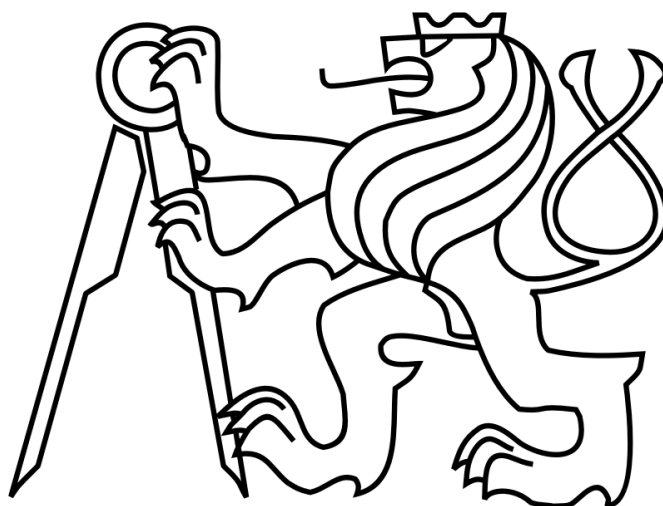




**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**FAKULTA STAVEBNÍ**

Katedra technologie staveb



**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**Rozbor dodavatelského  
systému Partnerství veřejného a  
soukromého sektoru (PPP)**

**Bc. Dávid Malý**

**2021**

**Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Aleš Tomek,  
CSc.**

# Prehlásenie

Prehlasujem, že som predloženú diplomovú prácu vypracoval samostatne a že som uviedol všetky použité informačné zdroje s Metodickým pokynom o dodržovaní etických princípov pri príprave vysokoškolských záverečných prác.

V Prahe dňa: .....

.....

Bc. Dávid Malý

## **Pod'akovanie**

Chcel by som poďakovať vedúcemu diplomovej práce, pánovi doc. Ing. Alešovi Tomekovi, CSc., za odborné vedenie, za pomoc a rady pri spracovaní tejto práce. V neposlednom rade všetkým, ktorí ma v celom mojom štúdiu podporovali.

Ďakujem.

VLOŽIT ZADÁNÍ!

**Rozbor dodávateľského  
systému Partnerstva verejného a  
súkromného sektoru (PPP)**

**Analysis of Public - Private  
Partnership type of contract**

# **Abstrakt**

Cieľom tejto diplomovej práce je popis dodávateľského systému Partnerství veřejného a soukromého sektoru v Čechách a na Slovensku a porovnanie so situáciou vo vybraných krajinách sveta. V druhej časti Rozbor PPP projektu na Slovensku - Bratislavský obchvat. A v tretej časti Ekonomické, kvalitatívne vyhodnotenie a porovnanie PPP projektu na Slovensku – Bratislavský obchvat.

## **Kľúčová slová**

Partnerstvo verejného a súkromného sektoru, Dodávateľské systémy, Bratislavský obchvat

## **Abstract**

The aim of this diploma thesis is to describe the supply system Public-Private Partnership in the Czech Republic and Slovakia and to compare it with the situations in selected countries around the world. In the second part, Analysis of the PPP project in Slovakia - Bratislava bypass. And in the third part of the Economic, Qualitative Evaluation and Comparison of PPP Project in Slovakia - Bratislava Bypass.

## **Key words**

.

Public-Private Partnership, Supply Systems, Bratislava Bypass



# Obsah

Úvod .....	10
1. Partnerstvá verejného a súkromného sektoru (PPP).....	11
1.1. Základné skupiny a modely PPP projektov .....	14
1.2. Spôsob financovania.....	18
1.3. Priebeh PPP Projektu .....	20
1.4. Výhody a nevýhody PPP projektov.....	31
2. Situácia PPP projektov v EÚ a Veľkej Británii .....	35
2.1. PPP projekty v EÚ.....	35
2.2. PPP projekty vo Veľkej Británii.....	37
2.2.1. Popis PPP projektov vo Veľkej Británii .....	38
3. PPP Projekt Bratislavský obchvat.....	41
3.1. Popis projektu .....	42
3.2. Výstup projektu, štúdie uskutočniteľnosti .....	42
Ferrovia Construction.....	43
PORR .....	43
3.3. Stručný popis Úsekov .....	45
3.3.1. Diaľnica D4.....	45
3.3.2. Rýchlostná cesta R7.....	47
3.4. Zaujímavosti projektu .....	50
4. Štúdia uskutočniteľnosti .....	54
4.1. Metodický postup .....	54
4.2. Vplyv projektu na schodok/prebytok rozpočtu verejnej správy a dlh verejnej správy .....	56
5. Vyhodnocení PPP projektu Bratislavský obchvat.....	58
5.1. Sumárne zhrnutie .....	59
5.2. Osobné zhodnotenie projektu .....	62
6. Záver.....	64
Zdroje .....	69
Zoznam tabuliek.....	73
Zoznam obrázkov .....	74

# Úvod

Problém financovania verejných projektov z verejných financií sa stáva stále aktuálnejší, hlavne vo vyspelých krajinách, ktoré sa vzhľadom na zvyšujúce nároky obyvateľov stále viac zadlžujú. Hľadajú sa efektívnejšie spôsoby krytia týchto nákladov pomocou rozličných dodávateľských systémov. Práve verejno-súkromné partnerstvá alebo public-private partnerships (PPP) sa ukazujú často ako vhodné riešenie.

Témou tejto diplomovej práce je rozbor dodávateľského systému PPP v Čechách a na Slovensku a porovnanie so situáciou vo vybraných štátoch sveta, stručný opis ostatných dodávateľských systémov, rozbor PPP projektu na Slovensku – Bratislavský obchvat a Ekonomické, kvalitatívne vyhodnotenie PPP projektu a porovnanie s inými dodávateľskými systémami.

Práca je rozdelená do dvoch na sebe nadväzujúcich častí. Prvá časť je teoretická, ktorá je opisom dodávateľského systému PPP v Čechách a na Slovensku a iných štátoch v EÚ ( Veľká Británia).

Druhá časť je praktická. Na začiatku opíšeme projekt na Slovensku – Bratislavský obchvat a následne zanalyzujeme celý projekt Bratislavského Obchvatu, ktorý je realizovaný pomocou systému Partnerstva verejného a súkromného sektoru (PPP).

