

**ČESKÉ VYSOKÉ
UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE**

**FAKULTA
STAVEBNÍ**



**DIPLOMOVÁ
PRÁCE**

2020

**OLIVER
SKLENÁR**

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: **Sklenár** Jméno: **Oliver** Osobní číslo: **439015**
Fakulta/ústav: **Fakulta stavební**
Zadávací katedra/ústav: **Katedra ekonomiky a řízení ve stavebnictví**
Studijní program: **Stavební inženýrství**
Studijní obor: **Projektový management a inženýring**

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce:

Možnosti financování dálniční výstavby

Název diplomové práce anglicky:

Possibilities of highway construction's financing

Pokyny pro vypracování:

Analýza možností/zdrojů financování výstavby dálniční infrastruktury. Ekonomické vyhodnocení projektu již realizovaného způsobem partnerství veřejného a soukromého sektoru (v ČR, SR či PL). Porovnání ekonomické výhodnosti jednotlivých způsobů financování v rámci celého životního cyklu projektu.

Seznam doporučené literatury:

Yescombe, Y.R. : Public-Private Partnerships: Principles of Policy and Finance, Butterworth-Heinemann, 2018
Friedman, S.B. : Successful Public/Private Partnerships: From Principles to Practices, Urban Land Institute, 2016
Gatti, S.: Project Finance in Theory and Practice: Designing, Structuring, and Financing Private and Public Projects, Elsevier, 2018

Jméno a pracoviště vedoucí(ho) diplomové práce:

Ing. Radan Tomek, MSc., katedra ekonomiky a řízení ve stavebnictví FSv

Jméno a pracoviště druhé(ho) vedoucí(ho) nebo konzultanta(ky) diplomové práce:

Datum zadání diplomové práce: **26.09.2019**

Termín odevzdání diplomové práce: **05.01.2020**

Platnost zadání diplomové práce: _____

Ing. Radan Tomek, MSc.
podpis vedoucí(ho) práce

prof. Ing. Renáta Schneiderová Heralová, Ph.D.
podpis vedoucí(ho) ústavu/katedry

prof. Ing. Jiří Máca, CSc.
podpis děkana(ky)

III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

Diplomant bere na vědomí, že je povinen vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je třeba uvést v diplomové práci.

Datum převzetí zadání

Podpis studenta

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že som záverečnú prácu vypracoval samostatne na základe svojich vedomostí s využitím informačných zdrojov uvedených v zozname bibliografických odkazov.

V Prahe 5.1.2020

.....
Bc. Oliver Sklenár

Pod'akovanie

Touto cestou by som rád pod'akoval Ing. Radanovi Tomkovi, MSc. za pomoc, odborné vedenie, cenné rady a pripomienky pri vypracovaní mojej diplomovej práce.

Možnosti financování dálniční výstavby

Possibilities of highway construction's financing

Abstrakt

Diplomová práca sa zaoberá možnosťami ako financovať diaľničnú infraštruktúru na Slovensku. V práci sa podrobne analyzujú projekty verejno-súkromného partnerstva, ich výhody aj nevýhody. Následne sa vybraný projekt PPP na Slovensku porovnáva v prípadovej štúdií s inou metódou financovania – konkrétne emisiou štátneho dlhopisu. Práca sa zaoberá rôznymi možnosťami financovania autostrád od PPP projektov cez eurofondy až po dlhopisy, vrátane úverového ratingu a diskontovania, ktoré slúžia na ekonomické hodnotenie. Prípadová štúdia taktiež porovnáva z ekonomického hľadiska výhodnosť použitého PPP modelu na pilotnom projekte R1 v úseku Nitra – Tekovské Nemce s možnosťou emisie špeciálneho štátneho dlhopisu. Na tomto projekte, v súčasnosti jedinom dokončenom, dokazuje, že financovanie pomocou verejno-súkromného partnerstva nie je výhodnejšie ako ostatné bežne dostupné zdroje financovania, napríklad ako analyzované dlhopisy, ktoré sú Slovenskou republikou bežne využívané.

Kľúčové slová

PPP projekty, verejno-súkromné partnerstvá, rýchlostná cesta R1, eurofondy, dlhopisy

Abstract

Diploma thesis deals with possibilities how to finance highway infrastructure in Slovakia. The work analyzes in detail the public-private partnership projects, their advantages and disadvantages. Subsequently, the selected PPP project in Slovakia is compared in a case study with another method of financing – mainly with government bond issue. The thesis deals with various possibilities of financing the infrastructure, from PPP projects through eurofunds to bonds, including credit rating and discounting with the purpose of economic evaluation. The case study also compares the economic advantage of the PPP model used in the pilot project R1 in the Nitra - Tekovské Nemce section with the possibility of issuing a special government bond. In this project, currently the only one completed, it proves that public-private partnership financing is not more favorable than other commercially available sources of financing, such as analyzed bonds that are commonly used by the Slovak Republic.

Keywords

PPP projects, public-private partnerships, expresway R1, eurofunds, bonds

Obsah

Úvodné slovo	1
1 Úvod do problematiky	2
1.1 Charakteristika diaľnice	2
1.1.1 Diaľnica D1	3
1.1.2 Rýchlostná cesta R1	4
2. PPP projekty	6
2.1 Základné informácie o PPP projektoch	6
2.2 Výhody PPP projektov	7
2.3 Nevýhody PPP projektov	8
2.4 PPP projekty na Slovensku.....	9
2.4.1 Rýchlostná cesta R1 – druhý balík PPP	10
2.4.2 Priebeh verejného obstarávania PPP balíka č.2	10
2.4.3 Cena stavebného diela a služieb.....	12
2.5 Obchvat Bratislavy D4R7	13
2.5.1. Prečo práve výstavba pomocou PPP, resp. za súkromné peniaze?	15
2.6 PPP projekty v zahraničí	16
2.7 Verejné obstarávanie PPP projektov	17
2.7.1 Verejná súťaž	17
2.7.2 Užšia súťaž.....	18
2.7.3 Rokovacie konanie so zverejnením.....	18
2.7.4 Súťažný dialóg	18
3. Európske štrukturálne a investičné fondy	18
3.0.1 Eurofondy v diaľničnej infraštruktúre.....	21
3.1 Spôsoby financovania s podporou Európskej únie	21
3.1.1 Kohézny fond	21
3.1.2 Štrukturálny fond (Európsky fond regionálneho rozvoja)	22
3.1.3 TEN-T program.....	22
3.2 Zoznam operačných programov na Slovensku	23
3.2.1 Operačný program Základné infraštruktúra (2004 – 2006)	23
3.2.2 Operačný program Doprava (2007 – 2013)	25
3.2.3 Operačný program Integrovaná infraštruktúra (2014 – 2020)	26
3.3 Základné podmienky pre čerpanie eurofondov	28
3.4 Budúcnosť eurofondov.....	29
4. Rating	30
4.1 Rating Slovenskej republiky	31
5 Dlhopisy.....	32

5.0.1 Štátne dlhopisy	33
5.0.2 Komunálne dlhopisy	34
5.0.3 Podnikové dlhopisy	34
5.0.4 Bankové dlhopisy	34
5.1 Zoznam dlhopisov Slovenskej republiky	35
5.2 Vydané štátne dlhopisy Slovenskej republiky	36
5.3 Výnosová krivka štátnych dlhopisov	36
6 Štátne pôžičky	37
7 Dlh verejnej správy	37
7.1 Verejný dlh Slovenska	38
7.2 Štruktúra verejného dlhu Slovenska.....	38
8 Diskontovanie	40
9 Prípadová štúdia.....	41
9.1 Cena PPP projektu R1	41
9.1.1 Ekonomické porovnanie vybraných spôsobov financovania	43
9.1.2 Ekonomické porovnanie vybraných spôsobov financovania pomocou diskontovaného Cash Flow	46
9.2 Refinancovanie projektu PPP.....	48
9.3 Dopad na verejný dlh – PPP projekt R1	49
Záver.....	51
Zoznam skratiek.....	52
Zoznam tabuliek.....	53
Zoznam obrázkov.....	54
Zoznam grafov.....	55
Zoznam príloh	56
Zoznam zdrojov.....	57

Úvodné slovo

Témou, diplomovej práce sú možnosti a spôsoby, ako diaľničnú infraštruktúru na Slovensku financovať. Slovenská verejnosť sa intenzívne a dlhodobo zaoberá tým, prečo je výstavba diaľnic taká nákladná a prečo kilometer diaľnice stojí milióny eur.

V úvodnej časti práce je predstavený koncept projektov verejno-súkromného partnerstva (PPP), tiež na Slovensku známeho ako „*poriadne predražené projekty*“. Ďalej sú v nej analyzované všetky týmto spôsobom doposiaľ realizované projekty vrátane ich základných charakteristík a parametrov. Ako jedna z popredných možností je v práci podrobne riešená forma financovania pomocou emisie štátnych dlhopisov vrátane teoretického úvodu do ich problematiky.

Daná časť práce sa zaoberá aj tým, ako politická garnitúra spôsoby financovania výstavby diaľnic stanovuje – konkrétne, akým spôsobom bol vysúťažený v druhej časti práce analyzovaný projekt rýchlostnej cesty R1.

Prípadová štúdia sa detailne zaoberá PPP projektom rýchlostnej cesty R1, ktorý je považovaný za pilotný projekt verejno-súkromnej spolupráce na Slovensku a ktorého výstavba a 30 ročná prevádzka bude stáť štát približne 3,4 miliardy eur. Ukážka na danom projekte na záver naznačí, či realizácia v rámci takéhoto partnerstva je tou najlepšou možnosťou pre Slovenskú republiku aj vzhľadom na ďalšie plánované projekty.

Diplomová práca rozoberá aj problematiku dotácií z eurofondov, ktoré sa na výstavbe diaľničnej infraštruktúry významne podieľajú. V teoretickej časti sa bude analyzovať aj spôsob, ako ich štát využíva a ako nakladá s peniazmi. Informácie o eurofondoch sú po obsahovej stránke témou na samostatnú diplomovú prácu, pretože počas ich výskumu v rámci tejto práce sa ukázalo, že existujú mnohé možnosti, ako lepšie a efektívnejšie využívať financie z Bruselu.

PPP sa využívajú hlavne v prípadoch, keď štát nemá vlastné financie. V prípade, že financie má, ide o najjednoduchšiu a najmenej rizikovú možnosť a pravdepodobne aj najvýhodnejšiu. Predkladaná diplomová práca však uvažuje o situácii, keď je štát nútený hľadať iné alternatívy financovania.

V závere práce sa ukáže, že spolupráca medzi verejným a súkromným sektorom v čase, keď vláda nemá financie, nemusí byť práve najlepšie riešenie a z ekonomického hľadiska sa ponúkajú aj iné, lepšie možnosti ako stavať autostrády v krajine pod Tatrami.

1 Úvod do problematiky

1.1 Charakteristika diaľnice

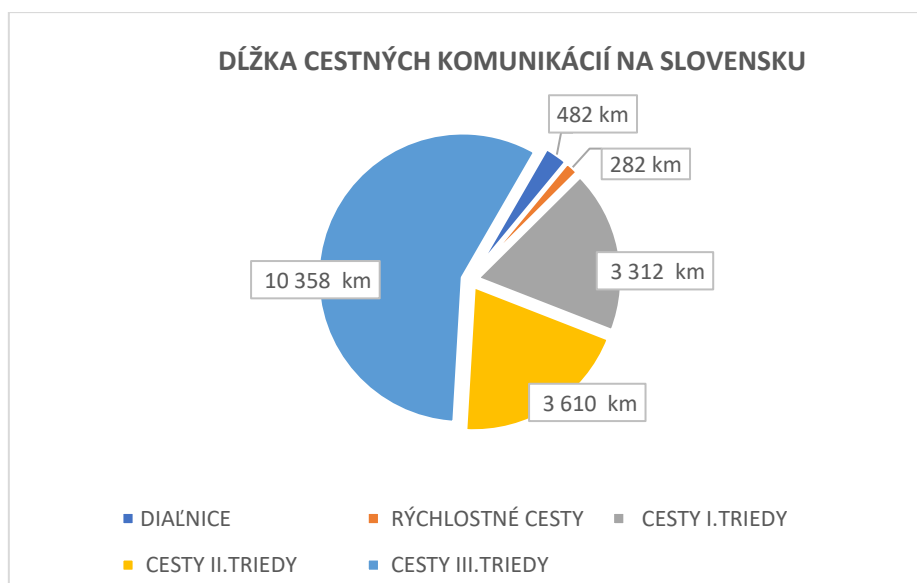
Diaľnica je podľa definície obvykle viacpruhová cestná komunikácia s obmedzeným prístupom, ktorá slúži na rýchle spojenie medzi významnými centrami a zároveň disponuje len mimoúrovňovými križovatkami. [1]

Budovanie diaľničnej infraštruktúry má výrazný vplyv na kvalitu života v mestách a zároveň to podporuje ekonomiku štátu.

Príkladom môže byť mesto Považská Bystrica, kde sa pri budovaní diaľničného úseku Sverepec – Vrťizer, v celkovej dĺžke 9,8 km, počítalo s odklonením dopravy mimo mesta. Tým sa znížila záťaž na životné prostredie a dosiahlo sa celkové zlepšenie kvality života obyvateľov Považskej Bystrice. Výstavba samotného diaľničného úseku stála viac než 211 miliónov eur. Financovaná bola pomocou eurofondov, vďaka operačnému programu Doprava (2007 – 2013). Bližšie informácie o financovaní projektov pomocou eurofondov sú priblížené v kapitole 3. Za zmienku tiež stojí aj situácia v neďalekej Žiline, kde sa diaľnicou zaistilo odklonenie dopravy z intravilánu mesta.

Podľa štatistiky sa na Slovensku vybuduje každých 10 rokov v priemere 130 km nových úsekov diaľnic (celková dĺžka diaľnic v daných rokoch: 1995 - 198 km, 2005 – 328 km, 2015 - 463 km) [58]

Slovenská republika disponuje v súčasnosti štyrmi diaľnicami: D1, D2, D3 a D4. Tieto diaľnice sú doplnené rýchlostnými cestami s označením R.



Graf 1: Dĺžka cestných komunikácií na Slovensku [zdroj: 58, spracované autorom]

V krátkosti na úvod je priblížená diaľnica D1, ktorá je na Slovensku najdlhšia z pomedzi štyroch uvedených, a po jej dokončení by mala spojiť metropolu východu Košice s hlavným mesto Slovenska s Bratislavou.

1.1.1 Diaľnica D1

Výstava diaľnice začala už v roku 1972 a dodnes ešte nie je celkom hotová. Súhrnná dĺžka diaľnice by po jej dokončení mala byť až 521 km. Momentálne je v prevádzke 362,1 km, zároveň vo výstavbe 62,2 km a v príprave naďalej zostáva 87,7 km. Stavať by sa mala približne do roku 2030. Na západnom Slovensku začína trasa diaľnice D1 v diaľničnej križovatke Bratislava- Petržalka - Pečňa a vedie smerom na severovýchod cez Trnavu, Piešťany, Trenčín, Žilinu ďalej cez Ružomberok až do Košíc, kde diaľnica nebude končiť. Koniec je uvažovaný až na hraniciach s Ukrajinou v obci Záhor. [2]

Vláda Slovenskej republiky už dlho avizuje urýchlenie a celkové dokončenie tejto veľmi dôležitej diaľnice. V snahe o zlepšenie kvality života na Slovensku prvá vláda Róberta Fica (v rokoch 2006 - 2010) vypracovala návrhy na dopravné projekty pomocou modelu verejnosúkromného partnerstva (PPP). V roku 2007 boli predstavené tri balíky PPP projektov. Dva pre úseky diaľnice D1 a jeden pre úsek rýchlostnej cesty R1.

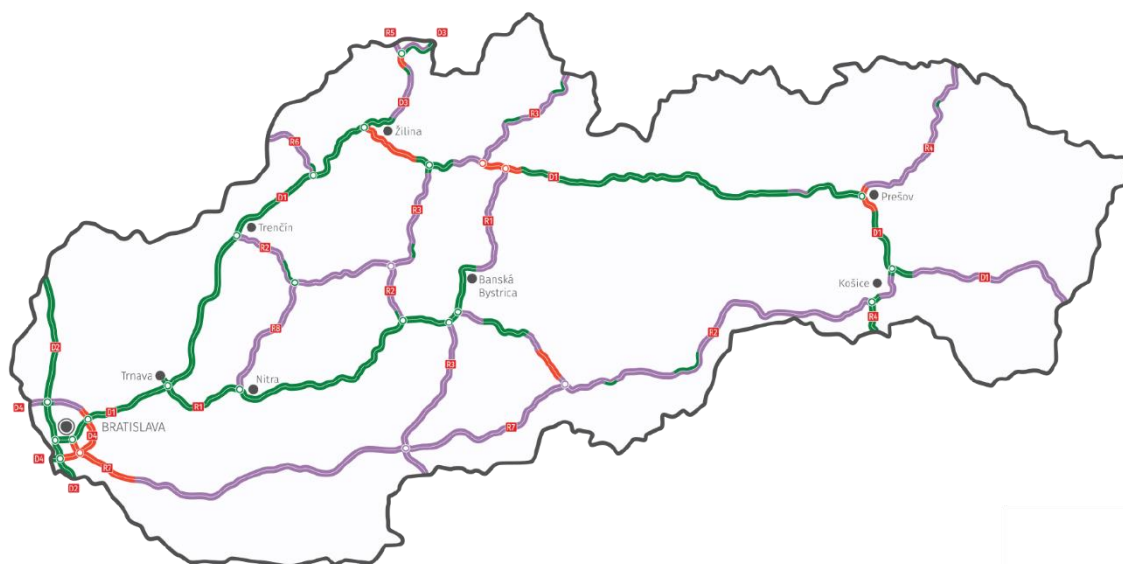
1. balík PPP: Dubná Skala – Turany, Turany – Hubová, Hubová – Ivachnová, Jánovce – Jablonov a Fričovce – Svinia
2. balík PPP: Nitra – Selenec, Selenec – Beladice, Beladice – Tekovské Nemce ako aj obchvat Banskej Bystrice
3. balík PPP: Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka, Lietavská Lúčka – Višňové, Višňové – Dubná Skala

Spomínaný 1. balík PPP spočíval vo výstavbe 75 km diaľnice D1 v piatich úsekoch. Tretí balík PPP bol znova navrhovaný pre diaľnicu D1, pričom sa jednalo o technicky najnáročnejšie úseky diaľnice D1 v okolí mesta Žilina s celkovou dĺžkou okolo 29 km. Zároveň sa uvažovalo, že medzi Višňovým a Dubnou Skalou povedie doposiaľ najdlhší tunel na Slovensku, tunel Višňové s dĺžkou 7,5 kilometra. [3]

O tom, ako jednotlivé balíky PPP nakoniec dopadli a koľko za to štát dohromady zaplatí, bude priblížené až neskôr v kapitole 2.

Úvodom ešte pár slov o rýchlostnej ceste R1, ktorá bude bližšie rozobraná v ďalších kapitolách. R1 má pre tému, ktorou sa diplomová práca zaoberá, veľmi podstatný význam.

Obrázok 1: Vyznačené diaľnice a rýchlostné cesty na Slovensku



Diaľnice a rýchlostné cesty na Slovensku ■ v prevádzke ■ vo výstavbe ■ plánované

Obrázok 1: Vyznačené diaľnice a rýchlostné cesty na Slovensku [zdroj: 28]

1.1.2 Rýchlostná cesta R1

R1 je rýchlostná cesta, ktorá po dokončení bude spájať Bratislavu s Ružomberkom. Celková dĺžka R1 bude 268 kilometrov, z ktorých je momentálne v prevádzke 174,6 km.

