

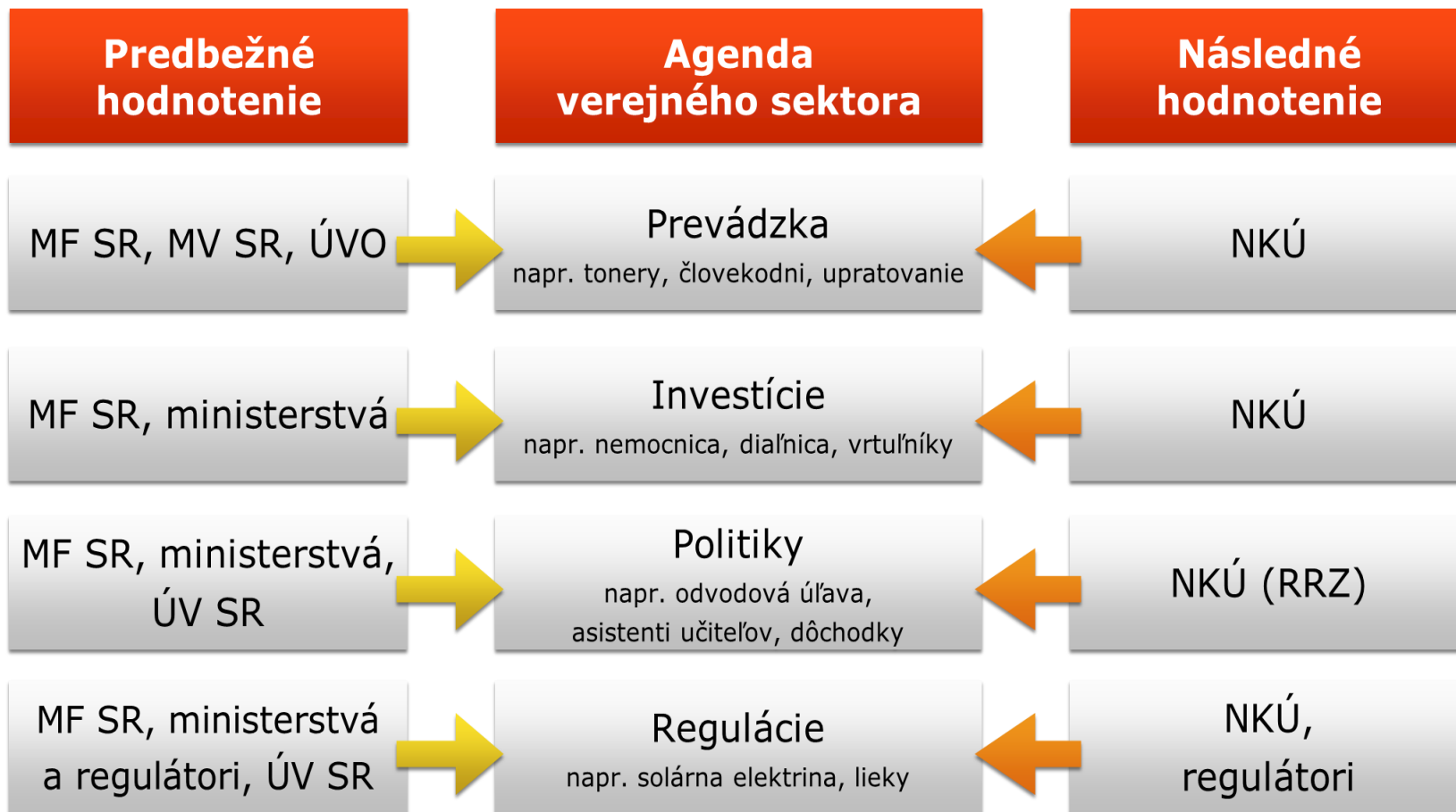
Útvar hodnoty za peniaze Ministerstvo financií SR

Najdrahšia diaľnica je.... Revízia výdavkov na dopravu

| Hlavné ciele projektu Hodnota za peniaze

- Filozofická zmena: už nepoužívať „kto neokráda štát, okráda vlastnú rodinu“ alebo „v súlade so zákonom“
- Reforma inštitúcií podľa vzoru úspešných krajín ako Veľká Británia alebo Holandsko
- Pokrytie všetkých dôležitých aktivít štátu: prevádzka, investície, politiky a regulácie (ex ante aj ex post)
- Kvalitné dáta a moderné analytické prístupy
- Transparentnosť

I Silnejšia úloha ÚV, ministerstiev, NKÚ...



I Revízia výdavkov

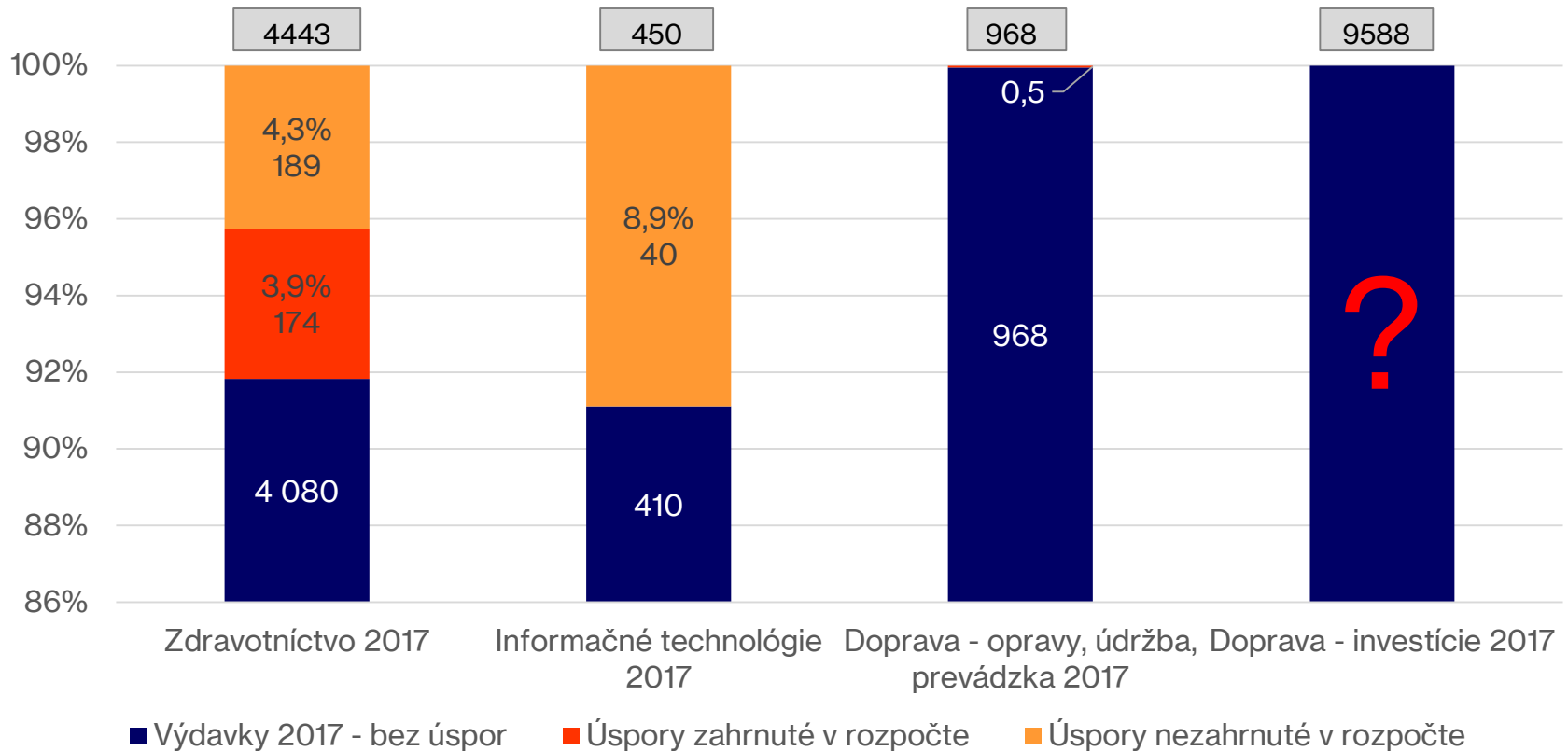
- Súčasť projektu Hodnoty za peniaze, komplexne hodnotí všetky hlavné ekonomické rozhodnutia a výdavkové oblasti
- Spoločné tímy analytikov hodnotia sektory
- Technický aj politický nástroj na lepšie riešenia vo verejnej politike
- Štandardná súčasť rozpočtového procesu v krajinách OECD
- Cieľom je revízia väčšiny výdavkov počas volebného obdobia; ako súčasť rozpočtového procesu

