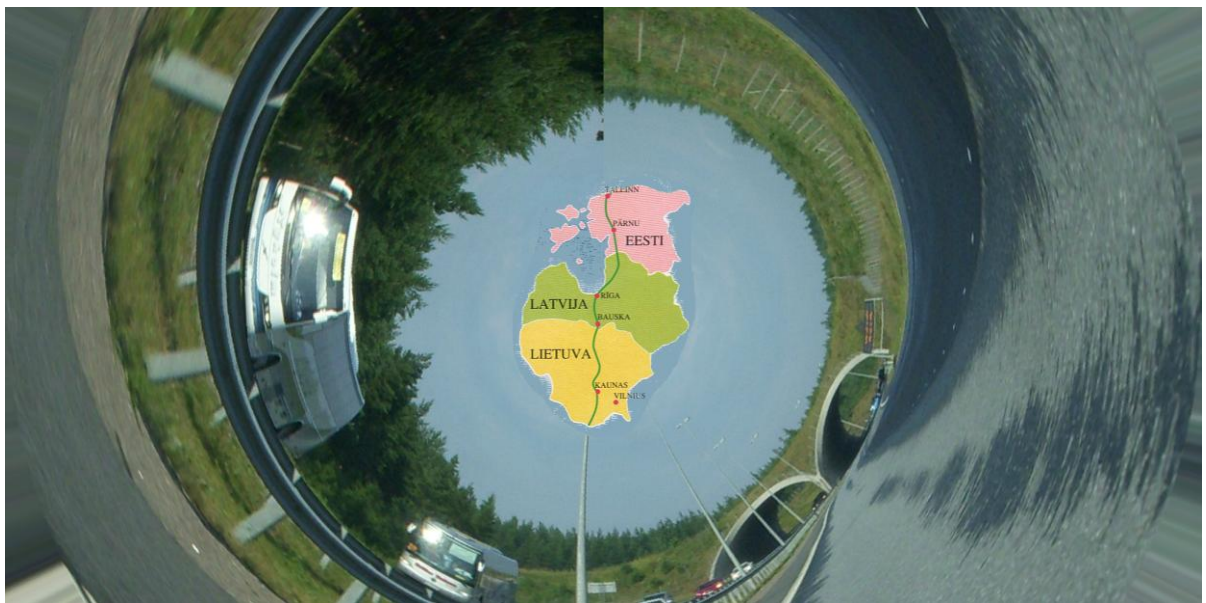


PÄRNU MAAKONNAPLANEERINGUT TÄPSUSTAV TEEMAPLANEERING

PÕHIMAANTEE NR 4 (E67) TALLINN-PÄRNU-IKLA
(VIA BALTICA) TRASSI ASUKOHA TÄPSUSTAMINE
KM 92,0-170,0

FINANTSANALÜÜS II OSA

Pärnu suur ümbersõit



MAANTEEAMET



PÄRNU MAAVALITSUS



TEEDE TEHNOKESKUS AS

Sisukord

1.	Üldandmed ja projekti eesmärgid	3
2.	Hinnang projektile kaasfinantseerimise väärimise seisukohast	5
3.	Majanduslik hinnang	7
	Sissejuhatus	7
	Metoodika	7
	Põhieeldused	8
	Peamiste majanduslike tulemite prognoos	9
	Projekti alternatiivide kirjeldus	9
	Majanduslikud kulu- ja tulukomponendid	9
	Muud majanduslikud kasud ja kahjud	12
	Majandusliku hinnangu tulemused	12
3.	Tundlikkuse(riskide) analüüs	15
4.	Finantsanalüüs	18
	Põhieeldused	18
	Metoodika	18
	Projekti alternatiivide kirjeldus I	19
	Finantsilised kulu- ja tulukomponendid	19
	Investeeringukulud	19
	Hoolduskulud	20
	Finantsanalüüsi tulemused	20
5.	Rahastamiskava	23
	struktuuriToetused	23
	Ühenduse osaluse iga-aastane rahastamiskava	25
	Kaasfinantseerimise allikad	26
	Projekti finantsiline jätkusuutlikkus	26
6.	Lisad	28
	Lisa 1: MAJANDUSLIKU TASUVUSE NÄITAJATE arvutamine	28
	Lisa 2: MAJANDUSLIK TASUVUS - nüüdisväärtuse arvutamine	29
	Lisa 3: Investeeringu JA KAPITALI finantsiline tasuvuslävi (FRR/C JA FRR/K)	30

1. ÜLDANDMED JA PROJEKTI EESMÄRGID

Pärnu Maavanema 27.02.2009 korraldusega nr 32 algatati Pärnu maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0-170,0“.

Planeeringu eesmärgiks on riigi põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla maantee olemasoleva trassi vastavusse viimine I klassi maanteele esitatavatele nõuetele Pärnu maakonnas km 92,0 – 170,0 s.h Are ja Nurme õgvenduste ning Pärnu ümbersõidu trassi valik, tagamaks planeerimisseaduse § 7 lg 3 p 10; § 7 lg 6 ja § 291 ning teeseaduse § 17 lg 1 kohase aluse loomine maantee projektide koostamiseks. Planeeringu alaks on riigi põhimaantee toimimiseks ja teedevõrguga ühendamiseks vajalik trassi koridor ning selle lähimõjuala.

Lõikudes, kus tee kavandatakse uude asukohta, valiti maantee trassi koridori asukoht variantide võrdluse teel. Pärnu ümbersõidu teetrasside variandid A, B, C ja D kulgesid läbi Are, Sauga ja Paikuse valdade ning läbi Sindi linna. Pärnu ümbersõit planeeritakse neljarajaliseks ja vastavaks I klassi maantee nõuetele.

Viidi läbi erinevate trassivariantide tulemuslikkuse analüüs, koos sellega seotud sotsiaalmajanduslike- ning keskkonnamõjude strateegilise hindamisega.

30.08.2010.a. esitles Teede Tehnokeskus tulemuslikkuse analüüsi ning soovitas Pärnu ümbersõidu I klassi maantee eelistatud variandiks trassi B, mis kulgeb alljärgnevalt:

algus KM		lõpp KM	vana KM
92,439	-	109,354 Are ümbersõidu algus;	(109,335)
109,354	-	115,507 Are ümbersõidu lõpp;	(115,913)
115,507	-	117,143 Pärnu ümbersõidu algus	(117,549)
0,000	-	3,286 Riste maanteega 19210	-
3,286	-	5,338 Viadukt maanteel 19214	-
*	5,338	10,770 Viadukt Pärnu-Rapla raudteel	-
*	10,770	11,144 Viadukt maanteel 5	-
*	11,144	11,590 Pärnu jõgi	-
*	11,590	11,740 sild üle Pärnu jõe	-
*	11,740	12,250 Viadukt maanteel 59	-
12,250	-	13,958 Riste Sindioja teega	-
13,958	-	15,049 Viadukt maanteel 19227	-
15,049	-	18,371 Veehaarde tee riste	-
18,371	-	20,238 Silla – Vaskrääma tee riste	-
20,238	-	20,637 Mõisaküla rdt riste	-

20,637	-	24,262 Viadukt Via Baltical	-
140,069	-	140,694 Valga – Uulu mnt ristmik	(141,847)

*) Neli eritasapinalist ristumist on koondunud kõik ühele 1,5 km pikkusele lõigule km 10,77... km 12,25 kus tehnilise lahenduse väljatöötamine on keeruline.

