

## Feasibility Study Report and Cost Benefit Analysis (to Major Project Application) for airport infrastructure projects

expected to be co-financed under the Operational Programme Infrastructure and Environment, OP Eastern Poland Development and ROPs.

### Project Executive Summary

This section should contain the most important and most vital information about the project, including as a minimum: (i) the type, nature and scope of the project, project main components (runway, taxiways, apron, terminal, ancillary buildings, and equipment), basic functional parameters and time table, (ii) history of the project development (with key decisions made), (iii) total cost of the project (see tables below)\*,

	Project components costs			Total costs
	Infrastructure	Equipment	Other	
Total project costs without land acquisition (VAT excl.)				
Land acquisition				
Total net costs (VAT excl.)				
VAT				
Total project costs (VAT incl.)		---		

Total project cost	Total eligible cost	Community contribution	Co-financing rate (project)
<i>EUR/PLN not discounted</i>			%

\* all costs in the Summary (only) should be presented in separate tables expressed in EUR and PLN as well as with the exchange rate used. In the rest of the document in PLN only.

## Rezultaty studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści (dla dużego projektu) dla projektów infrastruktury lotniskowej

przewidywanych do współfinansowania w ramach Programów Operacyjnych Infrastruktura i Środowisko, RPW oraz RPO.

### Synteza Projektu

Ten rozdział powinien zawierać najważniejsze i najistotniejsze informacje na temat projektu, w tym określać co najmniej: i) rodzaj, charakter i zakres projektu, główne elementy projektu (pas startowy, drogi do kołowania, płyta postojowa, terminal, budynki pomocnicze i wyposażenie), podstawowe parametry funkcjonalne i harmonogram (ii) historię rozwoju projektu (wraz z najważniejszymi decyzjami) oraz (iii) łączny koszt projektu (zob. tabele poniżej)\*,

	Koszty elementów projektu			Koszty łączne
	Infrastruktura	Wyposażenie	Inne	
Całkowite koszty projektu bez nabycia gruntu (bez VAT)				
Nabycie gruntów				
Całkowite koszty netto (bez VAT)				
VAT				
Całkowite koszty projektu (z VAT)				

Całkowite koszty projektu	Koszty kwalifikowane	Wkład wspólnotowy	Stopa współfinansowania (projekt)
<i>EURO/PLN niezdykontowane</i>			%

\* wszystkie koszty przedstawione w syntezie (wyłącznie) powinny być przedstawione w oddzielnych tabelach w Euro i PLN wraz z podaniem kursu wymiany . W pozostałej części dokumentu tylko w PLN

Type	Project components					
	Infrastructure		Equipment		Other (specify)	
	Scope	(cost)	Scope	(cost)	Scope	(cost)
Landside infrastructure						
Airside infrastructure						
Airport's vicinity infrastructure						

(iv) the expected traffic level at the time of opening, (v) economic and financial parameters (see table below),

Economic Indicators		Financial Indicators			
ENPV		FNPV/C		FNPV/K	
ERR		FRR/C		FRR/K	
BCR		BCR		BCR	
State aid intensity (%)					

(vi) sensitivity analysis, (vii) main project risks.

## 1. SECTION I – Feasibility Study Results

### 1.1. Project information

#### 1.1.1. Project beneficiary

Full name of the beneficiary and its legal status

#### 1.1.2. Project location

Information about the project's geographical location in Poland (map), Natura 2000 sites and its geographical location within the region or town (map).

#### 1.1.3. Current status

Information about existing airport: (see table below)

Rodzaj	Elementy projektu					
	Infrastruktura		Wyposażenie		Inne (określić)	
	Zakres	(koszt)	Zakres	(koszt)	Zakres	(koszt)
Infrastruktura naziemna						
Infrastruktura powietrzna						
Infrastruktura okołołotniskowa						

(iv) spodziewany poziom natężenia ruchu w momencie otwarcia (v) parametry ekonomiczne i finansowe (zob. w tabeli poniżej)

Wskaźniki ekonomiczne		Wskaźniki finansowe			
ENPV		FNPV/C		FNPV/K	
ERR		FRR/C		FRR/K	
BCR		BCR		BCR	
Intensywność pomocy publicznej (%)					

(vi) analiza wrażliwości, (vii) główne rodzaje ryzyka związane z projektem.

## 1. CZĘŚĆ I – Rezultaty studium wykonalności

### 1.1. Informacje na temat projektu

#### 1.1.1. Beneficjent projektu

Pełna nazwa beneficjenta i jego status prawny

#### 1.1.2. Lokalizacja projektu

Informacje na temat położenia geograficznego projektu w Polsce (mapa), obszarów Natura 2000 i ich położenia geograficznego w regionie lub mieście (mapa).

#### 1.1.3. Bieżący stan

Informacja odnośnie istniejącego portu lotniczego (zob. tabelę poniżej)

Current information about airport	
ICAO Category	
Type of Airport (national; regional: A,B,C,D)	
Total Passenger Volume (PAX) including	
- number of domestic passengers (departures)	
- number of international passengers (departures)	
- transit	
Total low cost airline passenger volume per annum (departing passengers):	
- domestic	
- international	
Total Annual Cargo Volumes (tonnes)	
Annual number of operations	
Passenger Departure charge	
List of carriers serving the Airport	
Number of operations in peak time	
Daily average operations	
Number of employees:	
- operations	
- administration & support	

Brief information about the condition of the existing infrastructure, equipment and other project components including: (i) the technical design parameters of the airports infrastructure components, (ii) current technical condition of airport infrastructure and equipment, (iii) design capacity of airport infrastructure, (iv) current average passenger throughput time (time form reaching airport to reaching aircraft) in peak time.

Information about main operational performance indicators: (i) revenue per employee, (ii) revenue per passenger, (iii) proportion of revenues coming from airport charges and commercial activities.