I Prvé výsledky

- Publikované pilotné štúdie o regionálnom školstve, finančnej správe a úradoch práce
- Revízia výdavkov na zdravotníctvo, dopravu, informatizáciu schválené vládou, s opatreniami, súčasťou rozpočtu verejnej správy 2017 – 2019
- Dôraz na hodnotu = alokačná efektívnosť, nie úspory
- Princíp štyroch očí pri významných investíciách – silnejšia úloha MinFin, lepšie metodiky a postupy
- Analytickejšia rozpočtová dokumentácia (v zdravotníctve)
- Špecializovaný útvar, posilnení štátni analytici
- Viac maratón než šprint

I Opatrenia z revízie výdavkov

Revidované výdavky a identifikované úspory (mil. eur)



I Indikátory úspechu revízie výdavkov

	Zdravotníctvo	Doprava	Informatizácia
Relevantné úspory	✓	x	✓
(mil. eur)	363	0,5	22-40
- zapracované v rozpočte	✓	x	x
Významné zvýšenie hodnoty	-	x	-
Zlepšenie budúcich investícií	✓	✓	✓
Spolupráca na revízii	✓	x	✓
Transparentnosť	✓	✓	✓

- ... a vplyv na celkové výdavky sektora

Revízia výdavkov na dopravu

I Mandát pre revíziu definovaný v Programe stability

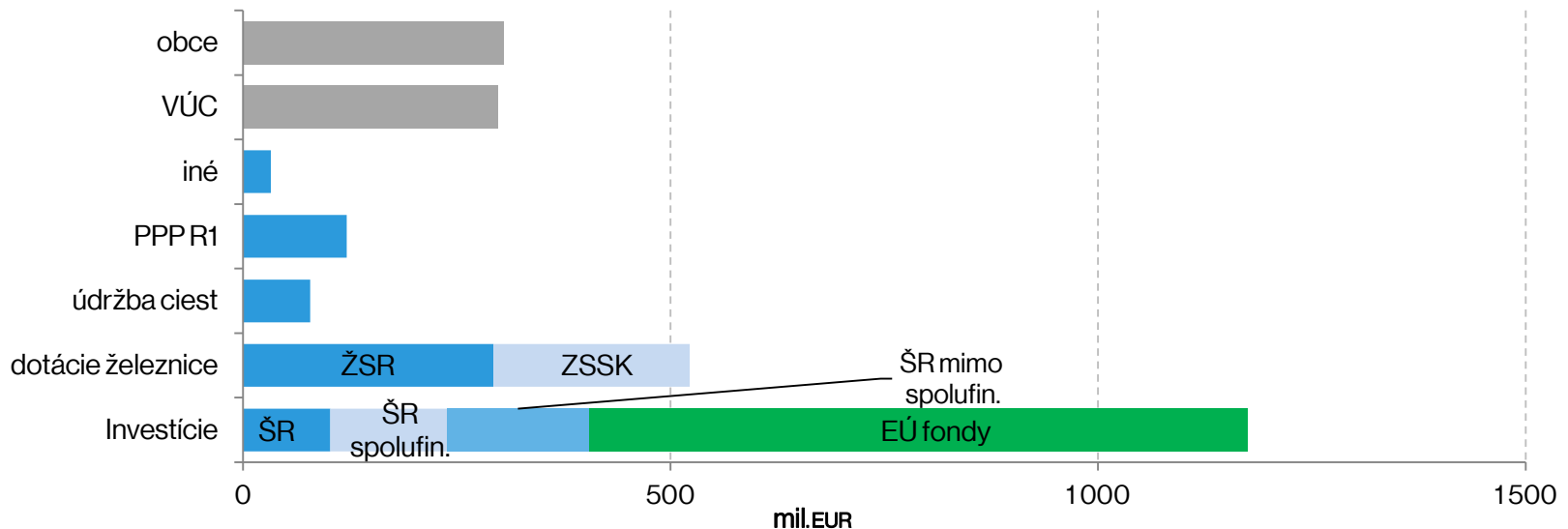
Fiškálne ciele vs. zlepšenie výsledkov – politické rozhodnutie

1. zefektívnenie súčasnej investičnej obálky pri zachovaní jej veľkosti
2. úspora 20% na jednotkových prevádzkových výdavkoch na dopravu v kapitole MDVRR SR - zefektívnením ich fungovania
 - ✓ výdavky na údržbu a opravu ciest a diaľnic
 - ✓ dotácie do železničnej dopravy

Na dopravu ide ročne 2,4 mld. eur

- Väčšina investícií v doprave z prostriedkov EÚ, výdavky ŠR na investície v priemere 400 mil. EUR ročne
- Dotácie ŽSR a ZSSK sú vyššie, ako výdavky ŠR na investície
- Nezaoberáme sa výdavkami VÚC a obcí na dopravu
- Neanalyzujeme výdavky z vlastných zdrojov NDS, ŽSR, ZSSK

MDVRR SR výdavky na dopravu, priemer 2013-2015 1930 mil. EUR



Dva svety v doprave

Svet dopravy dnes

- Správne definovaný cieľ chýba
- Rozmýšľa sa projektovo a sektorovo
- Dopravné dáta neexistujú/sú nedostupné
- Národný dopravný model je v začiatkoch
- Metodiky CBA sú nekonzistentné

Ideálny svet podľa nás

- 1. Identifikovať problém a definovať cieľ**
 - Napr. menej kongescií, vyššia bezpečnosť, atraktívnejšia verejná doprava ...
- 2. Rozmýšľať multimodálne**
 - Železnice a cesty poňať komplementárne, zvažovať možnosť “urobiť iba časť”
- 3. Mať dobré dáta, modely a metodiku CBA**
 - Aktuálne dopravné prieskumy, fungujúci národný dopravný model a miestne modely
 - Jedna konzistentná metodika CBA
- 4. Kvantifikovať všetko kvantifikovateľné – CBA**
 - V čo najväčšej miere vychádzať z analýzy prínosov a nákladov, ktorá vyjadrí náklady a prínosy každého variantu v ich peňažnej hodnote.