S výstavbou sa začalo už v 70. rokoch minulého storočia, kedy sa začalo prestavbou ciest prvej triedy. Ešte v tom čase sa ale neuvažovalo o zaradení týchto ciest do kategórie rýchlostných, preto tieto úseky spadali do kategórie I. triedy. [4]

Dňa 28. októbra 2011 sa na spomínanej R1 odovzdali do prevádzky ďalšie úseky rýchlostnej cesty. Presnejšie šlo o úseky: Nitra, západ – Selenec v dĺžke 12,6 km, Selenec – Beladice (18,9 km), Beladice – Tekovské Nemce (14,3 km), Žarnovica – Šášovské Podhradie II. etapa (8,3 km) a o rok neskôr severný obchvat Banskej Bystrice s dĺžkou (5,7 km). [4]

2. balík PPP sa zameriaval práve na výstavbu 51,6 km dlhého úseku od Nitry po Tekovské Nemce. Štát sa zaviazal splácať každoročne, po dobu 30 rokov, 130 miliónov eur. Táto suma sa ešte musí každoročne upravovať o infláciu. Suma sumáru, hodnota rýchlostnej cesty R1 v dĺžke 51,6 km bola v tom čase vyčíslená na **3,9 mld. eur**. To predstavuje viac ako **75 mil. eur** za kilometer rýchlostnej cesty. [5]

Úsek rýchlostnej cesty R1 s názvom PR1BINA je doteraz jediný slovenský cestný PPP projekt financovaný a tiež postavený súkromnou spoločnosťou. Počas 30 rokov koncesie mal pôvodne rezort dopravy zaplatiť koncesionárovi za dostupnosť R1 3,9 mld. eur. Refinancovanie projektu a priaznivý vývoj na finančných trhoch túto sumu znížil. Výstavba zhruba 51 kilometrov R1 cez PPP stála takmer 900 mil. eur, na financovaní projektu sa podieľalo konzorcium niekoľkých komerčných bánk a Európskej banky pre obnovu a rozvoj.

Údaje o veriteľoch súkromného partnera PPP projektu R1

1. CALYON, 9, *quai du President Paul Doumer - (imm. Renardieres Bat B), 92920 Paris La Derense*

2. BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA S.A. PARIS BRANCH, 29, *Avenue de l'Opera, 75001 Paris, France*

3. SOCIETE GENERALE, *Tours Societe Generale SGCIB, 75886 Paris Cedex 18*

4. BAYERISCHE HYPO-UND VEREINSBANK AG, MONCHEN, *Arabellastrasse 14, 0-81925 Munich*

5. DEXIA CREDIT LOCAL, *Tour Dexia La Defense 2, 1 Passerelle des Reflets, TSA 92202, 92919 La Defense Cedex*

6. KFW IPEX-BANK GMBH, *PalmengartenstraBe 5 - 9, 60325 Frankfurt am Main, Germany*

7. BAYERISCHE LANDESBANK, *Bayerische Landesbank, Brienner Str. 18. 80333 Munich, Germany*

8. ERSTE GROUP BANK AG, *Greben 21, 1010 Vienna, Austria*

9. BNP PARIBAS S.A., *16 rue de Hanovre, 75078 Paris Cedex 02 France*

10. EUROPEAN BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT, *One xchange Square, London EC2A 2JN*

11. ING BANK N.V., LONDON BRANCH, *60 London Wall, London EC2M 5TQ*

12. NATIXIS, *68-76 quai de la Rapee, 75012 Paris France*

13. NIBC BANK N.V., *Carnegieplein 4, 2517 KJ The Hague, The Netherlands*

14. UNICREDIT BANK SLOVAKIA A. S., *Šancova l/A, 813 33 Bratislava, Slovakia*

Celková úverovaná suma: 1.016.060.000 eur. Celkové dlhodobé zdroje vo forme seniorného úveru od konzorcia bánk: 980.800.000 eur. [39]

Hlavné prínosy PPP projektu R1

Projekt má pozitívny prínos pre obyvateľstvo ako aj pre investorov, ktorým sa, zvýšením atraktívnosti územia, naskytujú nové príležitosti. Dotýka sa to hlavne regiónov Nitra a okolie ďalej okresov Zlaté Moravce a Žarnovica. Implementácia projektu znamená zvýšenie a zrýchlenie dopravnej dostupnosti na trase Bratislava – Nitra – Banská Bystrica a zlepšuje podmienky pre realizáciu integrovaných dopravných systémov. Na komunikácii I/65, ktorá bola predtým extrémne preťažená, došlo k celkovému odľahčeniu dopravnej situácie, čo má pozitívny dopad hlavne pre obyvateľstvo žijúce v tomto regióne nakoľko vodiči ušetria čas a tiež pohonné hmoty. V neposlednom rade sa výstavbou rýchlostnej cesty R1 prispelo k zvýšeniu bezpečnosti na cestách. [8]

2. PPP projekty

2.1 Základné informácie o PPP projektoch

PPP (Public-Private Partnership) v preklade spolupráca medzi verejným a súkromným sektorom za účelom využitia schopností a zdrojov súkromného sektoru pre zaistenie verejnej infraštruktúry alebo verejných služieb. Prevažne sú používané pri výstavbe dopravnej infraštruktúry, ale vyskytujú sa aj v iných oblastiach. Napríklad: v školstve (univerzitné komplexy, internáty), v zdravotníctve (nemocnice) ďalej pri stavbe väzníc, úradov atď. [6]

Základným znakom PPP projektov je okrem dlhodobej spolupráce aj rozdelenie rizík projektu. V tomto prípade riziká, v rozhodujúcej miere, preberá súkromný partner, čo sa môže považovať za výhodu. [6]

Typ projektu	Stručný popis
DBB Design-Build	Charakterom je podobný verejnej zákazke. Všeobecné zadanie musí byť zadávateľom špecifikované, na základe toho ponúkne súkromný sektor riešenie. V prípade, že zadávateľ je spokojný s riešením dôjde k vybudovaniu danej infraštruktúry, ktorú od začiatku vlastní zadávateľ.
OM Operation and Maintenance	Táto forma je podobná outsourcingu, kde vlastné aktívum zostáva na strane zadávateľa. Dodávateľ zaisťuje správu a údržbu. Platby sú vo väčšine dvojzložkové: fixné a motivačné.

BOT Build-Operate-Transfer	V tomto prípade dochádza ku kombinácii niekoľkých fáz projektového cyklu dohromady. Príprava, realizácia a aj údržba je na strane súkromného dodávateľa, ktorý si tiež ponecháva aktívum po celú dobu trvania. Po ukončení splácania projektu prechádza aktívum na stranu zadávateľa projektu.
DBFO Design-Build-Finance-Operate	Forma komplexnejšia než BOT, ale na dodávateľa je prenesená aj zodpovednosť za návrh riešenia. Jedná sa o typ veľmi podobný koncesii.
BOO Build-Own-Operate	Súkromný sektor ma po celú dobu aktíva na vlastnej strane, pričom ich financuje, realizuje, spravuje a aj udržiava. Zadávatel' je v tomto prípade len akýsi regulátor.

Tabuľka 1: Základné typy PPP projektov [zdroj: 38]

Ďalšie typy PPP projektov vznikajú rôznymi kombináciami anglických slovies: Build, Design, Own, Operate, Maintenance, Transfer. Napríklad: DBO (Design – Build – Operate), DBFOM (Design – Build – Finance – Operate – Maintenance) a pod.

2.2 Výhody PPP projektov

Projekty verejno-súkromného partnerstva sú charakteristické svojou dlhodobosťou a financovaním vďaka verejnému sektoru. Na jednej strane majú takéto projekty svojich priaznivcov a na druhej strane svojich odporcov.

V správnom nastavení modelu PPP by mali byť dosiahnuté takéto výhody:

Zrýchlenie rozvoja infraštruktúry: viacero fáz daného projektu od plánovania cez realizáciu až po údržbu je spojených do jedného celku, ktorý je obvykle v kompetencii jednej firmy. Oproti tomu pri klasickej verejnej zákazke sa pri realizácii verejných projektov bežne stáva, že sa súťažia jednotlivé fázy osobitne (projektovanie, realizácia, údržba). Čo prináša značné spomalenie a neefektívnosť z dôvodu, že verejný sektor nie je schopný všetko naraz koordinovať. [37]

Lepší manažment rizík: s týmto argumentom sa široká verejnosť stretáva pomerne často. A to hlavne pri tom, ako sa politická garnitúra snaží vysvetliť občanom, že implementácia PPP projektov je najvýhodnejšia.

„Celé riziko prechádza na dodávateľa tohto diela. Či už je to kvalita, či je to termín dodržania, či už tá budúca údržba diela.“ [50]

Ol'ga Netočná

Prednostka Mestského úradu Poprad

Je nutné podotknúť, že prenesenie rizika na súkromný sektor neznamena okamžitú výhru. Môže to mať za následok negatívny dopad na jeho fungovanie. V rámci modelu PPP sa najčastejšie hovorí o stavebnom riziku, či o riziku dostupnosti a dopytu.

Vhodnou alokáciou rizík PPP projektov je možné znížiť výdaje na manažment rizík. [56]

Zvýšenie kvality verejných služieb: verejný sektor sa vo všeobecnosti snaží odovzdať stavebné dielo v najlepšej kvalite. Či už z dôvodu možnej budúcej spolupráce, ako aj z celkového udržania dobrého mena spoločnosti. Pri realizácii PPP projektov sú zvyčajne využívané odborné znalosti a skúsenosti verejného sektora. [37]

PPP projekty vo všeobecnosti predstavujú snahu o využitie znalostí a schopností súkromného sektora v prospech sektora verejného. Chápať ich ako lacný zdroj finančných prostriedkov v situácii, kedy sú verejné rozpočty v deficite, je rozhodne chybné.

2.3 Nevýhody PPP projektov

- Infraštruktúry alebo služby môžu byť finančne náročnejšie
- Závazky verejného sektora vyplývajúce z projektov PPP sú odložené a môžu negatívne odrážať budúce fiškálne indikátory verejného sektora
- Postup zadávanie verejných zákaziek je oproti tradičnému zadávanie verejných zákaziek dlhší a náročnejší
- Projektové zmluvy PPP sú dlhodobé, komplikované, nepružné z dôvodu neschopnosti predvídať a vyhodnotiť všetky udalosti, ktoré by mohli ovplyvniť budúcu činnosť [10]

2.4 PPP projekty na Slovensku

Ako už bolo spomenuté, na Slovensku sa PPP projekty rozvinuli počas prvej vlády Róberta Fica (Smer-SD) v rokoch 2006 až 2010, kedy boli predstavené tzv. tri balíky PPP projektov pre úseky diaľnice D1 a rýchlostnú cestu R1. Zámerom PPP projektov bolo urýchlenie výstavby autostrád na Slovensku. Z pomedzi všetkých troch balíčkov sa nakoniec zrealizoval len druhý balík PPP pre úseky rýchlostnej cesty R1. Prvý a tretí balík PPP projektov boli neskôr, počas vlády Ivety Radičovej, zrušené.

Dôvodom neuskutočnenia bola príliš vysoká cena za jednotlivé PPP projekty. V prípade, že by vláda rozhodla zrealizovať všetky tri spomínané balíčky PPP išlo by o splátky v celkovej výške viac ako **600 miliónov eur** ročne. Takáto suma značne prevyšuje plánované výdavky na výstavbu diaľničnej infraštruktúry na Slovensku.

Je otázne, čo by štát, pri takomto nápore na verejné financie, musel urobiť. Buď by musel zastaviť výstavbu iných úsekov diaľnic a rýchlostných ciest alebo

- zvýšiť deficit verejných financií približne o 1 % HDP, čo je dlhodobo (po dobu 30 rokov) neudržateľný stav vedúci k bankrotu celej krajiny
- Krátiť rozpočtové výdavky iných rezortov: zdravotníctvo, školstvo, poľnohospodárstvo a pod.
- Priamo alebo nepriamo zvýšiť dane v krajine. S pomedzi troch spomenutých riešení je táto možnosť považovaná za najprípustnejšie riešenie situácie ako vykryť nápor na verejné financie

Z vyššie uvedených faktov vyplýva, že Ministerstvo dopravy v roku 2010 prehodnotilo plánovanú rozsiahlu realizáciu výstavby autostrád pomocou projektov verejno-súkromného partnerstva. K prvému a tretiemu balíku PPP sa koncesionárom v zmluvne dohodnutých termínoch nepodarilo zabezpečiť financovanie a už nové vedenie ministerstva sa rozhodlo ďalej nepredlžovať termíny. Toto rozhodnutie zásadným a tiež pozitívnym spôsobom ovplyvnilo budúcnosť Slovenskej republiky, resp. udržateľnosť verejných financií. Neskôr sa plánované úseky prvého a tretieho balíka PPP začali realizovať pomocou financovania z fondov EÚ.

Oba balíky predstavovali spolu až 100 km nových diaľnic na Slovensku a dokonca vláda SR v rokoch 2009 a 2010 podpísala koncesné zmluvy spolu s dodatkami zmlúv.

V prípade balíka č.1 sa jednalo o diaľnicu D1 v úsekoch: Dubná Skala – Ivachnová, Jánovce – Jablonov a Fričovce – Svinia. Predmetom zmluvy bolo projektovanie, výstavba, údržba

a prevádzka stavebného diela po dobu 30 rokov. Zmluva mala byť uzatvorená medzi Slovenskou republikou zastúpenou Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky a konzorciom Slovenské diaľnice a. s.

V balíku č. 3 išlo o úsek Hričovské Podhradie – Dubná Skala. Zmluva mala byť uzatvorená medzi MDVRR a konzorciom Žilinské diaľnice, ktorej predmetom bolo projektovanie, výstavba, údržba a prevádzka stavebného diela po dobu 30 rokov. [32]

2.4.1 Rýchlostná cesta R1 – druhý balík PPP

Pilotným projektom PPP na Slovenku je výstavba rýchlostnej cesty R1 v úsekoch Nitra – Selenec, Selenec – Beladice, Beladice – Tekovské Nemce a severný obchvat Banskej Bystrice. Obsahom koncesie je vypracovanie projektovej dokumentácie na základe špecifikácií v koncesnej zmluve, uskutočnenie stavebných prác, financovanie, prevádzka a údržba úsekov R1 po dobu koncesnej lehoty, ktorá činí v tomto prípade, 30 rokov. Cena, ktorú štát celkovo zaplatí za 30 rokov súkromnému sektoru, presahuje viac než 3 miliardy eur. V ďalších kapitolách je bližšie priblížený celý proces od verejného obstarávania cez výstavbu až po záverečné zhodnotenie PPP projektu.

2.4.2 Priebeh verejného obstarávania PPP balíka č.2

Verejné obstarávanie začalo zverejnením oznámenia o koncesii na stavebné práce vo vestníku Úradu pre verejné obstarávanie zo dňa 14. 12. 2007 ako aj v dodatku k Úradnému vestníku Európskej únie zo dňa 19. 12. 2007. Dokopy až sedem záujemcov predložilo žiadosť o účasť vo verejnom obstarávaní. Komisia avšak tri z nich vyhodnotila s výsledkom, že daní účastníci nespĺnili podmienky a preto boli vylúčení z verejného obstarávania.

Ostatní záujemcovia boli vyzvaní na predloženie návrhov, po čom nasledoval koncesný dialóg s uchádzačmi.

Doba na predkladanie ponúk bola stanovená na 12. 11. 2008 do 10:00 hod. Na vtedajšom Ministerstve dopravy, pôšt a telekomunikácií SR prebehlo otváranie obálok s nasledovným zoznamom uchádzačov. [42]

P. č.	Záujemca
1.	Skanska Infrastructure Development AB
2.	Vinci Concessions S.A. ABN AMRO Highway B.V.
3.	EIFFAGE TRAVAUX PUBLICS

4.	Bouygues Travaux Publics SA Colas SA Doprastav, a.s. Intertoll-Europe ZRt. Mota-Engil, SGPS, SA Váhostav – SK, a.s.
5.	Rýchlostné komunikácie konzorcium HOCHTIEF
6.	Obrascón Huarte Lain S.A. OHL ŽS, a.s. ŽS Brno, a.s.
7.	STRABAG AG Porr Solutions Immobilien- und Infrastrukturprojekte GmbH

Tabuľka 2: Žiadosť o účasť vo verejnom obstarávaní [zdroj: 42]

P. č.	Uchádzač (obch. meno, adresa)	Ponúkaná cena
1.	STRABAG AG <i>Ortenburgerstraße 27, 9800 Spittal an der Drau, Rakúsko</i>	1 382 556 000 eur
	Porr Solutions Immobilien- und Infrastrukturprojekte GmbH, <i>Absberggasse 47, 1103 Viedeň, Rakúsko</i>	
2.	Vinci Concessions S.A., <i>Cours Ferdinand De Lesseps, 925 00 Rueil-Malmaison, Francúzsko</i>	1 503 210 000 eur
	ABN AMRO Highway B.V., <i>Gustav Mahlerlaan 10, 1082PP Amsterdam, Holandsko</i>	
3.	Bouygues Travaux Publics SA, <i>„Challenger“, 1, avenue Eugène Freyssinet-Guyancourt, 78061 Saint-Quentin-en-Yvelines Cedex, Francúzsko</i>	1 838 307 000 eur
	Colas SA, <i>7, Place René Clair, 92653 Boulogne Billancourt Cedex, Francúzsko</i>	
	Doprastav, a. s., <i>Drieňová 27, 826 56 Bratislava, Slovensko</i>	
	Intertoll-Europe ZRt., <i>1117 Budapest, Fehérvári út 50-52, Maďarsko</i>	

	Mota-Engil, SGPS, SA,	
	<i>Rua do Rego Lameiro 38, 4300-454 Porto, Portugalsko</i>	
	Váhostav – SK, a. s.,	
	<i>Hlinská 40, 011 18 Žilina, Slovensko</i>	
4.	Obrascón Huarte Lain S.A.,	1 615 683 000 eur
	<i>c/ Gobelias 45-49. El Plantio, 28023 Madrid, Španielsko</i>	
	OHL ŽS, a. s.,	
	<i>Burešova 938/17, 66002 Brno, Česká republika</i>	
	ŽS Brno, a. s.,	
	<i>Burešova 938/17, 66002 Brno, Česká republika</i>	

Tabuľka 3: Zoznam uchádzačov vo verejnom obstarávaní, ktorí predložili ponuky [zdroj: 32]

2.4.3 Cena stavebného diela a služieb

Pri výstavbe diaľničnej infraštruktúry pomocou PPP projektov sa odporúča spracovať výkaz výmer s ocenenými jednotkovými cenami, ktorý bude následne slúžiť ako podklad pre spracovanie cenovej ponuky koncesionára.

Dôvody, prečo spracovať výkaz výmer:

- Možnosť porovnať cenu, ktorú predložil koncesionár s finančným ocenením diela spracovaného pre verejného obstarávateľa
 - Na základe oceneného výkazu výmer možnosť porovnávať ceny pri vyhodnotení najlepšej ponuky od viacerých koncesionárov
 - Optimalizácia nákladov na realizáciu diela pri vyhodnocovaní cenových ponúk a pod.
- [32]

Koncesná zmluva bola nakoniec uzatvorená dňa 23. marca 2009 medzi Slovenskou republikou – zastúpenou vtedajším Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a koncesnou spoločnosťou Granvia a. s., ktorá je 100 % dcérska spoločnosť Eurovia CS a. s. Zhotoviteľ podpísal s koncesionárom Design and Construction kontrakt, čo znamená, že koncesionár je zodpovedný za prípravu, výstavbu a údržbu projektu.

Dňa 27. augusta toho istého roku došlo k finančnému uzatvoreniu výstavby R1. Následne už nič nebránilo so začatím hlavných stavebných prác na rýchlostnej ceste. Spomínané tri úseky plus severný obchvat Banskej Bystrice sa zaplatí zo súkromných zdrojov a následne štát bude v pravidelných, ročných, splátkach splácať približne **130 mil. eur**.