#### 1.1.4. Project objectives

Projected aims and the benefits (quantified) gained from project implementation. Summary of product, outcome and impact indicators of the project

#### 1.1.5. Consistency with other projects

Informacje odnośnie portu lotniczego	
Kategoria ICAO	
Typ portu lotniczego (krajowy, regionalny: A,B,C,D)	
Całkowity potok pasażerów (PAS) w tym:	
- ilość pasażerów krajowych (odloty)	
- ilość pasażerów międzynarodowych (odloty)	
- tranzyt	
Całkowity potok pasażerów linii niskokosztowych (pasażerowie odlatujący):	
- krajowy	
- międzynarodowy	
Całkowite roczne potoki Cargo (w tonach)	
Roczna liczba operacji	
Oplata lotniskowa (od pasażerów odlatujących)	
Lista przewoźników obsługujących lotnisko	
Liczba operacji w godzinach szczytu	
Średnia liczba operacji na dzień	
Liczba pracowników:	
- obsługi	
- administracji i personelu pomocniczego	

Krótkie informacje na temat stanu istniejącej infrastruktury, wyposażenia i innych elementów projektu, w tym: (i) parametry projektu technicznego elementów infrastruktury lotniska, (ii) obecny stan techniczny infrastruktury i wyposażenia lotniska, (iii) przepustowość projektowa infrastruktury lotniska, (iv) aktualny średni czas obsługi pasażera (czas, jaki upłynął od wejścia na lotnisko do wejścia na pokład samolotu pasażera) w godzinach szczytu.

Informacja odnośnie podstawowych parametrów efektywności operacyjnej: (i) przychód na zatrudnionego, (ii) przychód na pasażera (iii) proporcja przychodów uzyskiwanych z opłat lotniskowych i działalności handlowej.

#### 1.1.4. Cele projektu

Planowane cele i korzyści (ujęte ilościowo) z realizacji projektu. Zestawienie wskaźników produktu, rezultatu i oddziaływania.

#### 1.1.5. Spójność projektu z innymi projektami.

## 1.2. Results of feasibility studies and other project studies/analysis (project history and development).

### 1.2.1. Traffic forecast for the airport under consideration.

It is mandatory to create a traffic model for the airport area under influence.

#### Traffic forecast assumptions

Information on the assumptions underlying the traffic forecasts, including as a minimum: (i) up-to-date traffic survey of the area under consideration (forming the starting point of the forecast), (ii) time frame (period) of traffic analysis, (iii) spatial (areal) range of the traffic forecasts, (iv) changes in traffic distribution (demand side), (v) changes in transport network development like road, train connection and neighbouring airports (supply side), (vi) current traffic in the area under consideration, (vii) current and forecasted market share (in domestic and international trips), (viii) assumed air market growth rate.

#### Air traffic forecast

Traffic forecast are to be conducted in the area under consideration (influence) including improvement related with the project. If a traffic model is less than 2 years old no need to do simulation from the very beginning, enough to update the traffic forecast using traffic average growth index. Forecasted traffic level should be breakdown for individual periods. It is important for the periods (e.g. 5-year periods) for which traffic forecasts are prepared to correlate with the development of the transport network (road, train, other airports), so that its impact on traffic forecast can be taken into consideration.

## 1.2. Rezultaty studiów wykonalności i innych studiów/opracowań dotyczących projektu (historia i rozwój projektu)

### 1.2.1. Prognoza natężenia ruchu dla rozpatrywanego lotniska

Należy obowiązkowo sporządzić model ruchu dla rozpatrywanego obszaru lotniska.

#### Założenia prognozy natężenia ruchu

Informacje na temat założeń leżących u podstaw prognoz natężenia ruchu, w tym co najmniej: (i) aktualne pomiary natężenia ruchu na rozpatrywanym obszarze (stanowiące punkt wyjścia prognozy), (ii) ramy czasowe (czasokres) analizy ruchu, (iii) przestrzenny (obszarowy) zakres prognoz natężenia ruchu, (iv) zmiany w rozkładzie ruchu (strona popytu), (v) zmiany w rozwoju sieci transportowej, np. dotyczące połączeń drogowych i kolejowych oraz pobliskich lotnisk (strona podaży), (vi) obecny poziom ruchu na rozpatrywanym obszarze, (vii) obecny i prognozowany udział w rynku (podróży krajowych i międzynarodowych), (viii) zakładany wskaźnik wzrostu rynku lotniczego.

#### Prognoza natężenia ruchu lotniczego

Prognozę natężenia ruchu należy wykonać na rozpatrywanym obszarze (strefie oddziaływania); z uwzględnieniem planowanych usprawnień w ruchu (będących przedmiotem projektu). Jeżeli model natężenia ruchu został sporządzony nie dalej niż 2 lata temu, nie ma potrzeby przeprowadzania symulacji od samego początku, wystarczy zaktualizować prognozę przy wykorzystaniu wskaźnika średniego wzrostu natężenia ruchu. Prognozowany poziom natężenia ruchu należy pokazać z podziałem na poszczególne okresy. Ma to szczególne znaczenie w wypadku okresów (np. okresów pięcioletnich), dla których sporządza się

prognozy natężenia ruchu w korelacji z rozwojem sieci transportowej (drogi, pociągi, inne lotniska), tak, żeby można było uwzględnić jego wpływ na te prognozy.

### **1.3. Identification of project components and options (including different transport solutions and components)**

Information about all project components and options of components examined including as a minimum: (i) extent of reconstruction (landside infrastructure, (ii) new components (landside infrastructure), (iii) extent of reconstruction (airside infrastructure), (iv) new components (airside infrastructure), (v) basic technical and traffic parameters (vi) technical specification (vi) choice of the transport mode (in each option).

### **1.4. Technical and technological analysis of identified options and key project decisions**

Information about the results of technical and location studies and other analysis examining the technical considerations underlying the choice of specific project options, together with a presentation of the results of previous studies. Legal and environmental requirements examined during the previous stages of conceptual project development and a list of key decisions recommending further work on some options or the rejection of others (if such decisions were in fact made).

### **1.5. List of the projects documentation**

List covering earlier stages of the project preparation.

### **1.6. Results of environmental assessment analysis**

### **1.7. State Aid issues**

Clarification of Compliance with EU Guidelines on State Aid for Airports

### **1.3. Identyfikacja elementów i wariantów projektu (w tym różnych rozwiązań transportowych i komponentów projektu)**

Informacje na temat wszystkich elementów i rozpatrywanych wariantów elementów, w tym co najmniej: (i) zakres rekonstrukcji (infrastruktura naziemna), (ii) nowe elementy (infrastruktura naziemna), (iii) zakres rekonstrukcji (infrastruktura powietrzna), (iv) nowe elementy (infrastruktura powietrzna), (v) podstawowe parametry techniczne i parametry ruchu (vi) specyfikacja techniczna (vi) wybór środka transportu (dla każdego wariantu).