V závere sa práca zaoberá vyhodnotením použitia PPP projektu na Bratislavský obchvat, osobný názor a zodpovedanie otázok ktoré sa pre čitateľov diplomovej práce nezbytné odpovedať pre výskum:

- I. Úspešné a neúspešné projektvy v Českej a Slovenskej republike?
- II. Silné a slabé stránky PPP projektov
- III. Doporučenia postupov pre použitie PPP projektov.
- IV. V čom sú výhody budovania dopravnej infraštruktúry pomocou PPP projektov ?

# 1. Partnerstvá verejného a súkromného sektoru (PPP).

Public Private Partnership (ďalej len PPP) alebo Partnerstvá verejného a súkromného sektoru.

Slovenské a České stavebníctvo je s využitím vyšších dodávateľských systémov viac než neaktívne. Skoro väčšina verejných zákazok je realizovaná tradičným spôsobom generálneho dodávateľa.

V Zelenej knihe o partnerstve verejného a súkromného sektora a práce spoločnosti o verejných zákazkách a koncesiách(2004)<sup>1</sup> je PPP alebo Public Private Partnership (verejno-súkromné partnerstvo) pojem pre projekty spolupráce verejného sektora so súkromným, ktoré sú založené s cieľom efektívne zabezpečiť kvalitnú verejnú infraštruktúru a verejné služby.

Táto forma spolupráce prináša efekt z hľadiska rozloženia rizika na súkromnú a verejnú sféru, získania chýbajúcich zdrojov investičných a prevádzkových prostriedkov a ich efektívnejšieho využívania a účinnejšej kontroly. Partnerstvá sa uzatvárajú v rôznej fáze prípravy, realizácie, financovania, prevádzky alebo zhodnocovania nemovitého majetku štátu/regiónu/obce, alebo služieb vo verejnom záujme.

Programové vyhlásenie vlády Slovenskej Republiky, ktoré počíta s využitím PPP projektov pre rozvoj konkurencieschopnosti Slovenska, ale aj dokumenty Európskej komisie napríklad Lisabonský akčný plán<sup>2</sup>, či uskutočňovanie Lisabonskej

---

<sup>1</sup> Zelená kniha o partnerstve verejného a súkromného sektora a práce spoločnosti o verejných zákazkách a koncesiách, 30.4.2004. Brusel: COM, 2004

<sup>2</sup> Lisabonský akčný plán zahrňujúci Lisabonskú stratégiu EÚ a odporúčania pre členské krajiny pre ich Národné lisabonské stratégie, 3.2.2005. Brusel: SEC 192, 2005

stratégie<sup>3</sup> kde Európska komisia definuje PPP projekty ako spoluprácu medzi súkromným a verejným sektorom s cieľom financovania hlavne výstavby ale aj rekonštrukcie, prevádzky a údržby infraštruktúr a poskytovanie verejných služieb pomocou tejto infraštruktúry. Zároveň musia byť splnené podmienky aby projekt bol považovaný za PPP :

1) súkromný partner zabezpečuje výstavbu/rekonštrukciu a prevádzku diela a ako protihodnotu poskytuje služby spojené s dielom za platby, buď od používateľov (napr. mýto, vstupenky) alebo od verejného partnera (tzv. platby za dostupnosť),

2) verejný a súkromný partner si rozdelia riziká výstavby a prevádzky projektu podľa toho, ktorý z nich vie to-ktoré riziko lepšie znášať (môže ísť napr. o stavebné riziko alebo riziko dopytu),

3) musí ísť o dlhodobé vzťahy, typicky aj 20 až 40 rokov (v SR legislatíva obmedzuje dĺžku tzv. koncesie na 30 rokov<sup>4</sup>).

Návrh zákona o verejnom obstarávaní, ktorý bol schválený vládou uznesením vlády č. 735 z 28. septembra 2005 upravuje definíciu koncesie, ktorá je konzistentná aj s európskou legislatívou<sup>5</sup> :

„Koncesia je zákazka rovnakého typu ako zákazka na uskutočnenie stavebných prác s tým, že peňažné plnenie za stavebné práce, ktoré sa majú uskutočniť, je kompenzované právom užívať stavbu na dohodnutý čas. Toto právo môže byť spojené s peňažným plnením“.

---

<sup>3</sup> Uskutočňovanie Lisabonskej stratégie – Reformy pre rozšírenú Úniu, 26.3.2004. Európska komisia, Správa Komisie pre jaré zasadnutie Európskej rady, 2004.

<sup>4</sup> Zákon č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý nadobudol účinnosť dňa 1. februára 2006.

<sup>5</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov pri zadávaní verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby. (L 134, 30. apríla 2004)

PPP je možné realizovať štandardnými zmluvami (napr. na dlhodobý nájom) alebo dodávku služieb, ale musí splniť podmienky PPP – prenos rizika. Napríklad za PPP projekty môžeme považovať, keď samospráva prenajme na dlhú dobu pozemok súkromnému investorovi, pričom investora viaže zmluva, že ako protislužbu bude poskytovať verejné služby, napríklad kúpalisko, športové haly, priestory, workoutové ihriská. Výhodnejšie je však uzavretie koncesnej zmluvy, pri ktorej verejný partner môže lepšie stanoviť podmienky poskytovania služieb.

Pri veľkých projektoch využívame tzv. special purpose vehicle (spoločnosti pre zvláštne účely), kde sa v konzorcii stretne viacej firiem. Napríklad banka, správcovská spoločnosť, stavebná firma prípadne aj verejný partner.

Verejný partner vystupuje hlavne ako kontrolór a manažér projektu. Súkromný partner sa zúčastňuje viacerých fáz projektu, kde hlavne využíva bohaté skúsenosti (know-how).

