**Ex-post CBA R1 Žarnovica – Šášovské Podhradie, aktualizácia 2020**

  Ex-post CBA R1 Žarnovica – Šášovské Podhradie bola realizovaná v roku 2019 a je k dispozícii na stránke <https://www.opii.gov.sk/metodicke-dokumenty/ex-post-cba>. Údaje ktoré vstupovali do analýzy boli z rokov 2008 – 2018.

MDV SR ako Riadiaci orgán pristúpilo k aktualizácii ex-post CBA a to upravením predchádzajúcej ex-post CBA o reálne hodnoty za rok 2019. Išlo o nasledovné údaje :

*HDP – zdroj: Štatistický úrad SR*

*Inflácia – zdroj :  Štatistický úrad SR*

*Ceny pohonných hmôt – zdroj :  Štatistický úrad SR*

*Intenzita dopravy – zdroj : 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 2037 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 a ekonomickej analýzy, ktoré sa nachádza nižšie je formou porovnania aktuálnej ex-post CBA analýzy s predchádzajúcou t.j. s ex-post CBA realizovanou v roku 2019.

**Vyhodnotenie finančnej analýzy**

Finančná medzera sa nezmenila, potvrdila sa jej výška **100%**.

Finančné vyjadrenie ukazovateľov nižšie je kumulatívne za celé referenčné obdobie 30 rokov a sumy sú uvedené po diskontovaní finančnou diskontnou sadzbou.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Investičné náklady** | predchádzajúca CBA  **175 608 578 EUR** | po aktualizácii  **175 608 578 EUR** | **0%** |

Uvádzané investičné náklady sú nediskontované a bez DPH. Na výšku investičných nákladov nemala aktualizácia vplyv.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Zostatková hodnota** | predchádzajúca CBA  **47 940 412 EUR** | po aktualizácii  **47 940 412 EUR** | **0%** |

V súlade s platným CBA manuálom bola aktualizovaná zostatková hodnota prepočítaná metódou „životnosti infraštruktúrnych prvkov“ a taktiež na výšku zostatkovej hodnoty nemala aktualizácia vplyv.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Diskontované príjmy** | predchádzajúca CBA  **-27 309 117 EUR** | po aktualizácii  **-26 274 191 EUR** | **+3,8%** |

Príjmy z mýta sa na predmetnom úseku zvýšili z 2 572 644 EUR (rok 2018) na 2 733 047 EUR (rok 2019), čo sa prejavilo z dlhodobého hľadiska o niečo pozitívnejšou predpoveďou do roku 2037, avšak stále ostáva v platnosti fakt, že projekt si nedokáže sám zarobiť na prevádzku. Príjmy sú nižšie ako nula z dôvodu korekcie pôvodnej CBA, kde nebolo uvažované s výberom mýta v situácii bez projektu; kalkulované boli iba príjmy z mýta na predmetnom úseku rýchlostnej cesty.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Diskontované výdavky** | predchádzajúca CBA  **897 241 EUR** | po aktualizácii  **1 823 860 EUR** | **+103,3%** |

Tak isto ako pri príjmoch za rok 2019 tak aj pri výdavkoch bola reálna údržba úseku R1 Žarnovica – Šášovské Podhradie v roku 2019 vyššia, ako bol predpoklad. V súlade s metodikou tvorby CBA bolo potrebné prepočítať odhad diskontovaných výdavkov do konca referenčného obdobia projektu podľa aktualizovaných výdavkov (roka 2019), čo vo finančnom vyjadrení znamená, že projekt bude nákladnejší.

**Vyhodnotenie ekonomickej analýzy**

Pomer nákladov a prínosov (B/C) sa zvýšil z **2,84** na **3,36.** Zvýšenie bolo zapríčinené takmer všetkými ukazovateľmi popísanými nižšie. ERR (ekonomická vnútorná miera návratnosti) sa taktiež zvýšila z **17,1%** na **17,7%** a ostáva stále niekoľkonásobne vyššia ako ekonomická diskontná sadzba.

Uvedené údaje z úspor nižšie sú diskontované ekonomickou diskontnou sadzbou 5%.

. 

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora času cestujúcich** | predchádzajúca CBA  **316 222 135 EUR** | po aktualizácii  **333 684 192 EUR** | **+5,5%** |

V dôsledku aplikácie reálnych intenzít z viacerých automatických snímačov dopravy na predmetnom úseku bola osobná doprava (tá vplýva na úspory času cestujúcich oveľa významnejšie ako nákladná) v roku 2019 na úseku Žarnovica - Žiar nad Hronom vyššia ako odhad; na úseku Žiar nad Hronom – Šášovské podhradie bola nižšia ako odhad. Po celkovej rekalkulácii tak dochádza k zvýšeniu úspor času cestujúcich.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora zo spotreby PHM** | predchádzajúca CBA  **3 038 166 EUR** | po aktualizácii  **12 926 615 EUR** | **+325,5%** |
| **Úspora ostatných prevádzkových nákladov** | predchádzajúca CBA  **-7 993 054 EUR** | po aktualizácii  **25 942 157 EUR** | **+424,6%** |

Na vyššie hodnoty úspor prevádzkových nákladov vozidiel (sú zložené zo spotreby pohonných hmôt a ostatných prevádzkových nákladov vozidiel ako napr. odpisy), mala najväčší vplyv nižšia intenzita nákladnej dopravy v roku 2019 na všetkých meraných úsekoch a zároveň úprava intenzít dopravy do roku 2037.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora z nehodovosti** | predchádzajúca CBA  **54 919 095 EUR** | po aktualizácii  **54 503 861 EUR** | **-0,8%** |

Nehodovosť bola vypočítaná na základe počtu nehôd za rok 2019 a to na priľahlej ceste I. triedy I/65 a úseku rýchlostnej cesty R1.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora na emisiách** | predchádzajúca CBA  **35 434 861 EUR** | po aktualizácii  **54 526 202 EUR** | **+53,9%** |

Na základe inkrementálnej spotreby pohonných látok (tieto tvoria najdôležitejší podklad pre výpočet tvorby emisií) počas celého referenčného obdobia bola vypočítaná úspora. Ak prichádza k úspore zo spotreby pohonných hmôt (viď odstavec vyššie) prichádza aj k úspore z emisií vyprodukovaných automobilovou dopravou.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora na hluku** | predchádzajúca CBA  **9 745 117 EUR** | po aktualizácii  **9 990 345 EUR** | **+2,5%** |

Podobne je to aj pri tvorbe hluku automobilovou dopravou, ak je nižšia intenzita (najmä nákladnej dopravy, keď v roku 2019 bola nameraná nižšia intenzita), taktiež aj vystavenie obyvateľstva vplyvom hluku je nižšie.

**Záverečné hodnotenie**

Finančná analýza potvrdila predpoklad, že projekt nedokáže v plnom rozsahu pokryť výdavky zo svojich príjmov, čím sa preukázala opodstatnenosť financovania projektu z fondov Európskej Únie.

Ekonomická analýza potvrdila efektívnosť vynakladania verejných zdrojov, nakoľko prínosy projektu pre spoločnosť prevažujú pred jeho nákladmi. Platí záver, že projekt opodstatňuje vynaložené náklady prostredníctvom benefitov, ktoré spoločnosti prináša.