### **1.4. Analiza techniczna i technologiczna oraz główne decyzje dotyczące projektu**

Informacje na temat wyników studiów technicznych, lokalizacyjnych oraz innych analiz badających aspekty techniczne leżących u podstaw wyboru konkretnych wariantów (opcji) projektu, wraz z przedstawieniem wyników wcześniejszych studiów. Wymagania prawne i środowiskowe zbadane w trakcie poprzednich etapów opracowania projektu koncepcyjnego oraz lista głównych decyzji zalecających przeprowadzenie dalszych prac nad niektórymi wariantami (opcjami) lub odrzucenie innych, (jeśli takie decyzje zostały faktycznie podjęte).

### **1.5. Spis dokumentacji projektowej**

Spis obejmujący wcześniejsze fazy i etapy przygotowania projektu.

### **1.6. Rezultaty ocen oddziaływania na środowisko**

### **1.7. Kwestie pomocy publicznej**

Informacja wyjaśniająca dopuszczalność pomocy publicznej dla portów lotniczych oraz wykazanie zgodności z regulacjami UE.

## 2. SECTION II – Cost Benefit Analysis

### 2.1. Macroeconomic context and sector growth forecast

Information about macroeconomic assumptions including minimum: (i) both Polish and regional GDP growth, (ii) local GDP per inhabitant (present and forecasted), (iii) general traffic growth rate in relation to GDP growth, (iv) air traffic growth rate for different traffic categories (domestic and international, regular and low cost carriers) for the whole period under consideration (an indicative forecast may be provided), (v) number of air travels per inhabitant (forecasted), (vi) cargo traffic growth potential.

### 2.2. Identification of the without the project scenario (reference option) and investment options (and sub-options) for the purpose of cost benefit analysis.

Information on legally and technically feasible options (Op) to be examined at the current stage of project development.

Up-to-date traffic forecasts for each option (Op), including the base case (reference) option, in accordance with the requirements of Section 1.2.

Time for project preparation and execution (for each option).

Implementation of the investment (in months)	Op 1	Op 2	Op 3	Op...
Duration of the preparation (including studies, design, permits, procurement, etc)				
Duration of the investment implementation (construction + equipment)				

## 2. CZĘŚĆ II – Analiza kosztów i korzyści

### 2.1. Kontekst makroekonomiczny i prognoza rozwoju sektora

Informacje na temat założeń makroekonomicznych, w tym co najmniej (i) wzrost polskiego i regionalnego PKB (ii) lokalne PKB na mieszkańca (obecne i prognozowane), (iii) ogólny wskaźnik wzrostu natężenia ruchu w stosunku do wzrostu PKB, (iv) wskaźnik wzrostu natężenia ruchu lotniczego dla różnych kategorii ruchu (krajowy i międzynarodowy, regularny/rozkładowy i nisko-kosztowy) dla całego rozpatrywanego okresu (dopuszczalne zastosowanie prognozy orientacyjnej), (v) liczba podróży lotniczych na mieszkańca (prognozowana), (vi) potencjał wzrostu ruchu cargo.

### 2.2. Identyfikacja wariantu bezinwestycyjnego (opcji odniesienia) oraz wariantów (opcji) inwestycyjnych (wraz z pod-wariantami) dla potrzeb analizy kosztów i korzyści

Informacje na temat wariantów (opcji) (Op) możliwych do wykonania na obecnym etapie rozwoju projektu z punktu widzenia prawnego i technicznego. Aktualne prognozy natężenia ruchu dla każdego wariantu (opcji) w tym wariantu bezinwestycyjnego (opcji odniesienia), zgodnie z wymaganiami określonymi w części 1.2. Czas niezbędny do przygotowania i zrealizowania (dla każdego wariantu).

Realizacja inwestycji [w miesiącach]	W1	W2	W3	W ...
Całkowity czas potrzebny na przygotowanie inwestycji (faza studyjna, projektowa, przetarg, itd.)				
Całkowity czas realizacji inwestycji (roboty budowlane + wyposażenie)				

### 2.3. Cost assumption of all the identified options

Information about total cost breakdown into main cost category, using the table below

Item No.	Cost category	Cost (PLN)							
		OP 1		OP 2		OP 3		OP ...	
		Net	Gross	Net	Gross	Net	Gross	Net	Gross
	<b>Landside infrastructure</b>								
1	Cargo terminal reconstruction or extension								
2	Passenger terminal reconstruction or extension								
3	Aircraft access improvement (jetways)								
4	Miscellaneous								
	<b>Airside infrastructure</b>								
5	Construction/widening/lengthening of runways								
6	Construction/widening/lengthening of taxiways								
7	Parking zone (aircraft)								
8	Fuel station								
9	Control centre (at the airport)								
10	Radar centre (at the airport)								
11	Control centre (airport's vicinity)								
12	Radar centre (airport's vicinity)								
13	Miscellaneous (to be specified)								
	<b>Airport's vicinity infrastructure</b>								
14	Parking zones/facilities (car)								
15	Rail station / connection								
16	Bus terminal								
17	Access roads								
18	Miscellaneous (to be specified)								
	<b>Others</b>								
19	Land acquisition								
20	Design & Supervision								
21	Miscellaneous (to be specified)								
22	<b>Total investment cost</b>								

### 2.3. Prognoza kosztów dla wszystkich zidentyfikowanych wariantów (opcji)

Informacje o kosztach całkowitych, w rozbiu na podstawowe kategorie (tabela poniżej)

Poz.	Kategoria kosztów	Koszty (PLN)					
		W1		W 2		Wn	
		netto	brutto	netto	brutto	netto	brutto
	<b>Infrastruktura lotniskowa (landside)</b>						
1	Przebudowa lub rozbudowa terminala cargo						
2	Przebudowa lub rozbudowa terminala pasażerskiego						
3	Poprawa dostępu do samolotów (rękawy)						
4	Inne (określić)						
	<b>Infrastruktura lotniskowa (airside)</b>						
5	Budowa/ poszerzanie/wydłużanie dróg startowych						
6	Budowa/ poszerzanie/wydłużanie dróg kołowania						
7	Płyta postojowa dla samolotów						
8	Stacja paliw						
9	Centrum kontroli (na lotnisku)						
10	Centrum radarowe (na lotnisku)						
11	Centrum kontroli (w pobliżu lotniska)						
12	Centrum radarowe (w pobliżu lotniska)						
13	Inne (określić)						
	<b>Infrastruktura około lotniskowa</b>						
14	Strefy/ urządzenia postojowe (dla samochodów)						
15	Połączenie/ stacja kolejowa						
16	Terminal autobusowy						
17	Drogi dojazdowe						
18	Inne (określić)						
	<b>Pozostałe</b>						
19	Wykup gruntów						
20	Projektowanie i nadzór						
21	Inne (określić)						
22	<b>Całkowite nakłady inwestycyjne wariantu</b>						

In addition to the total investment cost, it is also recommended to present total operating and maintenance costs of infrastructure of each project component and specify the underlying assumptions and the sources used in preparing the project cost estimate.

