**Ex-post CBA R2 Ruskovce – Pravotice**

Zmluva o poskytnutí nenávratného finančného príspevku (NFP) pre projekt výstavby rýchlostnej cesty „R2 Ruskovce – Pravotice“ bola uzatvorená dňa 10. 10. 2013. Dodatok k Zmluve o poskytnutí NFP bol uzatvorený dňa 06. 07. 2015. Išlo o finančný príspevok na výstavbu 9,56 km úseku rýchlostnej cesty R2 Ruskovce – Pravotice.  Prijímateľovi (Národná diaľničná spoločnosť, a. s.,) bol poskytnutý finančný príspevok vo výške **71 103 927,27 eur**, ktorý sa skladal z príspevku z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (85 % z celkovej sumy) vo výške **60 438 338,18 eur**a z príspevku zo štátneho rozpočtu (15 % z celkovej sumy) vo výške **10 665 589,09 eur**. Príspevok bol stanovený na základe výsledku finančnej analýzy v rámci analýzy nákladov a prínosov (CBA) projektu, keď finančná medzera predstavovala **73,95 % (t. j. 73,95 % z celkových oprávnených výdavkov projektu bolo poskytnutých zo zdrojov Operačného programu Doprava 2007 – 2013)**. Rýchlostná cesta R2 Ruskovce – Pravotice je v užívaní od októbra 2016.

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 2014 – 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 pohonných hmôt – 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 zvýšila z **73,95 % na 85,11 %,** čo znamená, že podiel príspevku zo zdrojov operačného programu by mal byť v súčasnosti vyšší, aký bol v Zmluve o poskytnutí NFP z roku 2015. Nárast percenta finančnej medzery je spôsobený najmä poklesom reálnych príjmov, ktoré generuje projekt, ako aj vyššími skutočne vynaloženými investičnými nákladmi.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Investičné náklady** | pôvodné  **95 947 667 EUR** | po aktualizácii  **108 148 362 EUR** | **+12,7 %** |

 Uvádzané investičné náklady sú nediskontované a bez DPH.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Zostatková hodnota** | pôvodná  **30 405 686 EUR** | po aktualizácii  **25 715 683 EUR** | **-15,4 %** |

V súlade s platným CBA manuálom bola aktualizovaná zostatková hodnota prepočítaná metódou „životnosti infraštruktúrnych prvkov“.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Diskontované príjmy** | pôvodné  **20 747 951 EUR** | po aktualizácii  **7 966 617 EUR** | **-61,6 %** |

Inkrementálne príjmy z mýta sú priamo závislé na intenzitách nákladnej dopravy. Intenzity nákladnej 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.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Diskontované výdavky** | pôvodné  **4 627 973 EUR** | po aktualizácii  **1 123 777 EUR** | **-75,7 %** |

Výrazná zmena sa týka výdavkov na prevádzku a údržbu, nakoľko sa metodika výpočtu v aktuálne platnej verzii Metodickej príručky CBA zmenila, pričom výpočet odhadu budúcich výdavkov je presnejší. Bežné náklady na údržbu a periodické náklady na údržbu sú nižšie, čo je spôsobené  novou metodikou CBA: posudzuje sa plocha v m2 aj pri paralelnej ceste I. triedy I/50. Z dôvodu zníženia intenzít na ceste I. triedy sa znížia prevádzkové náklady na danej ceste. Pri nákladoch na správu mýta tiež dochádza k úspore nákladov a aj z tohto dôvodu prichádza k zníženiu celkových nákladov na prevádzku a údržbu infraštruktúry.

**Vyhodnotenie ekonomickej analýzy**

Pomer nákladov a prínosov (B/C) sa znížil z **5,32** na **2,76.** 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), a taktiež uvádza povinný výpočet externalít (znečistenie životného prostredia, emisie skleníkových plynov, hluk).

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora času cestujúcich** | pôvodná  **428 341 903 EUR** | po aktualizácii  **180 329 931 EUR** | **-57,9 %** |

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora zo spotreby PHM** | pôvodná  **9 113 559 EUR** | po aktualizácii  **20 003 413 EUR** | **119,5 %** |
| **Úspora ostatných prevádzkových nákladov** | pôvodná  **-26 248 595 EUR** | po aktualizácii  **9 561 005 EUR** | **136,4 %** |

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  **10 935 649 EUR** | po aktualizácii  **-5 172 023 EUR** | **-147,3 %** |

Nehodovosť bola vypočítaná na základe počtu nehôd za roky 2014 – 2018 (cesta I. triedy) resp. 2016 – 2018 (rýchlostná cesta R2).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora na emisiách** | pôvodné  **- EUR** | po aktualizácii  **38 088 283** | **-** |

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  **- EUR** | po aktualizácii  **14 491 492 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.