**Ex-post CBA R2 Pstruša - Kriváň**

Zmluva o poskytnutí nenávratného finančného príspevku (NFP) pre projekt výstavby rýchlostnej cesty „R2 Pstruša - Kriváň“ bola uzatvorená dňa 18.11.2013. Išlo o finančný príspevok na výstavbu 10,375 km úseku rýchlostnej cesty R2 Pstruša - Kriváň. Prijímateľovi (Národná diaľničná spoločnosť, a. s. - NDS) bol poskytnutý finančný príspevok vo výške **155 235 137 EUR**, ktorý sa skladal z príspevku z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (85 % z celkovej sumy) vo výške **131 949 866 EUR**a z príspevku zo štátneho rozpočtu (15 % z celkovej sumy) vo výške  **23 285 271 EUR**. Príspevok bol stanovený na základe výsledku finančnej analýzy v rámci analýzy nákladov a prínosov (CBA) projektu, finančná medzera predstavovala **83,99 % (t.j. 83,99 % z celkových oprávnených výdavkov projektu bolo poskytnutých zo zdrojov Operačného programu Doprava 2007 - 2013)**. Rýchlostná cesta R2 Pstruša - Kriváň je v užívaní od novembra 2015.

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 2013 – 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 2042 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 **83,99 % 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 2013. Nárast percenta finančnej medzery je spôsobený najmä výrazným poklesom reálnych príjmov, ktoré projekt generuje.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Investičné náklady** | pôvodné**169 132 361 EUR** | po aktualizácii**171 344 217 EUR** | **+1,3 %** |

Uvádzané investičné náklady sú nediskontované a bez DPH.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Zostatková hodnota** | pôvodná**6 501 206 EUR** | po aktualizácii**14 754 020 EUR** | **+127 %** |

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy** | pôvodné**28 254 268 EUR** | po aktualizácii**2 190 744 EUR** | **-92 %** |

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 **8 806 418 EUR** | po aktualizácii1. **339 652 EUR**
 | **- 28 %** |

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 mierny 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 dvomi mýtnymi úsekmi, avšak na paralelnej ceste I/50 vozidlá prechádzajú viacerými mýtnymi úsekmi.

**Vyhodnotenie ekonomickej analýzy**

Pomer nákladov a výnosov (B/C) sa znížil z **1,02** na **0,47.** 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).

Zmenu z ekonomicky prínosného projektu na neefektívny spôsobilo najmä doplnenie výpočtu vplyvu externalít a tiež nižší objem dopravy na ceste R2 ako bol v pôvodnej CBA odhadovaný.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora času cestujúcich** | pôvodná**134 266 622 EUR** | po aktualizácii**51 328 466 EUR** | **-62 %** |

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora zo spotreby PHM** | pôvodná **1 246 454 EUR** | po aktualizácii  **-9 818 482 EUR** | **-** |
| **Úspora ostatných prevádzkových nákladov** | pôvodná **-15 747 479 EUR** | po aktualizácii  **-14 808 576 EUR** | **-** |

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora z nehodovosti** | pôvodná**15 149 032 EUR** | po aktualizácii**30 717 695 EUR** | **+103 %** |

Nehodovosť bola vypočítaná na základe počtu nehôd za roky 2013 – 2018 (cesta I. triedy) resp. 2016 – 2018 (rýchlostná cesta R2). Pre presnejšiu analýzu by bolo potrebné mať k dispozícii dlhšie referenčné obdobie ako 3 roky.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora na emisiách** | pôvodné**0 EUR** | po aktualizácii**-14 497 554 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 nebola vyčíslená úspora.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora na hluku** | pôvodné**0 EUR** | po aktualizácii**295 062 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 však nepotvrdila efektívnosť vynaložených verejných zdrojov a to najmä z dôvodu zmeny metodiky pre spracovanie CBA, doplnenie výpočtu vplyvu externalít a tiež nižší reálny objem dopravy na ceste R2, ako bol v pôvodnej CBA odhadovaný.