Type	Operating and maintenance costs			
	Op 1	Op 2	Op 3	Op ...
Infrastructure & Equipment				
Passenger terminal (all components)				
Cargo terminal				
Parking zones & facilities (cars)				
Jetways (and other aircraft access improvements)				
Runaways				
Taxiways				
Aircraft parking zones				
Control centre				
Radar centre				
Depot/Garage				
Fire station				
Air traffic control systems				
Security devices				
Other landing and take-off facilities				
Security facilities				
Other				

## 2.4. Socioeconomic analysis

This section should include the following information:

### 2.4.1 Assumptions underlying analysis and input data:

- (i) The time scale – 25 years including the project implementation period
- (ii) The discount rate used in the analysis (recommended 5%)
- (iii) The residual value of the investment project (landside, airside infrastructure) at the end of the analysis period (different for each

Oprócz łącznych kosztów inwestycyjnych zaleca się również podanie łącznych kosztów eksploatacji i utrzymania infrastruktury dla każdego elementu projektu oraz podanie bazowych założeń oraz źródeł wykorzystanych do sporządzenia szacunku kosztów projektu.

Rodzaj	Koszty eksploatacji i utrzymania			
	W 1	W 2	W 3	W ...
Infrastruktura & wyposażenie				
Terminal pasażerski (wszystkie elementy)				
Terminal cargo				
Parkingi, strefy postojowe wraz z urządzeniami (samochody)				
Rękawy (i inne usprawnienia dostępu do samolotów)				
Pasy startowe				
Drogi do kołowania				
Strefy postojowe dla samolotów				
Centrum kontroli				
Centrum radarowe				
Zajezdnia/Garaż				
Posterunek straży pożarnej				
Systemy kontroli ruchu lotniczego				
Sprzęt zabezpieczający				
Inne urządzenia do lądowania i startu				
Urządzenia bezpieczeństwa				
Inne				

## 2.4. Analiza socjo-ekonomiczna

W tym rozdziale powinny znaleźć się następujące informacje

### 2.4.1 Podstawowe założenia analizy i dane wejściowe:

- (i) Czasokres analizy – 25 lat, w tym okres realizacji projektu
- (ii) Stopa dyskontowa wykorzystana w analizie (zalecana 5%)
- (iii) Wartość rezydualna projektu inwestycyjnego (infrastruktura naziemna i powietrzna) na koniec okresu analizy (różna dla



- project component)
- (iv) Gross investment project value (all components) corrected for VAT
- (v) Fiscal correction factor for each component (different for each component) – investment costs
- (vi) Fiscal correction factor for all financial flows (i.e.: airline operating costs, airport operating costs)
- (vii) Unit cost for all types of costs used in socioeconomic analysis for the whole time horizon of analysis
- (viii) For the reference case option and investment options clear information about the level of air traffic breakdown for the proposed investment option
- (ix) Economic safety benefits (if considered)

#### 2.4.2 Result and summary of the results of the analysis:

The calculated economic benefits have to be presented in tabular and graphic form, both in value and in percentage terms for each economic costs category (calculated as savings between costs in the without project scenario and investment options). The information may be presented in the form of the table below

Option	Total discounted economic benefits of the project (as savings in costs) [PLN]						
	Operating costs (airlines)	Operating costs (airport)	Frequency delay costs	Journey time (traffic diversion)	Throughput time	Environment	Total
OP 1							
OP 2							
OP 3							
OP ...							

- różnych elementów projektu)
- (iv) Wartość projektu inwestycyjnego brutto (wszystkie elementy) z korektą VAT
- (v) Współczynnik korekty o efekty fiskalne dla każdego elementu (różny dla różnych elementów) – koszty inwestycji
- (vi) Współczynnik korekty o efekty fiskalne dla wszystkich przepływów finansowych (np. koszty eksploatacji linii lotniczej, koszty eksploatacji lotniska)
- (vii) Koszt jednostkowy dla wszystkich rodzajów kosztów użytych w analizie socjoekonomicznej przez cały analizowany okres czasu
- (viii) W wypadku wariantu odniesienia i wariantów inwestycyjnych należy podać przejrzyste informacje na temat poziomu ruchu lotniczego dla proponowanego wariantu inwestycyjnego
- (ix) Korzyści ekonomiczne związane z poprawą bezpieczeństwa, (jeśli rozpatrywane)

#### 2.4.2 Wyniki i podsumowanie analizy:

Wyliczenie korzyści ekonomicznych należy przedstawić w formie tabelarycznej i graficznej, podając wartości nominalne i wielkości procentowe dla każdej kategorii korzyści ekonomicznych (jako wyliczone jako oszczędności w kosztach pomiędzy wariantem odniesienia i opcjami inwestycyjnymi). Te informacje można przedstawić w formie tabeli jak poniżej.

Wariant	Łączne zdyskontowane korzyści ekonomiczne projektu (jako oszczędności w kosztach) [w PLN]						
	Koszty eksploatacji (linie lotnicze)	Koszty eksploatacji (port lotniczy)	Koszty opóźnień	Czas podróży (ruch przejęty)	Czas obsługi pasażera	Środowisko	Razem
W 1							
W 2							
W 3							
W ...							

Option	Total discounted economic benefits of the project (as savings in costs) [%]						
	Operating costs (airlines)	Operating costs (airport)	Frequency delay costs	Journey time (traffic diversion)	Throughput time	Environment	Total
OP 1							100 %
OP 2							100 %
OP 3							100 %
OP ...							100 %

In addition, following information should be provided:

- (i) Average throughput time in peak hours (for without a project option, and each investment option)
- (ii) Time traffic diversion
- (iii) Mode traffic diversion
- (iv) Average frequency delay time to timetable (in peak hours)
- (v) Average airline cost (per operation/passenger) for each option
- (vi) Average airport operating cost (per passenger, operation) for each option

#### Calculation of economic performance indicators and interpretation of results

The 3 principle economic effectiveness ratios, ENPV, ERR, BCR must be calculated for each project option (variant). Presentation of the results should be accompanied by their interpretation and an indication whether the proposed investment still remains effective from the socio-economic point of view. Components making the greatest contribution to the benefits generated by the project should be highlighted. All results of the socio-economic analysis should be presented in a table (calculation process must be transparent and put in the attachment of the Annex).

