

Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno **EKONOMICKÉ HODNOCENÍ**

Dopad změny hodnotícího období
do výsledků ekonomického hodnocení

Ing. Tomáš Funk

Hodnotící období v rámci SP

Pro posouzení byly vybrány varianty A a B1b, které vycházejí v současnosti jako nejefektivnější ze skupin variant A a B

V rámci studie proveditelnosti byla stanovena:

- realizace varianty A do let 2020-2026 a
- realizace varianty B1b do let 2026-2033.

Celková délka hodnotícího období je 30 let, kdy prvním rokem období je rok zahájení výstavby.

Uvažovaná změna hodnotícího období

Pro potřeby posouzení vlivu hodnotícího období na výsledky EH bylo uvažováno s:

- realizací varianty A do let 2026-2032 a
- realizací varianty B1b do let 2020-2027.

Celková délka hodnotícího období je stále 30 let.

Změny, které budou platit pro posuzované varianty, platí i pro ostatní varianty skupin A a B.

Dopady do finanční analýzy

Posun hodnotícího období se do výsledků finanční analýzy promítne dvěma způsoby:

1) V úspoře nákladů na provozuschopnost varianty BP

- v období 2020-2049 činí náklady varianty BP 15,8 mld. Kč
- v období 2026-2055 tyto náklady činí 15,0 mld. Kč.
- Varianty hodnocené v období 2020-2049 tak vyvolávají vyšší úsporu diferenčních nákladů projektové a bezprojektové varianty.

2) V nákladech na provozování

- jednotkové náklady na pracovníky obsluhy dopravní cesty rostou v čase v závislosti na očekávaném vývoji makroekonomických ukazatelů → úspora je tím vyšší, čím vyšší je rok referenčního období.
- V případě úspory nákladů na provozování, tak varianta realizovaná později bude dosahovat vyšší úspory nákladů i přes totožnou úsporu pracovních pozic.

Obě tyto změny se dále projeví do zůstatkové hodnoty investice.

Porovnání výsledků finanční analýzy

| Variantá | A (SP) | A (po změně) | Rozdíl | B1b (SP) | B1b (po změně) | Rozdíl |
|-----------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Příjmy z poplatku za DC | 682 595 | 682 595 | 0 | 589 980 | 589 980 | 0 |
| Náklady na provozování | 898 695 | 1 012 504 | 113 809 | 977 058 | 867 499 | -109 559 |
| Náklady na provozuschopnost | 9 295 869 | 8 536 522 | -759 347 | 8 285 293 | 9 048 491 | 763 197 |
| Zůstatková hodnota | 3 908 665 | 5 781 005 | 1 872 340 | 6 158 608 | 4 111 516 | -2 047 092 |
| Celkové příjmy | 14 785 824 | 16 012 626 | 1 226 802 | 16 010 939 | 14 617 485 | -1 393 454 |
| Celkem inv. náklady stavby | 36 226 696 | 36 226 696 | 0 | 44 179 242 | 44 179 242 | 0 |
| Celkové náklady | 36 226 696 | 36 226 696 | 0 | 44 179 242 | 44 179 242 | 0 |
| Cash flow | -21 440 872 | -20 214 070 | 1 226 802 | -28 168 303 | -29 561 757 | -1 393 454 |
| Diskontní sazba | 4,00% | 4,00% | | 4,00% | 4,00% | |
| Diskontní cash flow | -23 242 135 | -24 540 641 | -1 298 507 | -30 413 882 | -29 165 101 | 1 248 781 |
| FRR | -6,07% | -4,38% | 1,69% | -5,59% | -7,69% | -2,11% |

Dopady do ekonomické analýzy

Kromě dopadů uvedených v rámci finanční analýzy se posun období projeví v ekonomické analýze následovně:

1) Ekonomické náklady dopravních omezení v rámci BP

- v období 2020-2049 činí 8,6 mld. Kč
- v období 2026-2055 tyto náklady činí 9,3 mld. Kč.
- Posunem začátku referenčního období varianty A na rok 2026 zvýšíme celkovou úsporu těchto nákladů pro variantu A. U varianty B1b bude efekt opačný.

2) Celospolečenské přínosy

- jednotkové ceny některých přínosů rostou v čase v závislosti na očekávaném vývoji makroekonomických ukazatelů → úspora je tím vyšší, čím vyšší je rok referenčního období.
V rámci ekonomické analýzy se jedná o
 - přínosy z úspory z cestovních dob
 - úspory externích účinků dopravy a
 - přínosy plynoucí z tratě Brno-Přerov (ostatní přínosy).
- Posunem začátku referenčního období varianty A na rok 2026 dojde ke zvýšení všech uvedených přínosů. U varianty B1b bude efekt opačný.

Obě tyto změny se dále projeví do zůstatkové hodnoty investice.

Porovnání výsledků ekonomické analýzy

| Varianta | A (SP) | A (po změně) | Rozdíl | B1b (SP) | B1b (po změně) | Rozdíl |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Celkem prov. nákl. železnice | 9 382 088 | 8 769 219 | -612 869 | 8 506 510 | 9 126 445 | 619 935 |
| Náklady na provoz vlaků | -1 440 633 | -1 440 633 | 0 | -787 547 | -787 547 | 0 |
| Úspory z cestovních dob | 18 413 401 | 19 213 482 | 800 082 | 35 308 429 | 33 852 521 | -1 455 908 |
| Náklady na údržbu a reinv. MI | -395 097 | -395 097 | 0 | -145 124 | -145 124 | 0 |
| Úspora silniční dopravy | -393 527 | -393 527 | 0 | 1 550 050 | 1 550 050 | 0 |
| Externí účinky | 2 194 514 | 2 331 891 | 137 377 | 3 672 751 | 3 458 590 | -214 161 |
| Úspora z dopravních omezení v BP | 7 796 943 | 8 387 921 | 590 978 | 2 561 867 | 2 421 602 | -140 265 |
| Ostatní přínosy | 15 425 514 | 16 019 632 | 594 118 | 14 195 952 | 13 631 293 | -564 658 |
| Zůstatková hodnota | 29 670 357 | 45 876 022 | 16 205 664 | 65 552 760 | 47 098 633 | -18 454 127 |
| Celkové příjmy | 80 653 559 | 98 368 909 | 17 715 350 | 130 415 647 | 110 206 463 | -20 209 184 |
| Celkem inv. náklady stavby | 35 581 746 | 35 581 746 | 0 | 41 676 135 | 41 676 135 | 0 |
| Celkové náklady | 35 581 746 | 35 581 746 | 0 | 41 676 135 | 41 676 135 | 0 |
| Cash flow | 45 071 813 | 62 787 163 | 17 715 350 | 88 739 512 | 68 530 327 | -20 209 184 |
| Diskontní sazba | 5,00% | 5,00% | | 5,00% | 5,00% | |
| Diskontní cash flow | 1 231 325 | 3 462 566 | 2 231 242 | 6 689 267 | 4 024 043 | -2 665 224 |
| ERR | 5,30% | 5,66% | 0,36% | 5,98% | 5,72% | -0,26% |
| BCR | 1,039 | 1,110 | 0,071 | 1,190 | 1,114 | -0,076 |

Děkuji za pozornost

Ing. Tomáš Funk
MCO a.s. - stř. Brno
Mezírka 1, Brno