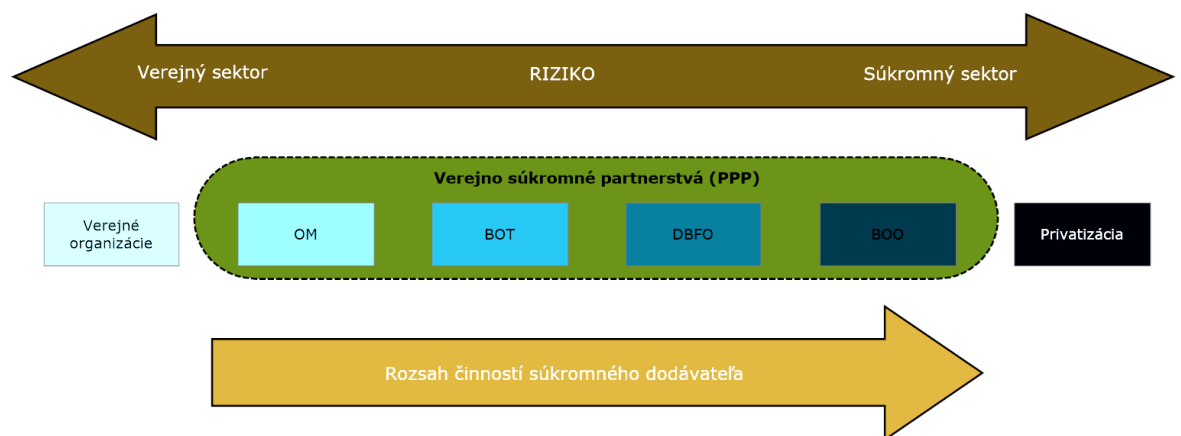
## 1.1. Základné skupiny a modely PPP projektov

V Zelenej knihe Európska komisia rozlišuje medzi inštitucionálnymi (spoločný podnik) a zmluvnými PPP projektmi.

V inštitucionálnych PPP projektoch ide o spoluprácu súkromného a verejného partnera pri poskytnutí verejných služieb pomocou spoločného podniku pre financovanie. Môžeme tu zaradiť napríklad vybudovanie/rekonštrukciu, údržbu tejto infraštruktúry a prevádzku alebo poskytovanie služieb. Napríklad spoločnostiam, ktoré prevádzkujú vodohospodárku infraštruktúru alebo zabezpečenie odvozu odpadu, správu verejnej zelene, prevádzku poskytovania plynu, tepla.

Zmluvné PPP projekty sú hlavne partnerstvo verejného a súkromného partnera spojených výlučne zmluvou. Zahŕňa viacero štruktúr, v ktorých je možnosť zadať súkromnému partnerovi veľké úlohy alebo menšieho rozsahu. Môže tam patriť vyhotovenie diela, rekonštrukciu, financovanie, plánovanie a pod. (Zelená kniha o partnerstve verejného a súkromného sektora a práve spoločenstva o verejných zákazkách a koncesiách, 2004. a Medved', Nemeč a kolektív, 2007)<sup>6</sup>

Obrázok 1 Rozsah činností súkromného dodávateľa podľa miery podstupovaných rizík



<sup>6</sup> Zelená kniha o partnerstve verejného a súkromného sektora a práve spoločenstva o verejných zákazkách a koncesiách, 30.4.2004. Brusel: COM, 2004 a Medved' Jozef; Nemeč, Juraj a kolektív, 2007, Základy verejných financií, Bratislava: Sprint, 2007

Obrázok poukazuje pri rozložení miery rizika ako hraničné situácie „Verejné organizácie“, keď všetky poskytovacie riziká verejnej služby podstupuje verejný sektor a model „Privatizácie“, keď všetky riziká nesie súkromný sektor. Podľa miery alokácie rizík medzi verejným a súkromným partnerom rozlišujeme rôzne modely PPP projektov.

Rozdelenie PPP modelov podľa slovenskej Asociácie PPP<sup>7</sup> môžeme považovať:

**OM (Operate Maintain – prevádzka, údržba)** - verejný sektor odovzdá súkromnému dodávateľovi na vopred dohodnuté obdobie (čas) súbor aktív, ktoré slúžia na poskytnutie určitej verejnej služby. Vlastníctvo aktív stále zostáva na verejnom sektore. Súkromný dodávateľ sa následne stará o prevádzku a údržbu tejto služby a jej riadenie. Zodpovednosť za výstavbu, stav a obnovu aktív má však verejný sektor. Riziká poskytovania služby sa takýmto spôsobom rozdeľujú medzi súkromný a verejný sektor. Ide o formu blízku outsourcingu. (The Canadian Council for Public-Private Partnership)<sup>8</sup>

**BOT (Build Operate Transfer – výstavba, prevádzka, prevod vlastníctva)** - pri tejto forme dochádza k spojeniu viacerých fáz projektového cyklu – súkromný partner zabezpečuje prípravu, realizáciu i prevádzku a údržbu. Na základe zadania verejného sektora teda súkromný dodávateľ pripraví projekt, vystavia určité aktívum a na ňom prevádzkuje požadovanú službu na vopred dohodnutý čas. Po uplynutí tohto času toto aktívum a prevádzku danej služby odovzdáva verejnému sektoru za vopred dohodnutých podmienok, vo vopred dohodnutom stave. Financovanie takejto výstavby je na pleciach verejného sektora. „Transfer“ znamená, že po dobu trvania projektu je aktívum vo vlastníctve súkromného dodávateľa, ktorý toto vlastníctvo musí po vopred dohodnutom čase vrátiť späť verejnému partnerovi. (United States

---

<sup>7</sup> Formy a modely PPP, Asociácia PPP, Slovensko, dostupné na [www.asociaciappp.sk](http://www.asociaciappp.sk)

<sup>8</sup> The Canadian Council for Public-Private Partnership, Definitions, dostupné na: [www.pppcouncil.ca/aboutPPP\\_definition.asp](http://www.pppcouncil.ca/aboutPPP_definition.asp)

General Accounting Office, Public-Private Partnerships, Terms Related to Building and Facility Partnerships, Glossary, 1999)<sup>9</sup>

**DBFO (Design Build Finance Operate – návrh, výstavba, financovanie, prevádzka)** - Pri tomto modeli PPP súkromný sektor zabezpečuje projekt, výstavbu, financovanie a prevádzku požadovaného verejného aktíva. Súkromný dodávateľ v tomto prípade znáša väčšinu rizík projektu. Pri DBFO sa vlastníkom nikdy nestáva súkromný partner. Do tohto modelu spadá aj tzv. koncesia. (International Monetary Fund, Public Private Partnership 2004)<sup>10</sup>

**BOO (Build Own Operate – výstavba, vlastníctvo, prevádzka)** - Tento model je veľmi blízky privatizácii – verejný partner poverí súkromného partnera na vykonávanie istej služby v princípe natrvalo. Súkromný partner vlastní aktíva (nedochádza k prechodu aktív na verejného partnera) a zároveň zabezpečuje financovanie, realizáciu, správu i údržbu. Verejný partner vystupuje v úlohe regulátora alebo uplatňuje svoj vplyv prostredníctvom dohodnutých ustanovení zmluvy uzavretej so súkromným partnerom. (United States General Accounting Office, Public-Private Partnerships, Terms Related to Building and Facility Partnerships, Glossary, 1999)<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> (United States General Accounting Office, Public-Private Partnerships, Terms Related to Building and Facility Partnerships, Glossary, April 1999. dostupné na: <http://www.ncppp.org>)