### **2.5. Selection of project option and justification**

A description of the selected investment option and detailed justification for the choice.

Wariant	Łączne zdyskontowane korzyści ekonomiczne projektu (jako oszczędności w kosztach) [w %]						
	Koszty eksploatacji (linie lotnicze)	Koszty eksploatacji (port lotniczy)	Koszty opóźnień	Czas podróży (ruch przejęty)	Czas obsługi pasażera	Środowisko	Razem
W 1							100 %
W 2							100 %
W 3							100 %
W ...							100 %

Dodatkowo należy podać następujące informacje:

- (i) Średni czas obsługi pasażera w godzinach szczytu (dla wariantu bezinwestycyjnego i wariantów inwestycyjnych)
- (ii) Ruch przejęty ze względu na czas
- (iii) Ruch przejęty ze względu na środek transportu
- (iv) Średni czas opóźnienia względem rozkładu (w godzinach szczytu)
- (v) Średnie koszty linii lotniczej (na operację/pasażera) dla każdego wariantu
- (vi) Średnie koszty eksploatacji lotniska (na pasażera, operację) dla każdego wariantu

#### Wyliczenie wskaźników wydajności ekonomicznej i interpretacja wyników

Wyliczenia trzech głównych wskaźników efektywności socjoekonomicznej – ENPV, ERR i BCR – należy dokonać dla każdego wariantu (opcji) projektu. Do prezentacji wyników należy dołączyć ich interpretację i wskazać, czy proponowana inwestycja jest nadal efektywna z socjoekonomicznego punktu widzenia. Należy uwypuklić elementy, które w największym stopniu przyczyniają się do powstania korzyści projektu. Wszystkie wyniki analizy socjoekonomicznej należy przedstawić w tabeli (proces wyliczenia musi być przejrzysty i zawarty w załączniku do dokumentu).

### **2.5. Wybór wariantu (opcji) projektu i uzasadnienie**

Opis i uzasadnienie wybranego wariantu (opcji) inwestycyjnego z przedstawieniem szczegółowego uzasadnienia wyboru..

## 2.6. Selected option proposed for co-financing implementation schedule (i.e. Gantt chart)

Example of presentation of the information on the proposed selected option implementation schedule, broken down by implementation stages, either on a monthly or a quarterly basis as shown below.

Activity	Preliminary implementation schedule (quarter/month)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Project feasibility study/studies and EIA										
2. Environmental and location decision										
3. Design										
4. Land acquisition										
5. Construction permit										
6. Procurement (construction works)										
7. Construction works										
8. Equipment										
9. Other										
10. Operating										
11. Supervision										
12. Final report (grant closure)										

## 2.7. Financial assessment of option proposed for co-financing

### 1.7.1. Financial analysis

#### Assumptions underlying analysis and input data

- (i) The time scale - 25 years including the project implementation period
- (ii) The financial discount rate used in the analysis (recommended nominal 8%)

## 2.6. Harmonogram realizacji wybranego wariantu (opcji) projektu proponowanego do współfinansowania (np. w postaci wykresu Gantta)

Przykładowa forma informacji na temat proponowanego harmonogramu realizacji wybranego wariantu (opcji) projektu, z podziałem na etapy wdrożeniowe, w odstępach miesięcznych lub kwartalnych jak przedstawiono poniżej.

Działanie	Wstępny harmonogram realizacji (kwartał/miesiąc)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Studium/ studia wykonalności projektu oraz OOS										
2. Decyzja środowiskowa i lokalizacyjna										
3. Projekt										
4. Wykup gruntów										
5. Pozwolenia na budowę										
6. Przetarg (prace budowlane)										
7. Prace budowlane										
8. Wyposażenie										
9. Inne										
10. Eksploatacja										
11. Nadzór										
12. Sprawozdanie końcowe (zamknięcie procedury przyznawania grantu)										

## 2.7. Ocena finansowa wariantu (opcji) proponowanego do współfinansowania

### 2.7.1. Analiza finansowa

#### Podstawowe założenia analizy i dane wejściowe:

- (i) Czasokres - 25 lat, w tym okres realizacji projektu
- (ii) Finansowa stopa dyskontowa wykorzystana w analizie (zalecana nominalna 8%, realna 5%)

- (iii) The residual value of the investment project (landside, airside infrastructure and landside, airside equipment) at the end of the analysis period (different for each project component)
- (iv) Gross investment project value (all components) corrected for VAT
- (v) Unit cost for all types of costs for the whole time horizon of analysis
- (vi) Unit airport fees (landing and take off, passenger, cargo, parking)
- (vii) For the reference case option and investment options clear information about the level of air traffic for the proposed option (breakdown into traffic category).
- (viii) Operating cost forecast for each project component
- (ix) Maintenance and renewal cost forecast for each project component.
- (x) Revenue projection based on traffic forecast, airport fees level and commercial activity.

#### Calculation of financial performance indicators and interpretation of results

The financial ratios, on the investment (FNPV/C, FRR/C) and on national capital (FNPV/K, FRR/K) must be calculated for selected each project option. Presentation of the results should be accompanied by their interpretation and an indication whether the proposed investment is financially viable. All results of the financial analysis should be presented in a table (calculation process must be transparent and put in the attachment of the Annex).

Financial performance indicators should be calculated from the project perspective. Costs and revenues streams must be presented annually.

- (iii) Wartość rezydualna projektu inwestycyjnego (infrastruktura naziemna i powietrzna oraz wyposażenie) na koniec okresu analizy (różna dla różnych elementów projektu)
- (iv) Wartość projektu inwestycyjnego brutto (wszystkie elementy) z korektą VAT
- (v) Koszt jednostkowy dla wszystkich rodzajów kosztów przez cały okres analizy
- (vi) Jednostkowe opłaty lotniskowe (start i lądowanie, pasażerowie, postój, cargo)
- (vii) W wypadku wariantu odniesienia i wariantów inwestycyjnych należy przedstawić przejrzyste informacje na temat poziomu ruchu lotniczego dla proponowanego wariantu (w rozbiciu na kategorie ruchu).
- (viii) Prognoza kosztów eksploatacji dla każdego elementu projektu
- (ix) Prognoza kosztów utrzymania i remontu dla każdego elementu projektu
- (x) Spodziewane przychody na podstawie prognozy natężenia ruchu, poziomu wszystkich opłat lotniskowych oraz działalności komercyjnej).

