

Ex-post CBA R2 Zvolen východ - Pstruša

Zmluva o poskytnutí nenávratného finančného príspevku (NFP) pre projekt výstavby rýchlostnej cesty „R2 Zvolen východ - Pstruša“ bola uzatvorená dňa 09.05.2016. Išlo o finančný príspevok na výstavbu 7,85 km úseku rýchlostnej cesty R2 Zvolen východ - Pstruša. Prijímateľovi (Národná diaľničná spoločnosť, a. s.,) bol poskytnutý finančný príspevok vo výške **44 070 600 eur**, ktorý sa skladal z príspevku z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (85 % z celkovej sumy) vo výške **37 460 010 eur** a z príspevku zo štátneho rozpočtu (15 % z celkovej sumy) vo výške **6 610 590 eur**. Príspevok bol stanovený na základe výsledku finančnej analýzy v rámci analýzy nákladov a prínosov (CBA) projektu, keď finančná medzera predstavovala **86,01% (t.j. 86,01% z celkových oprávnených výdavkov projektu bolo poskytnutých zo zdrojov Operačného programu Integrovaná Infraštruktúra 2014 - 2020)**. Rýchlostná cesta R2 Zvolen východ - Pstruša je v užívaní od mája 2017.

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 2007 – 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 2043 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 mierne znížila z **86,01 % na 84,94 %**, čo znamená, že podiel príspevku zo zdrojov operačného programu by mal byť v súčasnosti zanedbateľne nižší aký bol v Zmluve o poskytnutí NFP z roku 2016. Mierny pokles percenta finančnej medzery je spôsobený najmä poklesom reálnych nákladov a zvýšením zostatkovej hodnoty.

Investičné náklady	pôvodné 77 637 217 EUR	po aktualizácii 81 115 396 EUR	+4,5 %
---------------------------	----------------------------------	--	---------------

Uvádzané investičné náklady sú nediskontované a bez DPH.

Zostatková hodnota	pôvodná 2 935 068 EUR	po aktualizácii 25 092 080 EUR	+755 %
---------------------------	---------------------------------	--	---------------

Zostatková hodnota projektu v pôvodnej CBA bola vypočítaná základe finančných peňažných tokov ako perpetuita. V súlade s platným CBA manuálom bola aktualizovaná zostatková hodnota prepočítaná na základe životnosti objektov stavby.

Príjmy	pôvodné 23 490 208 EUR	po aktualizácii 3 751 820 EUR	-84 %
---------------	----------------------------------	---	--------------

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/50 v porovnaní s pôvodnou CBA, kde boli vyčíslené iba príjmy z mýta na novopostavenom úseku R2.

Výdavky na prevádzku a údržbu	pôvodné 13 808 828 EUR	po aktualizácii 398 852 EUR	- 97 %
--------------------------------------	----------------------------------	---------------------------------------	---------------

Výrazná zmena sa týka výdavkov na prevádzku a údržbu, nakoľko sa metodika výpočtu v aktuálne platnej verzii Metodickéj 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/50.

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 jedným mýtnym úsekom, avšak na paralelnej ceste I/50 vozidlá prechádzajú viacerými mýtnymi úsekmi.

Vyhodnotenie ekonomickej analýzy

Pomer nákladov a výnosov (B/C) sa znížil z **3,13** na **2,16**. 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 naďalej jasne prevyšuje hodnotu 1.

Úspora času cestujúcich	pôvodná 186 111 198 EUR	po aktualizácii 85 605 154 EUR	-54 %
--------------------------------	-----------------------------------	--	--------------

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

Úspora zo spotreby PHM	pôvodná 7 396 034 444 EUR	po aktualizácii -1 965 707 EUR	-
Úspora ostatných prevádzkových nákladov	pôvodná -2 698 592 EUR	po aktualizácii 18 440 433 EUR	-

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

Úspora z nehodovosti	pôvodná 30 765 227 EUR	po aktualizácii 18 443 187 EUR	-40 %
-----------------------------	----------------------------------	--	--------------

Nehodovosť bola vypočítaná na základe počtu nehôd za roky 2014 – 2018 (cesta I. triedy) resp. 2017 – 2018 (rýchlostná cesta R2). Pre presnejšiu analýzu by bolo potrebné mať k dispozícii dlhšie referenčné obdobie ako 2 roky.

Úspora na emisiách	pôvodné 0 EUR	po aktualizácii 3 276 810 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 vyčíslená úspora.

Úspora na hluku	pôvodné 0 EUR	po aktualizácii 15 552 253 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.