



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Metodika pro zpracování finanční analýzy projektů v oblasti modernizace plavidel

srpen 2017

eCBA s.r.o.

Úvod

Operační program Doprava v současném programovém období 2014-2020 v rámci specifického cíle 1.5 „Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku“ bude mimo jiné podporovat investice do vytvoření podmínek pro širší využití vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku. Nezbytnost provádět hodnocení ekonomické efektivity vyplývá z požadavku na hospodárnost, efektivnost a účelnost použitých veřejných prostředků ze zákona č. 218/2000 Sb. Zákon o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla) a dalších dokumentů. Metodika se konkrétně zaměřuje na následující aktivity:

1. Pořízení nízko-emisních pohonných a pomocných jednotek – tzv. remotorizace a další modernizace plavidel s přímými pozitivními dopady na životní prostředí;
2. Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní přepravy;
3. Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby.

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

Objednatel:	ČR - Ministerstvo dopravy nábr. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15, Praha
Kontaktní osoba:	Mgr. Michal Ulrich tel. 225 131 010, e-mail: michal.ulrich@mdcr.cz
Zpracovatel:	eCBA s.r.o. Nové sady 2, Brno, 602 00, www.ecba.cz
Odpovědná osoba:	Ing. Petr Halámek, Ph.D. tel.: 602 513 254, e-mail: halamek@ecba.cz
Datum zpracování:	07-08/2017 (verze 170807)

OBSAH

Obsah	3
1. Základní východiska pro zpracování hodnocení	4
1.1 Metodologická východiska a závazné metodiky	4
1.2 Identifikace projektů a základní identifikace vstupů	5
1.3 Stanovení referenčního období	5
1.4 Diskontní sazba a cenová hladina	5
1.5 Rozsah zpracovaného ekonomického hodnocení	6
2. Finanční analýza	7
2.1 Vstupy do FA	7
2.2 Základní výstupy finanční analýzy	9
3. Ekonomická analýza	12
Přílohy:	13
Příloha 1: Výpočtový sešit FA	13
Příloha 2: Vybrané makroekonomické ukazatele	13

1. ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA PRO ZPRACOVÁNÍ HODNOCENÍ

Hodnocení ekonomické efektivity projektů je založeno na zpracování standardizované finanční analýzy s cílem posoudit, zda projekt potřebuje spolufinancování (z finančního hlediska) a zda je projekt vhodný pro spolufinancování (z ekonomického hlediska) v rozsahu definice a popisu předpokládaných dopadů projektu. Součástí posouzení je i ověření finanční udržitelnosti projektu.

1.1 Metodologická východiska a závazné metodiky

Cílem předložené metodiky je pouze definice specifických oblastí ekonomického hodnocení pro projekty v oblasti modernizace plavidel. Obecné postupy při zpracování hodnocení musí vycházet ze stávajících metodických materiálů a doporučení pro období 2014-2020. Jedná se zejména o následující dokumenty:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1083/2006.
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 480/2014 ze dne 3. března 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu a o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu.
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/207 ze dne 20. ledna 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013, pokud jde o vzory pro zprávu o pokroku, překládání informací o Velkém projektu, společný akční plán, zprávy o provádění pro cíl Investice pro růst a zaměstnanost, prohlášení řídicího subjektu, auditní strategie, výrok auditora a výroční kontrolní zprávu a o metodiku provádění analýzy nákladů a přínosů, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1299/2013, pokud jde o vzor zpráv o provádění pro cíl Evropská územní spolupráce - zejména příloha III Metodika provádění analýzy nákladů a přínosů.
- Metodický materiál „Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020, EK, 12/2014.
- Prováděcí pokyny k „Metodice pro hodnocení ekonomické efektivity a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“, vydaných Ministerstvem dopravy v 02/2016, účinných od 1. 3. 2016.

- Metodické doporučení pro projekty vytvářející příjmy v programovém období 2014-2020, Ministerstvo pro místní rozvoj, Národní orgán pro koordinaci, 03/2016.
- Metodický pokyn pro řízení výzev, hodnocení a výběr projektů v programovém období 2014-2020, Ministerstvo pro místní rozvoj, Národní orgán pro koordinaci, 05/2016.
- Metodické doporučení pro oblast veřejné podpory, Ministerstvo pro místní rozvoj, Národní orgán pro koordinaci, 05/2016.