#### Wyliczenie wskaźników efektywności finansowej i interpretacja wyników

Wskaźniki finansowe, dotyczące inwestycji (FNPV/C, FRR/C) i kapitału krajowego (FNPV/K, FRR/K) należy wyliczyć dla każdego wybranego wariantu projektu. Do prezentacji wyników należy dołączyć ich interpretację i wskazać, czy proponowana inwestycja jest wykonalna pod względem finansowym. Wszystkie wyniki analizy finansowej należy przedstawić w tabeli (proces wyliczenia musi być przejrzysty i zwarty w załączniku do dokumentu).

Wyliczenia wskaźników efektywności finansowej należy dokonać z punktu widzenia projektu. Strumienie kosztów i przychodów należy przedstawić w ujęciu rocznym (każdy rok oddzielnie).

### 2.7.2 Financial sustainability of the project

Information on the financial expenditure required to maintain airport's landside infrastructure (terminal, jetways, parking facilities, etc.) and airport's airside infrastructure (runways, taxiways, parking zones, safety and fire facilities, air traffic control centres, radars centres, other) in proper working conditions during the project's operating period. All costs need to be incorporated, including the minimum maintenance and renewal costs for each year of the project's life cycle. The recommended presentation format is shown below:

Cash flows (PLN)	Year													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	...	...	...	...	...
Financial resources														
Revenue – aeronautical and non-aeronautical														
Subsidy														
<b>TOTAL (cash inflows)</b>														
M&O Costs														
Investment Costs (per year)														
Interests														
Credit repayment														
Taxes														
<b>TOTAL (cash outflows)</b>														
<b>NET CASH FLOWS</b>														

The assumptions underlying project financial sustainability analysis must include a clear indication of the unit costs per 1m<sup>2</sup>, per 1km (heavy infrastructure), per day/month (terminal, control systems, etc).

Financial sustainability of project should be calculated both from operator

### 2.7.2 Stabilność finansowa projektu

Informacje na temat wydatków finansowych niezbędnych do utrzymania infrastruktury naziemnej (terminal, rękawy, urządzenia postojowe, etc.) oraz powietrznej lotniska (pasy startowe, drogi do kołowania, strefy postojowe, urządzenia zabezpieczające i przeciwpożarowe, centra kontroli ruchu lotniczego, centra radarowe, inne) w odpowiednim stanie technicznym w całym okresie eksploatacji projektu. Należy podać wszystkie koszty, w tym minimalne koszty utrzymania i remontów w każdym roku istnienia projektu. Zalecany format prezentacji przedstawiono poniżej:

Przepływy pieniężne	Rok													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	...	...	...	...	...
Całkowite zasoby finansowe														
Przychody (lotnicze i pozalotnicze)														
Rekompensaty														
<b>Całkowite dodatnie przepływy pieniężne</b>														
Łączne koszty operacyjne (EiU)														
Całkowite nakłady inwestycyjne (rocznie)														
Odsetki														
Spłata kredytu (kapitał własny)														
Podatki														
<b>Całkowite ujemne przepływy pieniężne</b>														
<b>PRZEPIŁYWY PIENIĘŻNE NETTO</b>														

Założenia leżące u podstaw analizy stabilności finansowej projektu muszą zawierać jasne wskazanie kosztów jednostkowych na 1 m<sup>2</sup>, 1 km (ciężka infrastruktura), dzień/miesiąc (terminal, systemy kontroli itd).

Kalkulacji stabilności finansowej projektu należy dokonać zarówno z

perspective and beneficiary perspective (if the project beneficiary is the same entity as operator, beneficiary's financial sustainability check is enough).

The chapter must be concluded with presentation of the level of necessary financial resources that have to be spent each year by the owner or municipality, marshal (compensation payments cash flow projection) and commitment has to be made that this level of financial contribution will be really transferred to the airport operator (if necessary).

### 2.7.3 The beneficiary's financial status

Information on the beneficiary's current and future financial status, including as a minimum: (i) planned future investments, (ii) current debt and current and future financial liabilities, (iv) available funds and (v) project financing structure.

### 2.7.4 Co-financing calculation

The way the co-financing rate is calculated must be consistent with the Council Regulation (EC) No 1083/2006. For an individual airport project the way the co-financing rate is calculated to be consistent with the methodology contained in the Blue Book (taking into account aspects of state aid issues).

## 2.8. Project risk assessment

### 1.8.1. Sensitivity analysis

#### Sensitivity of economic performance indicators

It is recommended to carry out the sensitivity test as a minimum for the

punktu widzenia operatora, jak i punktu widzenia beneficjenta (jeżeli beneficjent projektu jest tym samym podmiotem co operator, wystarczy dokonać sprawdzenia stabilności finansowej beneficjenta).

Na koniec tego rozdziału należy przedstawić poziom niezbędnych środków finansowych, które muszą zostać wydane co roku przez właściciela lub władze miasta, czy województwa (prognoza przepływów pieniężnych z wypłat rekompensat) oraz zaciągnięte zobowiązanie, że wkład finansowy na tym poziomie zostanie rzeczywiście przekazany operatorowi lotniska (jeżeli będzie wymagany).

### 2.7.3. Status finansowy beneficjenta

Informacje na temat obecnej i przyszłej sytuacji finansowej beneficjenta, w tym co najmniej: (i) planowane przyszłe inwestycje, (ii) bieżące zadłużenie oraz obecne i przyszłe zobowiązania finansowe, (iv) dostępne środki i (v) struktura finansowania projektu.

### 2.7.4 Kalkulacja współfinansowania

Sposób obliczenia wysokości współfinansowania musi być zgodny z Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1083/2006. Dla indywidualnego projektu lotniskowego sposób obliczenia wysokości współfinansowania zgodny z metodyką zawartą w Niebieskiej Księdze (z uwzględnieniem aspektów pomocy publicznej).

## 2.8. Ocena ryzyka dotyczącego projektu

### 1.8.1. Analiza wrażliwości

#### Wrażliwość wskaźników efektywności ekonomicznej

Zaleca się przeprowadzenie analizy wrażliwości przynajmniej dla głównych zmiennych przedstawionych poniżej:

following key variables:

- (i) Passenger traffic growth rate +/- 5%, +/-15%
- (ii) Investment costs + 10%, + 15%
- (iii) Delay time (frequency delay cost) +/- 15 %
- (iv) Airport operating costs +/- 15 %
- (v) Total: Passenger traffic - 10 % and investment costs + 15 %,
- (vi) Total: Passenger traffic - 10 % and airport operating costs + 10 %

If the sensitivity tests on traffic diversion, airport and airlines operating cost shows the bigger that 10% change in ERR (compared to basic values), these variables should be tested together with the passenger traffic, investment costs and VOT.