I Ciele dopravy – indikátory chýbajú

- V revízii výdavkov: „prepravu tovarov a osôb rýchlo, kvalitne, bezpečne, s čo najnižšími negatívnymi externalitami a za primeranú cenu v oblastiach, kde to nedokáže zabezpečiť súkromný sektor“
- Svet indikátorov = programové rozpočtovanie

Možnosti:

1. Riešenie kongescií vo vybraných oblastiach
2. Skrátenie cestovného času medzi ekonomickými centrami
3. Zvýšenie bezpečnosti v doprave
4. Rozvoj regiónov s nízkou ekonomickou aktivitou
5. Rozvoj a zatraktívnenie verejnej dopravy
6. Zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie

Meranie cieľov

- **Kongescie**
 - Priemerný čas strávený v kolónach (index kongescií, spoločnosť TomTom)
 - Zdržanie v špičkovej hodine (EK)
- **Skrátenie cestovného času medzi ekonomickými centrami**
 - Cestovný čas (rýchlosť) medzi dopranými centrami plánuje MDVRR SR v budúcnosti sledovať
- **Zvýšenie bezpečnosti v doprave**
 - Nehody na vozidlový km
- **Rozvoj regiónov s nízkou ekonomickou aktivitou**
 - Kauzálny vzťah (dostupnosť diaľnice znižuje nezamestnanosť) preukázaný nebol
 - Zlá kvalita ciest však môže byť jednou z prekážok, ktoré bránia tvorbe pracovných miest
- **Rozvoj verejnej dopravy**
 - Porovnanie rýchlosti hlavne železničnej dopravy s individuálnou
 - Miera koordinácie verejnej dopravy
 - Priemerné doby meškania, počty odrieknutých spojov

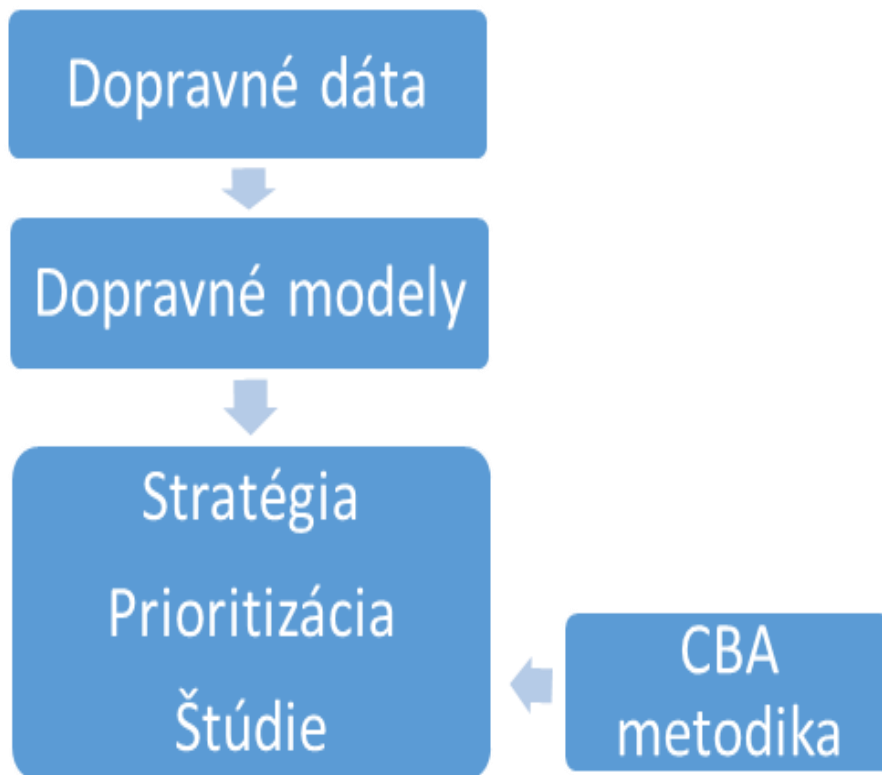
Dopravné dáta, modely a metodika pre CBA

Dáta, modely a metodika – ideálny svet



Zdroj: MDVRR SR

Dáta, modely a metodika CBA – svet dnes



- Chýbajúce/nedostupné alebo nevyužívané (mýto) dopravné dáta
- Z toho vyplývajúce nekvalitné dátové vstupy pre dopravné modely
- Dopravný model SR v začiatkoch
- Nekonzistentné CBA metodiky

Dopravné dáta

- **Dopravné dáta**

- Nedostupné
 - Napriek ich verejnému charakteru sú vlastníctvom súkromných spoločností
- Neporovnateľné
 - Lokálne dopravné prieskumy používajú rozdielne metodiky
 - Nekonzistentné s okolitými štátmi

- **Celoštátne sčítanie**

- By sa malo robiť naďalej pravidelne, každých päť rokov

- **Celoslovenský smerový dopravný prieskum cestnej dopravy v mestách nad 5000 obyvateľov**

- Kľúčový pre modelovanie
- Naposledy sa realizoval v roku 2007
- Mal by sa robiť častejšie a pravidelne
- Mýtny systém by mohol sčasti nahradiť smerové dopravné prieskumy (dnes sa z neho používajú len informácie o intenzitách)

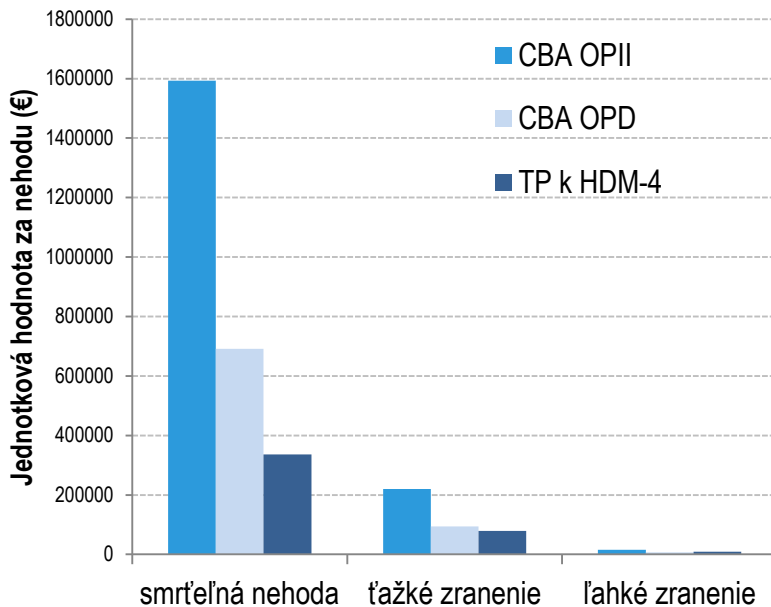
Dopravné modely

- **Národný dopravný model zápasí s problémami ...**
 - Chýbajú detailné prieskumy mobility obyvateľstva
 - Chýbajú štatistické kvantitatívne dáta s dostatočne veľkou vzorkou
 - Výpočet delby prepravnej práce je nepresný
- **... ako aj regionálne a lokálne dopravné modely**
 - Modely sa často spoliehajú len na profilové údaje z celoštátneho sčítania dopravy
 - Lokálne ad-hoc smerové prieskumy
 - používajú rôznu metodiku (slabá porovnateľnosť medzi modelmi)
- **Kalibrácia modelov nie je optimalizovaná pre Slovensko**
 - Veľká časť parametrov modelov (parametre pre funkciu meškania, elasticita dopytu, delba prepravnej práce, hodnota času) sa preberá zo zahraničia
 - Na určenie parametrov sú potrebné prieskumy preferencií jednotlivých aktérov dopravného systému
- **Modely sú kontrolovateľné len vo veľmi obmedzenej miere**
 - Autorské práva na model zostávajú takmer vždy na zhotoviteľovi
 - MDVRR SR ani NDS tak nemá možnosť kontrolovať kalibráciu modelu a vykonať jeho validáciu

Metodika CBA

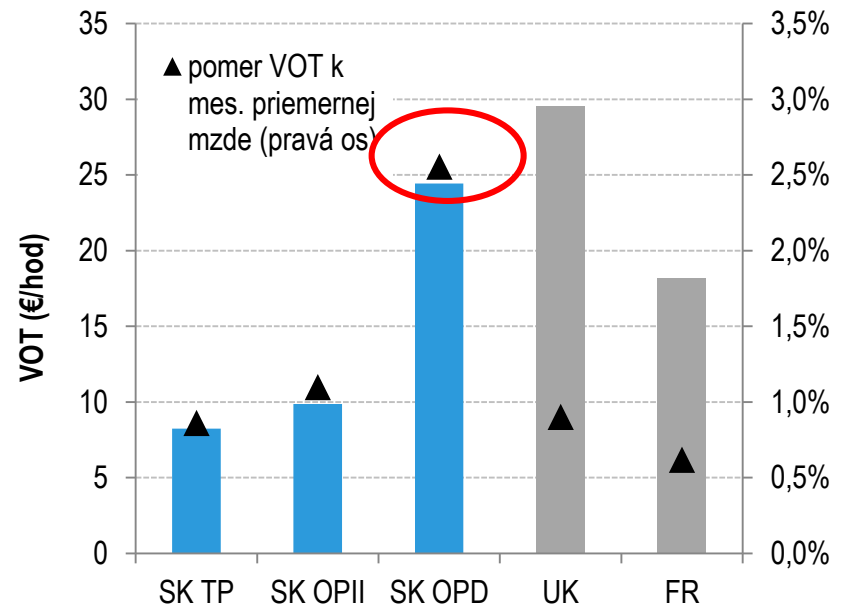
- 3 metodiky – navzájom nekonzistentné
- Viaceré vstupné hodnoty sa v nich relatívne výrazne odlišujú (hodnota cestovného času, náklady nehôd)
- Hodnota času cestovania v pomere k priemernej mzde je veľmi vysoká
- Cieľ: jednotná CBA metodika, konzistentná s európskou metodikou, a bude ju možné aplikovať na všetky investičné projekty v doprave