Tridsať ročné zadĺženie štátu bude stáť v priemere 20 eur ročne každého Slováka.

Na druhú stranu je nutné podotknúť, že vybudovanie danej autostrády pomohlo zlepšiť život v krajine.

Výstavba jednotlivých úsekov trvala rekordne krátku dobu a už 28.10.2011 boli odovzdané do predčasného užívania tri úseky stavby rýchlostnej cesty R1. Išlo presne o: úsek Nitra – Selenec, Selenec – Beladice, Beladice – Tekovské Nemce. Posledný, štvrtý úsek bol odovzdaný o rok neskôr.

Kolaudačné rozhodnutia, podľa koncesnej zmluvy a za predpokladu ich dodržania mali byť vydané na prvé tri úseky dňa 27. júla 2012 a na štvrtý úsek 28.01.2013. [32]

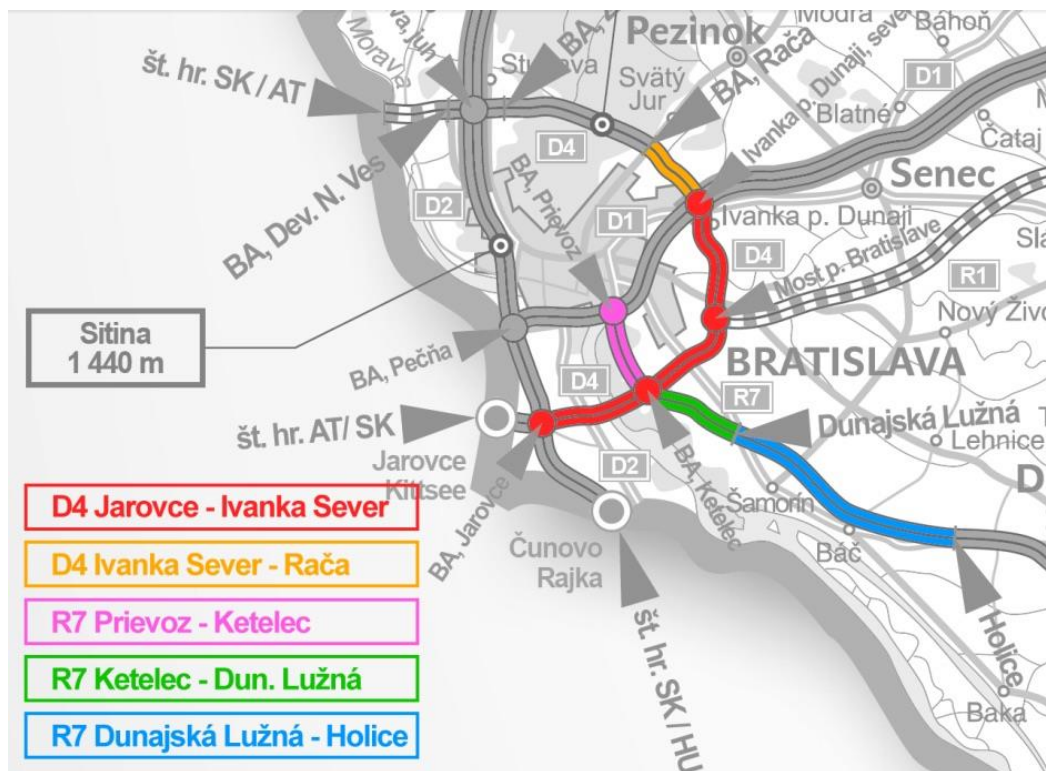
Zaujímavosťou je fakt, že spoločnosť Granvia a. s., ktorá výstavbu realizovala odovzdala dielo do predčasnej prevádzky s mesačným oneskorením. Firma totiž nedodala všetky stavebné povolenia. Tým, že sa prakticky mesiac nemohla využívať novovybudovaná PR1BINA a spoločnosť Granvia a. s. prišla o 8,3 mil. eur, čo prestavovalo prvú (mesačnú) splátku od štátu. [9]

2.5 Obchvat Bratislavy D4R7

Ďalším, v poradí druhým, PPP projektom na Slovensku je diaľnica D4 a rýchlostná cesta R7. Počíta sa s tým, že po dokončení novopostavených 27 km diaľnice D4 vytvorí tzv. nultý obchvat Bratislavy. Projekt tiež zahŕňa výstavbu 32 kilometrov rýchlostnej cesty R7, ktorá bude smerovať juhovýchodným smerom od hlavného mesta.

Projekt obsahuje celkovo až 8 úsekov:

1. D4 Jarovce – Ivanka sever
2. D4 Ivanka sever – Rača
3. R7 Bratislava (Prievoz) – Ketelec
4. R7 Ketelec – Dunajská Lužná
5. Dunajská Lužná – Holice
6. Preložka cesty II/572 s predĺžením na Galvaniho ulicu
7. Preložka cesty II/572, diaľnica D4 – Most pri Bratislave
8. Diaľnica D1 Bratislava, križovatka Prievoz – rekonštrukcia



Obrázok 2: Plánovaná trasa obchvatu Bratislavy [zdroj: 53]

Momentálne je v prevádzke, už v minulosti postavený, dvojkilometrový úsek diaľnice D4 od hraničného priechodu Jarovce po križovatku s diaľnicou D2 a tiež trojkilometrový úsek od Záhorskej Bystrice po Devínsku Novú Ves. Avšak tento úsek je postavený len v polprofile a dnes sa využíva ako diaľničný privádzač.

Projekt D4R7 je infraštruktúrny unikát, ktorý momentálne patrí medzi najväčšie PPP projekty v Európe. Výstavba zahŕňa v sebe 14 križovatiek a 122 mostov. Slovenská republika zastúpená Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky ako verejný obstarávateľ a spoločnosť Zero Bypass Limited ako koncesionár uzavreli dňa 20.05.2016 koncesnú zmluvu – koncesia na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu úsekov diaľnice D4 Jarovce – Rača a rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz – Holice, projekt PPP. Výstavbu D4R7 zaisťuje konzorcium D4R7 s. r. o. tvorenými medzinárodnými spoločnosťami Cintra, Macquarie Capital a PORR AG. Dňa 20.06.2016 došlo ku konečnému finančnému uzatvoreniu projektu, na základe čoho koncesná zmluva nadobudla účinnosť. Definitívna výška základnej ročnej platby za dostupnosť po finančnom uzatvorení predstavuje sumu **52,8 mil. eur**. Štát sa zaviazal splácať danú čiastku po dobu 30 rokov.

Základný kameň stavby obchvatu slávnostne poklepali dňa 24. októbra 2016 a podľa zmluvy by sa stavba mala byť dokončená o štyri roky neskôr, teda v októbri 2020. Už v septembri

2017 priznal Minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Árpád Érsek (Most-Híd) prvé meškanie výstavby obchvatu.

Očakávalo sa, že prvý úsek rýchlostnej cesty R7 (Ketelec – Holice), v celkovej dĺžke 25,8 km, bude odovzdaný do prevádzky na jar roku 2020. Pravdepodobne sa termín otvorenia predĺži, z dôvodu meškania, až na rok 2021. [15]

Neobyčajným inžinierskym dielom na stavbe D4R7 je premostenie Dunaja medzi Rusovcami a Ketelcom. Toto premostenie je tvorené zo štyroch, na seba nadväzujúcich mostov. Najkratší z nich bude mať 450 m a najdlhší 1250 metrov. Celková dĺžka tohto premostenia je takmer 3 km, čo zaraďuje spomínaný viadukt medzi jeden z najväčších v strednej Európe. Stavba je realizovaná podľa žltej knihy FIDIC metódou Design Build. V budúcnosti sa tiež počíta s postavením doposiaľ najväčšieho tunela na Slovensku, Karpaty s dĺžkou 9 km, ktorý by mal spojiť mestskú časť Bratislava-Rača so Záhorskou Bystricou. Motoristi si ale na tento tunel ešte počkajú. Podľa zverejnených informácií sa začne výstavbou najskôr až v roku 2024.

Celková cena diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 sa vyšplhala do výšky **1,9 miliardy eur**, pričom štát očakával, že cena PPP projektu bude až 4,5 miliardy. [16]

Bratislavský obchvat získal prestížne ocenenie v oblasti projektového financovania, podľa magazínu Project Finance International (PFI). PPP projekt D4R7 sa umiestnil pred projektami z Nemecka, Portugalska, či Írska, kde majú skúsenosti s verejno-súkromnými partnerstvami ďaleko väčšie ako na Slovensku. V prípade tohto projektu sa po prvýkrát v histórii kombinuje využitie finančných nástrojov z Európskych investičných a štrukturálnych fondov prostredníctvom Slovak Investment Holding a použitie prostriedkov z Európskeho fondu pre strategické investície tzv. Junckerov plán. [18]

2.5.1. Prečo práve výstavba pomocou PPP, resp. za súkromné peniaze?

Politická strana Smer-SD, počas vlády na čele s Róbertom Ficom, už v roku 2015 naliehala, aby sa obchvat staval za súkromné peniaze. Ministrom dopravy bol v tom čase Ján Počiatek taktiež zo Smeru-SD. Začiatkom roka 2016 bola vypracovaná analýza Inštitútu finančnej politiky pri Ministerstve financií, ktorá poukázala na to, že stavať cez PPP je výhodnejšia forma výstavby. Avšak analýza vychádzala z predpokladu, že štát nebude mať celých sedem rokov dostatok vlastných financií na výstavbu diaľnice. Rozhodujúcim argumentom v prospech verejno-súkromného partnerstva bolo začatie okamžitej výstavby diaľnice, čím sa malo ušetriť až miliarda eur.

S diaľnicou D4 a rýchlostnou cestou R7, ktoré sú v čase písania diplomovej práce vo výstavbe sa spájajú mnohé kauzy a problémy. Jednou z najväčších káuz je podozrenie na navážanie kontaminovanej zeminy pod diaľnicu z areálu autobusovej stanice na Mlynských nivách v Bratislave, ktorá sa v rovnaký čas rekonštruuje. [14]

Najväčšou zaujímavosťou celého PPP projektu D4R7 je to, že po dokončení stavby to obchvat ani nebude. Pretože sa neuvažuje s razením tunela Karpaty pod pohorím Malé Karpaty. Bohužiaľ medzi verejnosťou ale vo všeobecnosti panuje názor, že sa stavia obchvat Bratislavy. To znamená od Dunajskej stredy popod Malé Karpaty až po napojenie na D2 na Záhorí. Pretože len vtedy je obchvat obchvatom, keď skutočne obchádza celé mesto, vid' obr. 2.

Ľudia sú stále presvedčení, že výstavba pomôže odľahčiť katastrofálnu dopravnú situáciu v metropole Slovenska. Podľa odborníkov sa len necelých 10 % dopravy presunie na obchvat z dôvodu, že nebude dokončený spomínaný tunel Karpaty a tým pádom sa nezaistí napojenie na diaľnicu D2. Tunel Karpaty momentálne nie je možné technologicky postaviť. Išlo by o najdlhší tunel na Slovensku s celkovou dĺžkou až 9 km. Odhadovaná cena výstavby je až jedna miliarda eur. [54]

2.6 PPP projekty v zahraničí

Prvá krajina, kde sa PPP projekty začali rozširovať a ktorá postupne získavala skúsenosti bola Veľká Británia.

V dnešnej dobe sú projekty verejno-súkromného partnerstva už pomerne dosť rozšírené. Je možné sa s nimi stretnúť v USA, Kanade, Írsku, Holandsku, Japonsku, Austrálii, ale aj v Chile, či v Juhoafrickej republike.

Aj vďaka skúsenostiam, ktoré Veľká Británia od roku 1993 získala, je dnes evidovaných rádovo stovky PPP projektov a mnohé z nich spoľahlivo fungujú ľuďom a sú považované za úspešné projekty, ktoré zaisťujú verejné služby vo vysokej kvalite. [7]

Postupom času PPP projekty ovplyvnili aj Írsko, kde za projekty PPP zodpovedá jednotka (Central PPP Unit), ktorá je priamo organizačnou súčasťou Ministerstva financií.

Činnosťou spomínanej jednotky je koordinovanie a vedenie projektov. Na druhú stranu činnosťou Ministerstva financií je dosiahnuť koordinovaný a tiež jednotný prístup s možnosťou obchodnej iniciatívy zo strany súkromného sektora.

Tiež Ministerstvo financií dohliada na to, aby uskutočňovanie PPP projektov bolo v súlade so smernicami (Rámec pre PPP v Írsku a Sprievodca najlepšimi praktikami)

V čele rozvoja PPP projektov v Európe by sa ešte dalo považovať Holandsko. Postupom času sa projekty verejno-súkromného partnerstva rozšírili aj do ďalších zemí (Francúzsko, Taliansko) a dnes ich je možné nájsť už aj spomínanej Juhoafrickej republike. [7]

2.7 Verejné obstarávanie PPP projektov

V tejto kapitole sa diplomová práca zaoberá verejným obstarávaním projektov PPP.

Verejný obstarávateľ (na Slovensku u PPP projektoch zvyčajne MDVRR SR) musí postupovať vždy podľa zákona č. 25/2006 Z.z. – Zákon o verejnom obstarávaní.

V uvedenom zákone sú všetky náležitosti a postupy, ktoré je nutné dodržiavať, rovnako aj základné princípy verejného obstarávania: rovnaké zaobchádzanie, transparentnosť, nediskriminácia, princíp hospodárnosti a efektívnosti.

PPP projekt diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 predstavuje koncesiu.

Definícia koncesie podľa § 15 ods. 1 ZVO

„Koncesia na stavebné práce je zákazka rovnakého typu, ako zákazka na uskutočnenie stavebných prác s tým rozdielom, že protiplnením za stavebné práce, ktoré sa majú uskutočniť, je buď len právo na využívanie stavby na dohodnutý čas alebo toto právo spojené s peňažným plnením. V koncesnej zmluve verejný obstarávateľ a koncesionár dohodnú rozsah práva na využívanie stavby, ktorého súčasťou môže byť aj poberanie úžitkov z nej, ako aj výšku a podmienky prípadného peňažného plnenia“ [36]

Pri verejnom obstarávaní existuje niekoľko koncesných postupov:

- Verejná súťaž
- Užšia súťaž
- Rokovacie konanie so zverejnením
- Súťažný dialóg

2.7.1 Verejná súťaž

Verejná súťaž je z uvedených možností najčastejším postupom obstarávania stavebných projektov, ktoré sú bežného charakteru. Verejná súťaž je rýchla a transparentná, ale má len jednokolový princíp, ktorý neumožňuje znížiť/obmedziť počet záujemcov. Tiež disponuje s nízkou mierou flexibility a neschopnosťou jednať so záujemcami už počas obstarávania. [36]

2.7.2 Užšia súťaž

V užšej súťaži sa už ponúka možnosť znížiť alebo obmedziť počet uchádzačov, ale nie na menej ako 10. Podobne ako vo verejnej súťaži aj v užšej súťaži je výhodou rýchlosť a transparentnosť.

Nevýhodou je veľmi nízka miera flexibility a nemožnosť rokovať so záujemcami už počas obstarávania. [36]

2.7.3 Rokovacie konanie so zverejnením

V ZVO sú stanovené podmienky pre toto konanie. V prípade, ak je splnená aspoň jedna z podmienok, umožňuje zákon použiť rokovacie konanie so zverejnením. Medzi výhody patrí hlavne možnosť znížiť/obmedziť počet záujemcov a tiež možnosť rokovať o finálnych ponukách uchádzačov. Tiež verejný obstarávateľ môže v nasledujúcich etapách znižovať počet ponúk na základe kritérií vyhodnocovania jednotlivých ponúk.

Podľa pravidiel EÚ nie je tento postup primárne určený pre PPP projekty, no napriek tomu niektoré členské štáty ho využívajú. [36]

2.7.4 Súťažný dialóg

Súťažný dialóg sa ponúka pri obzvlášť náročných projektoch, kde nemožno využiť verejnú súťaž či užšiu súťaž. Cieľom súťažného dialógu je určiť najvhodnejší spôsob ako uspokojiť verejného obstarávateľa. Výhodou je možnosť znížiť/obmedziť počet uchádzačov, možnosť vopred nastaviť finančné, technické a právne otázky, ako aj vyššia miera flexibility.

Avšak dané verejné obstarávanie trvá spravidla dlhšie a vyžaduje si väčšie finančné a personálne náklady pre uchádzačov aj pre verejného obstarávateľa. [36]

3. Európske štrukturálne a investičné fondy

Financie sú rozdelené v rámci tzv. programového obdobia, ktoré trvá vždy sedem rokov (2000-2006, 2007-2013, 2014-2020). Pre dané obdobie sa vždy stanovujú ciele a priority, ktoré sa členské štáty snažia, počas daného obdobia, doceliť.

Obdobie 2014-2020

V poslednom období dostalo Slovensko viac ako **15 miliárd eur**, čo predstavuje približne 3000 eur pre každého Slováka. Aby krajina dosiahla spomínaný hospodársky rozvoj je veľmi dôležité čerpať eurofondy správne a rozumne. Len vtedy sa zaručí zlepšenie kvality života na Slovensku. Eurofondy môžu pomôcť v rôznych odvetviach: školstvo, železnice, cestná infraštruktúra, zdravotníctvo. (príklady využitia eurofondov: stavba kanalizácií v rôznych obciach, revitalizácia skládok, modernizácia škôl a škôlok, ale aj rekonštruovanie ciest a výstavba diaľnic).

P.č.	Operačné programy	Riadiaci orgán	Finančné prostriedky (EUR)
1.	Výskum a inovácie	MŠVVŠ SR	2 266 776 537
2.	Integrovaná infraštruktúra	MDVRR SR	3 966 645 373
3.	Ľudské zdroje	MPSVR SR	2 204 983 517
4.	Kvalita životného prostredia	MŽP SR	3 137 900 110
5.	Integrovaný regionálny OP	MPRV SR	1 754 490 415
6.	Efektívna verejná správa	MV SR	278 449 284
7.	Technická pomoc	ÚV SR	159 071 912
8.	Program rozvoja vidieka	MPRV SR	1 545 272 844
9.	Rybné hospodárstvo	MPRV SR	15 785 000
	SPOLU		15 329 374 992

Tabuľka 4: Zoznam schválených operačných programov pre obdobie 2014 - 2020 a ich alokácie [zdroj: 43, upravené autorom]



Obrázok 3: Spôsob, ako fungujú eurofondy v piatich krokoch [zdroj: 46]

Momentálne sa Slovensko nachádza už na konci programového obdobia 2014-2020, ale ešte stále má možnosť využívať finančnú podporu z Bruselu. V prípade, že sa čiastka, ktorá bola vyčlenená pre Slovenskú republiku nevyčerpá, bude musieť štát vrátiť tieto peniaze späť. Čo by bola v prvom rade škoda a tiež by to vyvolalo obrovskú vlnu diskusií o tom, ako vláda SR nedokázala minúť peniaze určené pre rozvoj krajiny.

Pre predstavu je k danej téme spomenutý jeden príklad. V minulom programovom období (2007-2013) bolo schválených 11 operačných programov a celkovo vyčlenených z fondov EÚ 11,48 miliardy eur. Po skončení obdobia v roku 2013 má štát ešte určitý čas vyčerpať dotácie. V tomto prípade až do roku 2015. V danom roku bolo stále k dispozícii viac než dve miliardy eur, ktoré sa však nevyčerpali.

3.0.1 Eurofondy v diaľničnej infraštruktúre

Eurofondy sú v dnešnej dobe veľmi využívané pri výstavbe diaľničnej infraštruktúry na Slovensku. V nasledujúcej tabuľke sú uvedené celkové čiastky, ktoré sa využili pre rozvoj infraštruktúry, z jednotlivých operačných programov.