Ümbersõidu trass on kokku 24 km pikkune. Trassil on kavandatud neli ühendust olemasoleva teedevõrguga:

1. Kõrvalmaanteega nr 19124 Jänesselja – Urge;
2. Põhimaanteega nr 5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru;
3. Tugimaanteega nr 59 Pärnu-Tori;
4. Kõrvalmaanteega nr 19277 Paikuse – Tammuru;

Käesolev aruanne keskendub Pärnu ümbersõidu rajamisele I klassi maanteena.

2. HINNANG PROJEKTILE KAASFINANTSEERIMISE VÄÄRIMISE SEISUKOHAST

Projektide abikõlblikkuse määramisel on olulised kolm kriteeriumit:

- Projekti abikõlblikkuse eelduseks on tema üle 10 miljoni EUR-i ületav maksumus;
- projekt on igal juhul abikõlblik, kui ta on sotsiaal- majanduslikult tasuv (NPV on positiivne ja IRR on positiivne; või on need näitajad nullilähedased);
- projekti abimäära määrab selle finantseerimisvajak, ehk see, kui suures osas ei kata projekti käivitumisel oodatavad tulud projekti elluviimiseks vajalikke kulusid.

Projekt kvalifitseerub kõigi kriteeriumite järgi ÜF abile kogumaksumusega 101 307 835 eurot; projekt on sotsiaalmajanduslikult tasuv; projekti finantseerimisvajak on realselt 100 %, kuna omatulusid projekt kaasa ei too, seega on võimalik ÜF-st taotleda maksimaalset toetusmäära, ehk siis 85 %.

Projekti abikõlblikud kulud moodustavad kokku 105 milj. eurot tänases vääringus, arvestades hindade kasvu mõju ja arvatavat ehitusperioodi, saame ehitusperioodi alguseks prognoosida järgmised tulemused, vt. alljärgnev tabel.

Tabel 1 Investeeringute maksumuse muutus seoses tarbijahinnaindeksi muutusega

Investeeringu maksumus, eurot tänases vääringus	Tarbija-hinnaindeksi kasv, %	Investeeringu maksumus ehitusaja alguseks, euro	ÜF finantseering, Täna- ses vääringus, 85% investeeringu abikõlblikest kuludest, eur	Omafinant- seering, Täna- ses vääringus, 15% abikõlblikest kuludest	Omafinant- seering, maksumus ehitusaja alguseks, eur
101 307 385	4,66%	106 028 780	86 111 660	15 196 175	15 904 317

Eelolevast nähtub, projekti omafinantseerimise määraks jääb 15%, mis on tänastes hindades 15 196 175 eurot; arvestades tarbijahinnaindeksi tõusuprognoosi, moodustab prognoositav omafinantseering ehituse algusaastal püsihindades aga 15 904 317 eurot.

Kuivõrd ÜF poolt eraldatavad vahendid püsivad samas suurusjärgus, kui seda on projekti esitamise ja taotlemise aeg, mis on siis tänane abi määr, peab Maanteeamet olema valmis suuremateks finantsinvesteeringuteks, kui seda ehk tänasel päeval planeeritakse.

Kas Maanteeametil on võimalik sellist investeeringut ja omavahendite hulka garanteerida, sõltub suuresti edasisest eelarve planeeringust ja vajab eraldi prognoosimist ning analüüsi.

Vabariigi Valitsuse määrus nr 50 09.03.2009 piirab kohalike omavalitsuse üksuste ja kohalike omavalitsuse üksusest sõltuva üksuse kohustuste võtmist. Määrusega kehtestati Rahandusministeeriumiga kooskõlastatult võetavate kohustuste loetelu, kooskõlastamise taotluse esitamise ja selle hindamise tingimused ning kord. Välisabi toetuse saamiseks vajalik omafinantseering ei kuulu kooskõlastavate kohustuste hulka.

Käesoleva analüüsi teostamise eelduseks on järgmised objekti projekteerimise ja valmimisega seotud tähtajad:

- Projekteerimistööd toimuvad 2011. a.;
- Ehitushange toimub 2011. a.;
- Ehitusperiood kestab 2012. - 2014. a
- Objekt võetakse kasutusse 2015.a.

3. MAJANDUSLIK HINNANG

Alljärgneva hinnatakse Pärnu ümbersõidu trassi I klassi maanteele esitatavate nõuetega vastavuseks viimise majanduslikke mõjusid tasuvusanalüüsi abil, mis rajaneb mitmetel tuvastatud majandusliku kulu ja tulu komponentidel.

Hindamine on läbi viidud vastavalt metoodilistele juhenditele „Töödokument nr. 4- Kulude- tulude analüüsi metoodika suunised“ ja “Guide to cost-benefit analysis of investment projects”, mis on Euroopa Komisjoni poolt Ühtekuuluvusfondi 2007-2013 programmiperioodi tarbeks ette valmistatud metoodilised töödokumendid.

SISSEJUHATUS

Tegemist on Pärnu maakonnas paikneva Pärnu ümbersõidu trassi ehitamisega vastavuses I klassi maanteele esitatavatele nõuetele. I klassi maantee valmimise järel oodatakse järgmisi majanduslikke mõjusid:

- ajakulu vähenemine põhja-lõunasuunalise maanteetranspordiga liiklejatele ilma Pärnu linna läbiva transiitliikluseta;

Eesmärk on hinnata investeeringu majanduslikke mõjusid, mis seonduvad peamiselt liikumiskiiruste ja –tingimuste muutustega analüüsitud teelõikudel.

METOODIKA

Majandusliku analüüsi käigus on investeeringu majanduslikke mõjusid hinnatud võrreldes majanduslike rahavoogusid olukorras, milles nimetatud investeeringud on tehtud (nõndanimetatud investeeringualternatiiv) majanduslike rahavoogudega olukorras, milles olemasolevat teedevõrgustikku hooldatakse vastavalt praegustele standarditele (nõndanimetatud baasalternatiiv).

Metoodika rajaneb traditsioonilisel tasuvusarvestusel, mille raames hinnatakse kõiki projektiga seonduvaid kulusid ja tulusid ja mis hõlmab järgmisi teemasid:

1. samm: Projekti alternatiivide kirjeldus
2. samm: Majanduslike kulu- ja tulukomponentide identifitseerimine
3. samm: Peamiste hindamiseelduste identifitseerimine
4. samm: Peamiste majanduslike tulemite prognoos

Alljärgnevalt on peatutud kõigil nimetatud teemadel põhjalikumalt.

PÕHIEELDUSED

Euroopa Komisjoni esitatud „Töödokumendid nr. 4 Kulude-tulude analüüsi metoodika suunised” on öeldud, et sotsiaalne diskonteerimismäär peaks olema 5%, MKM suunistele (august 2008) tuginedes kasutatakse käesolevas analüüsis diskonteerimismäära 6% .

Majandusanalüüsi arvestusperioodiks on 25 aastat alates 2040. aastast kuni 2065. aastani (kaasa arvatud).

Investeeringute jääkväärtused sisalduvad analüüsis. Vastavalt hinnangule moodustab aastal 2050 ühendustee ehitamiseks tehtud investeeringute jääkväärtus 50% investeerimiskulust, maa kui mitte amortiseeritava põhivara jääkväärtus on 100% ostuhinnast, muud seonduvad kulud jääkväärtust ei oma. Jääkväärtus on kaasatud arvutustesse arvestusperioodi viimasel aastal positiivse väärtuse lisamise teel.

Analüüs on teostatud 2040. aasta fikseeritud hindadega, mis tähendab seda, et kõik hinnad ja kulud on ajatatud 2040. aasta tasemele. Eeldatavad hinnatõusud tulevikus on analüüsi kaasatud teatud ajaväärtuste tõusu eeldades, millist meetodit kasutatakse majandusanalüüsides üsnagi laialdaselt.