<sup>10</sup> (International Monetary Fund, Public Private Partnership, 12.3.2004. dostupné na: <http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.pdf>)

<sup>11</sup> (United States General Accounting Office, Public-Private Partnerships, Terms Related to Building and Facility Partnerships, Glossary, April 1999. dostupné na: <http://www.ncppp.org>)



Existuje množstvo ďalších modelov spolupráce verejného a súkromného sektora, pričom každý z nich je špecifický a závisí od konkrétnych potrieb, alokácie rizík a dohody partnerov, napríklad:

- DB (Design Build – návrh, výstavba),
- DBO (Design Build Operate – návrh, výstavba, prevádzka),
- DBM (Design Build Maintain – návrh, výstavba, údržba),
- DBFM (Design Build Finance Maintain – návrh, výstavba, financovanie, údržba),
- DBMO (Design Build Maintain Operate – návrh, výstavba, údržba, prevádzka),
- BLOT (Build Lease Operate Transfer – výstavba, prenájom, prevádzka, prevod vlastníctva).

Nie je možné s určitosťou povedať, ktorá z týchto foriem PPP je vo všeobecnosti viac alebo menej výhodná. Rozhodnutie o jednom z týchto variantov je potrebné posudzovať aj z hľadiska dostupných foriem financovania a ich legislatívnych a daňových obmedzení (EÚ fondy, štátne dotácie a pod.). Počas prípravy projektu, vo fáze štúdie realizovateľnosti, je potrebné pomenovať konkrétne riziká projektu a na základe ich možnej alokácie posúdiť, ktorá z foriem PPP je pre daný projekt vhodná, prípadne, či je projekt pre PPP vôbec vhodný. Výsledkom štúdie realizovateľnosti teda môže byť aj to, že pre daný projekt nie je forma PPP výhodná. (Metodika hodnocení kvantitatívnych aspektů hodnoty za peníze v projektech PPP, 2008 )<sup>12</sup>

Pri PPP projektoch ide o relatívne dlhodobú spoluprácu verejnoprávneho a súkromného partnera pri rôznych fázach projektu (plánovanie, výstavba, prevádzka a pod.).

Z hľadiska rozdelenia úloh, má prevádzkovateľ dôležitú úlohu v procese a zúčastňuje sa viacerých fáz projektu (plánovanie, návrh, vyhotovenie, prevádzka, financovanie a pod.).

Verejnoprávny partner sa môže sústrediť hlavne na definovanie cieľov a účelu projektu (potreba občanov, verejnoprávny záujem, kvalita poskytovaných služieb, cena) a dohliada nad dodržiavaním plnenia stanovených cieľov a účelu.

---

<sup>12</sup> Metodika hodnocení kvantitatívnych aspektů hodnoty za peníze v projektech PPP, august 2008 dostupné na: [www.asociaciappp.sk](http://www.asociaciappp.sk)

Organizačnými formami partnerstva sú koncesionár a prevádzkovateľ. (Mott MacDonald, 2004-2006)<sup>13</sup>

## 1.2 Spôsob financovania

Výrazný rozdiel metódy PPP voči klasickej zákazke je, že pri PPP sa obstaráva niekoľko fáz projektu naraz (napr. spracovanie projektu, výstavba, financovanie, prevádzka a údržba). Práve v tom spočíva aj možnosť zefektívniť a zlacniť projekt, nakoľko súkromný partner je motivovaný použiť čo najkvalitnejšie materiály a postupy pri výstavbe či rekonštrukcii, je následne zodpovedný aj za dlhoročnú údržbu a prevádzku. Zároveň je kľúčové, aby sa súkromný partner na projekte podieľal úplne alebo čiastočne aj finančne, nakoľko práve tieto financie riskuje v prípade nedodržania kontraktu.

Financovanie sa najčastejšie zabezpečí kombináciu zdrojov od bánk, investorov a vlastného kapitálu. Ako protihodnota za poskytovanie služby sú súkromnému partnerovi počas vopred dohodnutého termínu poskytnuté:

Platby od užívateľov (tzv. priame spoplatnenie) – súkromný partner nesie riziko dopytu t.j. ak je o službu menší záujem, než predpokladal, má menšie príjmy. Napr. výber mýta na diaľnici, výber vstupného na kultúrne podujatia.

Platby za dostupnosť od verejného partnera (tzv. nepriame spoplatnenie) – vopred stanovené platby priamo od verejného partnera. Súkromný partner nesie riziko dostupnosti, ak služba nie je dostupná v dohodnutej miere alebo kvalite, verejný partner účtuje zrážky. Napr. platba za dostupnosť nemocnice alebo školy.

Kombinácia týchto platieb – časť platieb od verejného partnera, časť priamo od užívateľov. Napr. PPP projekt prevádzky a údržby športového štadióna – súkromný partner získava platby za dostupnosť od verejného partnera a zároveň pri niektorých podujatiach vyberá priamo vstupné od návštevníkov. Opisuje to aj

---

<sup>13</sup> Štúdia realizovaná poradenskou firmou Mott MacDonald, MDPT SR 2004-2006)

nasledovný obrázok č. 2. (Metodika hodnocení kvantitativních aspektů hodnoty za peníze v projektech PPP, 2008. Dexia banka Slovensko, Tatra banka)<sup>14</sup>

Obrázok 2 Kombinácia platieb od verejného partnera a užívateľov



(Zdroj: Spracované podľa Metodika hodnocení kvantitativních aspektů hodnoty za peníze v projektech PPP 2008)

Formy spolupráce z hľadiska miery účasti privátneho sektora môžu byť v spektre medzi 100% zabezpečením v réžii štátu a 100% privatizáciou:

- outsourcing,
- klasické obstarávanie s rámcovou zmluvou dlhodobého charakteru a s určením

