

Ex-post CBA R4 Košice - Milhošť

Zmluva o poskytnutí nenávratného finančného príspevku (NFP) pre projekt výstavby rýchlostnej cesty „R4 Košice - Milhošť“ bola uzatvorená dňa 30.06.2011. Išlo o finančný príspevok na výstavbu 14,175 km úseku rýchlostnej cesty R4 Košice - Milhošť. Prijímateľovi (Národná diaľničná spoločnosť, a. s. – NDS) bol poskytnutý finančný príspevok vo výške **50 303 264 EUR**, ktorý sa skladal z príspevku z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (85 % z celkovej sumy) vo výške **42 757 774 EUR** a z príspevku zo štátneho rozpočtu (15 % z celkovej sumy) vo výške **7 545 490 EUR**. Príspevok bol stanovený na základe výsledku finančnej analýzy v rámci analýzy nákladov a prínosov (CBA) projektu, keď finančná medzera predstavovala **55,73 % (t.j. 55,73 % z celkových oprávnených výdavkov projektu bolo poskytnutých zo zdrojov Operačného programu Doprava 2007 – 2013)**. Rýchlostná cesta R4 Košice - Milhošť je v užívaní od novembra 2013.

MDV SR ako Riadiaci orgán pristúpilo k ex-post prevereniu CBA z dôvodu zvýšenia kvality tvorby nasledujúcich predkladaných CBA cestných projektov, z dôvodu spresnenia dopravného modelovania nasledujúcich projektov ako aj užitočných podkladov ohľadom aktualizácie Metodickéj príručky CBA.

Táto aktivita prispeje k zvýšeniu efektívnosti čerpania finančných prostriedkov z verejných zdrojov a z fondov Európskej únie.

Pri spätnom vyhodnotení CBA boli za roky 2010 – 2018 podľa skutočného stavu aktualizované nasledovné vstupné údaje:

HDP - zdroj: Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, Metodická príručka CBA OPII

Inflácia - zdroj: Štatistický úrad SR

ceny PHM - zdroj: Štatistický úrad SR

Investičné náklady - zdroj: účtovníctvo NDS, a.s.

Intenzita dopravy - zdroj: celoštátne sčítanie dopravy SSC 2015, automatické sčítače dopravy NDS, a.s.

Prevádzkové náklady - zdroj: účtovníctvo NDS, a.s.

Príjmy - zdroj: účtovníctvo, NDS a.s.

Nehodovosť - zdroj: Policajný zbor SR

Následne bola prepočítaná CBA celého projektu spolu s predikciou vývoja do roku 2039 a to aktuálne platnou metodikou pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra (2014-2020). Pôvodná CBA bola počítaná metodikou predchádzajúceho Operačného programu Doprava (2007-2013).

Vyhodnotenie finančnej analýzy

Finančná medzera sa zvýšila z **55,73 % na 84,65 %**, čo znamená, že podiel príspevku zo zdrojov operačného programu by mal byť v súčasnosti vyšší aký bol v Zmluve o poskytnutí NFP z roku 2011. Nárast percenta finančnej medzery je spôsobený najmä poklesom reálnych príjmov, ktoré generuje projekt, ako aj vyššími skutočne vynaloženými investičnými nákladmi.

Investičné náklady	pôvodné 92 616 653 EUR	po aktualizácii 97 328 725 EUR	+5,1 %
---------------------------	----------------------------------	--	---------------

Uvádzané investičné náklady sú nediskontované a bez DPH.

Zostatková hodnota	pôvodná 21 480 321 EUR	po aktualizácii 31 877 367 EUR	+48 %
---------------------------	----------------------------------	--	--------------

V súlade s platným CBA manuálom bola aktualizovaná zostatková hodnota prepočítaná metódou „cash-flow“, nakoľko projekt generuje čistý príjem.

Príjmy	pôvodné 40 558 284 EUR	po aktualizácii 14 191 753 EUR	-65 %
---------------	----------------------------------	--	--------------

Inkrementálne príjmy z mýta sú priamo závislé na intenzitách dopravy. Intenzity dopravy na predmetnom úseku sú nižšie v porovnaní s predpokladanými intenzitami dopravy z pôvodnej CBA. Ďalší dôvod poklesu predpokladaných príjmov je metodika výpočtu; v aktualizovanej CBA podľa aktuálnej metodiky vstupujú do kalkulácie aj príjmy z mýta na paralelnej ceste I/68 v porovnaní s pôvodnou CBA, kde boli vyčíslené iba príjmy z mýta na novopostavenom úseku R4.

