

# PPP projekty ako možná alternatíva v krízovom období?



Author: SF / Juraj Pokorný | Published: 02.04.2009

Kvalitu PPP projektu by mala preukázať tzv. feasibility study (štúdia realizovateľnosti), ktorej súčasťou je aj overenie jeho ekonomickej výhodnosti metódou PSC (komparátor verejného sektora), vrátane kvantifikácie vplyvu na rozpočet verejnej správy. Inými kľúčovými kritériami pridelenia zákazky sú napríklad výsledok analýzy potenciálnych rizík, prieskumu trhu, model finančnej skladačky, inovatívnosť a estetická kvalita diela či efektívnosť koncesnej zmluvy v časovej súradnici. Keďže pri PPP projektoch ide o partnerstvo dlhodobé, vymedzené viac ako jedným volebným obdobím, už na začiatku je nevyhnutné, aby obidve strany naviazali spolu pravidelný dialóg.

## Optimizmus vystriedali obavy

Podľa agentúrnych zdrojov sa ešte v septembri 2008 uvažovalo s financovaním strategicky dôležitého obchvatu Bratislavy D4 formou projektu verejno-súkromného partnerstva (PPP), čo malo oproti pôvodnému plánu počítajúcemu s uvoľnením asi 1,99 mld. € (60 miliárd Sk) zo štátneho rozpočtu presunúť začiatok výstavby ešte pred rok 2011. Takýto optimizmus však vyprchal ani nie do týždňa. V zdĺhavej príprave diaľničných PPP projektov na D1 a R1 videl generálny riaditeľ žilinského Výskumného ústavu dopravného Ľubomír Palčák hrozbu veľkej ekonomickej straty pre Slovensko. „Ak nebudú naštartované, potom sa už nebudeme baviť o rokoch 2012 či 2013, ale možno o 2020 a viac,“ varoval.

V novembri 2008 podali v rámci tendra na realizáciu druhého balíka PPP zahŕňajúceho R1 Nitra - Tekovské Nemce (47 km za 553,2 milióna €) a severný obchvat Banskej Bystrice (5,7 km) ponuku 4 subjekty. S požiadavkou urýchlenej výstavby úseku Hričovské Podhradie - Dubná Skala s tunelom Višňové vyšla aj Slovenská obchodná a regionálna komora v Žiline. Nedobudovanie infraštruktúry smerom na Martin a Ružomberok by podľa nej malo negatívny dopad na investičný rozvoj regiónu Turca a Oravy.

Číselná štatistika pritom nevyzerá až taká čierna. Podľa decembrovej správy o plnení programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest bolo ku koncu októbra 2008 na tento účel vyčerpaných 175,33 mil. € (5,282 miliardy Sk). Priemerná dĺžka každoročne sprevádzkovaných úsekov predstavovala 25,7 km diaľnic a 15,2 km rýchlociest. Koncom minulého roka sa dokonca žali úspechy. Spomínaný tender na výstavbu a prevádzkovanie rýchlostnej cesty R1 a severného obchvatu Banskej Bystrice vyhralo nakoniec francúzsko-holandské konzorcium Vinci Concessions a ABN Amro Highway B.V. Na projektovej príprave vybraných úsekov D1 a R1 sa spoločnosť Dopravoprojekt, a.s. Bratislava podieľala až 80 percentami!

## Kombinácie ako náhradné riešenia



Zlatica naštartovaný motor prípravy a realizácie PPP projektov však začal vo februári 2009 zlovestne zadrhávať. Vinník bol okamžite jasný - kríza finančných inštitúcií. „Nedostatok likvidity na strane bánk má oveľa väčší dopad na ich rozhodovanie o participácii na týchto projektoch ako kvalita projektov či bonita a rating SR,“ informoval rezort dopravy, ktorý v dôsledku novej situácie začal uvažovať o presune ťažiska financovania na Európsku investičnú banku (EIB) a Európsku banku pre obnovu a rozvoj (EBRD).