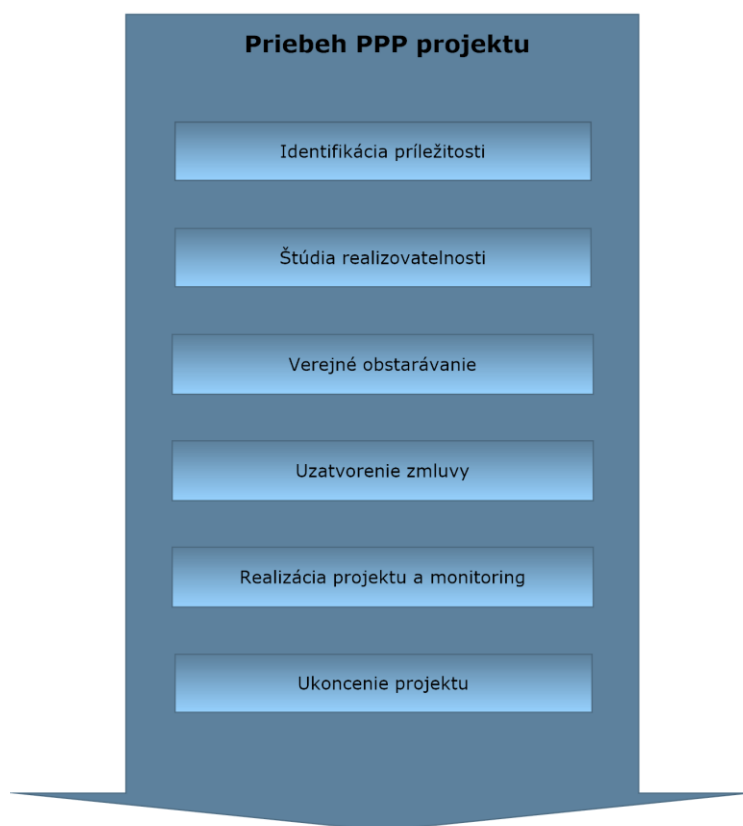
<sup>14</sup> (Metodika hodnocení kvantitativních aspektů hodnoty za peníze v projektech PPP, august 2008, dostupné na: [www.asociaceppp.cz](http://www.asociaceppp.cz) a Dexia banka Slovensko, Tatra banka, dostupné na [www.asociaciappp.sk](http://www.asociaciappp.sk))

- vzájomných podielov na riziku,
- občianskoprávne zmluvy,
  - verejnoprávne zmluvy o spolupráci (koncesné zmluvy),
  - spolupráca podľa obchodného práva,
  - privatizácia (formálna - spoločnosť podľa súkromného práva v 100% vlastníctve štátu, čiastočná, úplná). (Polakovičová, 2004)<sup>15</sup>

### 1.3 Priebeh PPP Projektu

Proces tvorby verejno-súkromného partnerstva sa skladá z viacerých fáz, pričom každá fáza má svoje špecifiká. PPP projekt má tieto fázy:

Obrázok 3 Priebeh PPP projektu



<sup>15</sup> Ing. Polakovičová, Mária, 10.2.2004. Úrad pre verejné obstarávanie, dostupné na [www.uvo.gov.sk](http://www.uvo.gov.sk)

## **1. Identifikácia príležitosti**

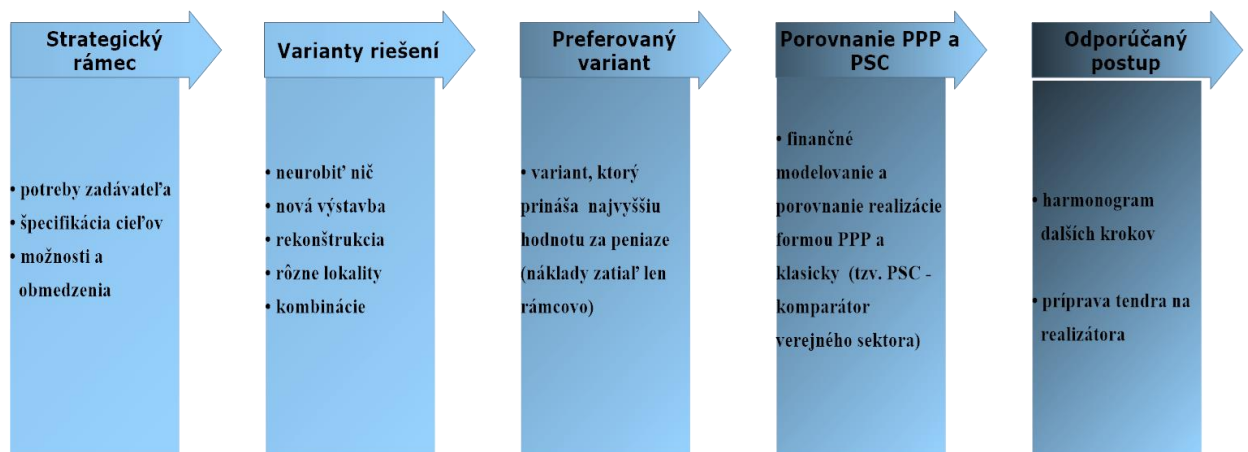
V prvom rade je potrebné presne definovať potreby verejného sektora na konkrétne služby alebo infraštruktúru a identifikovať príležitosti, pri ktorých môže verejný sektor využiť potenciál súkromného sektora. Následne je potrebné zhodnotiť, ktoré z daných potrieb by bolo možné zabezpečiť formou PPP a či takýto projekt môže, byť v porovnaní s tradičným verejným obstarávaním vhodný.

## **2. Štúdia realizovateľnosti**

Ak sa PPP javí ako vhodné riešenie, je potrebné definovať očakávané výstupy a možnosti riešenia projektu. Ak ešte nebol zapojený poradca vo fáze identifikácie príležitosti, je potrebné zapojiť ho najneskôr v tejto fáze. Poradca v spolupráci s projektovým tímom verejného partnera vypracuje tzv. štúdiu realizovateľnosti, ktorej cieľom je zistiť, či je realizácia formou PPP výhodnejšia ako realizácia klasickou formou verejnej zákazky. V tejto fáze zadávateľ tiež podrobnejšie rozpracováva štandardy verejnej služby, špecifikuje požadované výstupy, pripravuje súťažiteľný projekt, v rámci ktorého stanovuje stratégiu výberu súkromného partnera a pripravuje súťažné podklady pre verejné obstarávanie súkromného partnera, ktorý bude PPP projekt realizovať. Výstupom tohto procesu je súťažiteľný PPP projekt.