In addition, switching values of the critical variables have to be presented

Percentage change of parameter [%] at which	ENVP = 0	
Passenger traffic		
Investment costs		
...		
...		

#### Sensitivity of financial performance indicators

It is recommended to carry out the sensitivity test as a minimum for the following key variables

- (i) Airport fees +/- 10%, +/- 20%
- (ii) Investment costs + 10%, + 20%
- (iii) Passenger traffic growth rate +/- 5 %
- (iv) Airport operating costs +/- 15 %
- (v) Total: Airport fees +10 % and airport operating costs + 10 %,
- (vi) Total: Passenger traffic - 10 % and investment costs + 10 %
- (vii) Total: Airport fees + 10 % passenger traffic - 10 %

It has to be remembered that traffic change will affect not only revenues

- (i) Ruch pasażerski (wskaźnik wzrostu) +/- 5%, +/-15%
- (ii) Nakłady inwestycyjne + 10%, + 15%
- (iii) Czas opóźnień (koszt opóźnień) +/- 15 %
- (iv) Koszty eksploatacji lotniska +/- 15 %
- (v) Razem: ruch pasażerski - 10 % i nakłady inwestycyjne + 15 %,
- (vi) Razem: ruch pasażerski - 10 % i koszty eksploatacji lotniska + 10 %

Jeżeli analiza wrażliwości dotycząca ruchu przejętego, kosztów eksploatacji lotniska i linii lotniczych wykazuje zmianę w ERR większą niż 10% (w stosunku do wartości podstawowych), to te zmienne, podobnie jak ruch pasażerski, koszty inwestycyjne i koszty czasu, należy przeanalizować.

Dodatkowo należy przedstawić wartości krytyczne dla głównych zmiennych:

Procentowa zmiana parametru [%] przy którym	ENVP = 0	
Ruch pasażerski		
Koszty inwestycyjne		
...		
...		

#### Wrażliwość wskaźników efektywności finansowej

Zaleca się przeprowadzenie analizy wrażliwości przynajmniej dla głównych zmiennych przedstawionych poniżej:

- (i) Opłaty lotniskowe +/- 10%, +/- 20%
- (ii) Koszty inwestycyjne + 10%, + 20%
- (iii) Ruch pasażerski (wskaźnik wzrostu) +/- 5 %
- (iv) Koszty eksploatacji lotniska +/- 15 %
- (v) Razem: opłaty lotniskowe +10 % i koszty eksploatacji lotniska +10 %,
- (vi) Razem: ruch pasażerski - 10 % i nakłady inwestycyjne + 10 %
- (vii) Razem: opłaty lotniskowe + 10 % ruch pasażerski - 10 %

Należy pamiętać, że zmiana w ruchu wpłynie nie tylko na przychody z opłat lotniskowych, ale również na przychody z działalności komercyjnej.

coming from airport fees, but also revenue coming from commercial activity.

In addition, switching values of the critical variables have to be presented:

Percentage change of parameter [%] at which	FNPV = 0	
Total revenue		
Investment costs		
Passenger traffic		
...		

### 1.8.2. Risk analysis (qualitative, outline acceptable)

Information on project implementation risks. It is recommended to include descriptions of the following risks: (i) Implementation time overrun caused by the public authority partners (delays in issuing administrative decisions, appointing the contractor or acquiring land), (ii) time overrun caused by the private partners (failure to meet contractual deadlines, contractor withdrawal) (iii) other risks with a potential impact on the project). Additionally all variables tested in sensitivity analysis must be judged qualitatively in terms of potential probability of incurring in the future.

### 2.9. Impact on employment (during implementation and operation) and wider indirect economic impact

Information about the number of new jobs to be created by the project during the implementation stage and the number of jobs which to be possibly created during its operation (preferably using the economic model contained in the Blue Book). Wider indirect economic effects related with project's implementation can be presented (if considered).

Dodatkowo należy przedstawić wartości krytyczne dla głównych zmiennych:

Procentowa zmiana parametru [%] przy którym	FNPV = 0	
Przychody całkowite		
Koszty inwestycyjne		
Ruch pasażerski		
...		

### 1.8.2. Analiza ryzyka (dopuszczalna jakościowa, opisowa)

Informacje na temat ryzyka realizacji projektu. Zaleca się włączenie opisów głównych rodzajów ryzyka: (i) przekroczenie terminu realizacji spowodowane przez partnerów ze strony władz publicznych (opóźnienia w wydawaniu decyzji administracyjnych, wyznaczeniu wykonawcy lub nabyciu ziemi), (ii) przekroczenie terminu spowodowane przez partnerów prywatnych (niedotrzymanie terminów umownych, wycofanie się wykonawcy) (iii) inne rodzaje ryzyka, które mogą mieć potencjalny wpływ na projekt).

Poza tym wszystkie zmienne poddane analizie wrażliwości muszą być ocenione jakościowo pod kątem potencjalnego prawdopodobieństwa wystąpienia w przyszłości.

### 2.9. Wpływ projektu na zatrudnienie (na etapie realizacji oraz eksploatacji) oraz szersze niebezpośrednie gospodarcze oddziaływanie projektu

Informacje na temat liczby nowych miejsc pracy, które zostaną stworzone dzięki projektowi na etapie realizacji oraz liczba nowych miejsc pracy, które mogą ewentualnie zostać stworzone na etapie eksploatacji (najlepiej z wykorzystaniem modelu ekonomicznego zawartego w Niebieskiej Księdze). Można pokazać dodatkowe, niebezpośrednie korzyści ekonomiczne związane z realizacją projektu, (jeżeli były rozpatrywane).



## 2.9. Procurement procedure

Information how the project as a whole and each project component will be implemented; what will be procurement procedure (design phase and implementation separate or design and built; one main contractor for infrastructure and equipment or separate contractors for project components).

