



Aktualizácia ekonomického hodnotenia investície

podľa §19a zákona č. 523/2004 Z. z.

Dátum hodnotenia

30.6.2023

Autor: Matúš Rako

Názov projektu	Modernizácia železničnej trate Poprad – Vydriek
Predkladateľ	Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) / Ministerstvo dopravy SR (MD SR)
Výška nákladov	Investícia: 442,7 mil. eur (368,9 mil. eur bez DPH) Prevádzka (1 rok): – mil. eur

Zhrnutie projektu

Opis projektu	Modernizácia 14 km železničnej trate Poprad – Vydriek.
Cieľ projektu	Zlepšiť stav železničnej infraštruktúry a zvýšiť rýchlosť zo súčasných 80 – 110 km/h na 160 km/h.
Ďalšie informácie	Projekt je po skončení verejného obstarávania. Predpokladané financovanie projektu je z prostriedkov <i>Plánu obnovy a odolnosti</i> (POO). MF SR hodnotilo modernizáciu železničnej trate Poprad – Markušovce pred vyhlásením verejného obstarávania, ktorej súčasťou je aj úsek Poprad – Vydriek. Odporúčaním pre úsek Poprad – Vydriek bolo znížiť predpokladanú hodnotu zákazky (PHZ) o 17,0 mil. eur.

Hodnotenie projektu

Súlad s investičným plánom a stratégiou	Projekt je zaradený v <i>Harmonograme prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry</i> .
Vyhodnotenie cieľov, dopytu a alternatív	Trať je podľa metodiky <i>Priorít v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry</i> v zlom technickom stave a vyžaduje si revitalizáciu.
Analýza nákladov	Vysúťažená cena je o 156,5 mil. eur (55 %) vyššia, ako bola PHZ: <ul style="list-style-type: none">Z asi 22 % (33,8 mil. eur) je to spôsobené nárastom cien stavebných prác a materiálov medzi cenovou úrovňou ocenenia PHZ (1. štvrťrok 2022) a cenovou úrovňou predloženia ponuky vo verejnom obstarávaní (4. štvrťrok 2022).Zvyšná časť 78 % (122,6 mil. eur) vyššej ceny nebola investorom analyticky doložená.
Ďalšie zistenia a riziká	Projekt pred verejným obstarávaním nebol dostatočne pripravený. PHZ musela byť z dôvodu zmeny rozsahu prác počas verejného obstarávania navýšená ešte o 21,1 mil. eur. Odporúčanie MF SR z hodnotenia projektu pred verejným obstarávaním tak nemohlo byť zapracované do projektu. Závaznosť termínov POO, platobné podmienky, nízky počet uchádzačov vo verejnom obstarávaní a nižší stupeň projektovej prípravy mohli mať vplyv na zvýšenie nákladov. Podmienkou financovania projektu z POO je ukončenie realizácie do konca júna 2026. Platobné podmienky vyžadujú značné úverové financovanie peňažných tokov zhotoviteľa v priebehu výstavby. Verejného obstarávania sa zúčastnili iba traja uchádzači. Jedným z možných dôvodov mohlo byť obstarávanie viacerých veľkých projektov súbežne, na čo MF SR aj upozorňovalo v hodnotení pred verejným obstarávaním. Predložený odhad PHZ na hodnotenie MF SR bol v stupni dokumentácie pre stavebné povolenie, ktorá neobsahovala podrobný výkaz výmer.



Alokované prostriedky v POO nepostačujú na financovanie celého projektu (chýbalo by 102 mil. eur bez DPH¹) a vzhľadom na krátkosť času je ich čerpanie aj ohrozené. Projekt vyžaduje realokáciu všetkých dostupných prostriedkov z POO na železničné projekty² výlučne na tento projekt. Aj potom by bolo možné pokryť len 72 % jeho nákladov nepočítajúc valorizáciu počas realizácie projektu. Minimálne 28 % nákladov (102 mil. eur bez DPH) by teda nemal jasný zdroj financovania. V prípade financovania projektu z POO bude navyše potrebné hľadať alternatívne zdroje financovania v hodnote približne 291,6 mil. eur aj na ďalšie projekty s vysokou prioritou, ktoré by mohli byť financované z POO a sú nevyhnutné pre zabezpečenie plynulosti dopravy. Ide napr. o komplexné rekonštrukcie tratí Šaštín – Kúty, Hronský Beňadik – Nová Baňa, Filákov – Holiša, Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom a i.

