

Komentář k ekonomickému hodnocení

Předložené ekonomické hodnocení bylo zpracováno v rámci „ASP Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“ (SUDOP Praha, 2019). Předmětem zpracovaného ekonomického hodnocení je projekt modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice. Úsek je rozdělen do čtyř staveb:

- 1. stavba – novostavba Plzeň-Nová Hospoda – Stod (včetně)
- 2. stavba – optimalizace stávající trati Plzeň-Nová Hospoda (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)
- 3. stavba – úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně), dle varianty
- 4. stavba – optimalizace Domažlice (mimo) – st. hranice SRN

	1.stavba	2.stavba	3.stavba	4.stavba	celkem
Přípravná a projektová dokumentace	376 283	130 841	886 355	64 816	1 458 296
Zábory a nákupy pozemků	230 172	37 500	247 681	5 000	520 353
Stavby a konstrukce	6 413 531	2 077 153	9 451 343	773 666	18 715 692
Stroje a zařízení	0	0	0	0	0
Technická asistence, propagace	45 824	9 926	93 301	3 399	152 449
Technický dozor	148 062	58 089	219 305	29 873	455 329
CELKEM (CIN bez rezervy)	7 213 872	2 313 509	10 897 984	876 754	21 302 119
Rezerva	633 416	197 786	945 134	77 432	1 853 768
CELKEM (CIN)	7 847 288	2 511 295	11 843 118	954 187	23 155 888

Celkové investiční náklady v tis. Kč CÚ 2019

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017. Ve finanční analýze jsou výpočty založeny na analýze diferenčních nákladových a výnosových finančních toků provozovatele dopravní infrastruktury v době hodnocení projektu. Výstupy ekonomické analýzy jsou shodné jako u analýzy finanční. Rozdílný je však úhel pohledu na celý projekt. Navíc zde totiž přistupují další finanční toky, které jsou relevantní z hlediska celé společnosti. V ekonomické analýze jsou tedy hodnoceny navíc finanční toky uživatelů dopravy a celospolečenské účinky. Z diferenčních finančních toků je vypracována tabulka cash-flow a z ní odvozeno vnitřní výnosové procento (FRR / ERR), čistá současná hodnota (FNPV / ENPV) a poměr přínosů a nákladů (B/C Ratio).

V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a ekonomické analýzy z ASP pro doporučenou variantu 3b.

	FRR / ERR [%]	FNVP / ENPV [tis. Kč]	B/C
finanční analýza			
Hodnoty	Nelze nalézt	-15 456 354	-
ekonomická analýza			
Hodnoty	5,84	1 510 849	1,108

Z pohledu finanční analýzy jsou hodnoty FRR a FNVP pod hranicí ekonomické efektivity. Je to logické, vzhledem k zaměření projektu na modernizaci infrastruktury, která z hlediska investora obvykle nepřináší podstatné finanční efekty. Projekt přinese s pohledu investora efekty v oblasti snížení nákladů na řízení dopravy a úsporu nákladů na opravách železniční infrastruktury.

Z hlediska ekonomické analýzy (celospolečenské prospěšnosti) vykazuje schválená varianta ekonomickou efektivitou. Výsledky jsou poměrně nad hranicí efektivity.

Hlavním důvodem pozitivních ekonomických výsledků je dostatek relevantních přínosů. Rozhodujícím faktorem je přínos z nákladní dopravy. Nejpodstatnějším přínosem je úspora provozních nákladů vozidel (především silničních v osobní i nákladní dopravě), ale i úspora externích nákladů dopravy v osobní i nákladní dopravě (jednak díky množství převedené dopravy, ale i vzhledem k plánované elektrizaci tratě). Dalším nezanedbatelným přínosem je i úspora času. Další velmi významný přínos tvoří zůstatková hodnota investice na konci hodnotícího období, která je díky poměrně a velkým celospolečenským přínosům a délky životnosti investice po skončení hodnotícího období značná a tvoří významnou část přínosů.

Naproti těmto přínosům jsou ovšem nezanedbatelné investiční náklady a zároveň vysoké provozní náklady infrastruktury oproti stavu Bez projektu (zdvoukolejnění, elektrizace, aj.).

V rámci citlivostní analýzy byly zkoumány vlivy možných změn jednotlivých vstupů (hlavně investičních nákladů a očekávaných přínosů plynoucích z přepravních proudů v osobní a nákladní dopravě) a v následné analýze rizik byla také vytipována a ohodnocena nejslabší místa projektu, mezi něž z pohledu ekonomického hodnocení rozhodně patří investiční náklady a přínos z výše převedených vlaků nákladní dopravy, který je pro dosažení efektivity stěžejní.

Z provedených výpočtů a závěrečného prověření citlivosti a rizik je možné z hlediska parametrů ekonomické efektivity doporučit hodnocený projekt k dalšímu podrobnějšímu rozpracování a pokračování přípravy a realizace v podobě popsané v rámci tohoto hodnocení. Přepínací hodnota je pro IN 11 %, pro OD 26 % a pro ND 19 %.