Štúdiu realizovateľnosti by mal pripraviť skúsený poradca, ktorý dokáže aj pomocou teoretických výpočtových modelov analyzovať výhodnosť realizovania projektu formou PPP v porovnaní s klasickým spôsobom realizácie projektu (tzv. komparátor verejného sektora) a zároveň navrhne najefektívnejší spôsob realizácie PPP projektu (napr. rozdelenie rizík). Štúdia realizovateľnosti by mala obsahovať tieto časti:

Obrázok 4 Štúdia realizovateľnosti PPP projektov



(Zdroj: Spracované podľa NEWTON Business Development – poradenstvo, makroekonomické analýzy, spracovanie investičných príležitostí.)

V rámci projektov PPP a hlavne v štúdiu realizovateľnosti sa často stretávame s pojmami komparátor verejného sektora (Public Sector Comparator), hodnota za peniaze (Value for Money) a rozdelenie projektových rizík:

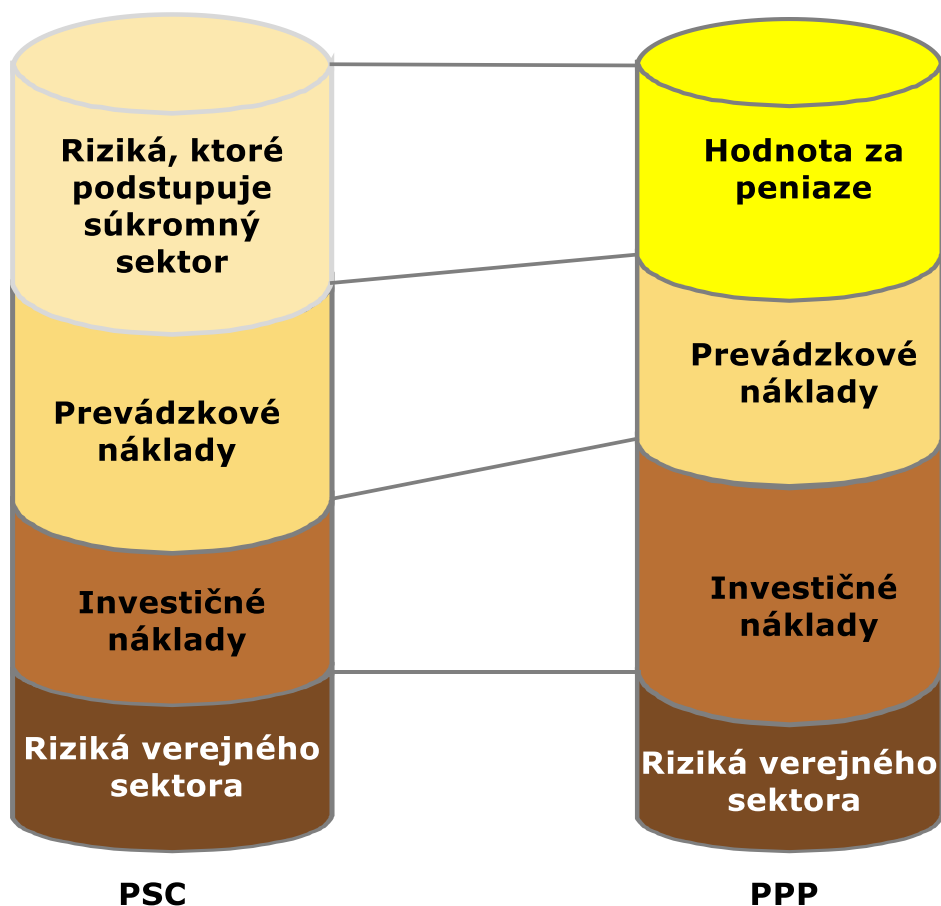
Komparátor verejného sektora - (Public Sector Comparator – PSC) predstavuje spôsob zistenia najefektívnejšej cesty verejného obstarávania (zahŕňajúci všetky kapitálové náklady a náklady obstarania, ako aj podiel na administratívnych nákladoch). Účelom použitia PSC je dosiahnutie požadovaného štandardu poskytnutých služieb najefektívnejšou cestou. Komparátor verejného sektora sa využíva ako východzia hodnota („benchmark“) na porovnanie potenciálnych ponúk súkromného sektora a ich poskytovanej „hodnoty za peniaze“. Komparátora verejného sektora je možné chápať ako komplexný finančný model, ktorý analyzuje peňažné toky projektu za predpokladu jeho realizácie štandardnou verejnou zákazkou na stavbu a následnou prevádzkou v réžii verejného sektora. Tento model zohľadní ocenenie podstupovaných rizík. (Partnerships Victoria Technical Note – Public Sector Comparator Supplementary Technical Note, Department of Treasury and Finance, 2003)<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Partnerships Victoria Technical Note – Public Sector Comparator Supplementary Technical Note, Department of Treasury and Finance, July 2003. dostupné na: [www.partnerships.vic.gov.au](http://www.partnerships.vic.gov.au)

Hodnota za peniaze - (Value for Money) je optimálnou kombináciou celoživotných nákladov projektu a jeho kvality, pričom takýto projekt nemusí byť vždy najlacnejší, je však vždy „ekonomicky najvýhodnejší“. Výrazný vplyv na hodnotu za peniaze majú najmä riziká, ktoré sú v rámci PPP projektu prenesené na súkromný sektor. Zjednodušene sa dá povedať, že Hodnota za peniaze je rozdielom medzi nákladmi a ocenenými rizikami PSC a PPP projektu. (Česká republika, PPP Centrum, Slovníček pojmů, a Hodnotící zpráva Metodika hodnoty za peníze v PPP projektech Zpracováno v rámci Twinningového projektu CZ/2005/IB/FI/04)<sup>17</sup>

Zjednodušene sa dá povedať, že Hodnota za peniaze je rozdielom medzi nákladmi a ocenenými rizikami PSC a PPP projektu.

Obrázok 5 Hodnota za peniaze



<sup>17</sup> PPP Centrum, Česká republika, Slovníček pojmů, dostupné na: [www.pppcentrum.cz](http://www.pppcentrum.cz) a Hodnotící zpráva Metodika hodnoty za peníze v PPP projektech Zpracováno v rámci Twinningového projektu CZ/2005/IB/FI/04, dostupné na: <http://www.mfcr.cz/>)

Rozdelenie projektových rizík - s každým projektom súvisí aj množstvo rizík. Riziko možno definovať ako faktor, ktorý by mohol ohroziť zabezpečenie verejnej služby. Správne identifikovanie a rozdelenie rizík je veľmi dôležité pri PPP projektoch, nakoľko ide o dlhodobé partnerstvá a rozdelenie rizík medzi verejného a súkromného partnera nastáva ešte v predrealizačnej fáze projektu.