1.2 Identifikace projektů a základní identifikace vstupů

Projekt musí být jednoznačně určen jako samostatná jednotka analýzy, tj. technická dílčí plnění, správní nebo finanční fáze, které nelze samy o sobě považovat za funkční, je nutno ve finančním a ekonomickém hodnocení analyzovat společně s ostatními fázemi, které tvoří souhrnný projekt. Je nutno vzít v úvahu ovlivněnou oblast, konečné příjemce a příslušné zúčastněné strany, jejichž prospěch se započítává do souhrnných čistých přínosů. Dílčí opatření, která sama o sobě nejsou funkční nebo nevedou k žádným výsledkům, musí být vždy posuzována v kontextu s nezbytnými souvisejícími akcemi tak, aby mohl být posouzen dopad celého záměru.

Zpracování finančního a ekonomického hodnocení je vždy založeno na přírůstkové metodě. Všechny vstupy jsou identifikovány na základě srovnání scénáře založeného na předpokladu realizace hodnoceného záměru v plném rozsahu se scénářem bez realizace záměru.

Pro projekt je nutno stanovit jednoznačné cíle, aby bylo možno ověřit, zda investice reaguje na stávající potřebu, a posoudit výsledky a dopady projektu. Cíle by měly být pokud možno vyčísleny pomocí ukazatelů se základními a cílovými hodnotami.

1.3 Stanovení referenčního období

V souladu s Guide (2014, s. 42) je doporučená délka referenčního období pro projekty modernizace plavidel 10 let. Referenční období je uváděno od data zahájení fyzické realizace projektu. První rok uvedení do provozu je rok plného provozu modernizovaného plavidla. Délka referenčního období se uvádí vždy v celých kalendářních letech se zaokrouhlením na kalendářní rok nahoru. Případné výdaje vzniklé ve fázi přípravy projektu jsou zohledňovány v rámci prvního roku hodnocení.

1.4 Diskontní sazba a cenová hladina

Hodnota diskontní sazby pro finanční analýzy činí 4,0 % v reálném vyjádření (Guide 2014, s. 42). Hodnota diskontní sazby pro ekonomickou analýzu (pokud by byla zpracovávána) činí 5,0 % v reálném vyjádření (Guide 2014, s. 55). Jiné hodnoty diskontní sazby nejsou pro předkládané projekty akceptovatelné.

Všechny částky jsou uváděny v reálných cenách v cenové hladině roku zpracování analýzy. S ohledem na zjednodušení přípravy a kontroly projektů může být rozdíl mezi reálnými

cenami k roku zpracování analýzy a nominálními cenami v přípravné a realizační fázi projektu zanedbán. V případě přepočtu částek z EUR (nebo jiných měn) je nutno použít kurz platný pro měsíc podání žádosti zveřejňovaný na internetových stránkách EC (http://ec.europa.eu/budget/contracts_grants/info_contracts/infoeuro/index_en.cfm).

1.5 Rozsah zpracovaného ekonomického hodnocení

Ekonomické hodnocení je zpracováváno ve formě textové zprávy s doplněním nezbytných tabulek, grafů nebo obrázků jako součást technicko-ekonomického hodnocení záměru. Předložená analýza musí obsahovat min. následující body

- představení kontextu a základních metodologických východisek;
- popis varianty s projektem a popis varianty bez projektu;
- stručná technická specifikace klíčových prvků projektu;
- identifikace a zdůvodnění rozpočtu projektu;
- identifikace a zdůvodnění zůstatkové hodnoty;
- identifikace a zdůvodnění provozních nákladů;
- identifikace a zdůvodnění příjmů projektu;
- vyhodnocení výsledků finanční analýzy;
- ověření finanční udržitelnosti projektu;
- předpokládané dopady (přínosy) projektu.

Hodnocení zpracované v uvedeném rozsahu plně nahrazuje studii proveditelnosti (vyhodnocení efektivnosti investice a návratnosti). Tabulky finanční analýzy jako nedílná součást ekonomického hodnocení musí být zpracovány v souladu s doporučenými tabulkami FA (viz příložený soubor ve formátu .xlsx). Jednotlivé položky vstupující do tabulek FA musí být v textové zprávě odpovídajícím způsobem okomentovány a zdůvodněny. V .xlsx tabulkách budou průběžně zohledňovány dílčí technické úpravy.