Vastavalt dokumendile „Kulude-tulude analüüsi metoodika suunised” tuleb uue programmi perioodi (2007-2013) jaoks projekti sisendid väärtustada alternatiivkulu ja väljundid tarbijate maksevalmiduse järgi. Lisaks eeltoodule tuleb majanduslike tulemusnäitajate kindlaksmääramisel teha teatud kohandusi: majandusanalüüsist lahutada kaudsed maksud (näiteks käibemaks), subsideerimised ja ülekandemaksed, mis tähendab seda, et näiteks investeerimiskulud tuleb mõõta tootmistegurite hindades.

Järgnevas tabelis on ära toodud kokkuvõtte peamistest metoodilistest eeldustest.

Tabel 2 Peamiste metoodiliste eelduste ülevaade

Parameeter	Eeldus
Arvestusperiood	25 aastat, millest esimene on 2040. ja viimane 2065. aasta
Jääkväärtus	Investeeringu jääkväärtust arvestatakse arvestusperioodi lõpul. See moodustab 50% rajatiste (tee) maksumusest ja 100% maa maksumusest; <i>ET-1 0113-0189</i>
Majanduslik diskontomäär	6% vastavalt MKM juhiste (august 2008)
Liikluse intensiivsuse kasv	Andmed „Teostatavusuuringust”, mis vastab „EWS 1997-le”
Aegväärtused	Andmed „Teostatavusuuringust”, mis vastab „EWS 1997-le”
Sõidukite kasutuskulud	Andmed „Teostatavusuuringust”, mis vastab „EWS 1997-le”
Kasv aegväärtustes	Võrdne 70%-ga eeldatavast SKP kasvust inimese kohta (<i>RM kevadprognoos 2008</i>)
Hinnatase	2040. aasta fikseeritud hinnad
Vahetuskurss	1 EUR = 15.64664 EEK
Praegused väärtused	Prognoositud aastaks 2040
Investeeringuperiood	2042-2044
Teelõigu avamise aasta	2045. a algus. Kasutajaealiste saamise esimene aasta on 2045.
Projekti tulud	Omatulu puudub, võrdsustatakse 0-ga, (Projekti tinglikud tulud tulenevad investeeringujärgsete kulude vähenemisest).

PEAMISTE MAJANDUSLIKE TULEMITE PROGNOOS

Tuginedes ülalkirjeldatud sisenditel ja eeldustel on prognoositud investeeringute peamised majanduslikud tulemid:

- Sisemine majanduslik tasuvus (Economic Internal Rate of Return, EIRR või IRR);
- Puhas nüüdisväärtus (NPV) 2040. aasta fikseeritud hindades;
- Tulude/kulude suhtarv

Sisemist majanduslikku tasuvust (*Internal Rate of Return*, IRR) defineeritakse kui intressimäära, mis nullib investeeringu puhta nüüdisväärtuse.

Puhta nüüdisväärtuse (*Net Present Value*, NPV) abil mõõdetakse investeeringu kõigi netorahavoogude tegelikku summat väljendatuna ühes väärtuses. $NPV > 0$ tähendab seda, et projekt genereerib netokasumit ja järelkult on investeering majanduslikus mõttes kasulik.

Tulude/kulude suhtarvu defineeritakse kui sissetulevate rahavoogude puhast nüüdisväärtust jagatuna väljuvate rahavoogude puhta nüüdisväärtusega. Investeeringuobjektide, millele prognoositakse sisendrahavoogu ehk tulusid, puhul tehakse hinnang järgnevalt: kui selle suhtarvu väärtus on suurem kui 1, on projekt sobiv, sest kõigi sissetulevate rahavoogude nüüdisväärtusena mõõdetud tulud on suuremad kui väljuvate rahavoogude nüüdisväärtusena mõõdetud kulud. Kõnealuse objekti reaalsed sisendrahavood on võrdsustatud nulliga, investeeringu majanduslikku kasumlikkust hinnatakse vaid investeeringujärgselt kokku hoitud kulude käsitlemisena tuludena.

PROJEKTI ALTERNATIIVIDE KIRJELDUS

Majandusliku hinnangu tarbeks defineeriti järgmised projekti alternatiivid:

- Baasalternatiiv

Baasalternatiivid tähistavad olukordi, kus tee omadusi käsitletakse võrreldes praeguse olukorraga muutumatuina. Selleks on I klassi maanteena rekonstrueeritud Via Baltica trass km 98,0-141,0, mille koosseisus on linnalõigud (Ehitajate tee kuni Raekülani)

- Investeeringualternatiiv

Via Baltica rekonstrueeritud trass alates km 98,0 kuni ümbersõidu alguseni km 117,0 pluss ümbersõidu trassivariant A pikkusega 26,0 km on defineeritud kui investeeringualternatiiv, kusjuures teistkordselt ei arvestata Via Baltica I klassi maanteeks rekonstrueerimise kulusid.

MAJANDUSLIKUD KULU- JA TULUKOMPONENDID

Projektiga seonduvad kulu- ja tulukomponendid on identifitseeritud ja eraldi analüüsitud nii baas- kui ka investeeringualternatiivile. Identifitseeritud komponente võib lühidalt kirjeldada kui:

- Investeermis- (ehitus-) kulusid, mis hõlmavad teelõigu rajamise prognoositud kulusid;
- hoolduskulusid, mis hõlmavad teelõigu hooldamisega seonduvaid kulusid kõigi projekti alternatiivide korral.
- käitluskulusid, mis hõlmavad investeeringutest mõjutatud liiklussõlme kasutavate reisijate majanduslikke kulusid. Põhirõhk on asetatud kõigi projekti alternatiivide järgmiste elementide analüüsile:
- sõidukite kasutamise kulu vastavatel teelõikudel (sõiduki kasutuskulu, SKK). Neid kulusid prognoositakse tee seisukorra ja standardite hindamise läbi,
- vastavaid teelõike kasutavate reisijate reisiajakulu.

Kõiki neid komponente on hinnatud tasuvusanalüüsis, kasutades ühikukulusid ja prognoosides majanduslikke väärtusi aasta kohta terve vaadeldava perioodi vältel. Alljärgnevasse tabelisse on koondatud andmed, mis puudutavad baas- ja investeeringualternatiivi kulusid ja tulusid, samuti nende suhtarve.

Käesoleva majandusanalüüsi käigus oleme kasutanud aastaste kulude näitajaid.

Tabel 3 Teostatavusuuringu käigus tuvastatud kulu- ja tulukomponendid, nende väärtused, kasutatud diskontomäär 6 %, periood 25 a.

TULUD				
Autode kasutuskulud				EUR
Baasalternatiiv	KKa,vg	aastas		46 491 571
Investeeringualternatiiv	KKa,pl	aastas		44 898 112
Tulud	TKa	aastas		1 593 459
Väärtus	TK			20 141 322
Ajakulu				
Baasalternatiiv	AKa,vg	aastas		33 113 341
Investeeringualternatiiv	AKa,pl	aastas		30 816 135
Tulud	TAa	aastas		2 297 206
Väärtus	TA			29 036 684
LÕ kulu				
Baasalternatiiv	UKa,vg	aastas		1 337 600
Investeeringualternatiiv	UKa,pl	aastas		668 800
Tulud	TUa	aastas		668 800
Väärtus	TU			8 453 632
KULUD				
Ehituskulud				
Aastased kulud	KIa	aastas		7 419 736
Väärtus	KI			93 785 463
Hoolduskulud				
Aastased kulud	KLa	aastas		1 450 320
Väärtus	KL			18 332 045
Kulude väärtus kokku	KA			112 117 508
Kulude- tulude suhe				
Käitluskulud	NKV _K			0,18
Ajakulud	NKV _A			0,26
LÕ kulud	NKV _U			0,08
Kokku:	NKV			0,51

Muud majanduslikku kasu, näiteks muutusi saaste- ja müratasemes ja genereeritud või ümbersuunatud liiklusest tulenevaid võite, analüüsitakse kvalitatiivselt.