2004 - 2006 Operačný program Základná infraštruktúra	
Kohézny fond	140 910 025,10 €
Štrukturálny fond	107 181 343,84 €
TEN-T	5 194 019,92 €
2007 - 2013 Operačný program Doprava	
Kohézny fond	1 014 715 059,47 €
Štrukturálny fond	235 550 884,73 €
TEN-T	1 491 176,72 €
2014 - 2020 Operačný program Integrovaná infraštruktúra	
Kohézny fond	1 271 093 979,65 €
Štrukturálny fond	37 460 010,44 €
CEF	74 317 452,08 €

Tabuľka 5: Zoznam projektov spolufinancovaných z prostriedkov Európskej únie [zdroj: 47, upravené autorom]

3.1 Spôsoby financovania s podporou Európskej únie

3.1.1 Kohézny fond

Vznik Kohézneho fondu (KF) je zakotvený v Maastrichtskej zmluve z roku 1992. Cieľom fondu je podporovať trvalo udržateľný rozvoj a znížiť hospodársku a sociálnu odlišnosť. Zameriava sa predovšetkým na členské štáty, ktorých hrubý národný dôchodok (HND) na obyvateľa je menší ako 90 % priemeru EÚ.

Kohézny fond vzniká vždy na určité obdobie počas ktorého môže krajina, patriaca do KF, čerpať financie. Aktuálne obdobie je 2014 – 2020.

KF poskytuje celkovo až **63,4 miliárd eur** a financie z neho sú použité v nasledujúcich dvoch kategóriách:

- Projekty transeurópskych sietí, najmä prioritné projekty európskeho záujmu s tým sú spojené infraštruktúrne projekty veľkého rozsahu (diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I. triedy, železnice, vodná a letecká doprava)
- Ochrana životného prostredia. V tejto oblasti sa snaží KF podporiť projekty týkajúce sa energetiky a dopravy. Avšak len v tom prípade, ak je jednoznačne preukázané, že prispievajú životnému prostrediu

Pre obdobie 2014 – 2020 sa KF vzťahuje na tieto štáty: Bulharsko, Chorvátsko, Cyprus, Českú republiku, Estónsko, Grécko, Maďarsko, Lotyšsko, Litvu, Maltu, Poľsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovensko a Slovinsko.

Projekty z oblasti životného prostredia. Môžu to byť projekty týkajúce sa energetiky alebo dopravy avšak musí byť jasne preukázané, že prispievajú životnému prostrediu (používanie obnoviteľných zdrojov, rozvoj železničnej dopravy, či podporu intermodality a pod.). [11]

3.1.2 Štrukturálny fond (Európsky fond regionálneho rozvoja)

Európsky fond regionálneho rozvoja, tiež známy pod skratkou EFRR, prispieva predovšetkým k vyváženému rozvoju v rôznych regiónoch EÚ.

Zameriava sa hlavne na niekoľko kľúčových priorít.

- Inovácie a výskum
- Podpora pre malé a stredné podniky
- Digitálna agenda
- Nízkouhlíkové hospodárstvo

Do týchto štyroch oblastí je koncentrovaných najmenej 80 % celkových prostriedkov z programov Európskej územnej spolupráce.

Účelom EFRR je najmä zmierňovanie sociálnych, ekologických a hospodárskych problémov v mestských oblastiach so zámerom trvalo udržateľného rozvoja miest. [26]

3.1.3 TEN-T program

Nástrojom na spolufinancovanie dopravnej infraštruktúry je európsky program TEN-T (transeurópske dopravné siete), ktorý bol zavedený Európskou komisiou a jeho hlavnou myšlienkou je podpora rozvoja infraštruktúry naprieč EÚ. Program finančne podporoval

realizáciu dôležitých projektov dopravnej infraštruktúry v súlade s prekonávaním cieľov európskej konkurencieschopnosti, vytváraním nových pracovných miest a súdržnosťou.

TEN-T program pozostáva zo stoviek projektov, ktorých hlavným účelom je zaistiť prepojenie transeurópskych dopravných sietí a prístup k nim.

Projekty tohoto typu sa nachádzajú vo všetkých členských štátoch EÚ a zahŕňujú tieto druhy dopravy:

- cestná doprava
- železničná doprava
- námorná doprava
- vnútrozemská vodné cesty
- vzdušná doprava
- logistika
- súčinnosť
- inovácie a iné.

TEN-T program v sebe zahŕňa hlavne zavedenie a rozvoj kľúčových a potrebných prepojení k odstráneniu existujúcich prekážok mobility, dokončenie hlavných trás – hlavne cezhraničné úseky a zlepšenie spolupráce jednotlivých sektorov na hlavných trasách. [55]

3.2 Zoznam operačných programov na Slovensku

3.2.1 Operačný program Základné infraštruktúra (2004 – 2006)

Globálnym cieľom OPZI bolo podporiť vyvážený regionálny rozvoj prostredníctvom zvyšovania konkurencieschopnosti regiónov.

Tento operačný program sa zameriaval hlavne na **posilnenie infraštruktúry centier a ťažisk systému osídlenia SR ktoré predstavujú póly rozvoja celoštátneho a regionálneho významu**. Ideou v tom čase bolo na jednej strane vytvoriť lepšie podmienky pre ekonomický rozvoj v regiónoch a na druhej strane zabrániť ohrozeniu relatívne vyváženej polycentrickej sústave osídlenia SR.

OPZI sa zaoberal podporou:

- zlepšenia dostupnosti z centier jednotlivých regiónov k centráram osídlenia medzinárodného významu (Bratislava, Košice v SR, Budapešť, Viedeň a pod. Z dôvodu predpokladu zvýšenia atraktivity takýchto centier pre zahraničných investorov,
- zlepšenia kvality životného prostredia ako nevyhnutný predpoklad pre zaistenie trvalo udržateľného rozvoja v centrách osídlenia jednotlivých regiónov,
- zlepšenia občianskej infraštruktúry v mestách z pohľadu verejných služieb (vzdelávanie, zdravotníctvo, sociálne záležitosti a kultúra), ktoré je podmienkou pre zvýšenie kvality života v regiónoch a zvýšenie ich atraktivity pre návštevníkov a investorov,
- informatizácie verejných služieb v regiónoch a ich sprístupnenie pre obyvateľov, čo bude predstavovať rozvojový faktor regionálnej ekonomiky – inteligentného regiónu,
- posilnenia systému regionálnej politiky na regionálnej a miestnej úrovni ako nevyhnutného predpokladu pre zabezpečenie vertikálnej a horizontálnej koordinácie regionálneho rozvoja a zvýšenie ich absorpčného potenciálu,
- zabezpečenia obnovy vidieka, jeho udržania a rozvoja životných príležitostí na vidieku.

Špecifické ciele OP Základná infraštruktúra:

- modernizácia a rozvoj dopravnej infraštruktúry
- zlepšenie stavu environmentálnej infraštruktúry
- budovanie a rozvoj lokálnej infraštruktúry

Špecifický cieľ 1 Modernizácia a rozvoj dopravnej infraštruktúry – sa zameriaval na zlepšenie dopravnej dostupnosti a obslužnosti zaostávajúcich regiónov SR.

Špecifický cieľ 2 Zlepšenie stavu environmentálnej infraštruktúry – sa zakladal na aproximácii stratégie v oblasti životného prostredia a zameriaval sa tiež na dobudovanie environmentálnej infraštruktúry na zabezpečenie zdravia obyvateľstva a zachovanie, ochranu a obnovu prírodného prostredia SR.

Špecifický cieľ 3 Budovanie a rozvoj lokálnej infraštruktúry – sa zameriaval na zlepšenie a rozvoj občianskej infraštruktúry a informačnej spoločnosti ako dôležitých faktorov ekonomického rozvoja regiónu. Občianska infraštruktúra znamená pre účely tohto dokumentu infraštruktúru v oblasti školstva, zdravotníctva, sociálnych služieb a kultúry. V rámci rozvoja

občianskej infraštruktúry sa OPZI zameriaval na rekonštrukciu objektov, zvýšenie ich štandardu a obnovu ich zariadení. Tento cieľ sa tiež zameriaval na podporu lokálnej infraštruktúry v oblasti regionálnej politiky. [35]

3.2.2 Operačný program Doprava (2007 – 2013)

Operačný program Doprava (ďalej len „OPD“) predstavoval programový dokument Slovenskej republiky pre čerpanie pomoci z fondov EÚ v sektore dopravy v období 2007 - 2013. OPD sa skladal zo súborov cieľov a prioritných osí zahrňujúcich viacročné opatrenia na ich dosiahnutie, ktoré boli realizované využitím finančnej pomoci z Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ERDF).

Základným referenčným nástrojom na ktorý nadväzoval OPD boli ciele a priority Národného strategického referenčného rámca 2007 – 2013. OPD implementoval a bližšie rozpracovával strategickú prioritu NSRR „Infraštruktúra a regionálna dostupnosť“, a to prostredníctvom priorit a zámerov pre rozvoj dopravnej infraštruktúry a verejnej železničnej osobnej dopravy.

Globálnym cieľom OPD bola podpora trvalo udržateľnej mobility prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja železničnej verejnej osobnej dopravy.

Špecifické ciele OP Doprava:

- Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry
- Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry
- Modernizácia a rozvoj infraštruktúry intermodálnej prepravy
- Rozvoj verejnej železničnej osobnej dopravy

Špecifické ciele boli naplňované prostredníctvom realizácie stratégie uvedených definovaných prioritných osí

- na úrovni Kohézneho fondu:

- Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra
- Prioritná os 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T)
- Prioritná os 3 – Infraštruktúra intermodálnej prepravy

- na úrovni ERDF:

- Prioritná os 4 – Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)
- Prioritná os 5 – Železničná verejná osobná doprava
- Prioritná os 6 – Technická pomoc

Pozornosť sa kládla hlavne na výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry v schválených trasách multimodálnych koridorov (sieť TEN-T) prechádzajúcich územím SR, podpore rozvoja dopravnej infraštruktúry v menej rozvinutých regiónoch SR, modernizácii ostatnej vybranej železničnej a cestnej siete a tiež zlepšovaniu kvality poskytovaných služieb v doprave. [34]

Dané obdobie bolo prvým riadnym obdobím kohéznej politiky, z ktorej mohla krajina čerpať. I napriek tomu, že panovala ekonomická kríza, bolo Slovensko v uvedenom období ekonomicky hodnotené veľmi dobre, a pri ukončovaní programového obdobia dokonca požiadalo o výnimku v dĺžke trvania čerpania, ktorú nakoniec aj získalo.

3.2.3 Operačný program Integrovaná infraštruktúra (2014 – 2020)

Operačný program Integrovaná infraštruktúra (ďalej „OPII“) predstavuje programový dokument Slovenskej republiky, ktorý bol vypracovaný na základe Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020 a ktorý schválila Vláda SR dňa 26. júna 2014. Pri tvorbe tohto dokumentu boli zohľadnené aj ďalšie dokumenty pre čerpanie finančných prostriedkov z fondov EÚ na roky 2014 – 2020 v sektore dopravy a v oblasti zlepšovania prístupu k informačným a komunikačným technológiám a zlepšenia ich využívania a kvality.

Globálnym cieľom OPII je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti.

Investície z tohto operačného programu slúžia prioritne na vyplňanie medzier a chýbajúcich dopravných spojení v základnej infraštruktúre na národnej a cezhraničnej úrovni s dôrazom na trvalo udržateľnú, ekologickjšiu a nákladovo-efektívnejšiu dopravnú infraštruktúru na Slovensku. V oblasti rozvoja informačnej spoločnosti investície prispievajú k zlepšovaniu kvality a prístupu k informačným a komunikačným technológiám a zvýšeniu ich využívania.

Z hľadiska pridelenej alokácie je OPII na Slovensku najväčším operačným programom v programovom období 2014 – 2020. Pre OPII bolo vyčlenených **4 646 130 079 eur** (vrátane

národného spolufinancovania). Z uvedenej sumy je pre dopravnú časť programu vyčlenených približne 3,697 mld. eur. Na podporu rozvoja informačnej spoločnosti smeruje 969 mil. EUR. Za prípravu, riadenie, monitorovanie a hodnotenie OPII je zodpovedný Riadiaci orgán funkciu ktorého vykonáva MDVRR SR. Funkciu Sprostredkovateľského orgánu pre OPII vykonáva Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu. SO je v rámci OPII orgánom zodpovedným za plnenie cieľov Prioritnej osi 7 - Informačná spoločnosť. [31]

Prioritné osi OPII

- Prioritná os 1: Železničná infraštruktúra (TEN-T core) a obnova mobilných prostriedkov
- Prioritná os 2: Cestná infraštruktúra (TEN-T)
- Prioritná os 3: Verejná osobná doprava
- Prioritná os 4: Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T core)
- Prioritná os 5: Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T core)
- Prioritná os 6: Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T core)
- Prioritná os 7: Informačná spoločnosť
- Prioritná os 8: Technická pomoc

Hlavné oblasti tohoto operačného programu sú: cesty, železnice, verejná doprava, vodná doprava a informatizácia.

Cesty

Z oblasti cestnej dopravy ide hlavne o výstavbu diaľnic, rýchlostných ciest, ako aj o stále zvyšovanie bezpečnosti na cestách, či modernizovanie ciest I. triedy.

Vo zverejnenom strategickom pláne rozvoja dopravenej infraštruktúry na Slovensku bola určená táto vízia:

Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy.

Pre Slovensko je využívanie eurofondov kľúčovým faktorom. Do roku 2015 sa príspevom eurofondov postavilo spolu takmer 200 kilometrov nových diaľnic a zmodernizovať alebo postaviť skoro 700 km ciest I. triedy. [12]

V Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra je na modernizáciu diaľnic, rýchlostných ciest a ciest prvej triedy, vyčlenených 1 914 424 270 eur, ktoré je možné čerpať do roku 2023.
[12]

Realizácia vízie sa uskutočňuje prostredníctvom napĺňania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria nasledujúce:

Strategický cieľ SC1: Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

Strategický cieľ SC2: Modernizácia a obnova cestnej siete

Strategický cieľ SC3: Rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS)

Strategický cieľ SC4: Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy

Strategický cieľ SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy

Každý SC má dané svoje priority. Napríklad *Strategický cieľ SC1 Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy*, ktorý by mal viesť najmä k zvýšeniu medzinárodnej dostupnosti, dostupnosti regiónov, okresov, ale tiež k významným bodov záujmu na základe kvalitnej a efektívnej siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy.

U tohto SC sú určené dve priority:

Priorita SC1.1: Zvýšenie kapacity siete diaľnic, rýchlostných komunikácií a dostupnosti regiónov prostredníctvom výstavby nových úsekov

Priorita SC1.2: Zvýšenie dostupnosti siete diaľnic a rýchlostných komunikácií prostredníctvom výstavby nových úsekov ciest I. triedy

Podobne je to aj u ostatných SC, kde každý má danú min. jednu prioritu. [31]

V prílohe 1 a 2 sú na mape vyznačené infraštruktúrne zmeny v cestnej doprave pred a po realizácií opatrení operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

3.3 Základné podmienky pre čerpanie eurofondov

Aby Slovenská republika mohla čerpať eurofondy musí spĺňať základné podmienky, ktorým sa posudzuje pripravenosť členských štátov EÚ realizovať zvolené ciele počas programového obdobia

Takáto vstupná podmienenosť čerpania má podľa Európskej komisie zaistiť to, aby boli eurofondy čerpané efektívne a aby zmysluplne využívali na špecifický cieľ.

Z toho vyplýva, že ministerstvá SR sú povinné vypracovať dlhodobý strategický plán o tom, ako čerpať investície v danom sektore. Tým sa má docieľiť spomínaná efektívnosť čerpania financií.

Základné podmienky nahradzujú ex ante kondicionality, ktoré boli zavedené v roku 2013 pre programové obdobie 2014 – 2020.

Základné podmienky sú podľa návrhu všeobecného nariadenia rozdelené na horizontálne a tematické.

Minimálne vstupné podmienky musia byť splnené pred začiatkom platnosti operačného programu, čo v tomto prípade znamená 1. januára 2021 a je nutné, aby sa i naďalej, v rámci celého obdobia operačného programu, základné podmienky dodržiavali. [27]

3.4 Budúcnosť eurofondov

Slovensko sa pomaly blíži ku koncu programového obdobia 2014 – 2020 a od 1. januára roku 2021 nastane nové programové obdobie z ktorého bude môcť Slovenská republika čerpať finančnú pomoc pre podporu rozvoja krajiny.

Ešte predtým je ale nutné splniť celú radu povinností. Už teraz sa Slovensko zaoberá tým, ako efektívne využívať financie v ďalšom programovom období a z toho dôvodu vznikli základné podmienky pre nové obdobie eurofondov (2021 – 2027), ktoré je nutné splniť do konca roka 2020. Zároveň sa krajina zaväzuje plniť stanovené podmienky počas celého programového obdobia. Vláda, na návrh podpredsedu vlády SR, v polovici roka 2019, schválila dokument s názvom *„Spôsob uplatnenia základných podmienok pri príprave implementačného mechanizmu politiky súdržnosti EÚ po roku 2020 v podmienkach Slovenskej republiky“* z ktorého vyplývajú dané podmienky o plnení záväzných podmienok.

Na to, aby krajina mohla čerpať dotácie z EÚ je nutné splniť vstupné základné podmienky, bez ich splnenia nebude možné aby SR čerpala finančnú pomoc z prostriedkov EÚ. Ako už bolo spomenuté dokument bol schválený už teraz, aby krajina mala dostatok času na splnenie všetkých podmienok a prípravu materiálov pre nové čerpanie eurofondov od roku 2021.

Tieto záväzné podmienky obsahujú množstvo zaujímavých informácií, avšak v diplomovej práci je ďalej priblížené len to, čo sa týka problematiku z oblasti dopravy.

V prípade, že bude chcieť rezort dopravy čerpať finančnú pomoc z prostriedkov EÚ aj v novom programovom období na stavbu ciest, musí mať schválenú stratégiu, aké cesty chce, kde a v akom rozsahu plánuje stavať v najbližších rokoch. [24]

Ešte síce nie je známe aké operačné programy budú a akú vysokú finančnú podporu jednotlivé programy získajú, ale Európska komisia už teraz popri vyhodnocovaní vybraných projektov pripravuje aj štruktúru nového programového obdobia. Tá vychádza z piatich investičných priorít

- Inteligentnejšia Európa
- Ekologickejšia bezuhlíková Európa
- Prepojenejšia Európa
- Sociálnejšia Európa
- Európa, ktorá má bližšie k občanom

Zatiaľ je jasné, že hlavným ukazovateľom pri pridelovaní financií jednotlivým regiónom zostane HDP na obyvateľa, ale do hodnotenia už teraz pribudli aj nové kritériá vychádzajúce z aktuálnej situácie v Európe. Patrí medzi ne: nezamestnanosť mladých, nízka úroveň vzdelania, prijímanie a integrácia migrantov. Posilnené budú aj investície do udržateľného rozvoja miest a dôraz na lokálne definované strategické ciele a aktivity. [25]

4. Rating

Pre prípadovú štúdiu je nutné spomenúť, čo znamená rating krajiny.

Je to štandardný nástroj na meranie tzv. bonity štátov, spoločností alebo iných subjektov za účelom posúdenia ich dôveryhodnosti.

Rating v prípade posudzovania krajín, uvádza stupeň rizikovosti podnikania v danom štáte a tiež pravdepodobnosť, že krajina v budúcnosti splatí svoje záväzky (splatí verejný dlh).

Vo svete existujú rôzne ratingové agentúry. Medzi najznámejšie z nich patria: Standard & Poor's, Moody's, Fitch-IBCA, Duff&Phelps. Práve prvé dve uvedené sú vo svete veľmi uznávané a rating od Standard & Poor's alebo Moody's sa považuje za vysoko prestížny.

