**Ex-post CBA R4 Svidník - preložka**

Zmluva o poskytnutí nenávratného finančného príspevku (NFP) pre projekt výstavby rýchlostnej cesty „R4 Svidník - preložka“ bola uzatvorená dňa 25. 06. 2007. Išlo o finančný príspevok na výstavbu 4,573 km úseku rýchlostnej cesty R4 Svidník - preložka.  Prijímateľovi (Národná diaľničná spoločnosť, a. s.,) bol poskytnutý finančný príspevok vo výške **464 023 902** **SKK**, t.j. **15 402 772 eur**, ktorý sa skladal z príspevku z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (85 % z celkovej sumy) vo výške **13 092 356** **eur**a z príspevku zo štátneho rozpočtu (15 % z celkovej sumy) vo výške **2 310 416 eur**. Príspevok bol stanovený na základe výsledku finančnej analýzy v rámci analýzy nákladov a prínosov (CBA) projektu, keď finančná medzera predstavovala **88,12 % (t.j. 88,12 % z celkových oprávnených výdavkov projektu bolo poskytnutých zo zdrojov Operačného programu Základná infraštruktúra 2004 – 2006)**. Rýchlostná cesta R4 Svidník - preložka je v užívaní od 20. decembra 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 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 2037 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 znížila z **88,12 % na 87 %,** čo znamená, že podiel príspevku zo zdrojov operačného programu by mal byť v súčasnosti o málo nižší aký bol v Zmluve o poskytnutí NFP z roku 2007. Mierny pokles percenta finančnej medzery je spôsobený najmä vyššou zostatkovou hodnotou.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Investičné náklady** | pôvodné  **36 728 492 EUR** | po aktualizácii  **31 636 489 EUR** | **-13,86 %** |

Uvádzané investičné náklady sú nediskontované a bez DPH.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Zostatková hodnota** | pôvodná  **11 021 159 EUR** | po aktualizácii  **11 793 460 EUR** | **+7 %** |

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy** | pôvodné  **2 141 000 EUR** | po aktualizácii  **438 950 EUR** | **-65 %** |

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/73 v porovnaní s pôvodnou CBA, kde boli vyčíslené iba príjmy z mýta na novopostavenom úseku R4.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky** | pôvodné  **1 523 000 EUR** | po aktualizácii  **259 564 EUR** | **-83 %** |

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.

**Vyhodnotenie ekonomickej analýzy**

Pomer nákladov a prínosov (B/C) sa zvýšil z **3,40** na **7,78.** 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 jednoznačne prínosný pre spoločnosť, keďže ukazovateľ B/C významne prevyšuje hodnotu 1.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora času cestujúcich** | pôvodná  **159 494 000 EUR** | po aktualizácii  **79 275 427 EUR** | **-50 %** |

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora zo spotreby PHM** | pôvodná **6 036 000 EUR** | po aktualizácii  **24 086 970 EUR** | **+299%** |
| **Úspora ostatných prevádzkových nákladov** | pôvodná **31 791 000 EUR** | po aktualizácii  **29 489 960 EUR** | **-7%** |

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 významnej úspore, avšak mierne nižšej ako bolo odhadované v pôvodnej CBA.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora z nehodovosti** | pôvodná  **4 904 000 EUR** | po aktualizácii  **3 356 148 EUR** | **-32 %** |

Nehodovosť bola vypočítaná na základe počtu nehôd za roky 2012 – 2018.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora na emisiách** | pôvodné  **0 EUR** | po aktualizácii  **48 729 750 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  **23 947 513 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.