Hodnota za nehodu (€)



Zdroj: MDVRR SR

Hodnota času/priem. mzda (€/hod)



Zdroj: Zdroje: OECD, UK VOT data book 2015, Valeur du temps 2013, metodika OPD, metodika OPII, TP k HDM-4

Proces prípravy

Odhad nákladov

Proces prípravy - duplicity, chýbajúce kapacity, informácie a čas

Čo treba napraviť:

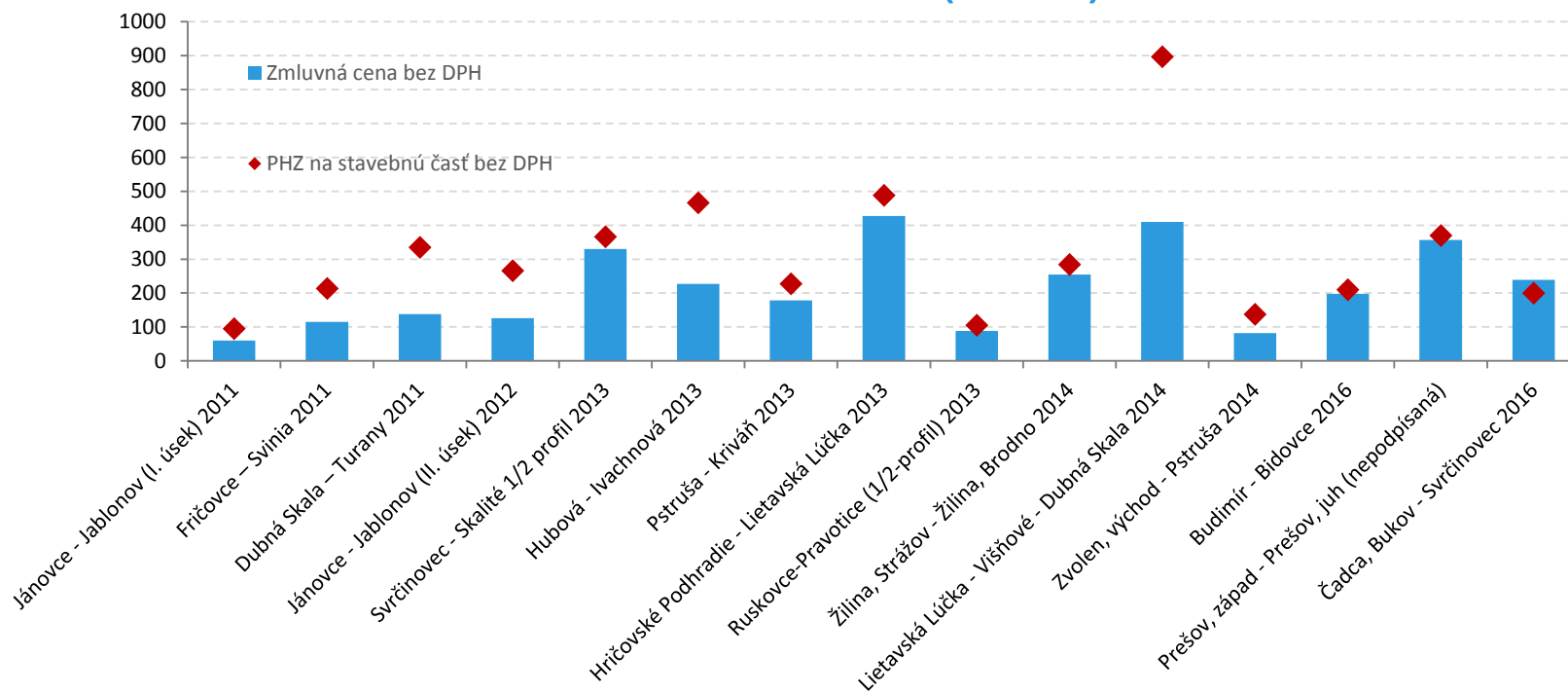
- Bezúčelné duplicity neprinášajúce ani detailizáciu ani rozšírenie riešenej problematiky
- Nedostatočné interné kapacity na priebežnú a záverečnú kontrolu expertných výstupov dodávateľa
- Podklady na pripravované veľké investičné projekty nie sú verejne dostupné
- Čas na preskúmanie územia a identifikovanie najlepších trás je príliš krátky (3-5 mesiacov)

I Odhad nákladov je nespoľahlivý

Mýliť sa je ľudské, ale ...

... v čase krízy stavebníctva boli projekty vysúťažené **za menej ako 50 %** predpokladanej hodnoty zákazky (PHZ) uvádzanej vo VO na zhotoviteľa stavby

PHZ vs. zmluvná cena (mil. eur)



I 4+1 oblasti revízie v doprave

- Cesty I. triedy
- Diaľnice
- Železničná sieť
- Osobná doprava

- Veľké investičné projekty

Cesty I. triedy, diaľnice a rýchlostné cesty - opravy a údržba

I Na slabú údržbu ciest I. triedy doplatíme

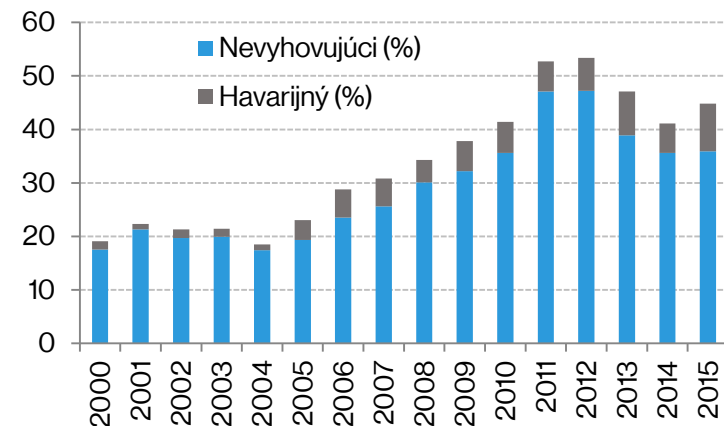
- Potreba je asi 64 mil. eur (20 tis. eur/km), chýba cca 35 mil. eur
- Pri realizácii priebežných opráv a výmene vozovky raz za 10 rokov => nekonečná životnosť
- Na odstránenie degradovaných ciest (1400 km) sú potrebné obrovské investície 2,1 mld. eur

Výdavky SSC (mil. eur)