Hodnotenie sa primárne delí na dve hlavné stupne: investičný stupeň (podľa S&P od AAA až po BBB-) a špekulatívny stupeň (BB+ až po D). [19]

4.1 Rating Slovenskej republiky

V nasledujúcej tabuľke je uvedený úverový rating Slovenskej republiky od rôznych ratingových agentúr za posledné roky.

Rok	Standard & Poor's	Moody's	Fitch Ratings	Rating and Investment Information	Japan Credit Rating Agency
2019	A+ stabilný výhľad	A2 pozitívny výhľad	A+ stabilný výhľad	A pozitívny výhľad (od januára)	A+ stabilný výhľad
2018	A+ stabilný výhľad	A2 pozitívny výhľad	A+ stabilný výhľad	A stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad
2017	A+ stabilný výhľad	A2 pozitívny výhľad	A+ stabilný výhľad	A stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad
2016	A+ stabilný výhľad	A2 stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad	A stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad
2015	A+ stabilný výhľad (od augusta)	A2 stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad	A stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad
2014	A pozitívny výhľad (od augusta)	A2 stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad	A stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad
2013	A stabilný výhľad	A2 stabilný výhľad (od októbra)	A+ stabilný výhľad	A stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad
2012	A stabilný výhľad (od januára)	A2 negatívny výhľad (od februára)	A+ stabilný výhľad	A stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad
2011	A+ pozitívny výhľad (od augusta)	A1 stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad	A stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad
2010	A+ stabilný výhľad	A1 stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad	A stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad
2009	A+ stabilný výhľad	A1 stabilný výhľad (od marca)	A+ stabilný výhľad	A stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad
2008	A+ stabilný výhľad (od novembra)	A1 pozitívny výhľad (od júla)	A+ stabilný výhľad (od júla)	A stabilný výhľad (od júla)	A+ stabilný výhľad (od augusta)
	A pozitívny výhľad (od marca)				

Tabuľka 6: Rating Slovenskej republiky [zdroj: 44, upravené autorom]

Na základe uvedených dát je vidno, že Slovensko dlhodobo patrí do ratingovej skupiny A, čo vo všeobecnosti predstavuje bezpečnú investíciu s nízkym rizikom.

Agentúra	Standard & Poor's	Moody's	Fitch Ratings	DBRS
Stupeň	A+ stabilný výhľad	A2 stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad	A+ stabilný výhľad
Dátum pridelenia	júl 2019	september 2019	november 2019	september 2019

Tabuľka 7: Aktuálne ratingové hodnotenie Slovenskej republiky [zdroj: 45, upravené autorom]

Medzinárodná ratingová agentúra Fitch Ratings v nedávnom čase (dňa 8.11.2019) na svojich webových stránkach potvrdila hodnotenie dlhodobých devízových záväzkov SR na stupni A+ so stabilným výhľadom. Ďalej uviedla, že jedným z hlavných rizík pre krajinu je vysoká závislosť na exporte do Nemecka. V júli 2019 to bolo až 23.2 % z celkového slovenského vývozu.

Podľa agentúry Fitch Ratings sa krátkodobé riziká pre sektor automobilovej výroby, silného napojenia na nemecký dodávateľský reťazec, brexit, a tiež hrozby z amerických ciel zdajú zvládnuteľné. Avšak dlhodobo priemysel čelí rastúcim štrukturálnym rizikám z potencionálne striktných európsky regulácií ohľadne životného prostredia – najmä pre dieselové automobily, pre ktoré je Slovensko výrobným centrom a automatizáciu pracovných miest v tomto odvetví. Tieto faktory by mohli v nasledujúcich rokoch viesť k slabšiemu strednodobému rastu. [30]

5 Dlhopisy

Dlhopis je cenný papier s ktorým sa spája právo na splácanie určitej sumy v menovitej hodnote a vyplácanie výnosov (úrokov) z nej k určitému dátumu. Na Slovensku sú dlhopisy upravované hlavne zákonom č. 530/1990 Zb. Zákon o dlhopisoch. Podľa tohto zákona je možné dlhopisy rozdeliť na tieto osobitné druhy:

- Štátne dlhopisy
- Komunálne obligácie
- Podnikové dlhopisy
- Zamestnanecké obligácie
- Bankové dlhopisy

5.0.1 Štátne dlhopisy

U štátnych dlhopisov je emitentom štát a sú vydávané v mene Slovenskej republiky Ministerstvom financií. Patria medzi jedny z najkvalitnejších dlhopisov vôbec pretože splatnosť úrokov garantuje štát. Prakticky z toho dôvodu sú považované za cenné papiere s nulovým rizikom. Úrok pri štátnych dlhopisoch je o niečo menší, ako zvyčajne býva u dlhopisoch. Štátne dlhopisy sa vydávajú z dôvodu pokrytia schodku štátneho rozpočtu, k financovaniu nákladných investičných projektov, či k vybudovaniu cestnej infraštruktúry. Vydávanie štátnych dlhopisov zabezpečuje ARDAL. Veriteľmi takýchto dlhopisov sú predovšetkým banky (národné, či medzinárodné), poisťovne, ale aj verejnosť samotná. Štátne dlhopisy možno vydávať len v súlade so zákonom o štátnom rozpočte SR na príslušný rok alebo v súlade s osobitným zákonom.

Štátne dlhopisy sa ďalej delia podľa rôznych kritérií:

- Podľa doby splatnosti

Krátkodobé - do 1 roku

Príkladom môžu byť štátne pokladničné poukážky, ktoré sú s dobou splatnosti 3, 6, 9 mesiacov, maximálne však 364 dní od nákupu. Sú vydávané Ministerstvom financií a obchodovateľné na peňažnom trhu. Jeden s cieľov peňažných poukážok je krytý schodok štátneho rozpočtu počas roka (krátkodobá nerovnováha medzi príjmami a výdavkami), ale tiež slúžia ako nástroj fiškálnej politiky s cieľom regulovať množstvo peňazí v ekonomike. [22] [21]

Dlhodobé - viac ako 1 rok

- Podľa vzťahu k zahraničiu

Domáce dlhopisy – dlhopis emitovaný na domácom trhu v domácej mene

Zahraničné dlhopisy – dlhopis emitovaný cudzej krajine, s cudzou menou

- Podľa obchodovateľnosti

Obchodovateľné

Neobchodovateľné

Ďalšie rozdelenie podľa: formy, podoby, typov výnosov.

5.0.2 Komunálne dlhopisy

Výnosy z týchto dlhopisov slúžia pre zlepšenie infraštruktúry obcí (komunikácie, kanalizácie, plynovody) sú vydávané buď bankou alebo samotnou obcou. Podobne, ako u štátnych dlhopisoch sa jedná o cenné papiere s malou úrokovou mierou, ale zato takmer bezriziková investíciu nakoľko úrok z dlhopisov je vyplácaný zo štátneho rozpočtu alebo z rozpočtu obce. [23]

5.0.3 Podnikové dlhopisy

Už z názvu vyplýva, že sa jedná o cenné papiere, ktoré sú vydávané firmou. Podnik môže takéto dlhopisy vydať nielen pre svojich zamestnancov, ale aj pre širokú verejnosť. Spravidla sa jedná o rizikovejšie dlhopisy oproti štátnym, či komunálnym dlhopisom, pretože sa naskytuje väčšia možnosť, že podnik skracuje. Z dôvodu, že náklad na emisiu cenného papiera je príliš vysoká, môže si ju dovoliť len veľká firma s renomovaným menom. [23]

5.0.4 Bankové dlhopisy

Bankové dlhopisy sú vydávané bankou, ktorá dokonca umožňuje predaj emisie

Formy úrokov

- Pevný úrok
- Pohyblivý úrok
- Úrok závislý na ziskoch vydavateľa
- Úrok zvyšujúci sa s rastúcou infláciou

5.1 Zoznam dlhopisov Slovenskej republiky

Názov CP	Typ CP	Mena	Kupón (% p. a.)	Typ kupónu	Frekv. kupónu	Dát. emisie	Dátum splatnosti	Splatnosť	Max. suma emisie
ŠD 236	Dlhopis	EUR	0,75	Fixný	Ročne	9.4.2019	9.4.2030	10,4	3 000,00
ŠD 235	Dlhopis	EUR	2,25	Fixný	Ročne	12.6.2018	12.6.2068	48,6	5 000,00
ŠD 234	Dlhopis	EUR	1	Fixný	Ročne	12.6.2018	12.6.2028	8,6	3 000,00
ŠD 233	Dlhopis	EUR	2	Fixný	Ročne	17.10.2017	17.10.2047	28	5 000,00
ŠD 232	Dlhopis	EUR	1,875	Fixný	Ročne	9.3.2017	9.3.2037	17,3	3 000,00
ŠD 231	Dlhopis	EUR	0,625	Fixný	Ročne	23.11.2016	22.5.2026	6,5	1 500,00
ŠD 230	Dlhopis	EUR	0	-	-	13.5.2016	13.11.2023	4	1 500,00
ŠD 229	Dlhopis	EUR	1,625	Fixný	Ročne	21.1.2016	21.1.2031	11,2	3 000,00
ŠD 228	Dlhopis	EUR	1,375	Fixný	Ročne	21.1.2015	21.1.2027	7,2	3 000,00
ŠD NOK 2026	Dlhopis	NOK	4,2	Fixný	Ročne	27.3.2014	27.3.2026	6,4	2 250,00
ŠD NOK 2024	Dlhopis	NOK	4	Fixný	Ročne	27.3.2014	27.3.2024	4,4	1 150,00
ŠD EUR 2034	Dlhopis	EUR	3,6	Fixný	Ročne	21.2.2014	21.2.2034	14,3	500
ŠD 227	Dlhopis	EUR	3,625	Fixný	Ročne	16.1.2014	16.1.2029	9,2	3 000,00
ŠD CHF 2023	Dlhopis	CHF	2,125	Fixný	Ročne	16.4.2013	16.10.2023	3,9	175
ŠD 225	Dlhopis	EUR	3	Fixný	Ročne	28.2.2013	28.2.2023	3,3	3 000,00
ŠD 224	Dlhopis	EUR	3,875	Fixný	Ročne	8.2.2013	8.2.2033	13,3	1 500,00
ŠD 223	Dlhopis	EUR	3,375	Fixný	Ročne	15.11.2012	15.11.2024	5	3 000,00
ŠD 222	Dlhopis	EUR	4,3	Fixný	Ročne	9.8.2012	9.8.2032	12,8	500
ŠD 221	Dlhopis	EUR	4,4	Fixný	Ročne	11.7.2012	11.7.2029	9,7	125
ŠD USD 2022	Dlhopis	USD	4,375	Fixný	Polročne	21.5.2012	21.5.2022	2,5	1 500,00
ŠD CHF 2022	Dlhopis	CHF	2,75	Fixný	Ročne	25.4.2012	25.4.2022	2,5	175
ŠD 216	Dlhopis	EUR	4,35	Fixný	Ročne	14.10.2010	14.10.2025	5,9	3 000,00
ŠD 214	Dlhopis	EUR	4	Fixný	Ročne	27.4.2010	27.4.2020	0,5	3 000,00
ŠD 206	Dlhopis	EUR	4,5	Fixný	Ročne	10.5.2006	10.5.2026	6,5	1 327,76
ŠD EUR 2021	Dlhopis	EUR	4	Fixný	Ročne	27.3.2006	26.3.2021	1,4	1 000,00

Tabuľka 8: Zoznam dlhopisov Slovenskej republiky [zdroj: 29, upravené autorom]

5.2 Vydané štátne dlhopisy Slovenskej republiky

Z vyššie uvedeného hodnotenia vyplýva, že Slovensko má vhodnú príležitosť vydávať štátne dlhopisy za účelom získania peňažných prostriedkov. Posledný vydaným dlhopisom bol, podľa Agentúry pre riadenie dlhu a likvidity (ARDAL), ktorá zastupovala Ministerstvo financií Slovenskej republiky, dlhopis z apríla roku 2019, v celkovej menovitej hodnote 3 mld. eur s veľmi nízkou úrokovou sadzbou 0,750 % p. a. a splatný do roku 2030.

Zaujímavosťou je fakt, že v roku 2018 a tiež v roku 2017 SR vydala dva podobné dlhopisy. Jeden s menovitou hodnotou 5 mld. eur s úrokovou sadzbou 2,250 % p. a. a splatný do roku 2068 a druhý s rovnakou menovitou hodnotou 5 mld. eur avšak s úrokovou sadzbou 2,000 % p. a. a so splatnosťou do roku 2047.

Slovensko od roku 2012 každoročne vydá minimálne jeden dlhopis s rôznou menovitou hodnotou a dobou splatnosti.

Zaujímavosťou je tiež, že podľa ARDAL medzi rokmi 2006 až 2010 SR nevydala žiadne dlhopisy. [29]

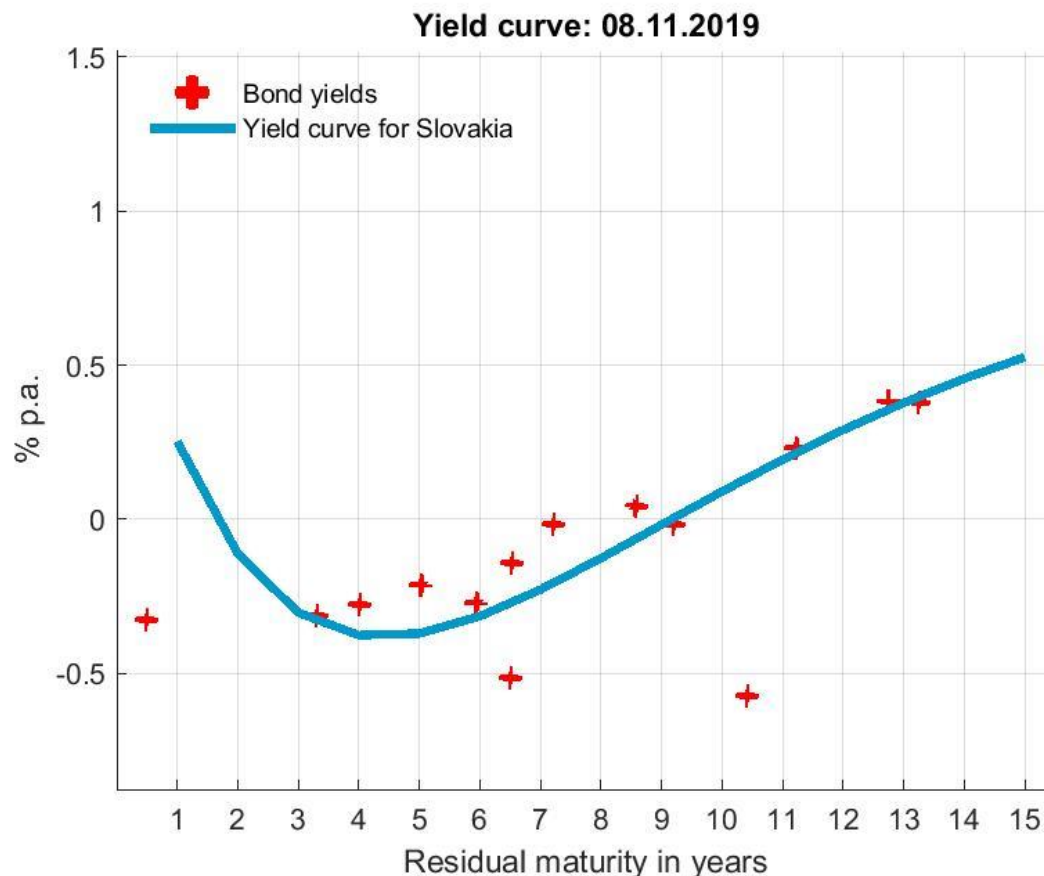
5.3 Výnosová krivka štátnych dlhopisov

Zero-coupon výnosová krivka štátnych dlhopisov je jedným z najdôležitejších nástrojov pre tvorcov politik, investorov, ako aj manažérov v súkromnom sektore.

MF SR pomocou výnosovej krivky riadi proces štátneho dlhu a to hlavne pri oceňovaní štátnych dlhopisov nových emisiách. [20]

Štát emituje zvyčajne dlhopisy s rôznou dobou splatnosti (1 rok, 2 roky, 5 rokov, 20 rokov alebo pokojne aj s dlhšou dobou splatnosti).

Tvar výnosovej krivky má zvyčajne rastúci charakter z dôvodu, že pri dlhšej dobe splácania vzniká väčšie riziko, že štát (alebo iný subjekt) zbankrotuje. Z toho vyplýva, že miera výnosu je priamo závislá na dobe jeho splatnosti.



Obrázok 4: Výnosová krivka štátnych dlhopisov [zdroj: 49]

6 Štátne pôžičky

Štátne pôžičky predstavujú jednu z foriem, ako zaistiť financovanie diaľničnej infraštruktúry. Avšak podľa grafu 2 patria pôžičky a iné záväzky len k necelými 6 % z celkového verejného dlhu a z uvedeného grafu teda jasne vyplýva, že štát radšej siaha po emisií štátnych dlhopisov za účelom získania finančných prostriedkov na než po pôžičke.

7 Dlh verejnej správy

Dlh verejnej správy, tiež známy pod pojmom verejný dlh je u užšom slova zmysle akumulovaný deficit štátneho rozpočtu a do značnej miery sa týka všetkých daňových poplatníkov v krajine.

