

Ex-post CBA D1 Sverepec - Vrtižer

Zmluva o poskytnutí nenávratného finančného príspevku (NFP) pre projekt výstavby diaľnice „D1 Sverepec - Vrtižer“ bola uzatvorená dňa 21.09.2009. Išlo o finančný príspevok na výstavbu 9,595 km úseku diaľnice D1 Sverepec - Vrtižer. Prijímateľovi (Národná diaľničná spoločnosť, a. s. – NDS) bol poskytnutý finančný príspevok vo výške **263 473 152 EUR**, ktorý sa skladal z príspevku z Kohézneho fondu (85 % z celkovej sumy) vo výške **223 952 180 EUR** a z príspevku zo štátneho rozpočtu (15 % z celkovej sumy) vo výške **39 520 972 EUR**. Príspevok bol stanovený na základe výsledku finančnej analýzy v rámci analýzy nákladov a prínosov (CBA) projektu, keď finančná medzera predstavovala **76,97% (t.j. 76,97% z celkových oprávnených výdavkov projektu bolo poskytnutých zo zdrojov Operačného programu Doprava 2007 – 2013)**. Diaľnica D1 Sverepec - Vrtižer je v užívaní od júla 2010.

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 2008 – 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 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 analýzy

Finančná medzera sa mierne znížila zo **76,97 % na 72,82 %**, čo znamená, že podiel príspevku zo zdrojov operačného programu by mal byť v súčasnosti mierne nižší aký bol v Zmluve o poskytnutí NFP z roku 2009. Mierny pokles percenta finančnej medzery je spôsobený najmä nárastom reálnych príjmov, ktoré generuje projekt, ako aj nárastom zostatkovej hodnoty.

Investičné náklady	pôvodné 316 473 899 EUR	po aktualizácii 352 379 825 EUR	+11,3 %
---------------------------	-----------------------------------	---	----------------

Uvádzané investičné náklady sú nediskontované a bez DPH.

Zostatková hodnota	pôvodná 32 647 427 EUR	po aktualizácii 46 167 225 EUR	+41 %
---------------------------	----------------------------------	--	--------------

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

Príjmy	pôvodné 42 491 022 EUR	po aktualizácii 63 326 403 EUR	+49 %
---------------	----------------------------------	--	--------------

Inkrementálne príjmy z mýta sú priamo závislé na intenzitách dopravy. Intenzity dopravy na predmetnom úseku sú mierne vyššie v porovnaní s predpokladanými intenzitami dopravy z pôvodnej CBA, čo má za následok dosiahnutie vyšších príjmov ako bolo predpokladané v pôvodnej CBA.

Výdavky na prevádzku a údržbu	pôvodné 13 907 280 EUR	po aktualizácii 14 638 960 EUR	+5,3 %
--------------------------------------	----------------------------------	--	---------------

Výdavky na prevádzku a 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/61.

Pri nákladoch na správu mýta však dochádza k úspore nákladov. 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/61 vozidlá prechádzajú viacerými mýtnymi úsekmi.

Vyhodnotenie ekonomickej analýzy

Pomer nákladov a výnosov (B/C) sa znížil z **1,79** na **1,19**. Zníženie bolo zapríčinené 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 276 184 416 EUR	po aktualizácii 341 201 305 EUR	+24 %
--------------------------------	-----------------------------------	---	--------------

V dôsledku aplikácie reálnych intenzít, ktoré sú vyššie ako predpokladal dopravný model v pôvodnej CBA, prišlo k navýšeniu úspory času cestujúcich oproti pôvodným odhadom.

Úspora zo spotreby PHM	pôvodná 15 813 793 EUR	po aktualizácii 570 869 EUR	-96%
Úspora ostatných prevádzkových nákladov	pôvodná 4 280 965 EUR	po aktualizácii - 65 157 669 EUR	-

Prevádzkové náklady vozidiel sú zložené zo spotreby pohonných hmôt, kde prichádza k úspore, avšak nižšej ako bola odhadovaná v pôvodnej CBA a z ostatných prevádzkových nákladov vozidiel (ako napr. odpisy), kde neprichádza k úspore.

Úspora z nehodovosti	pôvodná 88 719 560 EUR	po aktualizácii 59 705 955 EUR	-43 %
-----------------------------	----------------------------------	--	--------------

Nehodovosť bola vypočítaná na základe počtu nehôd za roky 2008 – 2018 (cesta I. triedy) resp. 2010 – 2018 (diaľnica D1 Sverepec - Vrtižer).

Úspora na emisiách	pôvodné 0 EUR	po aktualizácii 8 040 700 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 24 399 370 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 Kohézneho fondu.

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