



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



## **Metodika pro zpracování finanční analýzy programu „Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy“**

Leden 2019 – verze 1.0

# OBSAH

<b>ÚVOD DO METODIKY.....</b>	<b>3</b>
<b>POPIS TVORBY .....</b>	<b>4</b>
1. PARAMETRY ANALÝZY .....	4
2. ANALÝZA KONTEXTU PROJEKTU .....	4
3. FINANČNÍ ANALÝZA.....	5
<b>POPIS FA MODELU .....</b>	<b>8</b>
0 ÚVOD .....	8
1 INVESTIČNÍ NÁKLADY.....	8
2 NÁKLADY A PŘÍJMY .....	8
3 FINANČNÍ ANALÝZA .....	9
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK.....</b>	<b>9</b>
<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>10</b>

# ÚVOD DO METODIKY

Operační program Doprava v současném programovém období 2014-2020 v rámci specifického cíle 1.3 – „Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy“ bude mimo jiné podporovat pořízení přepravních jednotek pro kontinentální kombinovanou dopravu. Nezbytnost provádět hodnocení ekonomické efektivity vyplývá z požadavku na hospodárnost, efektivnost a účelnost použitých veřejných prostředků ze zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla) a dalších dokumentů. Metodika se konkrétně zaměřuje na pořízení přepravních jednotek pro kontinentální kombinovanou dopravu.

Cílem předloženého dokumentu je definovat základní vstupy a navrhnout parametry pro standardizaci postupů vedoucích ke zpracování finanční analýzy žádostí ucházejících se o podporu z prostředků OPD.

V souladu s Metodickým pokynem pro řízení výzev, hodnocení a výběr projektů v programovém období 2014-2020 (MMR) není pro projekty s celkovými způsobilými náklady do 100,0 mil. Kč vyžadováno zpracování standardní ekonomické analýzy.

Jednotlivé projekty ale musí prokázat ekonomickou efektivnost prostřednictvím odpovídající identifikace a popisu předpokládaných dopadů spojených s jejich realizací (včetně jejich odpovídající kvantifikace). Předpokládané dopady představují zejména převod přepravních objemů ze silniční dopravy na ostatní k životnímu prostředí šetrnější druhy dopravy (železniční a vnitrozemskou vodní).

Předpokládané dopady je nutno detailně popsat a v maximální možné míře i kvantifikovat v souladu s uváděnými indikátory a dalšími částmi žádosti nebo jejích příloh. Jednotlivé hodnoty jsou uváděny jako nejlepší odhad s ohledem na charakter projektu, předpokládaný vliv vnějších podmínek, apod.

Hodnocení efektivity investic za použití této metodiky je nezbytnou součástí každého projektu k pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy, který je předkládán ke spolufinancování z veřejných zdrojů (státní rozpočet, OPD, atd.). Metodika má dvě hlavní části – „Popis tvorby“ a „Vyplnění FA modulu“. První část si klade za cíl seznámit Zpracovatele s obecnými náležitostmi a parametry FA, zatímco část druhá slouží jako návod pro stanovení FA s popisem minimálního doporučeného obsahu jednotlivých kapitol a s odkazy na konkrétní tabulky v FA modelu, které je nutné vyplnit.

Nedílnou součástí metodiky je zmíněný excelovský FA model, který Zpracovatel naplní vstupními daty, a na jejichž základě budou stanoveny hodnoty kritériálních ukazatelů. Vyplněný FA model musí být vždy přiložen k textové části. **Jiné výpočty než ty, které budou uvedeny v FA modelu, nejsou akceptovatelné.**

Součástí metodiky je výpočtový modul v MS Excel (FA\_PJ model).

# POPIS TVORBY

V této části metodiky jsou uvedeny obecné parametry a zásady FA se zohledněním některých specifik.

## 1. PARAMETRY ANALÝZY

### 1.1. METODA A ROZSAH HODNOCENÍ

---

FA se provádí na základě **přírůstkové metody**, která stanovuje výslednou změnu ve vztahu k multimodální dopravě a jejímu rozvoji. Představuje porovnání mezi výší nákladů a přínosů mezi scénářem s projektem a bez projektu.

### 1.2. DISKONTNÍ SAZBY

---

Diskontování je finanční metoda, která umožňuje porovnání výnosů, nákladů a peněžních toků vzniklých v různém časovém období. Tato metoda je založena na předpokladu časové hodnoty peněz, která odráží fakt, že současná hodnota peněžních toků vzniklých v budoucnosti je nižší než dnešní hodnota toků.

Diskontní sazby pro finanční analýzu činí **4 %**

### 1.3. VÝCHOZÍ ROK HODNOCENÍ A CENOVÁ ÚROVEŇ

---

Výchozím rokem hodnocení je první rok realizace uvažované investice. V případě pořízení přepravních jednotek je to rok nákupu, resp. prvního právně závazného příslibu objednávky zařízení.