Ettepanekukohase teelõigu investeeringu- ja hoolduskulud on majandusanalüüsis peamised kulukomponendid.

INVESTEERINGUKULUD

Investeeringukulud on ära toodud alljärgnevas tabelis.

Tabel 4 Pärnu suure ümbersõidu prognoositud investeeringukulud, eurodes

	PROJEKTI KOGUKULUD
1 Projekteerimistasud	1 934 543
2 Maa ost	1 195 210
3 Ehitamine	96 727 174
4 Seadmed ja masinad	
5 Ettenägematud kulud	
6 Hinna korrigeerimine	
7 Tehniline varustatus	
8 Avalikustamine	
9 Ehituse järelevalve (sh projektijuhtimine)	1 450 908
10 KOKKU ilma käibemaksuta	101 307 835
11 Käibemaks	20 261 567
12 KOKKU	121 569 402

HOOLDUSKULUD

Baasalternatiivi korral on hoolduskulude tase samasugune investeeringualternatiiviga. Hoolduskulud suurenevad 34 % võrra.

MUUTUSED SÕIDUKITE KASUTUSKULUDES (SKK)

Kasutuskulud vähenevad 1,2% võrra.

MUUTUSED TEEKONNA LÄBIMISE AJAS

Ajakulu väheneb 3,4% võrra.

MUUTUSED LIIKLUSÕNNETUSTE KULUDES

Liiklusõnnetuste kulud vähenevad 34 % võrra.

Uue maantee valmimisel muudab osa reisijaid oma liikumisteid. Vastavalt ülaltoodule on need muudatused kaasatud arvutustes liiklusvoolude modelleerimisse ja neist tulenevad muutused teekonna läbimise aegades sisalduvad tulude-kulude tabelites arvuliste väljendustena.

Säästetud aja majandusliku väärtuse prognoosimisel on kasutatud aegväärtusi. Käesoleva analüüsi tarbeks ei ole Eestis ametlikke reisijate ajaväärtusi. Hindamaks säästetud aja väärtust prognoositi käesoleva projekti tarbeks väärtused vastavalt Euroopas kasutatavatele ametlikele ajaväärtustele,

mida on kohandatud vastavalt erinevustele riikide palgatasemete vahel.

MUUD MAJANDUSLIKUD KASUD JA KAHJUD

Lisaks eelnevates lõikudes analüüsitud majanduslikele kasudele lähenetakse järgmistele majanduslikele kasudele või kuludele kvalitatiivselt:

- muutused õhusaastes ja müratasemes,
- transporditavate kaupade veo aja sääst
- toodetav liiklus
- loodud töökohtade kaudu tekitatud lisaväärtus, juhul, kui loodud töökohad on olemas.

MUUTUSED ÕHUSAASTES JA MÜRATASEMES (KESKKONNAALASED KASUD JA KAHJUD)

Uus teelõik toob kaasa liikluse, millel on negatiivne mõju õhusaastele ja müratasemele. Siiski ei ole eelnevatest protsessidest tulenev kogumõju keskkonnale enesestmõistetavalt positiivne ega negatiivne. Neid muutusi ei ole majandusanalüüsis kvantitatiivselt kajastatud, kvalitatiivses mõttes olukord paraneb.

TRANSPORDITAVATE KAUPADE VEO AJA SÄÄST

Tavaliselt loetakse aja väärtust kaupade puhul suhteliselt madalaks ja selle vastavat majanduslikku kasu teede parendamise kogukasudes proportsionaalselt väikeseks. Ainult vähestes riikides arvestatakse transporditavate kaupade veo aja ühikuväärtusi. Käesolevas analüüsis ei teostata kvantitatiivuuringut, kuid vastavat mõju hinnatakse positiivseks.

GENEREERITUD LIIKLUS

Ettepanekukohased investeeringud vähendavad eeldatavasti transpordikuluseid ja teoorias genereerib see lisaliiklust. Siiski on genereeritud liikluse mahu prognoosimine äärmiselt ebakindel, sest see eeldaks informatsiooni omamist maksevalmiduse kohta. Selleks, et vältida genereeritud liiklusest tulenevate kasude ülehindamist, ei ole neid majandusanalüüsi kvantitatiivsete kasudena kaasatud. Siiski hinnatakse nende mõju positiivseks.

LOODUD TÖÖKOHTADE KAUDU TEKITATUD LISAVÄÄRTUS

Tõenäoliselt ei muuda investeeringud pikas perspektiivis töökohtade arvu Pärnus või selle ümbruses. Lähemas perspektiivis loovad teetööd (rekonstrueerimine ja ehitus) juurde mõned töökohad, ent ei pruugi, kuna ehitushanke järel teostavad tööd valdavalt professionaalsed teedehitajad. Ometi vajab märkimist, et säilitatavate töökohtade tõttu on majandusliku lisaväärtuse taastootmine garanteeritud.

MAJANDUSLIKU HINNANGU TULEMUSED

Baasalternatiivi ja investeeringualternatiivi majandusliku analüüsi tulemused on esitatud käesolevas lõigus koos majanduslike järeldustega, kusjuures aluseks on võetud tasuvusanalüüsi käigus tuvastatud arvandmed sõidukite kasutuskulude ja reisijate ajaväärtuse muutuste kirjeldamiseks.

Mõlema variandi majandusliku tulemuse prognoosimisel on neid analüüsitud eraldi ja alljärgnevas

tabelis on ära toodud erinevate tulu- ja kulukomponentide nüüdisväärtused, samuti investeeringujärgse efekti nüüdisväärtused.

Tabel 5 Kulu- ja tulukomponentide nüüdisväärtused I klassi maantee korral

	Baasalternatiiv	Investeeringualternatiiv	Nüüdisväärtuste vahe
	Via Baltica I kl	Pärnu ümbersõiduga	
Investeeringukulud	0	-53 622 221	-53 622 221
Jääkväärtus	0	12 300 365	12 300 365
Hoolduskulud	-13 376 286	-17 937 354	-4 561 068
Sõidukite kasutuskulud	-644 373 174	-629 394 659	14 978 515
Teekonna läbimise aeg	-458 950 906	-437 357 170	21 593 736
Liiklusõnnetuste kulud	- 18 539 136	-12 252 416	6 286 720
Kokku	-1 135 239 502	-1 138 263 455	-3 023 953
IRR			2,0 %

Tabel 6 I klassi ümbersõidu peamised majanduslikud tulemid

	NPV võrreldes baasalternatiiviga, miljonites eurodes	Sisemine majanduslik tasuvus (IRR)	Tulude/kulude suhtarv
Investeeringualternatiiv	-3	2,0 %	0,93

Kokkuvõtvalt näeme, et investeeringust tuleneb efekt, mille majanduslikud väärtused kinnitavad, et investeering ei ole majanduslikult tasuv. NPV on negatiivne, IRR on positiivne (+2,0%), kuid mitte võrdne diskontomääraga. Investeeringul puuduvad täielikult omatulud, seetõttu jääb tulude-kulude suhtarv alla ühe (0,93).

