

PPP projekty: svetlá budúcnosť napriek zmenám v štruktúre financovania



Author: SF / Eva Hatalová | Published: 14.04.2009

Ako zdôraznila na úvod stretnutia Irma Chmelová, výkonná riaditeľka Asociácie PPP, nie každý projekt je vhodné realizovať formou PPP projektu. Vyžaduje sa tu určitá investícia, či už do výstavby alebo do rekonštrukcie spojenej s následnou prevádzkou. Upriamila pozornosť na prípravu realizácie mediálneho komplexu, ktorý pripravuje Ministerstvo kultúry s investičnými nákladmi vo výške okolo 150 mil. eur. V krátkom čase sa začne príprava štúdie, ktorá ukáže, či PPP projekt je vhodnou formou rekonštrukcie ústrednej vojenskej nemocnice v Ružomberku. V prípade pozitívneho výsledku by sme tak mali prvý projekt z oblasti zdravotníctva.

V poslednom čase je podľa Chmelovej možné sledovať presun PPP do regiónov, pričom len v Košiciach sa touto formou pripravujú parkovacie zóny, výstavba garáží, ako aj revitalizácia brownfieldov. Riaditeľka Asociácie PPP poukázala tiež na zavádzajúce informácie, ktoré sa objavujú v médiách v spojitosti najmä s diaľničnými PPP projektmi, kde sa kritizuje ich predraženosť. Vyzdvihla potrebu správneho informovania verejnosti o rozdieloch medzi klasickou výstavbou diaľnic a diaľničnými PPP projektmi, kde ceny kilometra diaľnice sú neporovnateľné, nakoľko zahŕňajú okrem ceny výstavby a prevádzky aj úrokovú a ziskovú maržu.

Využívanie PPP projektov je nutnosť

Ľubomír Palčák generálny riaditeľ Výskumného ústavu dopravného v Žiline konštatoval, že i napriek nevyhovujúcemu stavu infraštruktúry, vznikne v najbližšom období priestor na možnosť čerpania väčšieho objemu peňazí zo štátneho rozpočtu. Využívanie PPP projektov Palčák považuje za nutnosť, ktorá veľmi intenzívne urýchli dostavbu diaľnic. Ekonomické prínosy tohto urýchlenia sú na vyššej váhe ako cena za samotný PPP projekt. Slovenský koncesionári navyše nepreberajú na seba riziko dopytu, ako sa stalo napríklad v Maďarsku na diaľnici M5 Budapešť - Segedín, ale iba riziko výstavby a dostupnosti, čím musia pod hrozbou sankcií garantovať, že koncesná diaľnica bude vždy dostupná. Pri projekte 52 kilometrov dlhého úseku R1 štát získal dobrú cenu a nebol by schopný tento úsek postaviť lacnejšie. Cena obsahuje totiž okrem výstavby náklady na údržbu a opravy počas nasledujúcich 30 rokov ako aj náklady na komplexnú rekonštrukciu. Palčák zdôraznil, že je potrebné ustriehnuť, aby všetky procesy boli transparentné a pod dohľadom verejnosti.

Slovenské diaľničné projekty sú dobre pripravené

PPP projekty v súčasnej dobe ovplyvňujú zmeny, ktoré nastali vo financovaní, maržiaci a dĺžke financovania, uviedol Rastislav Gajarský z PricewaterhouseCoopers Slovensko. Prelomovým dátumom, kedy tieto zmeny zaznamenali bol september 2008. Záujem bánk o financovanie PPP projektov na európskom trhu naďalej pretrváva, avšak ich podiely v rámci celého financovania sa pohybujú v rozmedzí 50 - 75 mil. eur, pričom v čase vyhodnocovania ponúk boli ich ponuky medzi 100 - 250 mil. eur. Významnejšiu úlohu ako kedykoľvek predtým majú finančné inštitúcie Európska banka pre obnovu a rozvoj (EBRD) a Európska investičná banka (EIB), keďže bez ich účasti na týchto projektoch by bola realizácia veľmi náročná.

Slovenské diaľničné projekty sú dobre pripravené, zhodnotil Igor Snopek projektový riaditeľ pre strednú a východnú Európu v Skanska Infrastructure Development. Snopek túto dobu vníma ako stvorenú pre PPP projekty a budúcnosť vidí nielen v diaľničných PPP projektoch, ale aj vo výstavbe domovov dôchodcov, či odpadovom hospodárstve. Najdôležitejší moment v príprave je podľa neho správne a presné rozdelenie rizík na každého z partnerov, pričom v normálnom právnom prostredí a vzťahu dvoch subjektov nie sú potrebné extrémne záruky nad rámec koncesnej zmluvy. Ako pripomenul PPP projekt môže byť čokoľvek, avšak musí spĺňať určité parametre. Nakoľko ide o zložitý a nákladný proces, spodná hranica takéhoto projektu by mala byť 80 mil. eur.

Ministerstvo financií pripravuje hĺbkovú analýzu legislatívneho prostredia pre PPP projekty, ktorého výstupom by mohla byť aj novelizácia potrebných zákonov. Timotej Braxator zo spoločnosti NÓRR STIEFENHOFER LUTZ vidí v prvom rade potrebné zmeniť zákon o verejnom obstarávaní, nakoľko PPP projekt je veľmi zložitá zákazka, ktorá by mala mať priestor na diskusiu a zmenu ponuky aj po jej predložení. Ďalšími oblasťami na možné zmeny sú náležitosti koncesných zmlúv, zákon o správe majetku štátu, zákon o slobodnom prístupe k informáciám ako i zákony o rozpočtoch, či daniach. Štát sa môže chrániť tým, že predmet koncesnej zmluvy stanoví ako cieľ, ktorý bude obsahovať súbor úloh, ktoré má splniť partner, uviedol Braxator.

14.04.2009 08:00, SF / Eva Hatalová