**V hodnocení těchto projektů se budou používat výhradně běžné (nominální) ceny. Cenová úroveň pak bude vždy dle roku zpracování analýzy.**

**Analýza neuvažuje s inflací.**

### 1.4. DOBA HODNOCENÍ

---

Určení časového horizontu je pro výsledek finanční analýzy nesmírně důležité, neboť jeho výběr má zásadní dopad na hodnoty finančních ukazatelů. Při stanovování časového horizontu bývá zohledňována životnost klíčových součástí projektu. Referenční (hodnotící) období **zahrnuje realizační a provozní fázi** projektu. Udává se v celých letech. **Základní referenční období** pro hodnocení je stanoveno na **10 let**.

## 2. ANALÝZA KONTEXTU PROJEKTU

### 2.1. RELEVANTNÍ KONTEXT A SOUČASNÝ STAV

---

Prvním krokem v sestavení FA je představení kontextu, v kterém má být projekt realizován s důrazem na situaci v oblasti nákladní dopravy s důrazem na kontinentální kombinovanou dopravu. Klíčová je charakteristika problémů současného stavu nebo budoucích potenciálů, které vedou k možné potřebě projektu.

### 2.2. DEFINICE CÍLŮ PROJEKTU

---

Obecně cíle projektu stanovují společenskou hodnotu, kterou projekt přináší. Z analýzy všech prvků kontextu uvedených v předchozí části je třeba vyhodnotit regionální a/nebo sektorové potřeby, které lze projektem řešit, a to v souladu s koncepčními a programovými dokumenty. Cíle projektu by pak měly být definovány v přímém vztahu k potřebám.

### 2.3. DEFINICE POROVNÁVANÝCH VARIANT

---

Z pravidla se porovnávají dvě varianty. Varianta bez projektu, což je v podstatě status quo neboli zachování současného stavu a varianta s projektem, kde dochází k nákupu přepravních jednotek. Tyto dvě varianty se popíší a porovnají.

## 3. FINANČNÍ ANALÝZA

Účelem finanční analýzy je zhodnocení oprávněnosti projektu pro spolufinancování z veřejných prostředků z hlediska schopnosti samofinancování (aby mohl být projekt podpořen z veřejných zdrojů, musí z finanční analýzy vyplynout, že není schopen se financovat sám). Konečným cílem je stanovení hodnot vybraných finančních ukazatelů založených na diskontovaných předpokládaných peněžních tocích projektu.

Finanční analýza by měla být provedena z hlediska investora projektu za účelem posouzení finanční udržitelnosti a výpočtu ukazatelů finanční návratnosti projektu a kapitálu na základě diskontovaných peněžních toků.

Ke správnému provedení finanční analýzy je nutné mít k dispozici informace o následujících vstupech:

- investiční náklady
- zbytková hodnota
- provozní náklady
- příjmy
- zdroje financování, včetně vlastního kapitálu investora, kapitálu z půjček (v tomto případě představují splátky půjčky a úroky v analýze udržitelnosti úbytek hotovosti projektu) a případných dodatečných finančních zdrojů, jako jsou dotace.

### 3.1. INVESTIČNÍ NÁKLADY

---

Prvotním krokem v cestě k finanční analýze je sestavení rozpočtu celkových investičních nákladů spojených s uskutečněním a uvedením projektu do provozu.

Struktura investičních nákladů prezentovaných ve finanční analýze by měla poskytnout dostatečně podrobné minimální informace:

- Cena nákupu PJ
- Ostatní náklady (příprava a administrativa žádosti, publicita, pořízení a instalace kodifikačních štítků a případně náklady zde neuvedené)

### 3.2. ZŮSTATKOVÁ HODNOTA

---

Na konci referenčního období je ve výpočtu zohledněna **zůstatková hodnota investice (ZH)**, a to pokud projektová investice zůstává nadále provozována. V případě likvidace investice se naopak musí zahrnout náklady na její likvidaci (cena železa nebo odprodeje PJ).

Tabulka průměrné ekonomické životnosti pro výpočet zůstatkové hodnoty investice činí u tohoto typu investice **8 let**.

### 3.3. PROVOZNÍ NÁKLADY

---

Provozní náklady vymezené v čl. 17 písm. b) a c) nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 480/2014, obvykle se jedná o výdaje spojené s běžným provozem, běžně se jedná o výdaje na zaměstnance, spotřeby materiálu, pohonné hmoty, nákup služeb (dopravní služby, manipulace v překladištích, ...) spotřeby vody a energií, běžnou údržbu, pojištění a ostatní provozní náklady.