Verejný dlh možno rozdeliť podľa viacerých kritérií:

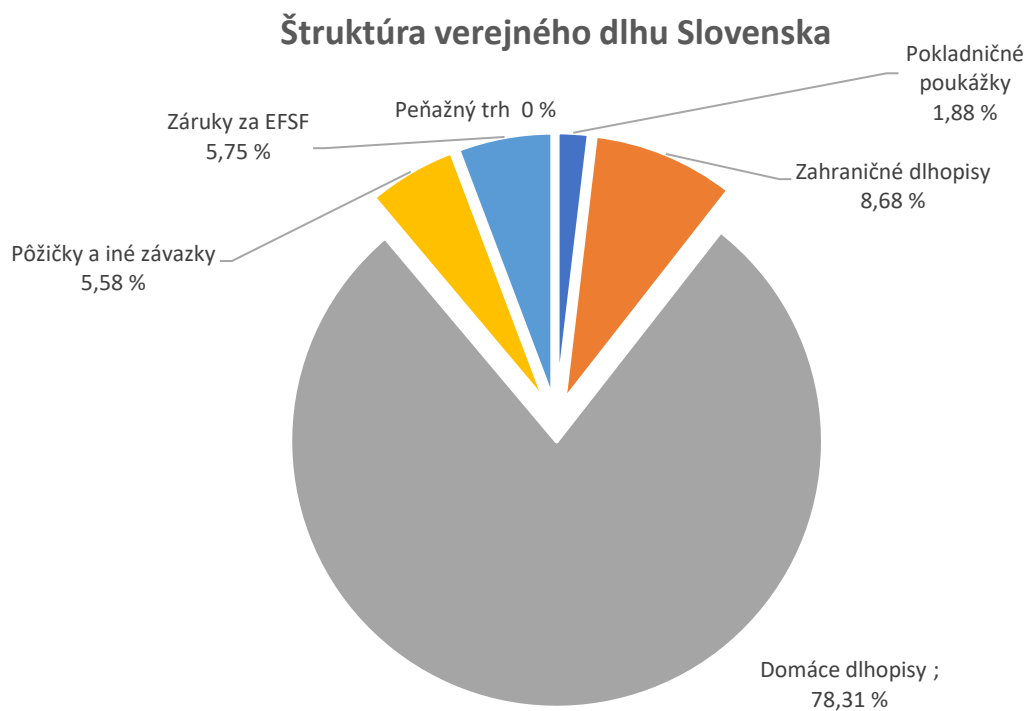
- Podľa toho, kto je veriteľom štátu sa verejné zadĺženie delí na vnútorné a vonkajšie. Buď si môže vláda požičať finančné prostriedky emisným financovaním, druhou možnosťou je požičať si financie od obchodných alebo medzinárodných bánk
- Podľa doby splatnosti na krátkodobé (do jedného roku) strednodobé (do troch rokov) a dlhodobé (nad tri roky) [17]

7.1 Verejný dlh Slovenska

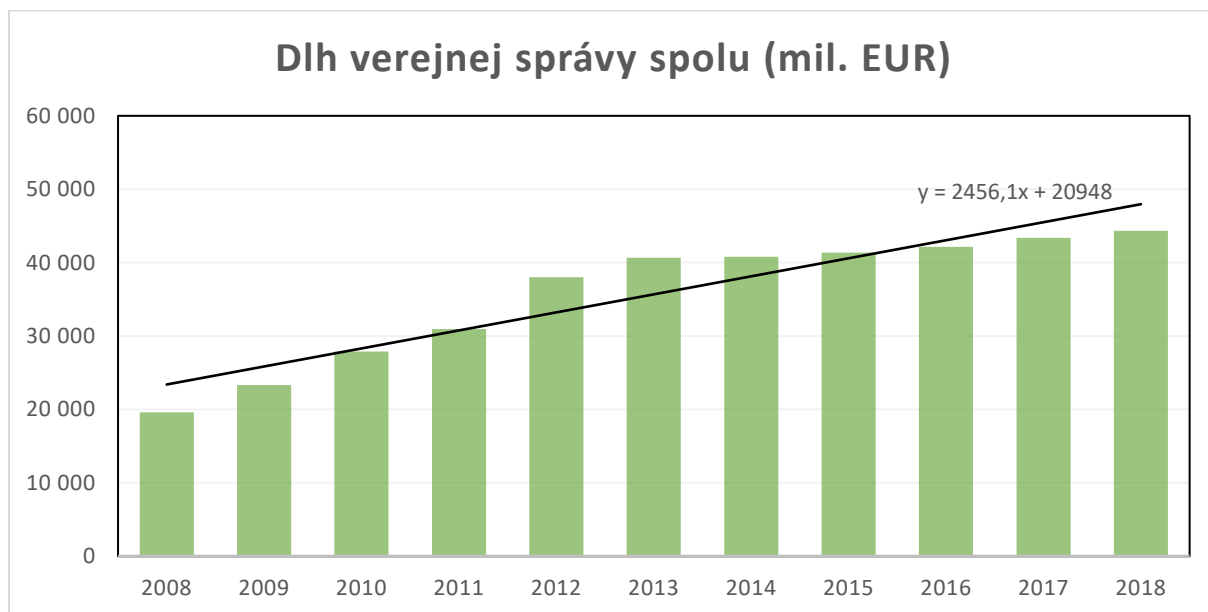
Verejný dlh Slovenskej republiky zďaleka nepatrí medzi najväčšie verejné dlhy v porovnaní s ostatnými krajinami. Dokonca sa podarilo v uplynulých rokoch verejný dlh celkovo znížiť na hodnotu 49,4 % HDP. Medzi krajiny s najväčším zadĺžením patrí napr.: Grécko (181,1 % HDP), Taliansko (132,2 % HDP), či Portugalsko (121,5 % HDP). Naopak medzi krajinami s najmenším zadĺžením na svete momentálne patrí aj Rusko s celkovou mierou verejného dlhu na úrovni približne 17 % HDP.

7.2 Štruktúra verejného dlhu Slovenska

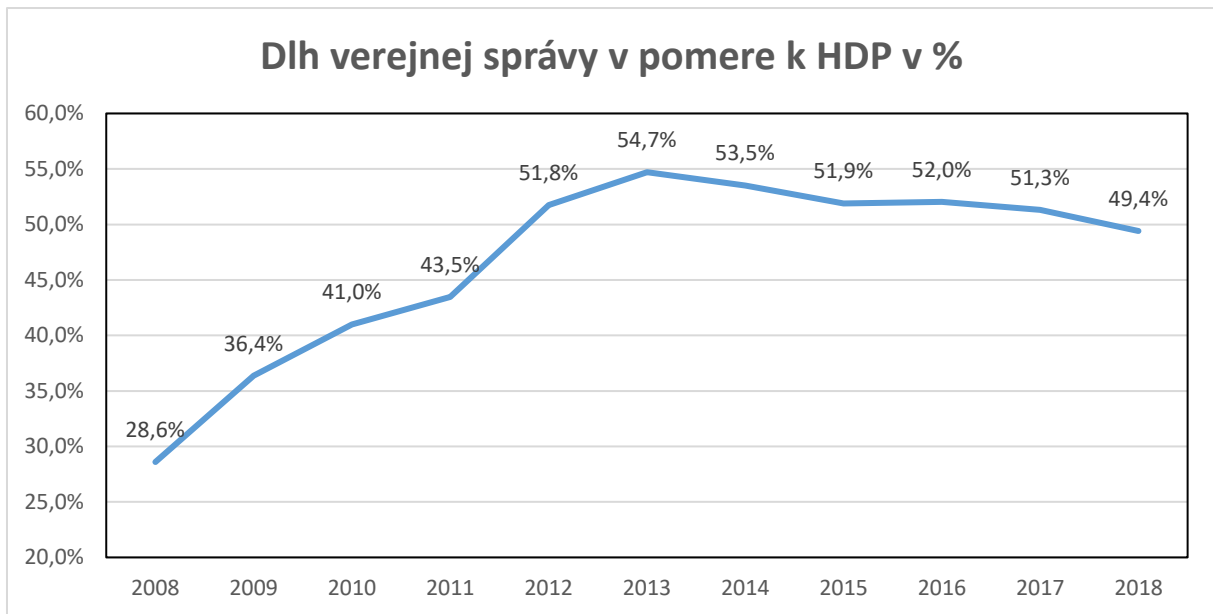
Na nasledujúcom grafe vidno, že domáce dlhopisy tvoria prevažnú časť verejného dlhu Slovenskej republiky.



Graf 2: Štruktúra verejného dlhu Slovenska [zdroj: 48, upravené autorom]



Graf 3: Dlh verejnej správy spolu [zdroj:57, upravené autorom]



Graf 4: Dlh verejnej správy v pomere k HDP [zdroj:57, upravené autorom]

8 Diskontovanie

Diskontovaním sa rozumie prepočet budúcich výnosov (zisky, peniaze) v jednotlivých obdobiach na súčasnú hodnotu investície (PV - Present Value) za použitia tzv. diskontnej miery. [51]

Základný vzťah medzi súčasnou hodnotou PV (Present Value) a budúcou hodnotou FV (Future Value) peňazí je možné vyjadriť vzorcom.

$$PV = FV * (1 + r)^{-n}$$

kde r je anualizovaná (t. j. vyjadrená v percentách per annum) úroková miera a n je dĺžka investície v rokoch.

Medzi ukazovateľov ekonomickej efektívnosti v dopravnej infraštruktúre patrí:

- čistá súčasná hodnota NPV
- vnútorné výnosové percento IRR
- index rentability IR [52]

9 Prípadová štúdia

Prípadová štúdia sa bližšie zaoberá tým, ako by bolo možné financovať diaľničnú infraštruktúru na Slovensku a ktorá z možností by bola pre krajinu najvýhodnejšia a najekonomickejšia.

Z dostupných informácií je možné zistiť, že pri tvorbe ceny je koncesionár povinný predložiť, okrem iného, aj tzv. „Ekonomické zdôvodnenie ceny“. Problémom však je, že koncesná zmluva už neupresňuje, ako by sa ekonomické zdôvodnenie malo spracovať, tým pádom verejný obstarávateľ nedokáže skontrolovať správnosť takéhoto dokumentu. Výsledkom je, že v čase príprav R1 musel verejný obstarávateľ viesť náročné rokovania s koncesionárom ohľadne spôsobu výpočtu stavebných a prevádzkových nákladov, aby verejný obstarávateľ mohol posúdiť správnosť nákladov, prípadne úspor.

Pri výstavbe diaľničnej infraštruktúry, ktorá je sama o sebe drahým stavebným dielom, môžu úspory značne ovplyvniť finančný model a tým výšku mesačných platieb za dostupnosť.

9.1 Cena PPP projektu R1

Ako už bolo v teoretickej časti diplomovej práce spomenuté, rýchlostná cesta R1 v úseku Nitra – Tekovské Nemce s názvom PR1BINA je považovaná za pilotný projekt verejno-súkromného partnerstva na Slovensku. Výstavba, prevádzka a údržba vyjde štát na 3,4 miliardy eur. Bol PPP projekt skutočne najlepším riešením v čase, keď štát nemá peniaze?

V prípade finančného modelu rýchlostnej cesty R1 vyplýva, že investičné náklady (CAPEX - Capital Expenditure) spolu pre všetky štyri stavané úseky v celkovej dĺžke 51,6 km boli vyčíslené vo výške 887 miliónov eur. V tom čase **Národná diaľničná spoločnosť a. s. (NDS a. s.)** zaistovala výstavbu diaľnic v priemere za cca **8 až 10 mil. eur/km**. Ide pritom o diaľnice v šírkovom profile 26,5 metra, zatiaľ čo R1 je budovaná v šírkovom profile 22,5 metra.

Z uvedeného tak vyplýva, že celková cena za výstavbu úsekov R1 by mala byť okolo 500 mil. eur. S prihliadnutím k rovnakej investičnej špecifikácii a harmonogramu by **bolo možné postaviť dané úseky za 413 mil. eur.** [32]

Verejný obstarávateľ teda pri tomto PPP projekte zaplatí koncesionárovi vyše dvojnásobné investičné náklady.

Finančný model ďalej poukazuje na to, že náklady na prevádzku a údržbu diaľnic v úseku Nitra – Tekovské Nemce si koncesionár, spoločnosť Granvia a. s., vyčíslila na takmer 3 milióny eur. Spolu s režijnými nákladmi koncesnej spoločnosti to činí až **5 miliónov eur ročne**. Výška ročných nákladov na prevádzku, údržbu a réžiu susedných úsekov, ktoré udržiava NDS, je na úrovni **1,6 milióna eur, resp. 1,4 milióna eur ročne**. Ide pritom o úseky s podobnou dĺžkou, ktoré sú staršie a s väčším počtom križovatiek.

V uvedených cenách avšak neboli zahrnuté náklady na ťažkú údržbu. Z finančného modelu vyplýva, že tieto náklady má spoločnosť Granvia a. s. ocenené vo výške 17,7 milióna eur za 30 rokov prevádzky, to znamená 344 tis. eur/km/rok. Ide pritom o priemer nominálnych platieb za 30 rokov. Aj po prepočítaní platieb na súčasnú hodnotu vychádzajú prevádzkové náklady koncesionára na zhruba dvojnásobok v porovnaní s priemernými prevádzkovými nákladmi NDS a. s., (vrátane ťažkej údržby), ktoré boli v tom čase okolo 120 000 eur/km/rok.

Z uvedeného vyplýva, že tento PPP projekt výrazne zaťažuje štátny rozpočet aj v cene prevádzkových nákladov OPEX. Je to zapríčinené hlavne tým, že v koncesnej zmluve sú zadefinované požiadavky na výstupy a plnenia vo vysokom štandarde.

V prípade budúcich PPP projektoch je nutné zadefinovať požiadavky na výstupy a plnenia v takom štandarde, aby boli prínosné ako pre verejného obstarávateľa, tak aj pre užívateľov.

Rýchlostná cesta R1 je, podobne ako diaľnice, spoplatnená. Slovensko v roku 2010 zaviedlo na svojom území systém elektronického mýta, ktorého predpokladané tržby na úseku PPP projektu boli v roku 2013 odhadnuté vo výške 3 miliónov eur. Po odčítaní nákladov na elektronické mýto (2 milióny eur) prijme štátny rozpočet 1 milión eur ročne. Priemerné náklady za dostupnosť PPP projektu R1 boli v tom čase odhadnuté na 130 mil. eur. Z toho vyplýva, že **prijem z mýtného systému nepokryje ani 1 % nákladov na ročnú platbu.**

Cena zdrojov financovania vo finančnom modeli, tzn. cena za ktorú koncesionár zabezpečil zdroje na prefinancovanie projektu, je na úrovni **10,27 % p. a.** V tom čase (rok 2009) sa v priemere pohyboval **úrok vydávaných štátnych dlhopisov v rôznom pásme až po 4,5 p. a.**, v závislosti od emisie. Z dôvodu, že PPP projekty majú zvyčajne dobu splatnosti 30 rokov, je vhodné ich porovnávať so štátnymi dlhopismi s najdlhšími splatnosťami. V roku 2009 si štát pomocou vydaných štátnych dlhopisov požíčieval finančné prostriedky s úrokovou sadzbou

okolo 5 %. Pri porovnaní podobných štátnych dlhopisov s PPP projektom je jasné, že Slovensko pomocou koncesionára síce získalo finančné zdroje, ktoré sa nezapočítavajú do štátneho dlhu, ale pritom o 100 % drahšie v porovnaní so štátnymi dlhopismi. Práve takéto dvojnásobné predražovanie je práve jeden z dôvodov, prečo sú PPP projekty na Slovensku označované ako *poriadne predražené projekty* a tiež prečo ohľadne projektov verejno-súkromného partnerstva vznikajú rozličné kauzy. Je nutné podotknúť, že vznik nových PPP projektov je ovplyvnený vládou, ktorá pôsobí v danom období. Avšak takéto zaťaženie štátneho rozpočtu na 30 rokov ovplyvňuje ďalšie vlády a generácie občanov Slovenskej republiky. [32]

9.1.1 Ekonomické porovnanie vybraných spôsobov financovania

Na tomto príklade je pre predstavu zobrazený značný rozdiel medzi PPP projektom R1 Nitra – Tekovské Nemce a s možnosťou vydania štátnych dlhopisov.

Rok	PPP (mil. eur)		Dlhopisy (mil. eur)	
2011	91,0	91,0	413+17,8	430,8
2012	92,3	183,3	17,8	448,6
2013	93,6	276,9	17,8	466,4
2014	94,9	371,8	17,8	484,2
2015	96,3	468,1	17,8	502,0
2016	97,6	565,8	17,8	519,8
2017	99,0	664,8	17,8	537,6
2018	100,4	765,2	17,8	555,4
2019	101,9	867,1	17,8	573,2
2020	103,3	970,4	17,8	591,0
2021	104,8	1075,2	17,8	608,8
2022	106,3	1181,5	17,8	626,6
2023	107,8	1289,2	17,8	644,4
2024	109,3	1398,5	17,8	662,2
2025	110,9	1509,4	17,8	680,0
2026	112,4	1621,8	17,8	697,8
2027	114,0	1735,9	17,8	715,6
2028	115,6	1851,5	17,8	733,4
2029	117,3	1968,8	17,8	751,2
2030	119,0	2087,8	17,8	769,0
2031	120,6	2208,4	17,8	786,8
2032	122,4	2330,8	17,8	804,6
2033	124,1	2454,9	17,8	822,4
2034	125,9	2580,7	17,8	840,2
2035	127,6	2708,4	17,8	858,0
2036	129,5	2837,8	17,8	875,8
2037	131,3	2969,1	17,8	893,6
2038	133,2	3102,3	17,8	911,4

2039	135,1	3237,3		17,8	929,2
2040	137,0	3374,3		17,8	947,0

*Tabuľka 9: Ekonomické porovnanie vybraných metód financovania
[zdroj: spracované autorom]*

Komentár

V roku 2011, v čase keď bola dokončená rýchlostná cesta R1, začal štát platiť koncesionárovi, podľa podpísanej koncesnej zmluvy, ročné splátky za dostupnosť. Celkovo tak malo byť zaplatených 3,9 mld. eur. Táto čiastka je však už len ilustračná. Štát nakoniec v roku 2013 pristúpil k refinancovaniu projektu, čím sa celková suma zaplatená za výstavbu, prevádzku a údržbu znížila na hodnotu približne 3,4 mld. eur. Podrobnejšie o refinancovaní projektu až v ďalšej kapitole.

Pre predstavu je v tabuľke zvolená prvá splátka vo výške 91 mil. eur. Táto suma sa následne s pribúdajúcimi rokmi upravuje o infláciu. Za 30 rokov tak štát zaplatí dohromady 3,4 mld. eur. Tieto údaje pravdepodobne nie sú úplne presné, pretože každoročné splácanie za dostupnosť môže kolísať trochu inak, avšak na poukázanie hlavnej myšlienky sú informácie v tabuľke dostačujúce.

V stĺpci Dlhopisy sa, pre predstavu, uvažuje, že štát emituje dlhopisy v rovnakej hodnote za akú bolo možné, podľa dostupných informácií, postaviť R1, teda 413 mil. eur. Suma by odpovedala tomu, čo už bolo uvedené vyššie, že v čase výstavby R1 budovala NDS a. s. kilometer diaľnice v rozmedzí 8 až 10 mil. eur/km.

Výpočet splátky z emitovaného dlhopisu (vydaný dlhopis vo výške 413 mil. eur, ktorý je následne splácaný počas 30 rokov)

Každoročná splátka	13 766 667	eur
Splátka s úrokom max 5%	14 455 000	eur
Údržba 51,6 km úseku (65000 eur/km/rok)	3 354 000	eur
CELKOM (ročne)	17 809 000	eur

Tabuľka 10: Výpočet splátky z emitovaného dlhopisu [zdroj: spracované autorom]

Výška úroku je uvažovaná v maximálnej miere, tzn. 5 %. Ako bolo spomenuté, v tom čase sa dlhopisy s podobnou dĺžkou splatnosti nevydávali s úrokom väčším ako uvedených 5 %. Údržba rýchlostnej cesty je uvažovaná vo výške 65 000 eur/km, táto suma predstavuje, po analýze, dostatočnú výšku. V tabuľke 10 síce nie sú uvedené náklady na ťažkú údržbu, ktorá sa bežne vykonáva po určitej dobe (rádovo po niekoľkých rokoch), avšak je to ošetrené vyššou

cenou za bežnú údržbu (65 000 eur). Dohromady to predstavuje viac ako 3 mil. eur ročne vydaných na údržbu. Táto suma je omnoho väčšia, než za koľko NDS a. s. udržiava úseky s podobnou dĺžkou, a z toho dôvodu tam už výdaje navyše (ťažká údržba) nie sú zahrnuté.

Emisia štátneho dlhopisu je uvažovaná, podobne ako pri PPP projektoch, na 30 rokov.

