

Zmluva o poskytnutí nenávratného finančného príspevku (NFP) pre diaľničný projekt „D1 Dubná Skala – Turany“ bola uzatvorená dňa 26. 10. 2012. Išlo o finančný príspevok na výstavbu 16,5 km diaľnice D1 spolu s 1,9 km diaľničným privádzačom R3 priekopa – D1 Martin. Prijímateľovi (Národná diaľničná spoločnosť, a. s.) bol poskytnutý finančný príspevok vo výške **78 043 908 eur**, ktorý sa skladal z príspevku z Kohézneho fondu (85 % z celkovej sumy) vo výške **66 337 322 eur** a z príspevku zo štátneho rozpočtu (15 % z celkovej sumy) vo výške **11 706 586 eur**. Príspevok bol stanovený na základe výsledku finančnej analýzy v rámci analýzy nákladov a prínosov (CBA) projektu, keď finančná medzera predstavovala **51,63 % (t.j. 51,63 % z celkových oprávnených výdavkov projektu bolo poskytnutých zo zdrojov Operačného programu Doprava 2007 – 2013)**. Diaľnica D1 Dubná Skala – Turany je v užívaní od júla 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 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 2015 – 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 sčítacie 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 roka 2041 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 **51,63 % na 58,54 %**, čo znamená, že podiel príspevku zo zdrojov operačného programu by mal byť v súčasnosti vyšší aký bol v Zmluve o poskytnutí NFP z roku 2012. Nárast percenta finančnej medzery je spôsobený najmä poklesom reálnych príjmov, ktoré generuje projekt, ako aj vyššími skutočne vynaloženými investičnými nákladmi.

Investičné náklady	pôvodné 167 315 549 EUR	po aktualizácii 174 773 029 EUR	+4,4 %
---------------------------	--------------------------------	--	---------------

Uvádzané investičné náklady sú nediskontované a bez DPH. K navýšeniu investičných nákladov prišlo na základe uzatvorených dodatkov k zmluve o dielo v súvislosti s financovaním nepredvídaných výdavkov ako napr. so zaplavením mostných objektov.

Zostatková hodnota	pôvodná 87 852 303 EUR	po aktualizácii 84 240 402 EUR	-4,1 %
---------------------------	-------------------------------	---------------------------------------	---------------

Zostatková hodnota projektu v pôvodnej CBA bola vypočítaná na základe životnosti objektov stavby. V súlade s platným CBA manuálom bola aktualizovaná zostatková hodnota prepočítaná metódou „cash-flow“, nakoľko projekt generuje čistý príjem.

Príjmy	pôvodné 167 056 670 EUR	po aktualizácii 87 027 799 EUR	-48 %
---------------	--------------------------------	---------------------------------------	--------------

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. Výrazné zvýšenie intenzít osobnej ako aj nákladnej dopravy sa očakáva po otvorení nadväzujúceho diaľničného úseku „D1 Hričovské Podhradie – Dubná Skala“, s ktorým pôvodný dopravný model počítal oveľa skôr. 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/18 v porovnaní s pôvodnou CBA, kde boli vyčíslené iba príjmy z mýta na novopostavenom úseku D1.

Výdavky	pôvodné 59 882 328 EUR	po aktualizácii 7 880 813 EUR	-87 %
----------------	-------------------------------	--------------------------------------	--------------

Výrazná zmena sa týka výdavkov na prevádzku a údržbu projektu, metodika výpočtu sa v aktuálnej platnej verzii Metodickéj príručky CBA zmenila, pričom výpočet odhadu budúcich výdavkov je presnejší. Bežné náklady na údržbu a periodické 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/18. 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 dvoma mýtnymi úsekmi, avšak na paralelnej ceste I/18 vozidlá prechádzajú viacerými mýtnymi úsekmi.

Vyhodnotenie ekonomickej analýzy

Pomer nákladov a výnosov (B/C) sa znížil z **13,57** na **2,83**. Zníženie bolo zapríčinené odlišným spôsobom výpočtu zostatkovej hodnoty, vplyvom poklesu úspor 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 vysoko prevyšuje hodnotu 1.

Úspora času cestujúcich	pôvodná 1 575 776 547 EUR	po aktualizácii 313 956 431 EUR	-80 %
--------------------------------	-------------------------------------	--	--------------

Úspora času sa niekoľkonásobne znížila na náklade reálnych intenzít, ktoré sú nižšie ako predpokladal dopravný model. Ako bolo spomenuté vyššie, výrazné zvýšenie intenzít dopravy sa očakáva po ukončení výstavby celého úseku diaľnice D1 teda po otvorení úsekov „D1 Hričovské Podhradie – Dubná Skala“ a „D1 Turany – Hubová“.

Úspora času prepravovaného tovaru	pôvodná 0 EUR	po aktualizácii 40 660 156 EUR	-
--	----------------------	---------------------------------------	----------

Úspora času prepravovaného tovaru nebola v pôvodnej CBA vyčíslená. V aktualizovanej CBA sa počíta aj s týmto druhom úspory.

Úspora prevádzkových nákladov vozidiel	pôvodná 39 221 370 EUR	po aktualizácii -13 759 219 EUR	-
Úspora zo spotreby PHM	pôvodná 56 550 049 EUR	po aktualizácii 11 381 592 EUR	-80 %
Úspora ostatných prevádzkových nákladov	pôvodná -17 328 679 EUR	po aktualizácii -25 140 811 EUR	-

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

vplyv na pokles úspor ostaných prevádzkových nákladov vozidiel má skutočnosť, že posudzovaná paralelná cesta 1/18 je kratšia ako diaľničný úsek D1.

Úspora z nehodovosti	pôvodná 126 783 527 EUR	po aktualizácii 47 171 956 EUR	-63 %
-----------------------------	--------------------------------	---------------------------------------	--------------

Nehodovosť bola vypočítaná na základe počtu nehôd za roky 2015 – 2017 (cesta I. triedy) resp. 2016 – 2017 (diaľnica D1). Na presnejšiu analýzu by bolo potrebné mať k dispozícii väčšie referenčné obdobie ako 3 roky.

Úspora na emisiách	pôvodné 0 EUR	po aktualizácii 14 935 664 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 sme zistili, že prichádza k úspore.

Úspora na hluku	pôvodné 0 EUR	po aktualizácii 9 550 629 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 predmetnom 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.