**Provozní náklady** se vyjadřují ve formě rozdílu provozních nákladů mezi stavem „bez projektu“ a „s projektem“. Pokud nejsou pro daný projekt data k dispozici, jejich roční výši Zpracovatel stanoví např. podrobným rozbohem jednotlivých reálných složek provozních nákladů pro daný projekt. Způsob stanovení je vždy nutné transparentně zdokumentovat.

**Pro tyto účely je ve FA modelu tabulka 2.4.**

### 3.4. PŘÍJMY

---

Příjmy vymezené v článku 16 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 480/2014, jedná se zejména o poplatky za užívání výstupů nebo výsledků projektu. Jedná se zejména o tržby z přepravy zboží, případně tržby z pronájmu přepravních jednotek. Příjmy neobsahují převody ze státních nebo regionálních rozpočtů ani vnitrostátních systémů veřejného pojištění.

**Pro tyto účely je ve FA modelu tabulka 2.4.**

### 3.5. UKAZATELE FINANČNÍ VÝKONNOSTI A UDRŽITELNOSTI

---

Základními ukazateli finanční efektivnosti investice jsou:

**FNPV** - Finanční čistá současná hodnota

**FIRR** - Finanční vnitřní výnosové procento (míra)

Definice ukazatelů včetně způsobu výpočtu podává **platná evropská metodika**.<sup>1</sup>

Finanční analýza je sestavena z pohledu peněžních toků přímo spojených se subjekty, které jsou vlastníkem a provozovatelem PJ, která je předmětem FA. V analýze jsou zahrnuty pouze peněžní příjmy a výdaje. Znamená to, že finanční náklady a výnosy, které nejsou spojené s finančními zdroji (např. odpisy a rezervy), nejsou zahrnuty v analýze.

FA by měla zahrnovat pouze přírůstkové peněžní toky vzniklé v souvislosti s projektem. Ty se započítají jako rozdíl mezi peněžními toky varianty „s projektem“ a varianty „bez projektu“.

#### FINANČNÍ VÝNOSNOST INVESTICE A VLASTNÍHO KAPITÁLU

Finanční **výnosnost investice** se posuzuje tak, že se odhadne finanční čistá současná hodnota a finanční míra návratnosti investice (FNPV(C) a FRR(C)). Tyto ukazatele srovnávají investiční náklady a čisté příjmy a měří, v jakém rozsahu jsou čisté příjmy projektu schopny zajistit splacení investice, a to bez ohledu na zdroje financování. Do výpočtu FNPV(C) se nezahrnují platby úroků. U projektů vyžadujících podporu z veřejných

---

<sup>1</sup> Průvodce analýzou nákladů a přínosů investičních projektů, EK, 12/2014 – str.38

zdrojů by FNPV(C) před poskytnutím podpory z veřejných zdrojů měla být záporná a FRR(C) by měla být nižší než diskontní sazba použitá při analýze, tedy 4,0 %.

Finanční **výnosnost vlastního kapitálu** se posuzuje tak, že se odhadne finanční čistá současná hodnota a finanční míra návratnosti kapitálu (FNPV(K) a FRR(K)). Tyto ukazatele měří, v jakém rozsahu jsou čisté příjmy projektu schopny zajistit splacení finančních zdrojů poskytnutých z vnitrostátních fondů (soukromých i veřejných zdrojů). Výpočet FNPV(K) a FRR(K) vyžaduje, aby se finanční zdroje (po odečtení podpory z veřejných zdrojů) investované do projektu považovaly za úbytek hotovosti bez ohledu na investiční náklady. U projektu vyžadujícího příspěvek by FRR(K) s poskytnutou podporou měla být vyšší než diskontní sazba a menší než výše nepřiměřeného zisku (10%), v opačném případě je nutno snížit požadovanou míru podpory.

#### **ZAJIŠTĚNÍ FINANČNÍ ŽIVOTASCHOPNOSTI (UDRŽITELNOSTI)**

Projekt je finančně udržitelný, pokud se očekává, že riziko vyčerpání hotovosti v budoucnosti (a to jak v průběhu realizační, tak provozní fáze) je nulové. V analýze by mělo být doloženo, jak dostupné zdroje financování (vnitřní i vnější) budou každoročně odpovídat výši splátek. Rozdíl mezi příjmy a výdaji určí deficit nebo přebytek, který se každý rok vytvoří. Udržitelnosti bude dosaženo tehdy, pokud jsou souhrnné generované peněžní toky pozitivní pro všechny roky projektu. V případě, že jsou v budoucnu očekávány záporné peněžní toky (např. vyšší provozní nákladovost), je nutné prokázat, že vlastník/provozovatel bude schopen tyto záporné peněžní toky pokrýt.

# POPIS FA MODELU

V této části metodiky je popsán způsob vyplnění FA modelu.