*Bez zimnej údržby

Stav ciest I. triedy

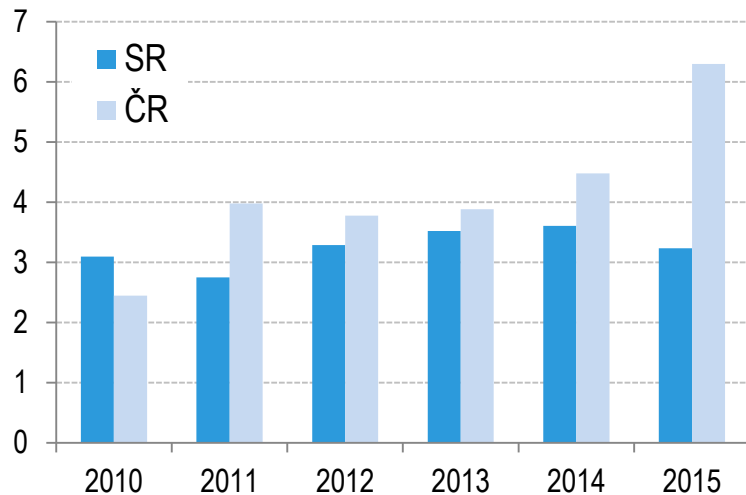


Zdroj: SSC

I Údržba diaľnic je porovnateľná s ČR

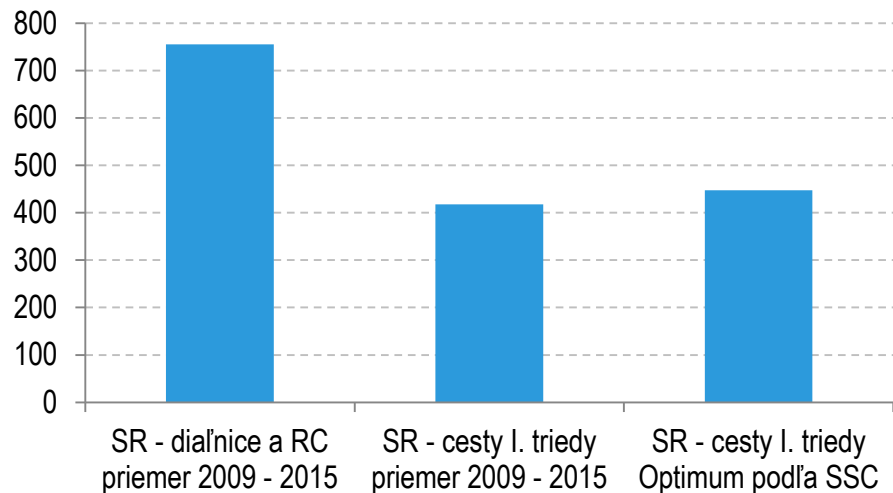
- Údržba a opravy – SR menej nákladné ako v ČR
- Drahé odhrňanie snehu

Náklady na opravy a údržbu na km²
(bez zimnej údržby, mil. eur)



Zdroj: Výročné správy NDS, SFDI, MF ČR, ŘSD, Eurostat, vlastné prepočty

Náklady na zimnú údržbu D, RC a ciest I. triedy na km² (tis. eur)



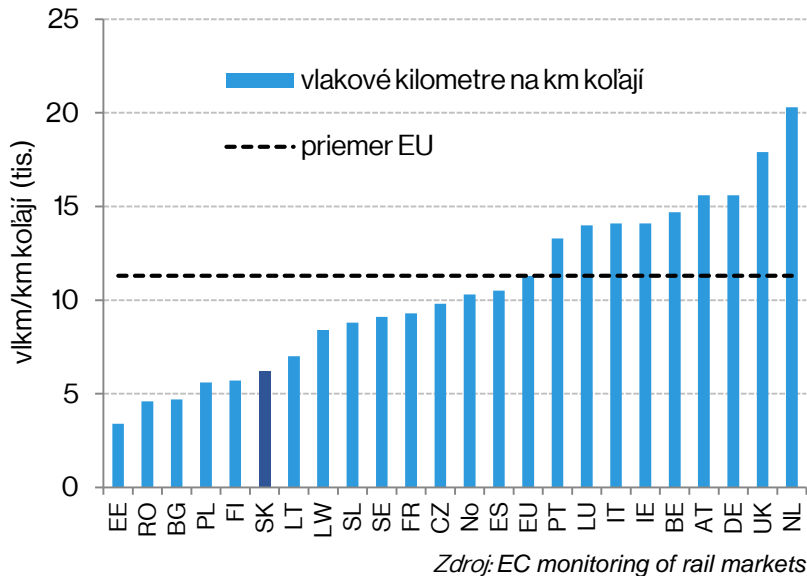
Zdroj: Výročné správy NDS, SFDI, MF ČR, ŘSD, Eurostat, vlastné prepočty

Železnice

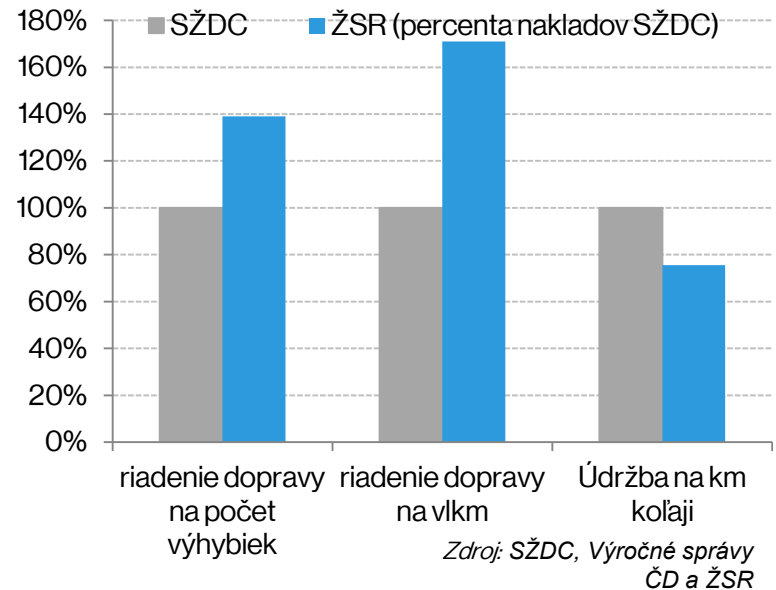
I Neefektívne železnice

- Železnice SR (ŽSR) prevádzkujú hustú železničnú sieť, jej využitie je ale nízke, veľká časť koľají v zhoršenom stave (obmedzenia pre rýchlosť) kvôli nedostatočnému financovaniu
- Priestor na optimalizáciu siete a modernizáciu