Tabel 7 Kulu- ja tulukomponentide nüüdisväärtused III klassi maantee korral

	Baasalternatiiv	Investeeringualternatiiv	Nüüdisväärtuste vahe
	Via Baltica I kl	Pärnu ümbersõiduga	
Investeeringukulud	0	-18 823 061	-18 823 061
Jääkväärtus	0	4 378 282	4 378 282
Hoolduskulud	-8 670 816	-6 920 724	1 750 092
Sõidukite kasutuskulud	-644 373 174	-629 394 659	14 978 515
Teekonna läbimise aeg	-458 950 906	-438 447 645	20 503 261
Liiklusõnnetuste kulud			
Kokku	-1 111 994 896	-1 089 207 808	22 787 089
IRR			9,2 %

Tabel 8 III klassi ümbersõidu peamised majanduslikud tulemid

	NPV võrreldes baasalternatiiviga, miljonites eurodes	Sisemine majanduslik tasuvus (IRR)	Tulude/kulude suhtarv
Investeeringualternatiiv	22	9 %	2,8

Näeme, et investeeringust tuleneb efekt, mille majanduslikud väärtused kinnitavad, et investeering on majanduslikult tasuv. NPV on positiivne, IRR on positiivne (+9,2 %) ja ületab diskontomäära. Ehkki investeeringul puuduvad täielikult omatulud, ulatub tulude-kulude suhtarv üle ühe (2,8).

3. TUNDLIKKUSE(RISKIDE) ANALÜÜS

Tundlikkuse analüüs on teostatud selleks, et hinnata eelnevas lõigus esitletud tulemuste stabiilsust. Prognostitud on peamiste majanduslike tulemite muutusi sisendandmete järgmiste muutuste korral:

- Muutused investeeringukuludes, +/- 20%
- Muutused teekonna läbimise aja ühikuväärtustes, +/- 20%
- Muutused liiklusõnnetuste kulumääras, +/- 20%
- Muutused SKT reaalkasvus, +/- 2 % punkti
- Muutused diskontomääras, +2 /- 3 % punkti

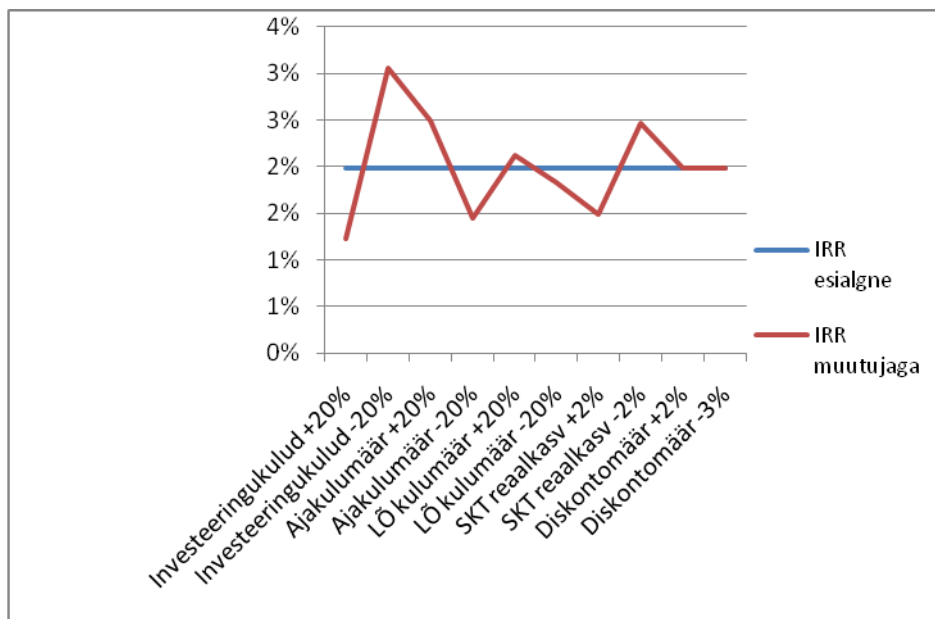
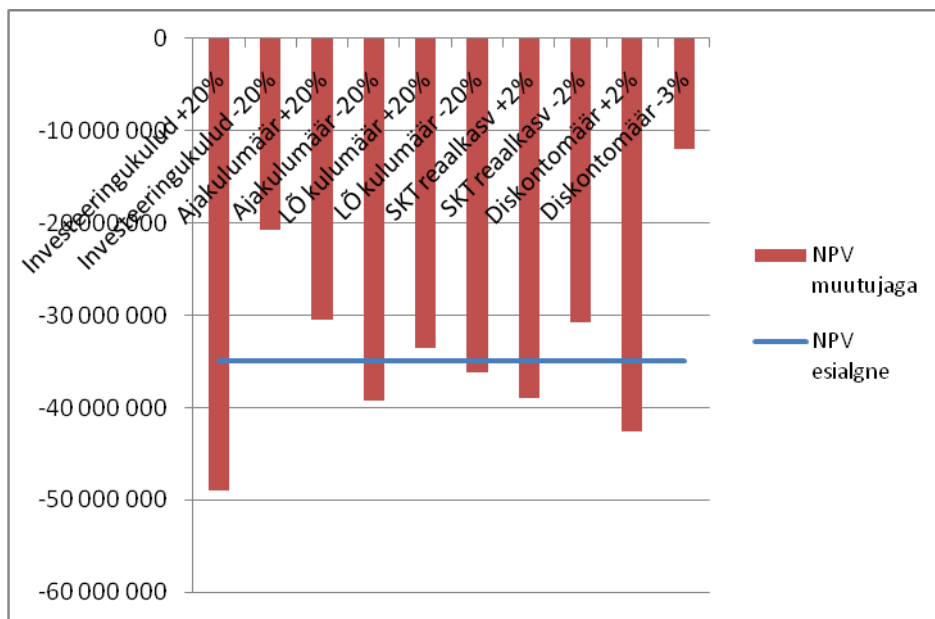
Kõik esitletud tundlikkusanalüüsid rajanevad investeeringualternatiivil ja muutused investeeringu majanduslikes väärtustes põhiliste sisendandmete (investeeringukulu, ajakulu, SKT, diskontomäär) määrade kasvu/kahanemise korral on toodud alljärgnevas tabelis, mida illustreerib omakorda tabelile järgnev joonis.

Tabel 9 Tundlikkuse analüüs

Muutuja		NPV muutus	IRR muutus	NPV esialgne	NPV muutujaga	IRR esialgne	IRR muutujaga
Investeeringukulud	+20%	-41%	-1%	-34 871 745	-49 041 385	2%	1%
Investeeringukulud	-20%	41%	+1%	-34 871 745	-20 702 106	2%	3%
Ajakulumäär	+20%	+12%	0%	-34 871 745	-30 552 998	2%	2%
Ajakulumäär	-20%	-12%	0%	-34 871 745	-39 190 493	2%	1%
Õnnetuste kulumäär	+20%	+4%	0%	-34 871 745	-33 614 401	2%	2%
Õnnetuste kulumäär	-20%	-4%	0%	-34 871 745	-36 129 089	2%	2%
SKT reaalkasv	+2%	-12%	-1%	-34 871 745	-38 927 149	2%	1%
SKT reaalkasv	-2%	+12%	+10%	-34 871 745	-30 819 342	1%	1%
Diskontomäär	+2%	-22%	0%	-34 871 745	-42 549 765	2%	2%
Diskontomäär	-3%	+66%	0%	-34 871 745	-11 940 431	2%	2%

Joonis 1

Tundlikkuseanalüüsi graafiline väljund



Järeldused:

Projekti sisemine majanduslik tasuvus IRR jääb ühtviisi positiivseks mistahes kulude 20 %-lise tõusu või languse korral; investeeringukulude langus tõstab sisemise tasuvusläve 3 %-ni, investeeringukulude kasv 20 %, ajakulumäära vähenemine 20 % ja SKT reaalkasv 2 % ei too kaasa majandusliku tasuvuse muutusi.