2. FINANČNÍ ANALÝZA

Finanční analýza musí být provedena z hlediska vlastníka projektu a/nebo provozovatele tak, aby bylo možno ověřit peněžní toky a zaručit nezáporné kumulované finanční cash-flow za účelem posouzení finanční udržitelnosti a výpočtu ukazatelů finanční návratnosti investičního projektu a kapitálu na základě diskontovaných peněžních toků. Nejsou-li vlastník a provozovatel tímž subjektem, je nutno provést konsolidovanou finanční analýzu, která vylučuje peněžní toky mezi vlastníkem a provozovatelem.

2.1 Vstupy do FA

Investiční náklady - investiční náklady, včetně fixních investic, jiných než fixních investic včetně počátečních nákladů, a případně změny provozního kapitálu, součástí investičních nákladů jsou veškeré náklady na přípravu a administraci projektu (bez ohledu na způsob jejich zaúčtování jako investiční nebo neinvestiční položky), přípravu staveb, dokumentaci, technický dozor nebo zábery pozemků. V rámci identifikace investičních nákladů projektu je nezbytné zahrnout i případné nezpůsobilé náklady související s realizací projektu. Jejich opomenutí může mít za následek ztrátu vypovídací schopnosti předložených analýz. Existence utopených nákladů (tzv. sunk costs) není u projektů v oblasti modernizace plavidel předpokládána. Součástí investičních nákladů je v případě remotorizace plavidel i tržní cena stávajícího motoru na plavidle, která se odečítá od způsobilých nákladů projektu. Od investičních nákladů se případně odečítají i jiné peněžní příjmy projektů (např. předpokládané příjmy z prodeje kovového odpadu, který vznikne díky realizaci projektu) v souladu s Metodickým doporučením pro projekty vytvářející příjmy v programovém období 2014-2020 (MMR).

Náklady na výměnu vybavení (reinvestice) - náklady vymezené v čl. 17 písm. a) nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 480/2014, obvykle se jedná o obnovu zařízení, jehož technická nebo morální životnost je kratší než stanovené referenční období a jehož funkčnost je nezbytná pro zajištění deklarovaných výstupů nebo výsledků projektu.

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, vody a energií, běžnou údržbu, pojištění a ostatní provozní náklady (včetně nákupu služeb).

Provozní 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. Poplatky jsou stanoveny v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ a ve vhodných případech zohlední finanční přiměřenost. Příjmy neobsahují převody ze státních nebo regionálních rozpočtů ani vnitrostátních systémů veřejného pojištění.

Zdroje financování - zdroje financování jsou uváděny včetně vlastního kapitálu investora (veřejného nebo soukromého), kapitálu z půjček (v tomto případě představují splátky půjčky a úroky v analýze udržitelnosti úbytek hotovosti projektu) a případných dodatečných finančních zdrojů, jako jsou např. granty.

Zůstatková (zbytková) hodnota - zbytková hodnota investice je kalkulována v souladu s článkem 18 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 480/2014. Pokud je předpokládaná životnost¹ aktiv operace delší než referenční období, určí se jejich zbytková hodnota vypočtením čisté současné hodnoty peněžních toků ve zbývajících letech životnosti operace. Jiné metody výpočtu zůstatkové hodnoty nejsou pro projekty v oblasti modernizace plavidel řešených touto metodikou přijatelné. Zbytková hodnota investice se započte do výpočtu diskontovaného čistého příjmu pouze tehdy, pokud příjmy převažují nad náklady. Zůstatková hodnota je zohledňována v posledním roce hodnocení. Při výpočtu zůstatkové hodnoty pro finanční analýzu je použita diskontní sazba ve výši 4,0 %.

2.1.1 Předpokládané vstupy do FA pro aktivitu „pořízení nízko-emisních pohonných a pomocných jednotek“ (podprogram 1)

Předpokládané aktivity zahrnují pořízení nízkoemisních lodních pohonných jednotek, pořízení nízkoemisních pomocných agregátů, přímo související návazné prvky (např. převodovka), přestavbu plavidel na nová média, remodelace zádi plavidel, výdaje na pořízení technologie nastavování tvaru záďe plavidla a modernizace propulzního zařízení.