Ročná intenzita využitia železničnej siete, 2011



Rozdiel v jednotkových nákladoch ŽSR a SŽDC, priemer rokov 2013-2015

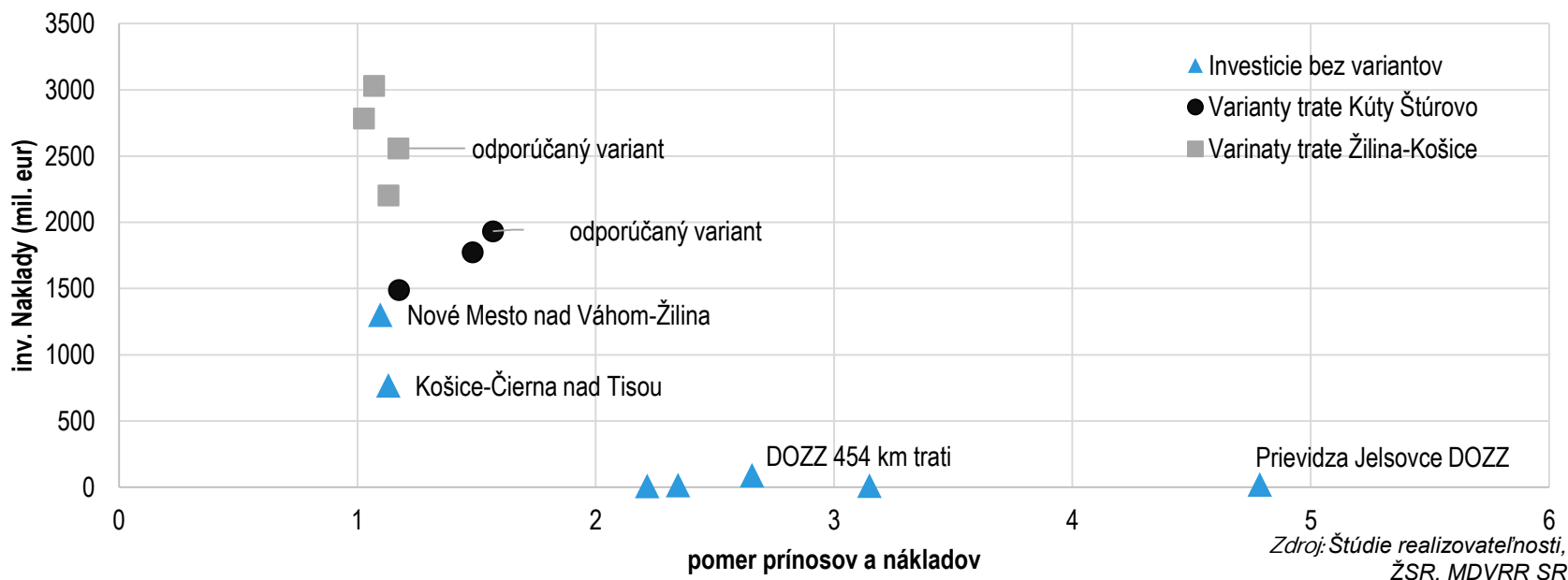


Zefektívnenie cez lepšie riadenie a nákup

elektriny

- Nákup elektriny predstavuje jednu z najväčších individuálnych výdavkových položiek ŽSR (Opatrenie: znížiť cenu o 0,5 mil. eur)
- Prevádzkové úspory cez malé investície (diaľkové ovládanie výhybiiek, rozoberanie tratí, centralizácia riadenia dopravy)
- Malá ročná úspora znamená veľký kumulatívny benefit

Náklady a prínosy (modernizácia vs zmeny riadenia)



Zefektívnenie cez zrušenie tratí

- ŽSR prevádzkuje viac ako **400 km** tratí, po ktorých denne prejde maximálne **5 vlakov**
- Priamy náklad (dotácia bez odpisov a réžia) na jeden vlakový kilometer:
1 eur - 40 tisíc eur (na tratiach s občasou dopravou)
- Trate s nižšími súčasnými aj budúcimi ekonomickými prínosmi v porovnaní s ich nákladmi je potrebné postupne eliminovať

Potenciálne úspory

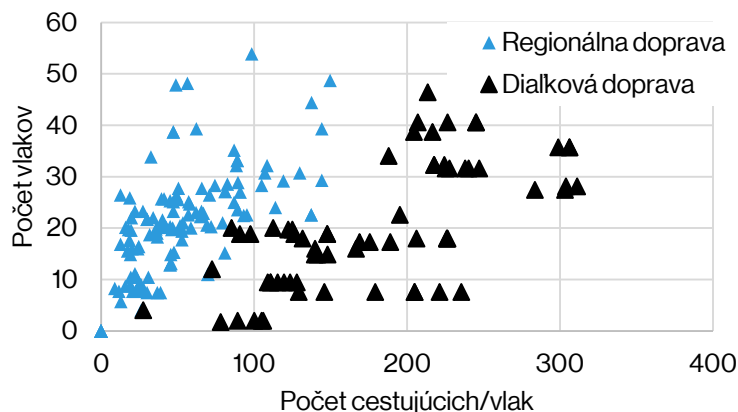
- **6 mil. eur ročne** – z eliminovania 234 km tratí bez osobnej dopravy (jednorazové náklady 70 mil. eur)
- **2,6 mil. eur ročne** - z eliminovania 91 km tratí s minimálnou osobnou dopravou (jednorazové náklady 27,2 mil. eur)

Verejná doprava

Málo vyťažená osobná doprava

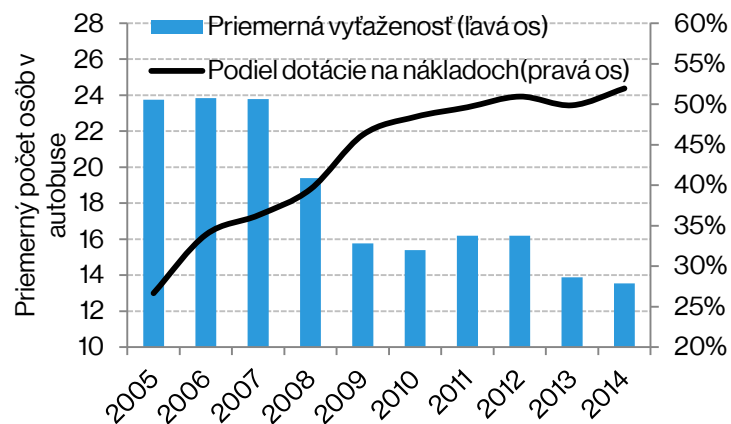
- Vozidlá Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. (ŽSSK) sú málo využívané, oproti Česku len na jednu polovicu
- Dopyt po autobusovej doprave klesá (od 2016 o 45%), dotácia za prevádzkovanie vzrástla o 79 %
- Nekomunikujúci autobusoví prepravcovia (VÚC; nemáme dáta) s vlakovými.

Priemerný počet cestujúcich vo vlaku a priemerný denný počet vlakov na jednotlivých linkách



Zdroj: ZSSK

Vyťaženosť a dotácie na nákladoch v prímestskej autobusovej doprave



Zdroj: MDVRR SR, v rokoch 2013 – 2014 sú dáta o nákladoch a dotáciách dostupné iba za ZA, TN a BB kraj