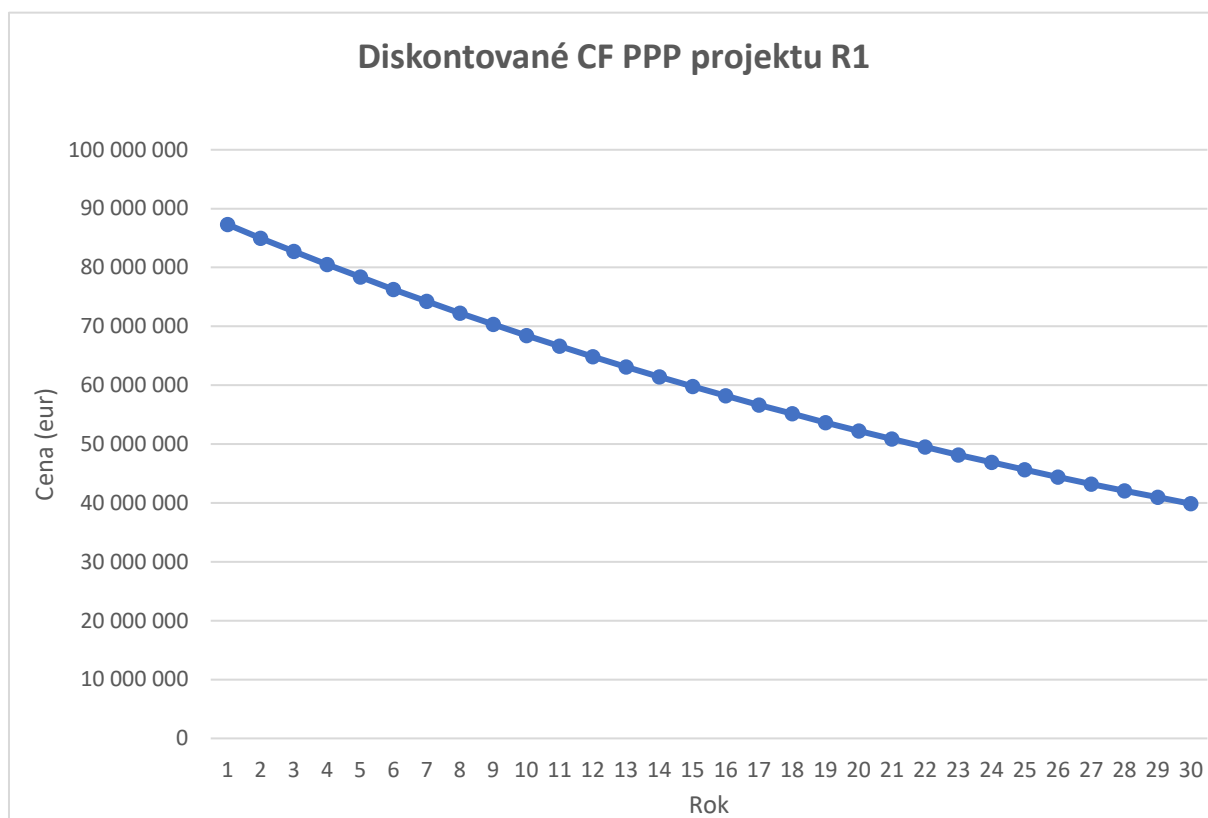
Po sčítaní všetkých parametrov zasahujúcich do výpočtu vznikne výsledná cena splátky za jeden rok, tzn. skoro **18 mil. eur/ročne**.

Na začiatku sa do dlhu musí pripočítať cena za výstavbu diaľnice + prvá splátka dlhopisu. Ďalšie roky sa iba pripočítava 17,8 mil. eur, ktoré sa o infláciu už viac nemusia upravovať, na rozdiel od PPP.

Z tabuľky je na možné spozorovať, že už po niekoľkých rokoch splácania rýchlostnej cesty R1 sa ukazuje výhodnejšia emisia dlhopisov oproti PPP projektom.

Základnými problémami, prečo Vláda SR i tak volí radšej PPP projekty, sú dve podstatné skutočnosti. Prvá je, že nakoľko výstavbu financuje verejný sektor, nevznikajú štátu žiadne výdaje na výstavbu, tým pádom sa nezaťažuje štátny rozpočet, ktorý je vo väčšine prípadov v deficite. Nie je teda možné stavať diaľnice či rýchlostné cesty, pretože chýbajú financie. Po druhé, každoročná splátka v rámci PPP projektov sa nereflektuje do verejného dlhu SR z dôvodu, že to umožňuje Eurostat. Avšak vytvára sa tým skrytý dlh.

9.1.2 Ekonomické porovnanie vybraných spôsobov financovania pomocou diskontovaného Cash Flow



Graf 5: Diskontované Cash Flow PPP projektu R1 [zdroj: spracované autorom]

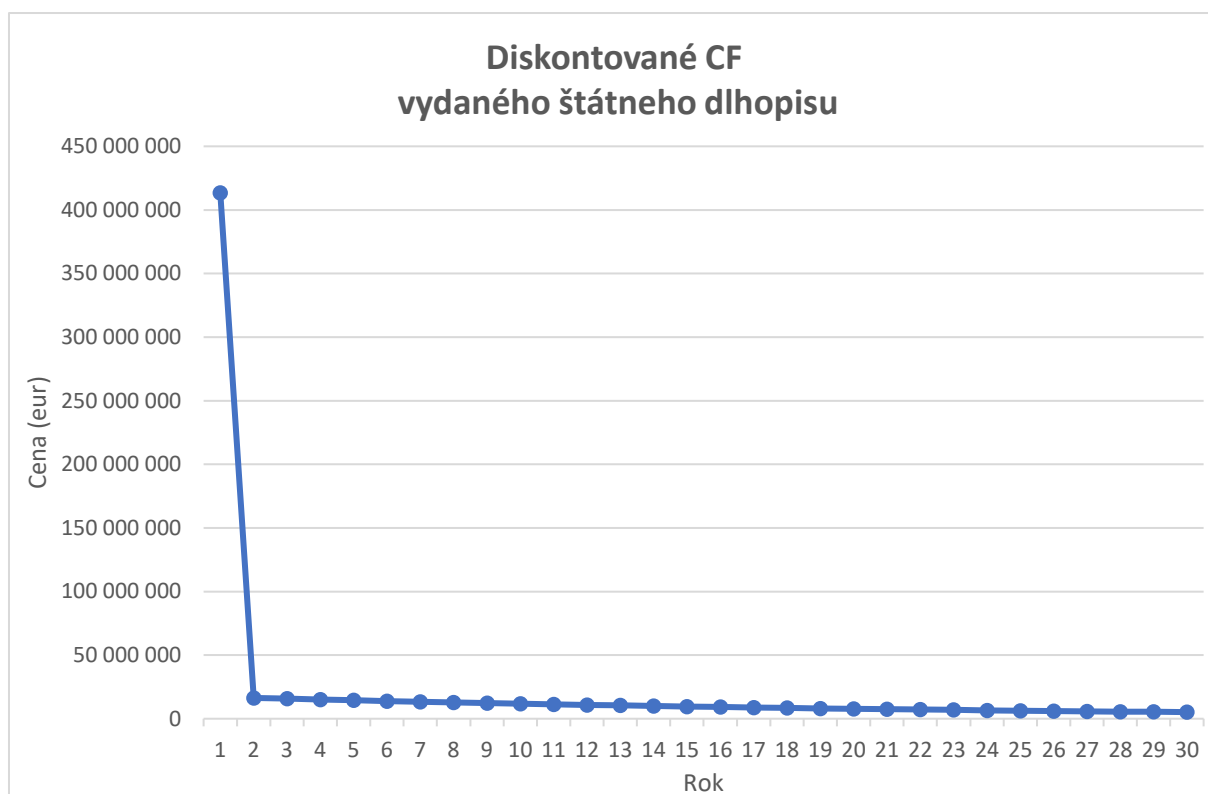
Komentár grafu

Pre výpočet diskontovaného Cash Flow bolo nutné zistiť najprv CF počas celej doby splácania PPP projektu R1. Je jasné, že v tomto prípade CF projektu predstavuje každoročnú splátku za dostupnosť. V zmluve sa štát zaviazal platiť koncesionárovi 130 mil. eur ročne. Z dôvodu, že štát v roku 2013 pristúpil k refinancovaniu PPP projektu pomocou projektových dlhopisov (viac v kapitole 9.3) je v grafe 5 zvolená prvá suma splátky približne 90 mil. eur a následne sa každoročne upravuje o infláciu a diskontuje zároveň. Miera inflácie vychádza z historických údajov za posledné roky, ktoré boli spriemerované.

Z grafu je vidno, že DCF po 30 rokoch je na úrovni približne 40 mil. eur a celková diskontovaná čiastka je zobrazená v tabuľke 11.

Cash Flow projektu R1	3 374 305 583	eur
Diskontované Cash Flow	1 819 016 967	eur

Tabuľka 11 Celkové diskontované Cash Flow PPP projektu R1 [zdroj: spracované autorom]



Graf 6: Diskontované Cash Flow vydaného štátneho dlhopisu [zdroj: spracované autorom]

Komentár grafu

Graf 6 uvažuje s možnosťou emisie štátnych dlhopisov za účelom výstavby rýchlostnej cesty R1. Na začiatku sa uvažuje s vydaním štátneho dlhopisu v hodnote 413 mil. eur (odhadovaná cena výstavby úseku R1), k tomu je pripočítaná prvá, ročná splátka dlhopisu.

Ročná splátka dlhopisu sa počíta podľa tab. 10.

Nasledujúce roky sa už len uvažuje so splátkou dlhopisu, bez nutnosti upravovať sumu o infláciu. Diskontované Cash Flow potom ukazuje, že splátky v ostatných rokoch sú v porovnaní s PPP výrazne nižšie. Celkové DCF je za celé obdobie je zobrazené v tabuľke 12.

Cash Flow projektu R1	947 270 000	eur
Diskontované Cash Flow	696 964 612	eur

Tabuľka 12: Celkové diskontované Cash Flow vydaného štátneho dlhopisu pre projekt R1 [zdroj: spracované autorom]

9.2 Refinancovanie projektu PPP

Celé financovanie projektu R1 bolo nastavené v auguste 2009, kedy sa projekt finančne uzatváral. V tom čase prebiehala celosvetová hospodárska kríza a preto sa projekt uzatvoril sa vtedajších podmienok, ktoré boli na finančných a investičných trhoch. Avšak v roku 2013, kedy sa už situácie zlepšila a podmienky na finančných a investičných trhoch boli lepšie, oznámil koncesionár verejnému obstarávateľovi zámer refinancovať projekt PPP. Bankový trh sa primárne zameriaval na investície s kratšou dobou (5 rokov), ale zároveň bolo v tom čase na trhu dostatočne veľký záujem o financovanie do inštrumentov so stabilným a dlhodobým výnosom. Značnou výhodou pri refinancovaní predstavovala skutočnosť, že projekt R1 odpadlo riziko výstavby a zostalo iba riziko prevádzky.

Podľa koncesnej zmluvy predstavuje refinancovanie zmenu štruktúry financovania projektu, ku ktorej môže dôjsť buď:

- prostredníctvom zmeny či úpravy existujúcich zmlúv o financovaní,
- vzdania sa práv alebo poskytnutia súhlasu v zmysle týchto zmlúv,
- ukončenia a nahradenia zmlúv o financovaní novou štruktúrou
- reštrukturalizáciou vlastných zdrojov.

V prípade, že refinancovanie bude znamenať získanie financovania za súčasne lepších podmienok, predstavuje tento pozitívny rozdiel, medzi starou a novou štruktúrou, výnos z refinancovania. Takýto výnos sa podľa koncesnej zmluvy delí medzi verejného obstarávateľa a koncesionára pomerom 90:10 v prospech verejného obstarávateľa.

V roku 2013 bolo financovanie PPP projektu R1 nastavené tak, že z 87 % je zabezpečené bankovým úverom klubu komerčných bánk a EBRD a z 13 % vlastnými zdrojmi (podriadený úver od akcionárov koncesionára a základné imanie). Refinancovaním mal byť kompletne nahradený bankový úver.

Refinancovanie bolo plánované emisiou projektových dlhopisov v celovej výške až 1,25 mld. eur.

Rating projektu realizovala celosvetovo uznávaná spoločnosť Standard & Poor's s výsledkom BBB+, čo bolo len o dva stupne nižšie od ratingu Slovenskej republiky (A) v tom čase realizovaný rovnakou agentúrou. To znamenalo, že projekt bol dôkazom atraktívnosti a celkovo investičnej stability.

Výsledkom takéhoto refinancovania je zabezpečiť úsporu výdavkov zo štátneho rozpočtu. Finančný poradca pre refinancovanie projektu bola spoločnosť Deutsche Bank. Výsledkom bolo celkové ušetrenie približne 144 miliónov eur. Refinancovanie PPP R1 pomocou projektových dlhopisov zožalo úspech aj v zahraničí. Známy časopis Project Finance International vyhlásil tento projekt za najlepší dlhopisový projekt roku 2013 v Európe. Vzhľadom k tomu, že sa jedná o mimoriadny projekt z pohľadu financovaného obdobia, ale aj z pohľadu emitovanej sumy. [33]

Pri takýchto investičných projektoch je otázkou, či ich realizovať priamo štátom, súkromne, alebo formou verejno-súkromného partnerstva. Hlavným kritériom pri posúdení či stavať formou PPP, by malo byť porovnanie hodnoty za peniaze. Pre porovnanie týchto možností existuje záväzná metodika MF SR. V oboch prípadoch je nutné predpokladať, že štát aj súkromný sektor môžu začať projekt realizovať v rovnakom čase a je potrebné zohľadniť ďalšie realistické alternatívy. Aj v prípade, že PPP projekt podľa metodiky nie je započítaný do výdavkov verejnej správy, vytvára podmienený záväzok a z ekonomického hľadiska by sa k nemu malo pristupovať rovnako ako k akémukoľvek inému zvýšeniu dlhu štátu.

9.3 Dopad na verejný dlh – PPP projekt R1

Ako už bolo niekoľkokrát spomenuté, financie vynaložené na projekty verejno-súkromného partnerstva sa nepremietajú do verejného dlhu, čím vytvárajú skrytý dlh. Skutočnosť, že výstavba nových úsekov diaľnic formou PPP nezvyšuje verejný dlh je jeden z hlavných rozhodovacích faktorov Vlády SR. Pre štát by mali byť hlavné priority práve: ozdravovanie verejných financií, znižovanie verejného dlhu a celkový silnejúci hospodársky rast krajiny. Takýto hospodársky rast prispieva k znižovaniu nezamestnanosti a ambíciou ozdravovania verejných financií zase prispieva k zníženiu deficitu štátneho rozpočtu až k dosiahnutiu vyrovnaného rozpočtu a neustáleho znižovania verejného dlhu. Spôsoby ako ozdravovať verejné financie sú rôzne: obmedzovať úniky na DPH vyplývajúce z nadmerných odpočtov, pravidelne zverejňovať analýzy efektívnosti stredných a vysokých škôl atď. [41]

Uvedené faktory v prvom rade napomáhajú k celkovému lepšiemu ratingu krajiny, čo zvyšuje dôveryhodnosť pre inštitúcie, ktoré by sa rozhodli požičať štátu peniaze. Navyše prípadné vysoké zadĺženie krajiny by viedlo k poklesu dôvery u zahraničných investorov, ktorí by sa

rozhodli investovať na Slovensku. Zároveň, pri vysokom zadĺžení, by bolo nutné zatahnúť dlhovú brzdu.

Dlhová brzda bola zavedená v roku 2012. Je to zákon ktorý stanovuje horný limit verejného dlhu. Má poskytovať záruku neprekročením verejného dlhu 60 % HDP. V prípade prekročenia limitu vznikajú sankcie, ktorými sa má zaistiť opätovné zníženie dlhu.

Sankčné pásma prekročenia verejného dlhu:

- 50 (vrátane) – 53 % HDP: MF SR zasiela národnej rade NR SR písomné zdôvodnenie výšky dlhu vrátane návrhu opatrení na jeho zníženie
- 53 (vrátane) – 55 % HDP: vláda predloží na rokovanie NR SR návrh opatrení, ktorými by sa malo zabezpečiť zníženie dlhu a znížia sa platy členov vlády na úroveň predchádzajúceho roka
- 55 (vrátane) – 57 % HDP: MF SR viaže 3 % výdavkov aktuálneho štátneho rozpočtu, vláda a samosprávy schvaľujú rozpočty na budúci rok bez medziročného nárastu výdavkov
- 57 (vrátane) – 60 % HDP: vláda nesmie predložiť NR SR rozpočet verejnej správy s deficitom a samosprávy sú povinné schváliť tiež iba vyrovnaný, prípadne prebytkový rozpočet
- 60 % HDP a viac: vláda SR požiada národnú radu o vyslovenie dôvery[40]

Do konca roku 2017 platilo sankčné pásmo 50 – 60 % HDP. Počnúc rozpočtovým rokom 2018 platí, že pásmo sa znižuje každoročne o percento do roku 2027 s cieľom znížiť verejný dlh a zároveň dosiahnuť sankčné pásmo 40 – 50 % HDP.

Pre názornosť je ukázané, o koľko by sa teoreticky zvýšil verejný dlh v pomere k HDP pokiaľ by sa do dlhu započítali náklady spojené s PPP projektom R1.

HDP (2011)	98 180 000 000	eur
Miera zadĺženia (2011)	43,5	%
Suma, ktorú štát mal zaplatiť za dostupnosť R1	3 900 000 000	eur
Navýšenie verejného dlhu	1,73	%

Tabuľka 13: Ukážka dopadu na verejný dlh PPP projektu R1 [zdroj: spracované autorom]

PPP projekt PR1BINA v skutočnosti zvýšil mieru zadĺženia o 1,73 %, čo predstavuje pomerene vysoké číslo pri predstave toho, že sa jedná len o úsek rýchlostnej cesty v dĺžke 51,6 km.

Záver

Diplomová práca sa venovala možnostiam, ako financovať diaľničnú infraštruktúru na Slovensku. Stavba diaľnic má pre Slovenskú republiku, tak ako pre každú inú krajinu, nepochybne vysoký sociálny i ekonomický význam. Zaisťuje sa nielen prepojenosť regiónov, ale aj bezpečnejšie a pohodlnejšie cestovanie naprieč krajinou. Avšak výstavba diaľnic postupuje stále veľmi pomaly, napríklad ani dnes ešte neexistuje diaľničné prepojenie Bratislava – Košice, ktoré je pre verejnosť aj hospodárstvo veľmi dôležité.

Úvod do problematiky popisoval možnosti ako financovať diaľničnú infraštruktúru na Slovensku. Konkrétne sa poukázalo hlavne na model verejno-súkromného partnerstva, dlhopisov a nevynechala sa ani problematika týkajúca sa fondov EÚ. Pre potreby výpočtov v prípadovej štúdii bol spomenutý tiež význam ratingu, ktorý napomáhal k lepšiemu vyhodnotenie ekonomickej efektívnosti medzi PPP a dlhopismi.

V prípadovej štúdii sa prakticky aplikovalo ekonomické porovnanie výhodnosti medzi PPP projektom rýchlostnej cesty R1 v úseku Nitra – Tekovské Nemce a možnosťou emitovania štátnych dlhopisov za účelom získania finančných zdrojov na výstavbu R1.

Na základe získaných dát bolo dokázané, že pilotný projekt PPP, ktorý bol slávnostne otvorený koncom roka 2011, s cenou viac než 3 miliardy eur, nebol práve ekonomicky najvhodnejším riešením. Je samozrejmé, že sa ponúkajú aj iné riešenia problému, ako zaistiť výstavbu autostrád na Slovensku. Po výpočtoch sa ukázalo, že analyzovaný PPP projekt na Slovensku jasne vytvára skrytý dlh, ktorý bude zaťažovať krajinu po celú dobu splácania. Avšak takýto dlh vytváraný modelom PPP sa nezahrňuje do celkového verejného dlhu, čím sa forma verejno-súkromného partnerstva stáva pre vládu Slovenskej republiky možnou alternatívou, ako zaistiť výstavbu infraštruktúry aj v prípade nedostatku financií a zároveň je pre ňu politicky výhodná.

Predkladaná práca na príklade jediného v súčasnosti dokončeného projektu dokázala, že financovanie pomocou verejno-súkromného partnerstva nie je výhodnejšie než ostatné bežne dostupné zdroje financovania, najmä ako podrobne analyzované a na Slovensku bežne využívané štátne dlhopisy.

Na záver je možné sa len domnievať, aká je váha ekonomických argumentov o výhodnosti jednotlivých spôsobov financovania výstavby diaľnic a ktoré kritériá sú pre štátneho investora rozhodujúce.