## 2.10. Cost table (together with brief comments on the main cost elements)

Item No.	Cost category	Cost (PLN)							
		OP 1		OP 2		OP 3		OP ...	
		Net	Gross	Net	Gross	Net	Gross	Net	Gross
	<b>Landside infrastructure</b>								
1	Cargo terminal reconstruction or extension								
2	Passenger terminal reconstruction or extension								
3	Aircraft access improvement (jetways)								
4	Depot/Garage								
5	Fire station								
6	Miscellaneous								
	<b>Airside infrastructure</b>								
7	Construction/widening/lengthening of runways								
8	Construction/widening/lengthening of taxiways								
9	Parking zone (aircraft)								
10	Fuel station								
11	Control centre (at the airport)								
12	Radar centre (at the airport)								

## 2.9. Procedura przetargowa

Informacje na temat sposobu realizacji projektu jako całości i jego poszczególnych elementów; na temat rodzaju procedury przetargowej (odrębne etapy projektowania i realizacji, czy też projekt realizowany na zasadzie „projektuj i buduj”; jeden główny wykonawca z zakresu infrastruktury i wyposażenia czy oddzielni wykonawcy dla różnych elementów projektu).

## 2.10. Tabela kosztów (wraz z komentarzem odnośnie głównych elementów wpływających na koszt projektu)

Poz.	Kategoria kosztów	Koszty (PLN)					
		W1		W2		Wn	
		nett	brutt	nett	brutt	nett	brutt
	<b>Infrastruktura lotniskowa (landside)</b>						
1	Przebudowa lub rozbudowa terminala cargo						
2	Przebudowa lub rozbudowa terminala pasażerskiego						
3	Poprawa dostępu do samolotów (rękawy)						
4	Zajezdnia/Garaż						
5	Posterunek Straży pożarnej						
6	Inne (określić)						
	<b>Infrastruktura lotniskowa (airside)</b>						
7	Budowa/ poszerzanie/wydłużanie dróg startowych startowych						
8	Budowa/ poszerzanie/wydłużanie dróg kołowania						
9	Płyta postojowa dla samolotów						
10	Stacja paliw						
11	Centrum kontroli (na lotnisku)						
12	Centrum radarowe (na lotnisku)						
13	Centrum kontroli (w pobliżu lotniska)						

13	Control centre (airport's vicinity)								
14	Radar centre (airport's vicinity)								
15	Air traffic control systems								
16	Security devices								
17	Miscellaneous (to be specified)								
	<b>Airport's vicinity infrastructure</b>								
18	Parking zones/facilities (car)								
19	Rail station / connection								
20	Bus terminal								
21	Access roads								
22	Miscellaneous (to be specified)								
	<b>Others</b>								
23	Land acquisition								
23a	Land purchase								
23b	Site preparation								
24	Design & Supervision								
24a	Preliminary studies								
24b	Design								
24c	Supervision								
25	Other (to be specified)								
25a	Other infrastructure works								
25b	Other equipment								
26	Miscellaneous(i.e.admin costs)								
27	<b>Total investment cost (VAT excl.)</b>								
28	<b>VAT</b>								
29	<b>Total investment cost (VAT incl.)</b>								
30	Contingency								
30a	Technical contingencies								
30b	Price contingencies								
31	VAT on contingency provision								
32	<b>TOTAL</b>								
33	Total cost (land acquisition excl.)								
33a	Out of which environmental protection components								

14	Centrum radarowe (w pobliżu lotniska)								
15	Systemy kontroli ruchu powietrznego								
16	Urządzenia bezpieczeństwa								
17	Inne (określić)								
	<b>Infrastruktura około lotniskowa</b>								
18	Strefy/ urządzenia postojowe (dla samochodów)								
19	Połączenie/ stacja kolejowa								
20	Terminal autobusowy								
21	Drogi dojazdowe								
22	Inne (określić)								
	<b>Pozostałe</b>								
23	Wykup gruntów								
23a	Zakup ziemi								
23b	Przygotowanie terenu								
24	Projektowanie i nadzór								
24a	Studia wstępne								
24b	Projektowanie								
24c	Nadzór								
25	Inne (określić)								
25a	Prace dotyczące infrastruktury								
25b	Wposażenie								
26	Różne (np. koszty administracyjne)								
27	<b>Łączne nakłady inwestycyjne (bez VAT)</b>								
28	<b>VAT</b>								
29	<b>Łączne nakłady inwestycyjne (z VAT)</b>								
30	Nieprzewidziane wydatki								
30a	Nieprzewidziane wydatki związane z aspektami technicznymi								
30b	Nieprzewidziane wydatki związane z cenami								
31	VAT od rezerwy na nieprzewidziane wydatki								
32	<b>RAZEM</b>								
33	Łączne koszty (bez nabycia gruntów)								
33a	W tym elementy związane z ochroną środowiska								

Note:

*The here above document must not be treated as a replacement of the feasibility study and shall be compiled for projects which feasibility has been acknowledged at the stage of earlier studies and analyses (where a potential project is subjected to analyses, not only to the economic - financial but above all technical, legislative, environmental ones, etc.). The core idea of the document is a presentation of fundamental, most essential and combined information about the project presented by a potential beneficiary for UE co-financing. In a situation when a beneficiary has got the earlier drafted feasibility studies and other analyses which confirm feasibility of the project, the update of information about the project is sufficient in a form of the mentioned document (mainly economic and financial information).*

*In a situation when a beneficiary prepares a feasibility study "from the scratch" and does not have any earlier studies, in place of accomplishing the final report (or synthesis) from a complete feasibility study, a preparation of the above document is allowed.*

*As a rule, the completed document should not be longer than 70-100 pages, and should contain essential information about the project.*

Uwaga:

*Powyższy dokument nie zastępuje wykonania pełnego stadium wykonalności i winien być opracowany dla projektów, których wykonalność została potwierdzona na etapie wcześniejszych studiów i analiz (gdzie potencjalny projekt jest poddawany analizom, nie tylko ekonomiczno-finansowym, ale przede wszystkim technicznym, prawnym, środowiskowym, etc). Istotą dokumentu jest prezentacja podstawowych, najważniejszych i zagregowanych informacji o projekcie przedstawianym przez potencjalnego beneficjenta do współfinansowania ze środków pomocowych UE. W sytuacji, gdy beneficjent posiada już wcześniej wykonane studia wykonalności oraz inne analizy, które stwierdzają wykonalność projektu, wystarczająca jest aktualizacja informacji (głównie ekonomicznych i finansowych) o projekcie w formie w/w dokumentu. W sytuacji, kiedy beneficjent przygotowuje studium wykonalności „od zera” i nie posiada żadnych wcześniejszych opracowań, zamiast wykonywać syntezę z pełnego studium wykonalności, dopuszczalne jest sporządzenie w zamian w/w dokumentu.*

*Cały dokument zwyczajowo nie powinien przekroczyć 70-100 stron i przedstawiać podstawowe informacje o projekcie*