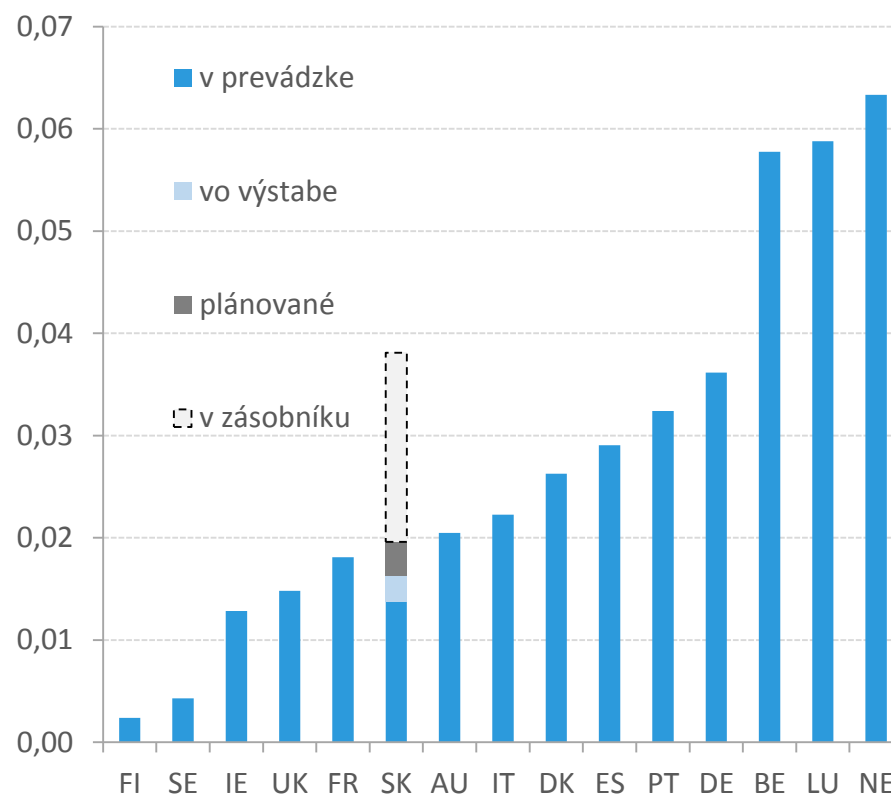
Investície



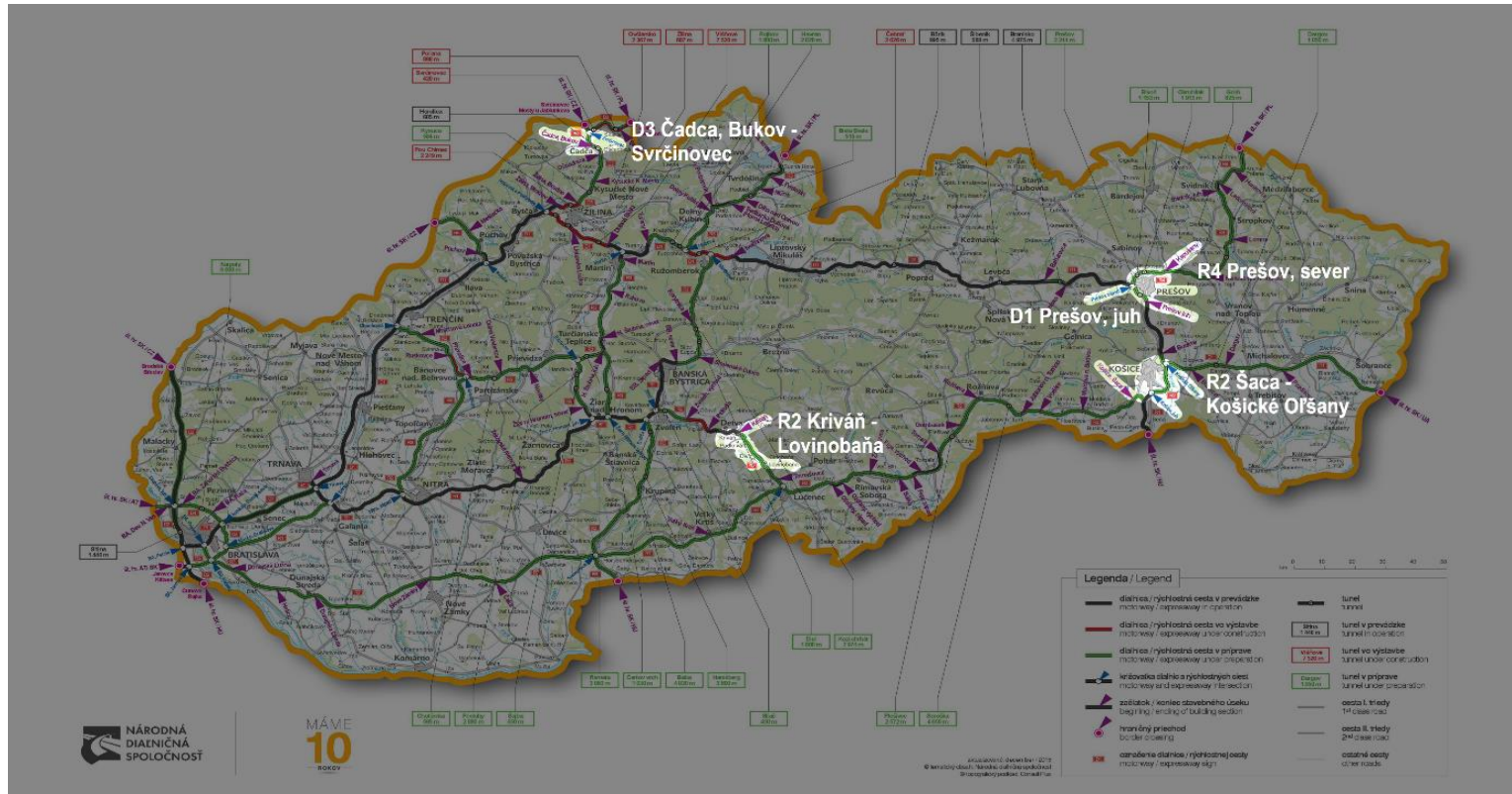
I Investície - ako rozmýšľame

- **Otázka väčšinou nie je či ale kde, v akom rozsahu a kedy stavať**
- **Zadanie zvýšiť efektívnosť súčasnej investičnej obálky**
- **Na plánované („prioritné“) projekty v doprave:**
 - cestné projekty za 8,8 mld. eur
 - železničné projekty za cca 1 mld. eur

Dĺžka diaľnic k rozlohe* (km/km²)



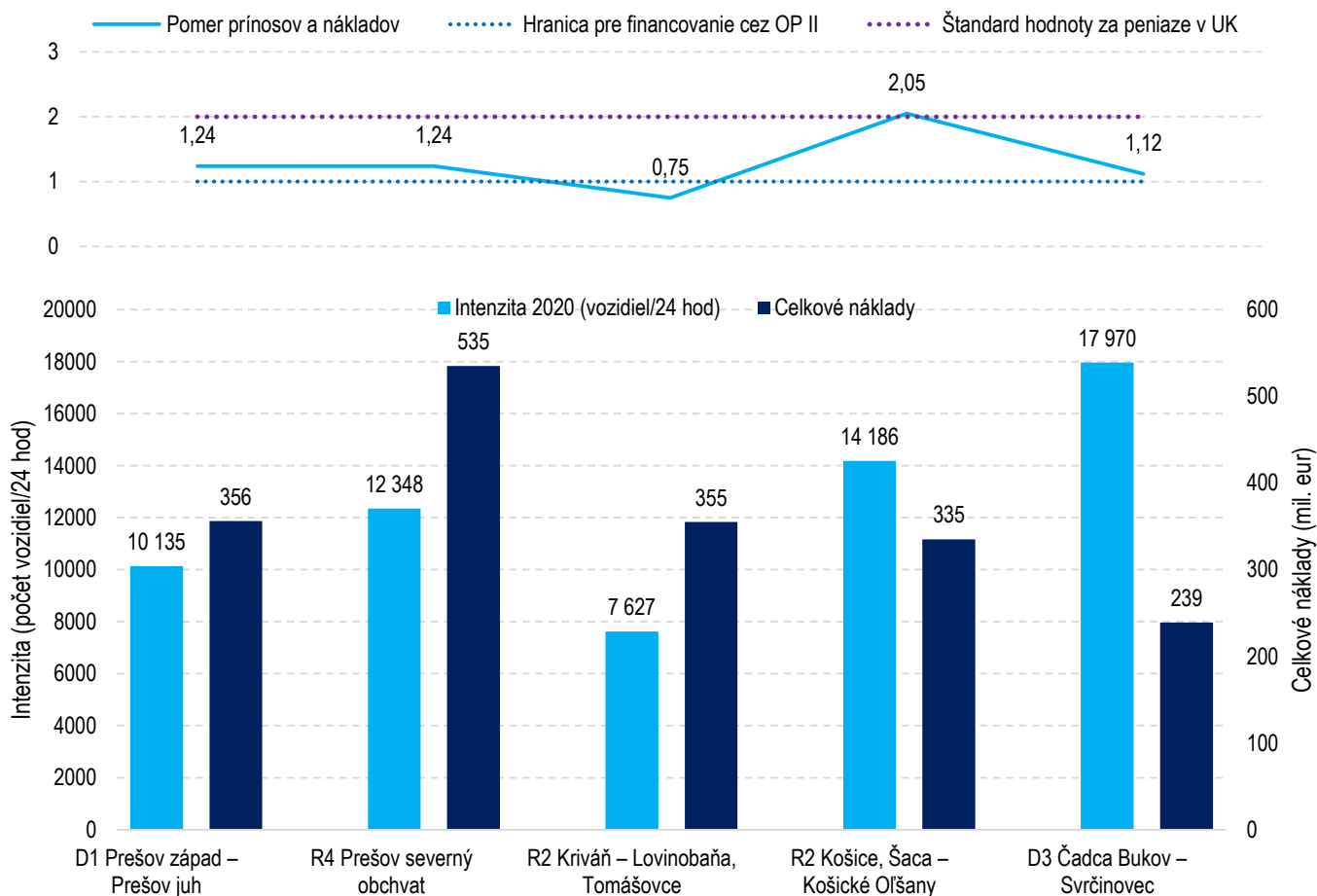
Najbližšie k realizácii ...



