

# Stredopravá koalícia avizuje zásadné zmeny v rezorte dopravy



Author: SF / Juraj Pokorný | Published: 12.07.2010

## Nový kabinet chce použiť štátne dlhopisy i penzijné fondy

Reakcie niektorých subjektov na predbežné programové tézy štyroch stredopravých strán (SDKÚ-DS, SaS, KDH, Most-Híd), ktoré v uplynulých dňoch sformovali vládnú koalíciu, zneli v prvej chvíli rozpačito. Napriek tomu, že akokoľvek ladená prognóza by bola nateraz predčasná, existujú už indície, akým smerom by sa mohli prvé kroky príslušných ministrov po ich zasadnutí do svojich kresiel uberať. Prehodnotiť ďalšiu realizáciu diaľničných PPP projektov, zrušiť projekt širokorozchodnej trate, zachrániť bratislavské letisko a železničnú spoločnosť Cargo vstupom silných strategických investorov - to je len časť zámerov, odhalených azda trochu aj unáhle.

Ako mieni novovzniknutá koalícia postupovať pri výstavbe diaľnic formou PPP projektov, ktorých podstatou je dlhodobé partnerstvo medzi verejným a súkromným sektorom a vstup ďalších subjektov - subdodávateľov, bánk, EÚ, VÚC, stavebných úradov - do zmluvných vzťahov? Zohľadniť výsledky a skúsenosti z realizovaných projektov a v prípade potreby využiť na financovanie aj zdroje zo štátnych dlhopisov či druhého dôchodkového piliera.

## Ľubomír Palčák (VÚD) žiada tému diaľnic úplne odpolitizovať

Predražené a pre štát nevýhodné. Hlavný argument nastupujúcej vládnej moci na prehodnotenie PPP projektov diaľnic sa generálnemu riaditeľovi Výskumného ústavu dopravného (VÚD) v Žiline Ľubomírovi Palčákovi nepozdáva. Podľa agentúry SITA mu chýba analýza, ktorá by ho potvrdila alebo vyvrátila. „Aby sme mohli povedať, či sú projekty predražené, musíme spočítať investičné náklady, prevádzkové náklady na 30 rokov, čo stojí komplexná rekonštrukcia diaľničných úsekov,“ vysvetľuje a dodáva, že úplné zrušenie projektov verejno-súkromného partnerstva by bola chyba.

Faktom je, že prostriedky zo štátneho rozpočtu a eurofondov na výstavbu úsekov diaľnice D1, ktoré by mali finančne podporiť súkromné zdroje v 1. a 3. balíku PPP, nestačia. V Operačnom programe Doprava je k dispozícii vyše 1 miliardy, čo spolu s disponibilnými zdrojmi zo štátneho rozpočtu predstavuje dokopy 1,5 miliardy eur. Ani 1 až 2 miliardy navyše získaných po jeho prehodnotení by situáciu nevyriešilo a zároveň by to išlo na úkor verejnej osobnej a železničnej dopravy. „Na dokončenie všetkých plánovaných diaľnic a rýchlostných ciest potrebuje Slovensko zhruba 21 miliárd eur. Je to priepastný rozdiel medzi potrebami a

zdrojmi,“ ukazuje Palčák na hlavný problém.

Podľa neho je niekoľko variantov. Buď by práce na 1. balíku PPP pokračovali v plnom rozsahu, alebo by sa zmenšil jeho rozsah napríklad vyňatím úsekov pri Prešove, ktoré by sa riešili z iných zdrojov, prípadne by sa o cene rokovalo. Šéf VÚD predpokladá ročnú splátku štátu koncesionárom počas 30-ročnej koncesie vo výške 700 miliónov eur za všetky tri balíky PPP projektov. „Je to veľa či málo? Naše analýzy dokazujú vysoké ekonomické prínosy z urýchlenej výstavby diaľnic. Naozaj je potrebné túto tému úplne odpolitizovať,“ uzatvára Palčák.

### **Stopnúť PPP projekt však nebude až také jednoduché**

Predčasné a jednostranné ukončenie projektu verejno-súkromného partnerstva (čiže iným spôsobom, aký mali zmluvné strany v úmysle pri jeho príprave) by malo podľa Advokátskej kancelárie Rowan Legal následky pre všetky zúčastnené strany. Tie sa budú odvíjať jednak od konkrétnych zmluvných vzťahov, jednak od príslušných ustanovení práva. Ako uviedol Ľudovít Mičinský, ktorý sa v kancelárii špecializuje práve na PPP projekty, ukončenie zmluvných vzťahov jednou stranou môže spôsobiť nemalé finančné nároky ostatných strán. Podľa neho je zrejmé, že pokiaľ nedošlo k porušeniu na strane súkromného partnera, bude mať tento nárok na kompenzáciu vyplývajúcu zo straty dlhodobého obchodného vzťahu.