Investeeringu nüüdispuhasväärtus on vähetundlik SKT väikeste muutuste osas.

Enim mõjutab nüüdispuhasväärtust diskontomäära alanemine, suurendades nüüdispuhasväärtust 66 % võrra. Veel mõjutavad NPV-d 41 % ulatuses investeeringukulude vähenemine 20 % võrraning muutused teekonna läbimise ajas (ajakulumääras) kuni 12 % ulatuses. Liiklusõnnetuste kulumäära muutus ei mõjuta NPV-d märkimisväärselt.

Pärnu ümbersõidu rajamine I klassi maanteena ei ole majanduslikult tasuv 25 aastase arvestusperioodi jooksul. Kasutades intressimäära 3 % ja nähes ette ümbersõidu rajamise III klassi maanteena (investeeringukulude vähenemine 65 %), on võimalik saavutada positiivne NPV. Selle variandi kontrollimine nõuab täiendavat analüüsi, sest III klassi tee rajamisel ei muutu ainult investeeringukulud, vaid sõltuvalt liikluskiruse alanemisest muutuvad ka teekasutaja ajakulud.

4. FINANTSANALÜÜS

Käesolevas osas on leitud finantstulemid Via Baltica trassi viimisel vastavusse I klassi maanteele esitatavate nõuetega. Eesmärgiks on analüüsida investeeringute finantsilist jätkusuutlikkust elukaarekulude vaatevinklist, sobiva (maksimaalse) EL fondide panuse määramine ning Projekti finantsilise jätkusuutlikkuse kontroll.

Majandusliku analüüsi tulemustest nähtub, et ettepanekukohane investeering on finantsiliselt jätkusuutlik juhul, kui investeeringukulud kaetakse EL fondide ja riigi panuse arvel.

Finantsanalüüs kasutab projekti rahavoogude prognoosi sobivate tasuvusmäärade arvutamiseks, eriti finantsilise sisemise majandusliku tasuvuse tulumäära investeeringult (FRR/C), omakapitalilt (FRR/K) ja vastavalt finantsiliselt puhtalt nüüdisväärtuselt (FNPV).

Finantsplaan peaks ka ära näitama projekti finantsilise jätkusuutlikkuse, mis tähendaks kindlust selles, et projekti rahavarud ei lõppe.

PÕHIEELDUSED

Enamus finantsanalüüsi põhieeldustest on identsed majandusanalüüsi eeldustega, vt osa 3. Erinevusi ja lisaeldusi on kirjeldatud allpool.

Finantsanalüüsis on kaasfinantseerimise lõplikuks määraks arvestatud 85%. Tegelik määra sätestab projektipõhiselt juhtministeerium (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium), hinnates projekti kriteeriumeid prioriteetsuse leidmise eesmärgil. Sellest tulenevalt võib tegelik määr jääda alla 85%.

METOODIKA

Finantsanalüüs keskendub kuludele ja tuludele infrastruktuuri omaniku vaatevinklist. Analüüs on teostatud inkrementaalsena, st. investeeringualternatiivi hinnanguna võrreldes baasalternatiiviga.

Finantsanalüüsi teostamisel on järgitud Euroopa Komisjoni dokumendis „Töödokument 4-Tulude-kulude analüüsi meetoodika ” ja “Guide to cost-benefit analysis of investment projects”, mis on Euroopa Komisjoni poolt Ühtekuuluvusfondi 2007-2013 programmiperioodi tarbeks ette valmistatud meetoodilised töödokumendid, suuniseid.

Tulenevalt asjaolust, et ettepanekukohased investeeringud tehakse ainult kasutusmaksuvabadesse rajatistesse, käsitletakse projekti nn. mittetulutoova projektina. See tähendab seda, et arvestatud maksimaalne Ühtekuuluvusfondi panus rajaneb abikõlblike investeeringukulude kogusummal ja toetuse määr on 85%.

PROJEKTI ALTERNATIIVIDE KIRJELDUS I

Finantsanalüüs on teostatud majandusanalüüsis kirjeldatud projektialternatiividele, millised on baasalternatiiv (senine) ja rajatav I klassi maantee väljaspool Pärnu linna kui investeeringualternatiiv.

FINANTSILISED KULU- JA TULUKOMPONENDID

Ettepanekukohased investeeringud tehakse ainult maksuvabadesse teedesse, mistõttu käsitletakse projekti nn mittetulutoova projektina. Seega hõlmab finantsanalüüs ainsate kulu- ja tulukomponentidena alljärgnevat:

Investeeringukulud: Baasalternatiivis ei ole investeeringukulusid. Investeeringualternatiiv sisaldab olulisi investeeringukulusid investeeringuperioodi alguses.

Muutused hoolduskuludes: Kõrgema klassi maantee rajamine toob endaga kaasa hoolduskulude muutuse (suurenemise) tulevikus.

Toetused Ühtekuuluvusfondilt: Nagu ülalpool kirjeldatud, küsitakse teedesse tehtavate investeeringute teostamiseks toetusi. Käesoleva analüüsi tegemisel on eeldatud ühtekuuluvuse rahastamisvahendite kaasfinantseerimist, mille abil kaetakse 85% abikõlblikest investeeringukuludest.

Jääkväärtus: Vastavalt hinnangule moodustab aastal 2035 rajatav tee tehtud investeeringute jääkväärtus 50% investeerimiskulust ja maa jääkväärtus kui amortiseerumatu objekti jääkväärtus 100 % selle soetuskuludest. Jääkväärtus on kaasatud arvutustesse arvestusperioodi viimasel aastal positiivse väärtuse lisamise teel.

INVESTEERINGUKULUD

Investeeringukulud tuleb jagada abikõlblikeks ja mitteabikõlblikeks kulukomponentideks, sest Ühtekuuluvusfondi abil on võimalik kaasfinantseerida ainult abikõlblikke komponente. Vastavalt dokumendile „Investeeringuprojektide tasuvusanalüüsi juhend“, on järgmised investeeringukomponendid mitteabikõlblikud:

- Maaostukulud juhul, kui need moodustavad enam kui 10% kõigist investeeringukuludest;
- Käibemaksu maksmine juhul, kui maksumaksja võib käibemaksu Eesti Maksu- ja Tolliametilt tagasi saada;
- Enne taotluse esitamist tehtud kulutused;

Seonduv töö ja seonduvad kulud, mis pole otseselt investeeringuga seotud.

Alljärgnevas tabelis on näidatud investeeringukulud investeeringualternatiivi kohta.

Tabel 10

Kulude jaotus eurodes

		PROJEKTI KOGUKULUD
1	Projekteerimistasud	1 934 543
2	Maa ost	1 195 210
3	Ehitamine	96 727 174
4	Seadmed ja masinad	
5	Ettenägematud kulud	
6	Hinna korrigeerimine	
7	Tehniline varustatus	
8	Avalikustamine	
9	Ehituse järelevalve (sh projektijuhtimine)	1 450 908
10	KOKKU ilma käibemaksuta	101 307 835
11	Käibemaks	20 261 567
12	KOKKU	121 569 402

HOOLDUSKULUD

Muutusi hoolduskuludes on kirjeldatud majandusanalüüsis.

FINANTSANALÜÜSI TULEMUSED

Finantsanalüüsi algnäitajatena on kasutatud järgnevates kahes tabelis koondatud andmeid, millest suur osa on leitud majandusanalüüsi käigus.