## 0 ÚVOD

Zde dojde k vyplnění žlutých polí dle uvedeného popisu

## 1 INVESTIČNÍ NÁKLADY

Zde dojde k vyplnění žlutých polí dle uvedeného popisu.

Tabulka 1.1. – Je třeba vyplnit v případě časového rozlišení investičních prostředků, které se přenáší z tabulek 1.2-1.6. V případě chybného vyplnění se objeví červený text „POZOR NESOULAD TABULEK“.

Tabulka 1.3 – 1.4 – Zde zpracovatel uvede cenu nákupu PJ (dle členění **množství a jednotková cena**) schválených pro kombinovanou přepravu a ostatní náklady dle uvedeného členění. Stanovení způsobilých nákladů jakožto i výše podpory je počítána automaticky v tabulkách 1.5 a 1.6.

Tabulka 1.7 je určena pro stanovení zbytkové hodnoty přepravních jednotek na konci hodnotící období. (Nejlépe je vyplnit čistou hmotnost kontejneru a výkupní cenu železa. V případě odprodeje, cenu prodeje PJ)

## 2 NÁKLADY A PŘÍJMY

Zde dojde k vyplnění žlutých polí dle uvedeného popisu. Výpočet probíhá automaticky.

Zásadní je vyplnění tabulky 2.4 Vstupy do kalkulace provozního cash-flow, kde zpracovatel uvede průměrnou dobu obratu ve dnech, průměrnou vzdálenost obratu v km, počet manipulací na obrat, počet obrátů za rok a objem přepravy na obrat. Dále vyplní finanční příjmy a náklady dle popisu bez DPH.

U varianty bez projektu se do výpočtového modulu vkládají pouze hodnoty, u kterých dojde k záměně PJ. V případě navýšení PJ o nové se nevyplňuje varianta bez projektu a políčka zůstávají prázdná. Je třeba zachovat princip přírůstkové analýzy.

Jednotlivé řádky se vyplňují podle následujících pravidel:

- řádek 68: Zpracovatel uvede počet manipulací, které provozovatel překladiště účtuje, přičemž nemusí vždy platit, že jedna překládka (změna módu dopravy) = jedna manipulace.
- řádek 69: Zpracovatel musí brát zřetel na to, že dle pravidel programu je nutný minimální počet přeprav IPJ za rok 48. To odpovídá minimálnímu počtu 24 obrátů IPJ.
- řádek 70: Zpracovatel uvede cenu za manipulaci, kterou účtuje provozovatel překladiště za každou manipulaci s IPJ v překladišti.
- řádek 71: Zpracovatel uvede cenu, kterou železniční dopravce účtuje za přepravu jedné IPJ za km (ve většině případů je potřeba přepočítat z ceny za vlak a km).
- řádek 73: Zpracovatel v pozici silničního dopravce uvede své skutečné náklady na jeden km jízdy. Zpracovatel v pozici zasílatele zde vyplní cenu za jeden km jízdy od silničního dopravce.
- řádek 75: Jedná se o cenu za přepravu po silnici. Vyplňuje se pouze u přepravy silničních návěsů, které se nepřepravují v rámci KD, tedy ve variantě bez projektu při výměně klasických silničních návěsů za podporované IPJ.



Ostatní výpočet již počítá automaticky. V případě potřeby se vyplní řádek 13 a 30 dle popisu.

### 3 FINANČNÍ ANALÝZA

Zde dojde k vyplnění žlutých polí dle uvedeného popisu. Výpočet probíhá automaticky.

Zásadní je vyplnění způsobu financování nebo vyplnění vlastních prostředků pokud je má na nákup k dispozici.

Finanční udržitelnost projektu je zásadní a v buňce E25 musí být uvedeno „ANO“.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZNAČEK A ZKRATEK

### *Institucionální zkratky*

EK	Evropská komise
EU	Evropská unie
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
OPD	Operační program Doprava

### *Zkratky metodiky*

BCR	Benefit Cost Ratio – poměr přínosů a nákladů
CIN	Celkové investiční náklady
FA	Finanční analýza
FIRR (FRR)	Financial Internal Rate of Return - finanční vnitřní výnosové procento
FNPV	Financial Net Present Value - finanční čistá současná hodnota
IN	investiční náklady
IRR	Internal Rate of Return - Vnitřní výnosové procento
NPV	Net Present Value - Čistá současná hodnota investice
ZH	zůstatková hodnota

### *Zkratky ostatní*

CÚ	cenová úroveň
CZK	česká koruna
JC	jednotková cena
IPJ	intermodální přepravní jednotka
PJ	přepravní jednotka
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit

## PŘÍLOHY

FA model – „FA\_IPJ\_leden2019\_verze1.0.xls“