Změny (úspora nebo navýšení) provozních nákladů, provozní příjmy:

- Snížení spotřeby paliva a/nebo snížení nákladů na palivo díky využití nových médií (LNG).
- Snížení provozních nákladů motorů, např. prodloužení doby výměny oleje a filtrů nebo snížení spotřeby olejů.
- Snížení servisních nákladů motorů, např. změna ceny a/nebo intervalu servisních prohlídek, snížení nákladů na opravy (zejména v prvních pěti letech po dokončení modernizace), apod.
- Zvýšení obrátkovosti plavidel díky snížení správkového procenta plavidla a/nebo nárůstu průměrné rychlosti jízdy.

Životnost zařízení a doba hodnocení:

Tyto parametry se zvolí na základě běžných dob pro dané zařízení/součást, které budou doloženy reálnými referenčními údaji.

2.1.2 Předpokládané vstupy do FA pro aktivitu „modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní přepravy“ (podprogram 2)

Předpokládané aktivity zahrnují pořízení odlehčených stohovacích krytů nákladových prostorů včetně instalace na plavidle, zvýšení jícňů včetně pořízení materiálu, rozšíření jícňů včetně pořízení materiálu, pořízení přepravních rámců na osobní automobily, rozšíření plavidla (tlačných člunů) či prodloužení plavidla včetně pořízení materiálu.

Změny (úspora nebo navýšení) provozních nákladů, provozní příjmy:

¹ pro potřeby zpracování ekonomického hodnocení je „životnost“ chápána jako časové období, po které jednotlivé prvky projektu jsou schopny plnit svou funkci v rámci požadovaných provozních podmínek, jejich opotřebení nepřesáhne přijatelnou mez a jejich parametry nejsou významným způsobem překonány technologickým vývojem

- Navýšení provozních nákladů spojených s údržbou pořizovaného zařízení, u většiny aktivit je předpokládáno jako zanedbatelné.
- Zvýšení objemů přeprav po modernizaci (v tunách, v tunokilometrech) díky navýšení kapacity nebo nosnosti plavidla a možnosti využití dalších možných druhů přepravy.
- Zvýšení obrátkovosti plavidel díky zvýšení jejich flexibility (zrychlení operace nakládky a vykládky, apod.).

Životnost zařízení a doba hodnocení:

Tyto parametry se zvolí na základě běžných dob pro dané zařízení/součást, které budou doloženy reálnými referenčními údaji.

2.1.3 Předpokládané vstupy do FA pro aktivitu „modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby“ (podprogram 3)

Předpokládané aktivity zahrnují dovybavení plavidel příďovým dokormidlovacím zařízením včetně instalace na plavidle, pořízení a výměnu obšívek včetně výměny součástí plavidla dotčených výměnou obšívky, vybavení radarovým zařízením včetně instalace na plavidle, náhradu nátěrů podponorových částí (obšívek) nebo novou povrchovou úpravu/ochranu podponorových částí (obšívek), rekonstrukci elektrické instalace na plavidle včetně pořízení této elektrické instalace.

Změny (úspora nebo navýšení) provozních nákladů, provozní příjmy:

- Navýšení provozních nákladů spojených s údržbou pořizovaného zařízení (zejména příďové dokormidlovací zařízení nebo radarové zařízení).
- Zvýšení obrátkovosti plavidel díky snížení správkového procenta plavidla a/nebo nárůstu průměrné rychlosti jízdy.
- Zvýšení obrátkovosti plavidel díky zvýšení jejich flexibility (zrychlení operace nakládky a vykládky, apod.).

Životnost zařízení a doba hodnocení:

Tyto parametry se zvolí na základě běžných dob pro dané zařízení/součást, které budou doloženy reálnými referenčními údaji.

2.2 Základní výstupy finanční analýzy

Finanční analýza musí zahrnovat zejména posouzení finanční výnosnosti investice a národního kapitálu, určení odpovídajícího (maximálního) příspěvku z fondů a ověření finanční udržitelnosti projektu.

2.2.1 Finanční výnosnost investice a finanční výnosnost 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 vyžadujícího příspěvek z fondů by

FNPV(C) před příspěvkem EU měla být záporná a FRR(C) by měla být nižší než diskontní sazba použitá při analýze.

Finanční výnosnost národního 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 EU) investované do projektu považovaly za úbytek hotovosti bez ohledu na investiční náklady. U projektu vyžadujícího příspěvek z fondů by se FNPV(K) s podporou Unie měla blížit nule a FRR(K) by se měla blížit diskontní sazbě.