Zoznam skratiek

ARDAL – Agentúra pre riadenie dlhu a likvidity

CF – Cash Flow

DCF – Diskontované Cash Flow

EFRR, ERDF – Európsky fond regionálneho rozvoja

EÚ – Európska únia

HDP – Hrubý domáci produkt

HND – Hrubý národný dôchodok

KF – Kohézny fond

MDVRR SR – Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

MF SR – Ministerstvo financií

NBS – Národná banka Slovenska

NDS – Národná diaľničná spoločnosť

NR SR – Národná rada Slovenskej republiky

NSRR – Národný strategický referenčný rámec

OPD – Operačný program Doprava

OPII – Operačný program Integrovaná infraštruktúra

OPZI – Operačný program Základná infraštruktúra

SC – Strategický cieľ

SO – Sprostredkovateľský orgán

SR – Slovenska republika

ZVO – Zákon o verejnom obstarávaní

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1: Základné typy PPP projektov	7
Tabuľka 2: Žiadosť o účasť vo verejnom obstarávaní	11
Tabuľka 3: Zoznam uchádzačov vo verejnom obstarávaní, ktorí predložili ponuky	12
Tabuľka 4: Zoznam schválených operačných programov pre obdobie 2014 - 2020 a ich alokácie.....	19
Tabuľka 5: Zoznam projektov spolufinancovaných z prostriedkov Európskej únie	21
Tabuľka 6: Rating Slovenskej republiky.....	31
Tabuľka 7: Aktuálne ratingové hodnotenie Slovenskej republiky.....	32
Tabuľka 8: Zoznam dlhopisov Slovenskej republiky	35
Tabuľka 9: Ekonomické porovnanie vybraných metód financovania	44
Tabuľka 10: Výpočet splátky z emitovaného dlhopisu.....	44
Tabuľka 11 Celkové diskontované Cash Flow PPP projektu R1	46
Tabuľka 12: Celkové diskontované Cash Flow vydaného štátneho dlhopisu pre projekt R1..	47
Tabuľka 13: Ukážka dopadu na verejný dlh PPP projektu R1	50

Zoznam obrázkov

Obrázok 1: Vyznačené diaľnice a rýchlostné cesty na Slovensku	4
Obrázok 2: Plánovaná trasa obchvatu Bratislavy	14
Obrázok 3: Spôsob, ako fungujú eurofondy v piatich krokoch.....	20
Obrázok 4: Výnosová krivka štátnych dlhopisov	37

Zoznam grafov

Graf 1: Dĺžka cestných komunikácií na Slovensku	2
Graf 2: Štruktúra verejného dlhu Slovenska	39
Graf 3: Dlh verejnej správy spolu	39
Graf 4: Dlh verejnej správy v pomere k HDP	40
Graf 5: Diskontované Cash Flow PPP projektu R1	46
Graf 6: Diskontované Cash Flow vydaného štátneho dlhopisu	47

Zoznam príloh

Príloha 1: Infraštruktúra cestnej dopravy pred realizáciou opatrení OPII 2014 – 2020, mapa

Príloha 2: Infraštruktúra cestnej dopravy po realizácii opatrení OPII 2014 – 2020, mapa

Zoznam zdrojov

Knižné a internetové zdroje

- [1] **ÚZEMNÉ PLÁNY *Diaľnica*** [online] [cit. 27.9.2019]
<http://www.uzemneplany.sk/dialnice>
- [2] **ÚZEMNÉ PLÁNY *Diaľnica D1*** [online] [cit. 27.9.2019]
<http://www.uzemneplany.sk/dialnice>
- [3] **SME EKONOMIKA *Výstavba diaľnic cez PPP zlyháva*** [online] [cit. 27.9.2019]
<https://ekonomika.sme.sk/c/4314103/vystavba-dialnic-cez-ppp-zlyhava.html>
- [4] **SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST *Rýchlostná cesta R1*** [online] [cit. 28.9.2019]
https://www.ssc.sk/files/documents/rozvoj_cestnej_siete/koncepcia/02_koncepcia.pdf
- [5] **SME BLOG VERONIKA REMIŠOVÁ *PPP projekty pri stavbe diaľnic na Slovensku 4 miliardy v Rakúsku polovica*** [online] [cit. 3.10.2019]
<https://veronikaremisova.blog.sme.sk/c/373416/ppp-projekty-pri-stavbe-dialnic-na-slovensku-4-miliardy-v-rakusku-polovica.html>
- [6] **BUSINESSINFO *Public Private Partnership*** [online] [cit. 14.10.2019]
<https://www.businessinfo.cz/cs/dotace-a-financovani/public-private-partnership-ppp.html>
- [7] **BUSINESSINFO *Zahraniční zkušenosti v oblasti PPP*** [online] [cit. 12.10.2019]
<https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/zahranicni-zkusenosti-v-oblasti-3729.html>
- [8] **WEBNODE *PPP PROJEKTY PPP na Slovensku*** [online] [cit. 14.10.2019]
<https://ppp-projekty.webnode.sk/ppp-na-slovensku/prlbina/>
- [9] **PRAVDA *Granvia dostane za R1 pokutu*** [online] [cit. 16.10.2019]
<https://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/198041-granvia-dostane-za-r1-pokutu/>
- [10] **FINMIN *PPP advantages and disadvantages*** [online] [cit. 18.10.2019]
<https://finmin.lrv.lt/en/competence-areas/public-and-private-partnership-ppp/ppp-advantages-and-disadvantages>
- [11] **EUROPEAN COMMISSION *Kohézny fond*** [online] [cit. 10.10.2019]
https://ec.europa.eu/regional_policy/sk/funding/cohesion-fund/
- [12] **OPII *Operačný program Integrovaná infraštruktúra*** [online] [cit. 11.10.2019]
<https://www.opii.gov.sk>
- [13] **OBYČAJNÍ ĽUDIA *Eurofondy*** [online] [cit. 11.10.2019]
<http://www.obycajniludia.sk/program/eurofondy/>

- [14] **VYVLASTNENIE** *Aké problémy sa spájajú s bratislavským obchvatom?* [online] [cit. 14.10.2019]
<http://www.vyvlastnenie.sk/clanok/a/ake-problemy-sa-spajaju-s-bratislavskym-obchvatom/>
- [15] **TLAČOVÉ SPRÁVY** *Rýchlejšie doma už čoskoro* [online] [cit. 22.10.2019]
<https://tlacovespravy.sme.sk/c/22232192/rychlejsie-doma-uz-coskoro.html>
- [16] **PRAVDA** *Dunaj pretne až 3 kilometrové súmostie* [online] [cit. 23.10.2019]
<https://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/492757-video-dunaj-pretne-az-3-kilometrove-sumostie/>
- [17] **WIKIPÉDIA** *Dlh verejnej správy* [online] [cit. 19.11.2019]
https://sk.wikipedia.org/wiki/Dlh_verejnej_spr%C3%A1vy
- [18] **SME EKONOMIKA** *Bratislavský Obchvat je PPP transakciou roka v Európe* [online] [cit. 25.10.2019]
https://ekonomika.sme.sk/c/20449650/bratislavsky-obchvat-je-ppp-transakciou-roka-v-europe.html#storm_gallery_3267
- [19] **PENÍZE** *Rating* [online] [cit. 31.10.2019]
<https://www.penize.cz/slovník/rating>
- [20] **MINISTERSTVO FNANCIÍ SR** *Výnosová krivka štátnych dlhopisov* [online] [cit. 1.11.2019]
<https://www.mfsr.sk/sk/financie/institut-financnej-politiky/ekonomicke-statistiky/vynosova-krivka-slovenskych-statnych-dlhovisov/>
- [21] **WIKIPÉDIA** *Štátny dlhopis* [online] [cit. 1.11.2019]
https://sk.wikipedia.org/wiki/%C5%A0t%C3%A1tny_dlhovis
- [22] **ZÁKONY PRE ĽUDÍ** *Zákon č. 530/1990 Zb. Zákon o dlhopisoch* [online] [cit. 1.11.2019]
<https://www.zakonypreludi.sk/zz/1990-530>
- [23] **FINANCE** *Všetko o dlhopisoch* [online] [cit. 2.11.2019]
<https://www.finance.sk/investovanie/dlhovisy/vsetko-o-dlhovisoch/>
- [24] **PARTNERKÁ DOHODA** *Základné podmienky pre nové obdobie eurofondov 2021 – 2027* [online] [cit. 6.11.2019]
<https://www.partnerskadohoda.gov.sk/zakladne-podmienky-pre-nove-obdobie-eurofondov-2021-2027-treba-splnit-do-konca-roka-2020/>

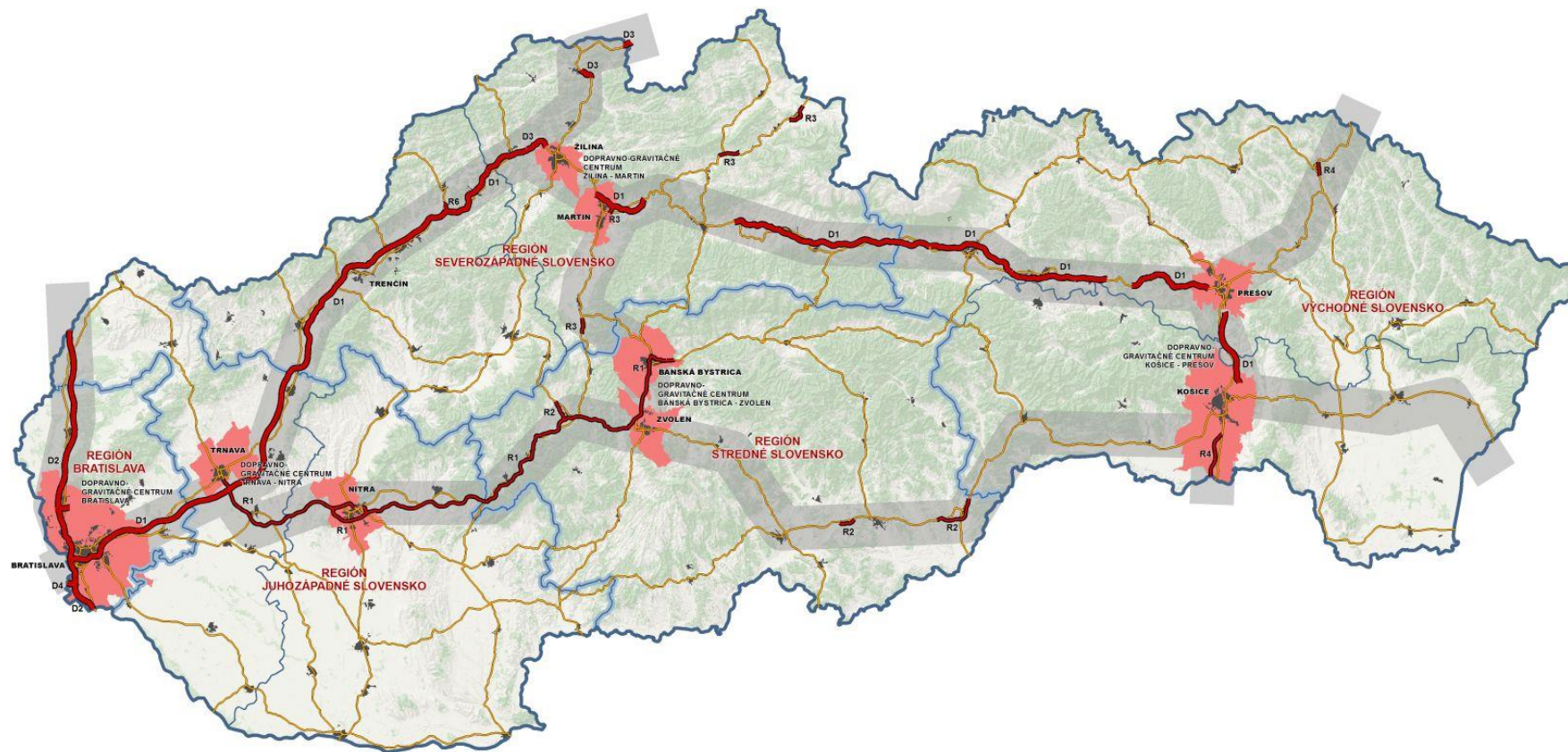
- [25] **GRANTEXPERT** *Návrh na programové obdobie 2021 – 2027* [online]
[cit. 6.11.2019]
<https://www.grantexpert.sk/navrh-na-programove-obdobie-2021-2027/>
- [26] **EUROPEAN COMMISSION** *Európsky fond regionálneho rozvoja* [online]
[cit. 6.11.2019]
https://ec.europa.eu/regional_policy/sk/funding/erdf/
- [27] **EURACTIV** *Čo všetko musí splniť Slovensko, aby mohlo čerpať eurofondy po roku 2020* [online] [cit. 7.11.2019]
<https://euractiv.sk/section/ekonomika-a-euro/news/co-vsetko-musi-splnit-slovensko-aby-mohlo-cerpat-eurofondy-po-roku-2020/>
- [28] **WIKIPÉDIA** *Zoznam rýchlostných ciest na Slovensku* [online] [cit. 1.10.2019]
https://sk.wikipedia.org/wiki/Zoznam_r%C3%BDchlostn%C3%BDch_ciest_na_Slovensku
- [29] **ARDAL** *Emisie* [online] [cit. 8.11.2019]
https://public.ardal.sk/emisie_sk.html
- [30] **FITCH RATINGS** *Fitch Affirms Slovakia at 'A+'; Outlook Stable* [online]
[cit. 13.11.2019]
<https://www.fitchratings.com/site/pr/10091203>
- [31] **ÚRAD VLÁDY SR** *Zmena Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (verzia 4.0) v súvislosti s úpravou finančného plánu operačného programu – návrh* [online] [cit. 15.10.2019]
<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/22302/1>
- [32] **ÚRAD VLÁDY SR** *Zhodnotenie stavu jestvujúcich PPP projektov s cieľom zefektívnenia ďalšej výstavby dopravnej infraštruktúry formou PPP* [online]
[cit. 17.10.2019]
<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/8312/1>
- [33] **ÚRAD VLÁDY SR** *Správa o refinancovaní PPP projektu rýchlostnej cesty R1 – koncesia na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu úsekov rýchlostnej cesty R1: Nitra – Tekovské Nemce a Banská Bystrica – severný obchvat* [online] [cit. 17.10.2019]
<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/10294/1>
- [34] **ÚRAD VLÁDY SR** *Návrh Operačného programu Doprava na roky 2007 – 2013* [online] [cit. 16.11.2019]
<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/13034/1>

- [35] **ÚRAD VLÁDY SR** *Operačný program Základná infraštruktúra* [online]
[cit. 19.11.2019]
<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/14383/1>
- [36] **MAREK STAROŇ** *Verejné obstarávanie PPP projektov* [online] [cit. 4.10.2019]
<https://www.mindop.sk/uploads/media/866e2282becd923c96332daf2834aeb84bec15c9.pdf>
- [37] **ING. JAN PAVEL, PH.D.** *PPP projekty v Českej republike — šance nebo riziko?*
[online] [cit. 4.10.2019]
<https://www.transparency.cz/publikace-a-analyzy/ppp-projekty-ceske-republike-sance-riziko-implementace-ppp-p/>
- [38] **J. VLACH, J. PAVEL, E. SIČÁKOVÁ-BEBLAVÁ** *Príručka pre správne používanie projektov PPP* [online] [cit. 7.10.2019] ISBN 978 – 80 – 89244 – 37 – 9
<https://transparency.sk/en/prirucka-pre-spravne-pouzivanie-projektov-ppp/>
- [39] **MINISTERSTVO FNANCIÍ SR** *Databáza PPP projektov SR* [online]
[cit. 9.10.2019]
https://www.mfsr.sk/files/sk/financie/ppp-projekty/databaza-ppp-projektov-sr/Show_PPP_Projects_2.htm
- [40] **ROZPOČTOVÁ RADA** *Dlhová Brzda* [online] [cit. 12.12.2019]
<https://www.rozpoctovarada.sk/dlhovabrzda/>
- [41] **INEKO** *Najžiadanejšie opatrenia na ozdravenie verejných financií* [online]
[cit. 12.12.2019]
<http://www.ineko.sk/clanky/najziadanejsie-opatrenia-na-ozdravenie-verejnych-financii>
- [42] **ÚRAD VLÁDY SR** *Návrh na uzavretie koncesnej zmluvy vo verejnom obstarávaní koncesie na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu rýchlostnej cesty RI* [online] [cit. 11.10.2019]
<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/18459/1>
- [43] **CENTIRE** *Zoznam schválených operačných programov pre obdobie 2014 - 2020 a ich alokácie* [online] [cit. 24.11.2019]
<https://www.centire.com/>
- [44] **NÁRODNÁ BANKA SLOVENSKA** *História ratingového hodnotenia SR* [online]
[cit. 25.11.2019]
https://www.nbs.sk/_img/Documents/RATING/RatingHistory-SR.pdf
- [45] **ARDAL** *Aktuálny rating SR* [online] [cit. 12.12.2019]
<https://www.ardal.sk/sk/ekonomicke-informacie/rating-sr/aktualny-rating-sr>

- [46] **EUROPASK** *Eurofondy jednoducho a stručne* [online] [cit. 17.11.2019]
<https://europask.atavist.com/eurofondy-jednoducho-a-strucne>
- [47] **NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ** *Čerpanie eurofondov* [online]
[cit. 9.11.2019]
<https://www.ndsas.sk/spolocnost/cerpanie-eurofondov>
- [48] **ARDAL** *Štruktúra štátneho dlhu* [online] [cit. 3.11.2019]
<https://www.ardal.sk/sk/ekonomicke-informacie/struktura>
- [49] **NÁRODNÁ BANKA SLOVENSKA** *Odhad výnosovej krivky* [online]
[cit. 12.11.2019]
<https://www.nbs.sk/sk/statisticke-udaje/financne-trhy/urokove-sadzby/odhad-vynosovej-krivky>
- [50] **EUROVIA SLOVENSKO** *Mestské a regionálne PPP projekty na Slovensku*
[online][video súbor] [cit. 28.10.2019]
<https://www.youtube.com/watch?v=YMVkbIrt6jY>
- [51] **WIKIPÉDIA** *Diskontovanie* [online] [cit. 10.12.2019]
<https://cs.wikipedia.org/wiki/Diskontov%C3%A1n%C3%AD>
- [52] **ALGORITMY** *Ekonomická efektívnosť* [online] [cit. 26.12.2019]
<https://www.algoritmy.net/article/149/Ekonomicka-efektivnost>
- [53] **OBERMEYER** *Obchvat Bratislavy PPP projekt D4R7 Slovensko* [online] [cit. 18.10.2019]
<http://www.obermeyer.cz/produkty/obchvat-bratislavy-ppp-projekt-d4r7-slovensko/>
- [54] **YOUTUBE** *PPP projekty na Slovensku* [online] [cit. 2.11.2019]
<https://www.youtube.com/watch?v=azCCuQIY-Qk>
- [55] **EUROPEAN COMMISSION** *TEN-T* [online] [cit. 4.11.2019]
<https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/>
- [56] **E. S. YESCOMBE** *Public-Private Partnerships Principles of Policy and Finance, UK, 2007, ISBN: 978-0-7506-8054-7*
- [57] **MINISTERSTVO FNANCIÍ SR** *Maastrichtský dlh verejnej* [online] [cit. 3.12.2019]
správy
<https://www.mfsr.sk/sk/financie/statne-vykaznictvo/maastrichtsky-dlh-verejnej-spravy/>
- [58] **SLOVENSÁ SPRÁVA CIEST** *Dĺžky cestných komunikácií* [online]
[cit. 28.9.2019]
<https://www.cdb.sk/sk/Vystupy-CDB/Statisticke-prehlady/Dlzkky-cestnych-komunikacii.alej>

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020/CEF

Infraštruktúra cestnej dopravy pred realizáciou opatrení Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020/CEF



Legenda:

- | | | | |
|---|--|---|--------------------------------------|
|  | štátna hranica |  | diaľnice, stav a vo výstavbe |
|  | hranice dopravno - gravitačných regiónov |  | rýchlostné cesty, stav a vo výstavbe |
|  | hranice samosprávnych krajov |  | cesty I. triedy - stav |
|  | intravilány miest | | |
|  | hlavné dopravno gravitačné osi | | |
|  | dopravno-gravitačné centrá | | |



1 : 1 200 000

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020/CEF

Infraštruktúra cestnej dopravy po realizácii opatrení Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020/CEF

