**Ex-post CBA R2 Ožďany - preložka**

Zmluva o poskytnutí nenávratného finančného príspevku (NFP) pre projekt výstavby rýchlostnej cesty „R2 Ožďany - preložka“ bola uzatvorená dňa 09. 09. 2005. Išlo o finančný príspevok na výstavbu 6,09 km úseku rýchlostnej cesty R2 Ožďany - preložka.  Prijímateľovi (Národná diaľničná spoločnosť, a. s.,) bol poskytnutý finančný príspevok vo výške **1 356 685 804 SKK**, t.j. **45 027 740 eur**, ktorý sa skladal z príspevku z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (85 % z celkovej sumy) vo výške **38 273 579 eur**a z príspevku zo štátneho rozpočtu (15 % z celkovej sumy) vo výške **6 754 161 eur**. Príspevok bol stanovený na základe výsledku finančnej analýzy v rámci analýzy nákladov a prínosov (CBA) projektu, keď finančná medzera predstavovala **92,26 % (t.j. 92,26 % z celkových oprávnených výdavkov projektu bolo poskytnutých zo zdrojov Operačného programu Základná infraštruktúra 2004 – 2006)**. Rýchlostná cesta R2 Ožďany - preložka je v užívaní od 4. decembra 2006.

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 Metodickej 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 2006 – 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 2010, 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 2033 a to aktuálne platnou metodikou pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra (2014 – 2020). Pôvodná CBA bola počítaná metodikou Operačného programu Základná Infraštruktúra (2004 – 2006).

**Vyhodnotenie finančnej analýzy**

Finančná medzera sa zvýšila z **92,26 % na 100 %,** čo znamená, že podiel príspevku zo zdrojov operačného programu by mal byť v súčasnosti vyšší aký bol v Zmluve o poskytnutí NFP z roku 2005. Nárast percenta finančnej medzery je spôsobený najmä výrazný poklesom reálnych príjmov projektu oproti pôvodne odhadovaným príjmom.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Investičné náklady** | pôvodné**33 742 000 EUR** | po aktualizácii**48 935 183 EUR** | **+45 %** |

Uvádzané investičné náklady sú nediskontované a bez DPH.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Zostatková hodnota** | pôvodná**8 799 000 EUR** | po aktualizácii**16 078 477 EUR** | **+82,7 %** |

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy** | pôvodné**3 019 000 EUR** | po aktualizácii**-14 899 805 EUR** | **-593 %** |

Jeden z dôvodov 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** | pôvodné **2 709 000 EUR** | po aktualizácii**-2 942 533 EUR** | **-208 %** |

Metodika výpočtu výdavkov na prevádzku a údržbu sa v aktuálne platnej verzii Metodickej príručky CBA zmenila, pričom výpočet odhadu budúcich výdavkov je presnejší, čo má v tomto prípade za následok takisto pokles výdavkov v ex-post CBA. Bežné 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 prínosov (B/C) sa zvýšil z **1,82** na **2,39.** Zvýšenie bolo zapríčinené nárastom úspor niektorých ukazovateľov uvádzaných nižšie, ako aj faktom, že ex-post CBA bola prepočítaná aktuálne platnou metodikou, ktorá zahŕňa takisto kalkuláciu úspor z externalít, t.j. emisie, znečistenie životného prostredia a hluk, v rámci ktorých dochádza v predmetnom projekte k výrazným úsporám.

Môžeme teda konštatovať, že projekt je prínosný pre spoločnosť, keďže ukazovateľ B/C prevyšuje hodnotu 1.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora času cestujúcich** | pôvodná**73 702 000 EUR** | po aktualizácii**40 013 478 EUR** | **-46 %** |

Úspora času sa znížila najmä v dôsledku aplikácie reálnych intenzít, ktoré sú pri osobných vozidlách nižšie ako predpokladala pôvodná CBA.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora zo spotreby PHM** | pôvodná **4 349 000 EUR** | po aktualizácii  **14 656 746 EUR** | **+237%** |
| **Úspora ostatných prevádzkových nákladov** | pôvodná **32 055 000 EUR** | po aktualizácii  **104 115 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 miernej úspore, avšak výrazne nižšej ako bolo odhadované v pôvodnej CBA.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora z nehodovosti** | pôvodná**8 010 000 EUR** | po aktualizácii**16 437 390 EUR** | **+ 105%** |

Nehodovosť bola vypočítaná na základe počtu nehôd za roky 2005 – 2018.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora na emisiách** | pôvodné**0 EUR** | po aktualizácii**27 887 418 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**169 746 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 ERDF. Ekonomická analýza potvrdila efektívnosť vynakladania verejných zdrojov a odôvodnenosť projektu, nakoľko prínosy projektu pre spoločnosť ako celok prevažujú nad jeho nákladmi.