Eurostat definuje hlavné riziká, ktoré je možné v rámci PPP projektov identifikovať, a ktoré zároveň odlišujú PPP projekty od štandardných nákupov verejného sektora.

V prípade že aktíva týkajúce sa PPP nie sú konsolidované s aktívami verejného sektora a nie sú zahrnuté do dlhu, ak súkromný partner nesie riziko výstavby a aspoň jedno z dvoch zostávajúcich rizík – riziko dostupnosti alebo riziko dopytu, situáciu je možné znázorniť takto: Obrázok č. 6 v prílohách. Rozdelenie rizík v prípade že aktíva PPP nie sú konsolidované s aktívami verejného sektora.

Takmer pri každom PPP projekte je možné identifikovať tri hlavné riziká, a to:

Riziko dopytu - riziko, či bude o projekt alebo službu taký záujem konečných používateľov, ako projekt predpokladal, čo v konečnom dôsledku ovplyvňuje výnosy projektu alebo služby. Výnosy z projektu alebo služby môžu byť ovplyvnené napríklad konkurenčnými projektmi, zastaranosťou projektu, schopnosťou konečných používateľov platiť stanovené ceny a pod. Ak chce mať verejný obstarávateľ väčšiu istotu, že projekt nebude zahrnutý do jeho rozpočtového dlhu, mal by sa snažiť preniesť aspoň časť tohto rizika na súkromného partnera.

Riziko výstavby - je takmer v každom verejno-súkromnom partnerstve prenesené na súkromného partnera. Zahŕňa napríklad prípady prekročenia nákladov na stavbu, oneskorený termín odovzdania stavby, nedosiahnutie kvalitatívnych a iných noriem, porušení environmentálnych štandardov, technické nedostatky a podobne.

V zmluve musí byť uvedené, že v prípade nedodržania v zmluve predpísaného rozpočtu, termínov, harmonogramu a dohodnutých noriem verejný obstarávateľ nemá povinnosť plniť si svoje platobné záväzky zo zmluvy. Ak to tak nie je a verejný



obstarávateľ má povinnosť platiť bez ohľadu na stav a kvalitu stavby svojmu súkromnému partnerovi, preberá čiastočne alebo úplne riziko výstavby. V tom prípade musí dlh projektu konsolidovať so svojím rozpočtom.

Riziko dostupnosti - je riziko, že služba nebude dostupná podľa vopred dohodnutých parametrov (napr. v istom množstve alebo kvalite), ako bolo dohodnuté. Aby verejný zadávateľ nepreberal na seba riziko dostupnosti, musia byť na základe projektovej alebo koncesnej zmluvy dohodnuté významné zrážky z platieb, ak nie sú projekt či služba konečnému prijímateľovi dostupné alebo sú len čiastočne dostupné. Rozdiel oproti riziku dopytu je v tom, že v prípade rizika dostupnosti sa nehodnotí, či sú služba alebo projekt aj skutočne využívané konečným prijímateľom. (New decision of Eurostat on deficit and debt Treatment of public-private partnerships, 2004)<sup>18</sup>

Riziká spojené s vyhotovením a prevádzkou PPP projektu sú rozdelené medzi verejnoprávneho a súkromného partnera. Súkromný partner väčšinou preberá na seba riziká, ktoré by pri klasickej forme verejného obstarávania niesol štát. Rozdelenie rizík sa určuje individuálne pri každom projekte podľa možnosti súkromného a verejnoprávneho partnera kontrolovať a vyrovnať sa s daným rizikom najefektívnejšie. To znamená že v rozhodujúcej miere preberá riziká projektu súkromný partner. Zásadou je že riziko preberá ten partner, ktorý ho dokáže najlepšie riadiť (hlavne riziko výstavby, riziko dostupnosti, riziko dopytu).

Samotné riziko predstavuje možnosť odchýlenia skutočných výsledkov od očakávaných. Ide teda o významný faktor, ktorý môže ohroziť úspešné dokončenie projektu z hľadiska nákladov, kvality alebo času. Toto riziko však nemožno eliminovať, možno ho len monitorovať, analyzovať a riadiť s cieľom vyhnúť sa významným stratám.

---

<sup>18</sup> New decision of Eurostat on deficit and debt Treatment of public-private partnerships, 11.2.2004)

Proces riadenia rizík obsahuje hlavne nasledujúce etapy:

Identifikácia rizík - prvým krokom analýzy rizík je identifikácia všetkých relevantných rizík, ktoré sa na daný projekt vzťahujú. Tento proces prebieha počas celej realizácie projektu, nie len vo fáze prípravy projektu. Základnými kategóriami rizík, do ktorých potom zaraďujeme už samotné konkrétne riziká v nadväznosti na jednotlivé projekty sú:

- stavebno-technologické a projekčné riziká,
- kreditné riziká,
- tržné riziká,
- vonkajšie riziká (napr. „vis maior“),
- operačné riziká,
- strategické riziká (napr. zmluvné).

Ohodnotenie rizík - každý projekt je špecifický a nesie so sebou iné riziká. Z hľadiska ohodnotenia rizík sú dôležité hlavne dva faktory, a to výška potenciálneho dopadu, teda straty, ktorá môže prípadne vzniknúť a pravdepodobnosť, že k takejto strate dôjde. Tieto dve veličiny však nemožno presne zmerať, možno ich len štatisticky odhadnúť. Prvý zo spomínaných faktorov, t. j. rozsah dopadu možno rozdeliť na veľký, stredný a malý podľa percentuálnej hodnoty v pomere s celkovými projektovými nákladmi. Hodnotenie rizika pravdepodobnosti vzniku straty môže byť založené na historických skúsenostiach a expertných odhadoch. Taktiež je ju možné rozdeliť do škály na vysokú, strednú a nízku pravdepodobnosť vzniku straty.

Riziko väčšinou neexistuje izolovane. Vyskytujú sa rôzne kombinácie rizík. Vzhľadom k množstvu rizík je nutné určiť priority z pohľadu dopadu a pravdepodobnosti výskytu a zamerať sa na kľúčové rizikové oblasti. Význam rizika je teda nutné určiť kombináciou výšky dopadu a pravdepodobnosti vzniku straty.