Finanční čistá současná hodnota (FNPV) je úhrnná hodnota, již je dosaženo po odečtení očekávaných (diskontovaných) investičních, provozních a reprodukčních nákladů projektu od diskontované hodnoty očekávaných příjmů. Finanční míra návratnosti (FRR) je diskontní sazba, která vede k nulové FNPV.

2.2.2 Určení odpovídajícího (maximálního) příspěvku z fondů

Určení odpovídajícího příspěvku z fondů bude provedeno v souladu s Metodickým stanoviskem ministryně pro místní rozvoj č. 1 k Metodickému doporučení pro oblast veřejné podpory, které je přílohou č. 11 Metodiky řízení programů v programovém období 2014-2020, ve věci kapitoly Projekty veřejné podpory vytvářející příjmy. Maximální výše investiční podpory se stanoví jako rozdíl celkových způsobilých nákladů a diskontovaných čistých příjmů, tj. kladného rozdílu diskontovaných příjmů a diskontovaných provozních výdajů za dobu životnosti projektu (referenční období), odpovídajících podílu CZV na CIN.

$$\max IP = CZV - DNR$$

$$DNR = (DR + RV - DOC) * (CZV/CIN)$$

max IP	maximální investiční podpora
CZV	celkové způsobilé výdaje projektu
DNR	diskontované čisté příjmy odpovídající podílu CZV na CIN
DR	diskontované příjmy
RV	zůstatková hodnota
DOC	diskontované provozní výdaje
CIN	celkové investiční náklady projektu (celkové výdaje projektu)

2.2.3 Zajištění finanční životaschopnosti (udržitelnosti)

Analýza finanční udržitelnosti je založena na odhadech nediskontovaných peněžních toků. Jejím cílem je prokázat, že projekt bude mít každoročně k dispozici dostatečné peněžní prostředky, které mu během celého referenčního období umožní hradit výdaje na investice, běžnou činnost a případné reinvestice nezbytné pro dosažení definovaných cílů projektu. Finanční udržitelnost projektu je ověřena na základě skutečnosti, zda je kumulovaný (nediskontovaný) čistý peněžní tok nezáporný v průběhu celého referenčního období.

3. EKONOMICKÁ ANALÝZA

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 snížení vlivů vodní dopravy na životní prostředí snížením emisí plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů, vyšší zapojení vodní dopravy do přepravního řetězce multimodální dopravy a zvýšení bezpečnosti vodní dopravy.

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 záměru, předpokládaný vliv vnějších podmínek, apod.

PŘÍLOHY:

Příloha 1: Výpočtový sešit FA

Příloha 2: Vybrané makroekonomické ukazatele

Tab.: Míra inflace

rok	2010	2011	2012	2013	2014
inflace	1,50%	1,90%	3,30%	1,40%	0,40%
rok	2015	2016	2017	2018 a dále	
inflace	0,30%	0,80%	2,50%	2,00%	

Zdroj: ČNB (Zpráva o inflaci II/2017), predikce dle předpokládaného vývoje spotřebitelských cen.

Tab.: Vývoj HDP na hlavu

rok	2010	2011	2012	2013	2014
vývoj HDP	2,10%	2,00%	-0,70%	-0,50%	2,70%
rok	2015	2016	2017	2018	2019
vývoj HDP	4,60%	2,30%	2,90%	2,80%	3,00%
rok	2020	2030	2050		
vývoj HDP	2,00%	1,00%	1,00%		

Zdroj: ČNB (Zpráva o inflaci II/2017), predikce: ČNB (https://www.cnb.cz/cs/menova_politika/prognoza#inflace; 05/2017) a Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic železničních staveb (č. 26/2013-910-IZD/3), MD 2013 - příloha A.2.

Tab.: Růst reálných mezd

rok	2012	2013	2014	2015	2016
růst mezd	-0,80%	-1,50%	2,50%	2,40%	3,50%
rok	2017	2018	2019	2020	2030
růst mezd	2,70%	3,30%	3,00%	2,50%	2,00%
rok	2050				
vývoj HDP	2,00%				

Zdroj: Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic železničních staveb (č. 26/2013-910-IZD/3), MD 2013 - příloha A.2; ČNB (Zpráva o inflaci II/2017).