Tak ako súkromnému partnerovi môže vzniknúť nárok na kompenzáciu toho, o čo sa obohatil partner verejný, vznikne nárok verejnému partnerovi aj v prípade opačnom, keď sa zmluva ukončí pre porušenie povinností súkromným partnerom. Vydanie prospechu, ktorým sa tento obohatil, je iba prvou kapitolou následkov, ktorou nie sú dotknuté ďalšie zmluvné a zákonné nároky (náhrada škody, zmluvné pokuty). Ako však expert Rowan Legal upozorňuje, pri zlyhaní PPP projektu znáša horšiu pozíciu verejný partner - je to predovšetkým štát, kto mal záujem vybudovať infraštruktúru v rámci konkrétneho projektu. Splnenie tejto úlohy bude takto musieť zabezpečiť odznova.

### **Dopady na zamestnanosť v podobe reťazovej reakcie?**

Ako sme už informovali, v reakcii na plánované opatrenia novej vlády vyhlásili dve z najväčších stavebných spoločností na Slovensku - Doprastav Bratislava a Váhostav-SK Žilina, že v prípade zastavenia 1. balíka PPP na výstavbu diaľnice D1 (Martin - Prešov) pristúpia k hromadnému prepúšťaniu zamestnancov. Neradostné leto 2010 by sa takto dotklo poldruha tisícky z celkového počtu 5 000 pracovníkov (Doprastav 1 000 / 3 200, Váhostav 500 / 1 800). Keďže na stavebnú produkciu sú naviazané ďalšie hospodárske odvetvia, možno logicky usudzovať, že dopady likvidačných rozhodnutí na zamestnanosť by sa neobmedzili len na jej hlavných dodávateľov, ale v podobe reťazovej reakcie by postihli viaceré subdodávateľské, investorské či projekčné firmy.

A to by prinajmenšom spochybnilo doterajšie očakávania, podľa ktorých by malo slovenské hospodárstvo rásť trojnásobne rýchlejšie ako ekonomika eurozóny. Kým investičná aktivita Slovenska za hranicami EÚ sa prejavuje ako jedna z najslabších v rámci európskej „dvadsaťsedmičky“, reálny rast jeho HDP by mal podľa ekonomickej prognózy spoločnosti Ernst & Young v tomto roku dosiahnuť neveriteľné 3 percentá (eurozóny ako celku pritom iba 0,8 %)!

### **Bratislavské letisko nad chystanou privatizáciou neplesá**

Podobnú reakciu vyvolal aj programový zámer novej vlády zrevidovať vlastnícky status bratislavského letiska, ktoré začalo od 28. 6. 2010 po poldruharočnej výstavbe vybavovať všetky pravidelné i nepravidelné lety z nového terminálu s ročnou kapacitou 3,5 milióna cestujúcich. Prípadná privatizácia a následný vstup strategického investora nie je podľa vedenia letiska zárukou rastu prepravy. Netreba totiž podceňovať silný vplyv trhu, ktorý ako externý faktor generuje dopyt po leteckých spojeniach a v nadväznosti na to ich ponuku.

„Na Slovensku už existuje skúsenosť s fungovaním letiska po privatizácii. Košické letisko, kde 66 % akcií patrí KSC Holding, v ktorom má 80,95 % Letisko Viedeň, ukončilo uplynulý rok so 40-percentným medziročným prepadom. Spomedzi 300 sledovaných sa zaradilo k 10 európskym letiskám s najväčším poklesom vybavených cestujúcich,“ netajú sa postojom spoločnosť Letisko M. R. Štefánika - Airport Bratislava. Na ďalšie zvýšenie prepravy cestujúcich je podľa nej potrebný predovšetkým vznik silného a aktívneho domáceho leteckého dopravcu.

Otázne je tiež, čo by sa v prípade vstupu nového strategického partnera stalo s pôvodným projektom sanácie a úplnej prestavby 40-ročného terminálu, ktorý už nevyhovuje štandardom civilizovaného vybavovania pasažierov. Právne a finančné dôsledky prípadného vypovedania dodávateľskej zmluvy s firmou ZIPP Bratislava, ktorá vyhrala tender na stavbu nového terminálu a rekonštrukciu starej vybavovacej haly za takmer 86 miliónov eur bez DPH, by na seba nenechali dlho čakať.

Deklarovaným cieľom stredopravej koalície má byť zefektívnenie ďalšieho rozvoja dopravnej infraštruktúry, nie jeho zastavenie. Prípadná pochybnosť tendra ani údajné predražovanie projektov, na ktoré kriticky poukazuje, predsa nemôžu byť dôvodom na spochybnenie ich opodstatnenosti či nebudaj ich úplné zrušenie. To je však len čisto hypotetický predpoklad - žiadna vláda by si totiž takéto radikálne rozhodnutie na svoju zodpovednosť nevzala.

Ilustračné foto a vizualizácie - NDS, Letisko Bratislava

---

12.07.2010 09:28, SF / Juraj Pokorný