Výdavky na prevádzku a údržbu	pôvodné 10 444 774 EUR	po aktualizácii 2 531 262 EUR	-76 %
--------------------------------------	----------------------------------	---	--------------

Výrazná zmena sa týka výdavkov na prevádzku a údržbu, nakoľko sa metodika výpočtu v aktuálne platnej verzii Metodického príručky CBA zmenila, pričom výpočet odhadu budúcich výdavkov je presnejší. Bežné náklady na údržbu a periodické náklady na údržbu sú inkrementálne vyššie, čo je spôsobené novou metodikou CBA: posudzovaná plocha v m² je väčšia pri novopostavenej diaľnici ako pri paralelnej ceste I. triedy I/68.

Pri nákladoch na správu mýta však dochádza k úspore nákladov a aj z tohto dôvodu prichádza k zníženiu celkových nákladov na prevádzku a údržbu infraštruktúry. Úspora je daná spôsobom stanovenia výdavkov na jednu mýtnu transakciu, keď po

novej diaľnici prechádzajú vozidlá iba dvoma mýtnymi úsekmi, avšak na paralelnej ceste I/68 vozidlá prechádzajú viacerými mýtnymi úsekmi.

Vyhodnotenie ekonomickej analýzy

Pomer nákladov a výnosov (B/C) sa znížil z **2,11** na **1,13**. Zníženie bolo zapríčinené odlišným spôsobom výpočtu zostatkovej hodnoty, vplyvom poklesu úspor niektorých ukazovateľov uvádzaných nižšie, ako aj faktom, že ex-post CBA bola prepočítaná aktuálne platnou metodikou, ktorá obsahuje odlišné sadzby (ako napr. nižšia hodnota času).

Napriek zníženiu koeficientu pomeru nákladov a výnosov môžeme konštatovať, že projekt je prínosný pre spoločnosť, keďže ukazovateľ B/C prevyšuje hodnotu 1.

Úspora času cestujúcich	pôvodná 142 660 297 EUR	po aktualizácii 42 966 485 EUR	-70 %
--------------------------------	-----------------------------------	--	--------------

Úspora času sa niekoľkonásobne znížila najmä v dôsledku aplikácie reálnych intenzít, ktoré sú nižšie ako predpokladal dopravný model.

Úspora zo spotreby PHM	pôvodná -1 421 444 EUR	po aktualizácii 2 388 867 EUR	-
Úspora ostatných prevádzkových nákladov	pôvodná -17 372 624 EUR	po aktualizácii 14 171 339 EUR	-

Prevádzkové náklady vozidiel sú zložené zo spotreby pohonných hmôt, kde prichádza k úspore a z ostatných prevádzkových nákladov vozidiel (ako napr. odpisy), kde prichádza takisto k úspore.

Úspora z nehodovosti	pôvodná 19 546 821 EUR	po aktualizácii 7 239 213 EUR	-63 %
-----------------------------	----------------------------------	---	--------------

Nehodovosť bola vypočítaná na základe počtu nehôd za roky 2010 – 2018 (cesta I. triedy) resp. 2014 – 2018 (rýchlostná cesta R4).

Úspora na emisiách	pôvodné 0 EUR	po aktualizácii 14 377 595 EUR	-
---------------------------	-------------------------	--	---

Úspora na emisiách nebola v pôvodnej CBA vyčíslená. Na základe inkrementálnej spotreby pohonných látok (tieto tvoria základný podklad pre výpočet tvorby emisií) počas celého referenčného obdobia bola vypočítaná úspora.

Úspora na hluku	pôvodné 0 EUR	po aktualizácii 5 230 365 EUR	-
------------------------	-------------------------	---	---

Úspora z hluku nebola v pôvodnej CBA vyčíslená. Vo všeobecnosti platí, že výstavbou diaľničných úsekov je obyvateľstvo menej vystavené hluku z osobnej a nákladnej dopravy, čo sa potvrdilo aj pri analyzovanom úseku.

Záverečné hodnotenie

Spätné vyhodnotenie CBA preukázalo opodstatnenosť financovania projektu z fondov EÚ. Finančná analýza potvrdila predpoklad, že projekt nedokáže v plnom rozsahu pokryť výdavky zo svojich príjmov a preto je opodstatnený nenávratný finančný príspevok z Európskeho fondu regionálneho rozvoja.

Ekonomická analýza potvrdila efektívnosť vynakladania verejných zdrojov a odôvodnenosť projektu, nakoľko prínosy projektu pre spoločnosť ako celok prevažujú nad jeho nákladmi.