- 5 úsekov diaľnic a rýchlostných ciest
- 73 km v celkovej hodnote 1,8 mld. eur

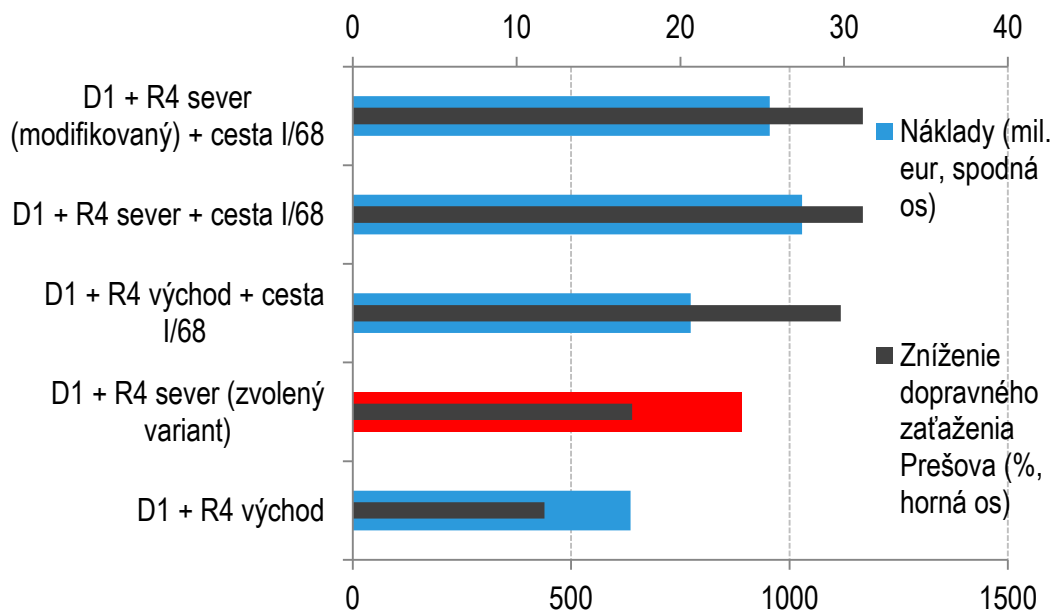
Prvý pohľad na TOP priority

- Na základe štúdií realizovateľnosti – otázna kvalita dát a predpokladov



Prípadová štúdia: Obchvat Prešova

- **Cieľ projektu:** znížiť dopravné preťaženie centra mesta, dobudovať D1
- Prevažuje zdroj/cieľ, nie tranzit
- Zvolený variant odľahčí dopravu v Prešove o 17% kvôli nízkej miere tranzitnej dopravy



Zdroj: MDVRR SR, Štúdia realizovateľnosti

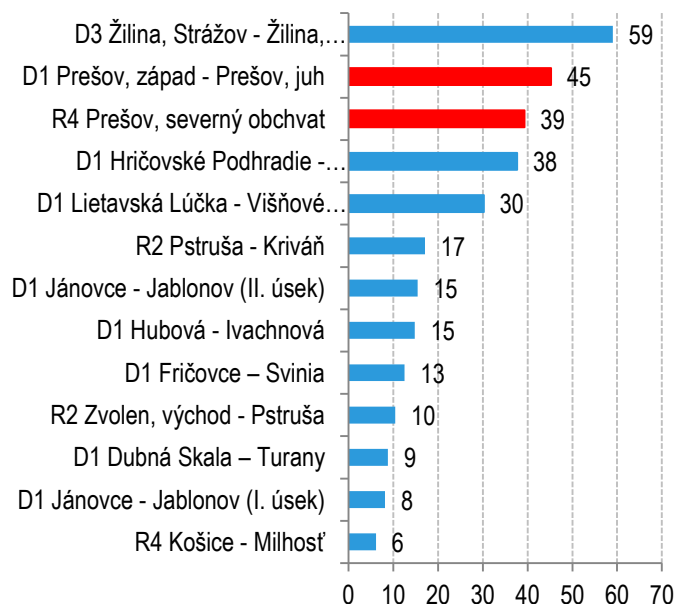
Varianty, ktoré neboli posúdené v štúdiu realizovateľnosti:

- Polovičný profil D1 Prešov západ – Prešov juh
- Polovičný profil R4
- Zvýšenie kapacity križovatky „Nábřežnej komunikácie“ s cestou I/18
- Rozšírenie cesty I/18 na 4-pruh v úseku od mostu cez rieku Torysa po železničné priecestie
- Multimodálne alternatívy

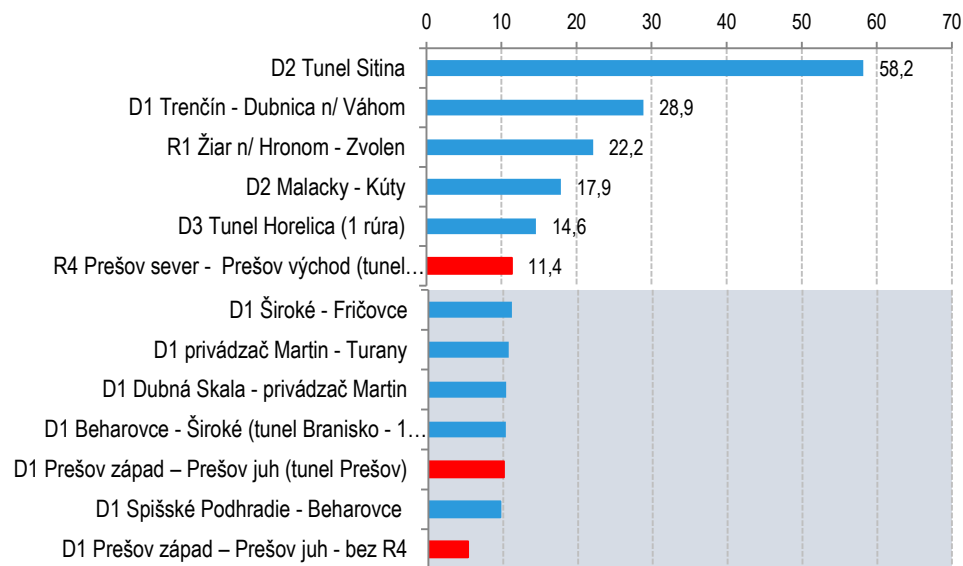
I Cena za km je druhoradá

- Zaujímá nás náročnosť terénu a očakávaná intezita

Náklady úsekov stavaných od roku 2012 (mil. eur/km)



Priemerná intezita na vybraných a najmenej vyťažených úsekoch Da RC (v tis. vozidiel/24 hod.)



Zdroj: Štúdia realizovateľnosti, MDVRR SR, NDS, vlastné prepočty

Pozn.: Intenzity D1 Prešov Z-J pri existencii S obchvatu R4
 Údaje za úseky obchvatu Prešova 2020, inak 2015.
 Zdroj: Štúdia realizovateľnosti, sčítanie dopravy NDS

Na záver

I Ako ďalej v doprave

- Najdrahšia diaľnica je prázdna
- Zmena atmosféry?
- Analytici na doprave potrebujú viac ako inde
- Dáta, dopravné prognózy, metodiky sú základ
- Hodnotíme veľké investičné projekty - „priority“
- Tlak na kvalitu

Ako ďalej Hodnota za peniaze

- (1) vynucovanie identifikovaných opatrení
- (2) nové témy revízie výdavkov – práca a sociálne veci, vzdelávanie a životné prostredie (do júna 2017),
- (3) lepšie metodiky,
- (4) hodnotenie investícií na MF SR,
- (5) zrastanie s rozpočtovým procesom,
- (6) interné kapacity (hľadáme ľudí do tímu)

Ďakujem za pozornosť.

Štefan Kišš

Riaditeľ, Útvar hodnoty za peniaze
Ministerstvo financií SR

E-mail: stefan.kiss@mfsr.sk

Tel.: +421 2 5958 3411