF/cerere finantare si ajustat de la valori financiare la valori economice | Conform coeficientilor din Ghidul ACB MT (RomTAP), TVA, contingency excluse, etc. |  |  |  |  |
| Costurile de operare si intretinere sunt rezonabile si clar prezentate distinct pentru scenariile fara/cu proiect | Conform Ghidul ACB MT (RomTAP) |  |  |  |  |
| Beneficiile economice sunt clar prezentate si rezonabile fata de tipul proiectului | Ex. economii de timp, costuri de operare vehicule, accidente, emisii carbon, poluare locala, zgomot, etc. |  |  |  |  |
| Valorile unitare folosite sunt coerente | Conform Ghidul ACB MT (RomTAP) inclusiv ajustarea pentru anii viitori (unde e aplicabil) |  |  |  |  |
| Datele de trafic folosite in calcule sunt conforme cu analiza de trafic | Rezultate analiza trafic |  |  |  |  |
| Valoara reziduala este corect calculata | NPV a cashflow-ului economic pentru intervalul ramas intre sfarsitul perioadei de analiza si sfarsitul perioadei medii de viata a activelor (sau alternativ pe baza metodei contabile/amortizarii). |  |  |  |  |
| Rezultatele sunt plauzibile | Ordinul de marime al e.g. RIRE, ponderea beneficiilor, etc. |  |  |  |  |
| Exista teste de senzitivitate/valoare de comutare calculata pentru variabile critice si rezultatele sunt rezonabile | E.g. care este marja de risc pana la valoarea de comutare |  |  |  |  |
| A fost realizata analiza de risc | Matricea riscurilor, masuri de reducere a riscurilor, evaluare post-mitigation |  |  |  |  |
| Rezultatele demonstreaza rentabilitatea economica a investitei | RIRE > 3%, R B/C > 1 |  |  |  |  |