V dôsledku prehlbovania dopadu ekonomickej krízy v inžinierskom stavebníctve - či už v podobe nedostatku pracovných zákaziek alebo poklesu objemu stavebnej produkcie - sa začali hľadať zdroje na udržanie jeho výkonnosti. A tak sa prišlo na nápad skombinovať PPP projekty s peniazmi z eurofondov alokovanými v Operačnom programe Doprava, čo údajne môže zabezpečiť prácu na niekoľko rokov. Veta „Nejde nám o rast, ale o udržateľnosť“ z úst prezidenta Zväzu stavebných podnikateľov Slovenska Jána Majerského dokumentovala vážnosť celej situácie.

Ministerstvo dopravy preto už v januári 2009 navrhlo ministerstvu financií vypracovať alternatívny plán financovania výstavby diaľnice D1 a rýchlostnej cesty R1 v prípade krachu verejno-súkromného partnerstva pre neochotu bánk podieľať sa na tomto type projektov - a to priamo zo štátneho rozpočtu. Hovorí sa o prostriedkoch vo výške okolo 232,36 mil. € (2009) a 829,85 mil. € (2010), ktoré by išli nad rámec schválenej rozpočtovej kapitoly.

Ďalšou konštantou, ktorá vstúpila do verejných kalkulácií, sa stal prvok šetrenia. Minister kultúry Marek Maďarič navrhol vybudovať vo vyrastajúcej štvrti Eurovea na Pribinovej ulici spoločný stánok STV, SRo a TA SR za 147 878 909 €. Zlúčenie troch verejnoprávných inštitúcií do jedného mediálneho komplexu považuje nielen za účinné opatrenie v období krízy, ale aj za príležitosť na využitie princípu verejno-súkromného partnerstva.

Niektoré návrhy smerujú dokonca ďalej: revitalizovať brownfieldy či postindustriálne hnedé zóny uplatnením kombinácie PPP projektov a finančnej podpory zo strany štátu i EÚ. Do prípravnej fázy sa dostali aj projekty multifunkčnej športovej haly v Bratislave, Národného športového centra v Žiline alebo „vládneho mestečka“ ako spoločného sídla ministerstiev.

### Identifikácia a rozloženie rizík

Verejná infraštruktúra obsahuje v sebe viacero potenciálnych rizík: fiškálne, legislatívne, projektové (nedodržanie technických parametrov), stavebné (technické závady), dopytu (diaľnicu nevyužíva predpokladaný počet áut), dostupnosti a celý rad ďalších - finančných, strategických, politických. Hoci je efektívna alokácia rizika medzi obidvoch partnerov pre výslednú spoločenskú a ekonomickú výhodnosť diela bytostne dôležitá, rovnako netreba podceňovať ani význam utuženia partnerských väzieb na regionálnej i komunálnej úrovni.

Ako teda vyzerá aktuálny stav, blízka perspektíva i vzdialenejšia budúcnosť PPP projektov na Slovensku z hľadiska rozvoja diaľničnej infraštruktúry, regionálnych projektov či brownfieldov? Akým spôsobom sa premieta finančná kríza do aktuálnych možností získať finančnú podporu na ich prípravu, realizáciu a prevádzku? Aké je optimálne rozloženie rizika medzi obidvoch aktérov verejno-súkromného partnerstva? Ktoré atribúty musí projekt splniť na to, aby sa mohol označiť za PPP, a čím sa odlišuje od „klasickej zákazky“?

Výkonná riaditeľka Asociácie PPP Irma Chmelová, Roman Čmelík z WOOD & Company alebo Ľubomír Palčák z Výskumného ústavu dopravného v Žiline sa pokúsia tieto otázky fundovane a vyčerpávajúco zodpovedať počas ďalších - v poradí tretích pracovných raňajok internetového časopisu Stavebné fórum.sk, ktoré sa pod názvom [PPP projekty - alternatíva v čase recesie?](#) uskutočnia 7. apríla 2009 v bratislavskom hoteli HOTEL MARROL'S na Tobručkej ulici 4.

Ilustračné foto - NDS

---

02.04.2009 09:30, SF / Juraj Pokorný