Analýza dôvodov výrazne vyšších cien predložených vo verejnom obstarávaní oproti PHZ by mohla pomôcť v ďalších verejných obstarávaníach eliminovať príčiny predkladania takýchto cien. Ak by sa ukázalo, že príčinami výrazne vyšších cien predložených vo verejnom obstarávaní oproti PHZ boli napr. skorý termín realizácie projektu, platobné podmienky alebo obstarávanie viacerých veľkých projektov súbežne a s tým spojený nízky počet uchádzačov, opakovaním verejného obstarávania by sa mohla vysúťažiť lepšia cena. Napr. zmena zdroja predpokladaného financovania projektu by umožnila predĺžiť termín realizácie projektu, a tým znížiť rizikovú prirážku vo vysúťaženej cene. Spolu s časovým rozstupom medzi predkladaním ponúk na veľké projekty by nová súťaž mohla byť taktiež zaujímavou pre viac uchádzačov. Vyššou konkurenciou vo verejnom obstarávaní, ako aj úpravou platobných podmienok by sa následne mohla vysúťažiť nižšia cena.

Vysúťažená cena dostáva projekt na hranicu spoločenskej návratnosti. Zjednodušený pomer prínosov a nákladov len pre úsek Poprad – Vydriek s vysúťaženou cenou vychádza 1,03³. Prínosy projektu však možno zväčšiť zvýšením traťovej rýchlosti zo 160 km/h na 180 km/h, ktorej vyhovuje aj technické riešenie projektu.

Štúdiu uskutočniteľnosti preferovaná alternatíva modernizácie železničného koridoru Žilina – Košice – Čierna nad Tisou sa javí byť značne podhodnotená v nákladoch. Aktualizácia štúdie uskutočniteľnosti po vyhodnotení ponúk zohľadnila len vyššie náklady pre úsek Poprad – Vydriek. Nakoľko však odhad nákladov sa robil pre celý koridor rovnakou metódou, je možné sa domnievať, že aj náklady na ostatné úseky budú výrazne podhodnotené a preferovaná alternatíva modernizácie železničného koridoru Žilina – Košice – Čierna nad Tisou tak nebude spoločensky návratná.

Odporúčania

- Pokračovať v realizácii projektu až po
 - zabezpečení financovania, predovšetkým zo zdrojov EÚ,
 - vyhodnotení a predložení dôvodov výrazne vyšších cien predložených vo verejnom obstarávaní oproti predpokladanej hodnote.
- Dostupné finančné prostriedky v POO alokovať prednostne na iné prioritné projekty.
- Zvážiť zvýšenie traťovej rýchlosti po realizácii projektu až na 180 km/h.
- V ďalších projektoch lepšie nastavovať rozsah prác projektov a podmienky financovania ešte pred vyhlásením verejného obstarávania.
- Vyhlásovať verejné obstarávania tak, aby sa zabezpečila čo najväčšia možná účasť uchádzačov, ako napr. dbať na časový rozstup medzi prípravou ponúk na veľké projekty.
- Aktualizovať štúdiu uskutočniteľnosti pre železničný koridor Žilina – Košice – Čierna nad Tisou so zrealizovaním investičných nákladov.

¹ Uvedená hodnota je bez DPH, nakoľko POO kryje iba náklady bez DPH.

² T. j. okrem už zazmluvnených projektov redizajn medzinárodného cestovného poriadku a priradenia kapacity železničnej infraštruktúry, elektrifikácie trate Bánovce nad Ondavou – Humenné a modernizácie trate štátna hranica ČR/SR – Devínska Nová Ves, ktorý je už v realizácii.

³ Vypočítaný len na základe nákladov na 1 oshod úspory diaľkových cestujúcich v roku 2057 podľa štúdie uskutočniteľnosti.



<i>Prílohy</i>	
<i>Upozornenie</i>	<i>Všetky sumy v hodnotení sú uvedené v eur s DPH v cenovej úrovne 4. štvrťroka 2022, ak nie je uvedené inak. Ekonomické hodnotenie MF SR má pre subjekty odporúčací charakter a negarantuje prostriedky z rozpočtu verejnej správy v hodnote investičného projektu. Rozhodnutie o realizácii projektu je v kompetencii jednotlivých ministrov.</i>