Tabel 11 Baasalternatiivi ja investeeringualternatiivi nüüdispuhasväärtused, kroonides

	Baasalternatiiv	Investeeringualternatiiv	Nüüdisväärtuste vahe
Investeeringukulud	0	-53 622 221	-53 622 221
Jääkväärtus	0	12 300 365	12 300 365
Hoolduskulud	-13 376 286	-17 937 354	-4 561 068
Kokku	-13 376 286	-59 259 210	-45 882 924

Tabel 12 Finantsanalüüsi tegemiseks kasutatud peamised elemendid ja parameetrid

Peamised elemendid ja parameetrid			Diskonteerimata väärtus	Diskonteeritud väärtus (puhas nüüdisväärtus, NPV)
1	Vaatlusperiood (aastates)	25		
2	Diskontomäär (%)	6%		
3	Investeeringu kogumaksumus (eurodes, diskonteerimata) *		101 307 835	
4	Investeeringu kogumaksumus (eurodes, diskonteeritud)			85 470 014
5	Jääkväärtus vaatlusperioodi lõpuks (eurodes, diskonteerimata)		51 251 523	
6	Jääkväärtus vaatlusperioodi lõpuks (eurodes, diskonteeritud)			12 300 365
7	Tulud (eurodes, diskonteeritud)			0
8	Tegevuskulud (eurodes, diskonteeritud)			4 561 068
9	Puhastulu=tulud-tegevuskulud+jääkväärtus (eurodes, diskonteeritud)=(7)-(8)+(6)			0
10	Abikõlblikud kulud (artikli 55 lõige 2)= investeerimismaksumus-puhastulu (eurodes, diskonteeritud)=(4)-(9)			0
11	Rahastamise puudujäägi määr (%) = (10)/(4)	100 %		

[Tulud ja kulud peavad põhinema rahalistel näitajatel, mis ei sisalda käibemaksu]

Objekti jääkväärtuse % vaatlusperioodi lõpuks 50%

Maa jääkväärtuse % vaatlusperioodi lõpuks 100%

* Investeeringu kogumaksumuses on kajastatud abikõlblikud ja abikõlbmatud kulud

Tabel 13 **Finantsanalüüsi peamised tulemused**

	Ühenduse abita (FRR/C) A		Ühenduse abiga (FRR/K) B	
1. Majanduslik tasuvuslavi (%)	-4%	FRR/C	14%	FRR/K
2. Puhas nüüdisväärtus (kroonides)	-77 730 716	FNPV/C	7 739 297	FNPV/K

Investeeringu finantsiline tulumäär (financial rate of returns FRR/C) jääb ÜF abita negatiivseks, olles -4 % , samas ühenduse abi kasutades on finantsiline tulumäär positiivne, olles 14 %.

Investeeringu puhasnüüdisväärtus on ühenduse abita sügavas miinuses, kui katta ÜF toetusega 85% ulatuses investeeringu abikõlblikest kuludest, tõuseb nüüdispuhasväärtus positiivseks.

Kokkuvõtvalt : Investeeringu vajadus ÜF toetuse järgi on keskmise, sest Ühenduse abiga saavutatav kapitali finantsiline tasuvuslavi on kõrge 85 % -lise toetuse korral.

STRUKTUURITOETUSED

Aastatel 2007-2013 eraldatakse Euroopa Liidu Ühtekuuluvuspoliitika vahenditest 2,52% ehk umbes 7,75 miljardit eurot (mis on 0,9% EL kogueelarvest) Euroopa territoriaalse koostöö edendamiseks.

Euroopa territoriaalse koostöö programmide toetatakse projekte, mis edendavad Euroopa Liidu territooriumi paremat lõimumist. Piiriülese koostöö ja parimate praktikate vahetamise kaudu toetatakse territooriumi tasakaalustatud ja jätkusuutlikku arengut makroregioonide tasandil. Koostööd on võimalik teha nii lähemate naaberriikide kui Euroopa teises servas asuvate regioonidega kogu Euroopa Liidu ulatuses. Prioriteedid ja tegevused erinevad programmide lõikes, kuid prioriteedid on sageli seotud selliste valdkondadega nagu majandusliku konkurentsivõime arendamine, innovatsioon, ligipääsud, keskkond ja riskide ennetamine, mereohutus, turism, piirkonna sidusus, asulate ja kogukondade koostöö jne.

Majanduskasvu jätkusuutlikkuse saavutamise üheks oluliseks eeltingimuseks on efektiivne ja turvaline transpordisüsteem, mida arendatakse majanduskeskkonna arendamise rakenduskava raames strateegilise tähtsusega transpordi investeeringutena ning tegevustena, mis suurendaksid ühendusvõimaluste parandamist, ettevõtete toimimise tõhusust ning inimeste töö- ja liikumisvõimalusi.

Perioodi 2007-2013 välisvahendite toel tehtavad transpordi infrastruktuuri investeeringud põhinevad Majanduskeskkonna arendamise rakenduskaval ning liigituvad alljärgnevalt:

- strateegilise tähtsusega transpordiinvesteeringud, mille eesmärk on arendada ühistranspordi infrastruktuuri ja parandada ligipääsetavust ja ohutust, rahastatakse Ühtekuuluvusfondist (ÜF);
- regionaalse tähtsusega transpordi infrastruktuuri arendamise investeeringud, mille eesmärk on tagada ligipääs TEN-T võrgustikule, tagada regionaalsete ühenduste olemasolu regioonikeskuste ja ääremaade vahel ja arendada regionaalset ühistransporti, rahastatakse Euroopa Regionaalarengu Fondist (ERDF).

Ühtekuuluvusfond loodi 1993. aastal Euroopa Liidu Maastrichti lepinguga, et viia ellu Euroopa Liidu regionaalpoliitikat ning aidata järele majanduslikult vähem arenenud piirkondi. Erinevalt teistest struktuurivahenditest, kus toetust jagatakse regiooniti, antakse Ühtekuuluvusfondist toetust liikmesriikidele.

Selleks, et riik oleks abikõlblik nimetatud fondist toetust saama, peab aga riigi per capita sisemajanduse kogutoodang olema alla 90% Euroopa Liidu keskmisest.

Valdkonnad, mida Ühtekuuluvusfond toetab on keskkond ja transport, eesmärgiga viia riigi keskkonnasektori seisukord vastavusse Euroopa Liidu nõuetega ning saavutada hea transpordiühendus Euroopa Liidu liikmesriikide vahel. Keskkonnasektoris on peamine osa Ühtekuuluvusfondi eelarvest suunatud veevarustuse, heitvee puhastamise ning jäätmekäitluse infrastruktuuri kaasajastamisele. Transpordiprojektide kaudu rahastatakse üleeuroopalise transpordivõrgustikku kuuluvate teede, sadamate, lennujaamade ning

raudteede moderniseerimist; perioodil 2007–2013 ka keskkonnasäästlikke transpordilahendusi.

Euroopa Liiduga ühinemisele eelnevalt oli Eestil võimalus kasutada liitumiseelse finantsinstrumendina ISPA (ing kl Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) toetust, millel olid samad eesmärgid kui Ühtekuuluvusfondil. Eestis käivitus ISPA 2000. aastal. Euroopa Liiduga liitumisest, 1. mai 2004, finantseeritakse pooleliolevaid ISPA investeeringuid Ühtekuuluvusfondist.

Perioodil 2004–2006 rahastati Ühtekuuluvusfondist suuri transpordi- ja keskkonnainfrastruktuuri projekte maksumusega alates 10 miljonist eurost (156 miljonist kroonist). Ühtekuuluvusfondi toetuse jagamine toimus perioodil 2004-2006 struktuurifondidest eraldi - raha jagati projektipõhiselt, projektitaotlusi kiitis heaks Euroopa Komisjon.

Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF) asutati 1975. a. Fondist antavate toetuste koordineerija on Euroopa Komisjoni Regionaalpoliitika ja Ühtekuuluvuse Peadirektoraat.

ERF üldeesmärk on toetada majandustegevuse- ja infrastruktuuride arendamist. Fondist toetatakse:

- investeeringuid tootmisesse, suurendamaks või säilitamaks töökohtade arvu (investeeringud, subsiidiumid laenuintresside osaliseks katmiseks, laenud väikeettevõtetele);
- infrastruktuuri ehitamist või moderniseerimist (transport, telekommunikatsioon, energia);
- kohalikku initsiatiivi ning väikese ja keskmise suurusega ettevõtete arengut;
- nõustamis-, turu-uuringute ja juhtimisteenuseid;
- innovatsiooni ja tehnoloogiasiiiret;
- kapitaliturgudele juurdepääsu parandamist (laenugarantiid, omakapitali tõstmine);
- kapitalitoetusi;
- tööjõuturu ja inimressursside arendamisega seotud teaduse ja tehnoloogia arendamist;
- projektide ettevalmistamist, järelvalvet ja hindamist;
- sihtala 1 regioonides investeeringuid haridus- ja tervishoiusüsteemi;
- investeeringuid keskkonnakaitsesse (vee- ja jäätmemajandus).

Perioodil 2007–2013 kavandatakse ja rakendatakse Ühtekuuluvusfondi toetusi struktuurifondidega (Euroopa Regionaalarengu Fondi (ERF) ja Euroopa Sotsiaalfondiga (ESF)) sama süsteemi alusel. Jooksva perioodil ei ole Ühtekuuluvusfondi projektidele maksumuse alampiiri seatud. Siiski on transpordi valdkonnas vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. mai 2007 a määrusele nr 39 „Transpordi infrastruktuuri arendamise meetme tingimused ja investeeringute kava koostamise kord“ kehtestatud nii ÜF kui ERFist rahastatavate transpordi infrastruktuuri projektide kogumaksumuse alampiiriks 30 miljonit Eesti krooni.

Perioodil 2007-2013 on Eestil võimalik kasutada vahendeid 53,3 miljardi krooni ulatuses, seega aastas ligikaudu 2 korda rohkem kui eelnevatel aastatel.

Ülaltoodud summasid suurendavad Eesti riigi poolt kohustusliku kaasrahastamisena lisatud vahendid. Näiteks perioodil 2007-2013 on Eesti-poolne lisapanus ligi 9 miljardit krooni.

Kuigi Euroopa Liidu tasandil on otsustatud, kui suures summas liikmesriigid toetust saavad, sõltub raha maksimaalne ärakasutamine siiski liikmesriigist endast. Struktuuritoetust antakse tagantjärele - projektid tuleb eelnevalt ellu viia ja kulutused enda vahenditega ära teha ning alles siis on võimalik taotleda nende hüvitamist Euroopa Komisjoni poolt. Seetõttu sõltub see, kui hästi Eesti suudab Euroopa Liidu poolt antavad toetust ära kasutada paljuski sellest, kui aktiivselt projekte algatatakse ning kui edukalt neid ellu viiakse.

Ei ole teada, mis hakakab toimuma pärast aastat 2013, milline on majanduse areng Eestis ja Euroopas, kas jätkub välisvahendite tugi jne. Kui asetada projekt tinglikult tänasesse päeva, kehtiksid alljärgnevad reeglid:

ÜF fondidelt eeldatakse toetuste eraldamist ja käesoleva analüüsi tegemisel on arvestatud kaasfinantseerimisega, millega kaetakse 85% kõigist abikõlblikest kuludest. See vastab allpoolkirjeldatud summadele:

Tabel 14 Ühenduse toetuse arvutamine

	Toetus abikõlblikest kuludest
1. Abikõlblik kulu (eurodes, diskonteerimata)	101 307 835
2. Rahastamise puudujäägi määr (%)	100%
3. Otsuse summa, st summa, mille suhtes kohaldatakse prioriteetse suuna toetuse määra = (1)*(2)	101 307 835
4. Toetuse määr (%)	85%
5. Ühenduse osalus (eurodes) = (3)*(4)	86 111 660
Omafinantseering	15 196 175

ÜHENDUSE OSALUSE IGA-AASTANE RAHASTAMISKAVA

Tabel 15 Ühenduse osaluse iga-aastane rahastamiskava

(eurodes)	2010	2011	2012	2013	2014
Ühtekuuluvusfond	-	-	28 703 887	28 703 887	28 703 887

Rahastamiskava koostamisel on lähtutud ehitusaja algusest ja lõpust, jaotades vajaminevad summad proportsionaalselt ajaperioodidele.

KAASFINANTSEERIMISE ALLIKAD

Tabel 16 Kaasfinantseerimise allikad

Investeeringu kogumaksumuse allikas (eurodes)				
Investeeringu kogumaksumus	Ühenduse toetus	Siseriiklik avalik sektor (või samaväärne)	Siseriiklik erasektor	Muud allikad (käibemaksu tagastus)
a)=b)+c)+d)+e)	b)	c)	d)	e)
101 307 835	86 111 660	15 196 175	0	

PROJEKTI FINANTSILINE JÄTKUSUUTLIKKUS

Järgnevas tabelis on näha projekti rahavood 25 aasta jooksul. Tabeli esimeses osas veerus „Kokku“ saab kiire ülevaate tehtud kulutustest, nende katteallikatest ja puhta rahavoo 25 aasta möödudes tänastes väärtustes.

Näeme, et arvestusperioodil (25 aastat) on projekti rahavoog kumulatiivselt -10 189 620, mis on igati mõisteta, arvestades, et projekti enda sissetulev rahavoog on null.

Tabel 17 **Projekti finantsiline jätkusuutlikkus**

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10					
	Kokku	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020				
1	Ühenduse toetus	86 111 660		28 703 887	28 703 887	28 703 887										
2	Riiklik toetus															
3	Laenud															
4	Teised sissetulekud	15 196 175	3 308 462	3 962 571	3 962 571	3 962 571										
5	Finants ressursid kokku (=1+2+3+4)	101 307 835	3 308 462	32 666 458	32 666 458	32 666 458										
6	Tulud															
7	Sissetulekud kokku (=5+6)	101 307 835	3 308 462	32 666 458	32 666 458	32 666 458										
8	Investeeringukulud	101 307 835	2 321 452	32 995 461	32 995 461	32 995 461										
9	Hoolduskulud	10 189 620					485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220				
10	Laenu tagasimaksed															
11	Maksud															
12	Väljaminekud kokku (=8+9+10+11)	111 497 455	2 321 452	32 995 461	32 995 461	32 995 461	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220				
13	Puhas rahavoog (=12-7)	-10 189 620	987 010	-329 003	-329 003	-329 003	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220				
14	Rahavoog kumulatiivselt		987 010	987 010	658 007	329 003	0	-485 220	-970 440	-1 455 660	-1 940 880	-2 426 100				
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
9	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220
10																
11																
12	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220	485 220
13	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220	-485 220
14	-3396540	-3881760	-4366980	-4852200	-5337420	-5822640	-6307860	-6793080	-7278300	-7763520	-8248740	-8 733 960	-9 219 180	-9 704 400	-10189620	

6. LISAD

LISA 1: MAJANDUSLIKU TASUVUSE NÄITAJATE ARVUTAMINE