Alokácia rizík - alokácia rizík znamená predovšetkým prevod zodpovednosti za následky rizík na jednu zo strán podľa toho, ktorá strana je schopná dané riziko kontrolovať. V niektorých prípadoch je možné rozdeliť riziko medzi obidve strany. Rozdelenie rizík prevedené efektívnym spôsobom môže mať vplyv na celkové náklady realizácie projektu v zásadnej miere. Alokácia rizík patrí teda k základným

výhodám PPP projektov. Prevodom rizika z verejného na súkromný sektor so sebou však prináša aj zvýšenie nákladov v podobe cenovej prirážky, ktorý si bude súkromný sektor za nesenie rizika účtovať. Tu treba preto zohľadniť, či táto cenová prirážka neprevyšuje náklady, s ktorými by bol verejný sektor schopný riadiť dané riziko sám.

Nasledovná tabuľka č. 1 názorne zobrazuje rozdelenie jednotlivých najvýznamnejších rizík medzi partnerov:

Tabuľka 1 Rozdelenie rizík

Riziko	DB	DBO	DBFO	Koncesia
<b>Plánovacie riziko</b>	Zadávateľ	Zadávateľ	Zadávateľ	Zadávateľ
<b>Projekčné riziko</b>	Súkromný sektor	Súkromný sektor	Súkromný sektor	Súkromný sektor
<b>Stavebné riziko</b>	Súkromný sektor	Súkromný sektor	Súkromný sektor	Súkromný sektor
<b>Prevádzkové riziko</b>	Zadávateľ	Súkromný sektor	Súkromný sektor	Súkromný sektor
<b>Dopytové riziko</b>	Zadávateľ	Zadávateľ	Súkromný sektor	Súkromný sektor
<b>Finančné riziko</b>	Zadávateľ	Zadávateľ	Zadávateľ	Súkromný sektor
<b>Legislatívne riziko</b>	Zadávateľ	Zadávateľ	Zadávateľ	Zadávateľ

(Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov z [www.pppcentrum.cz](http://www.pppcentrum.cz))

Riadenie rizík - poznáme dve základné stratégie k riadeniu podstupovaných rizík. Prvou je tzv. zadržanie rizík. Touto stratégiou sa riziká rozoznávajú, ale nepodnikne sa proti nim žiadny aktívny krok pre ich nízky možný dopad na projekt. Druhou stratégiou je aktívna stratégia redukcie rizika. Je charakteristická pre riziká

s väčšou mierou dopadu na projekt. Riziko možno redukovať buď ošetrovaním, alebo prevedením rizika na inú stranu (napr. banku), alebo riziko vôbec nepodstupovať a tým ho eliminovať.

Priebežné monitorovanie rizík - počas celej prípravy a realizácie sa každou zmenou projektu menia aj riziká s tým spojené. Preto treba tieto riziká priebežne po celú dobu trvania projektu monitorovať a prijímať zodpovedajúce opatrenia. (PPP Centrum, Česká republika, Riziková analýza PPP projektov, 2005)<sup>19</sup>

### **3. Verejné obstarávanie**

Ak sa ukáže PPP ako efektívnejšie riešenie, môže sa začať verejné obstarávanie súkromného partnera. Vstupom pre proces sú spracované súťažné podklady. V tejto fáze v závislosti od zvoleného postupu podľa zákona o verejnom obstarávaní zadávateľ uverejní oznámenie o koncesii alebo oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania, vyhodnocuje splnenie podmienok účasti v súlade s pravidlami, ktoré určil, vyhodnocuje ponuky a s úspešným uchádzačom, ktorého ponuka bola vyhodnotená ako ekonomicky najvýhodnejšia, uzavrie v lehote viazanosti zmluvu. Výsledkom tohto procesu je oznámenie o výsledku verejného obstarávania. (Zákon č. 25/2006 Z. z.)<sup>20</sup>

### **4. Uzavretie zmluvy**

Po výbere úspešnej ponuky je potrebné zahájiť rokovania o zmluve. Keďže zmluva sa uzatvára na dlhé obdobie, jej kvalitná príprava je kľúčová pre úspech PPP projektu. Pri príprave je preto vhodné využiť služby právneho poradcu, ktorý má skúsenosti s PPP zmluvami. Rozhodujúcou aktivitou v procese je dohodnutie podmienok a ustanovení zmluvy (koncesnej zmluvy alebo inej zmluvy o PPP – tzv. nepomenovanej zmluvy<sup>21</sup>). Niektoré podstatné časti zmluvy už môžu byť súčasťou

---

<sup>19</sup> PPP Centrum, Česká republika, Riziková analýza PPP projektov, 27.6.2005. dostupné na: [www.pppcentrum.cz](http://www.pppcentrum.cz)

<sup>20</sup> Zákon č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

<sup>21</sup> podľa § 269 ods. 2 Obchodného zákonníka

súťažných podkladov a úspešný uchádzač ich musí akceptovať. Iné časti zmluvy je možné následne dohodnúť.

Zmluva záväzným spôsobom upravuje vzťahy medzi verejným a súkromným partnerom a tým predstavuje základný právny rámec a nástroj na realizáciu PPP projektu. Z hľadiska legislatívnej regulácie PPP musia byť pred uzatvorením koncesnej zmluvy splnené určité zákonné podmienky ustanovené zvlášť pre zadávateľa, ktorým je subjekt ústrednej správy (napr. ministerstvo), a zvlášť pre zadávateľa, ktorým je subjekt územnej samosprávy. Tieto pravidlá upravujú uzatváranie koncesných zmlúv z hľadiska možných dopadov ich realizácie na dlh verejnej správy a sú ustanovené aj v zákonoch.<sup>22</sup> Po finalizácii musí zmluvu schváliť a podpísať zodpovedný orgán (napr. mestské zastupiteľstvo). Výstupom z tohto procesu je uzatvorená zmluva.

V rámci realizácie PPP projektov sa dojednávajú a uzatvárajú rôzne typy zmlúv medzi subjektmi verejného a súkromného sektora:

Hlavná PPP zmluva – je zmluva pokrývajúca špecifické aspekty PPP (spôsob projektovania, financovania, prevádzkovania a prípadného prevodu projektu/stavby na obstarávateľa) uzavretá medzi obstarávateľom a dodávateľom (resp. konzorciom dodávateľov alebo SPV – pozri definíciu nižšie).

PPP je možné realizovať štandardnými zmluvami, ako napr. na dlhodobý nájom alebo dodávku služieb (za predpokladu, že táto spolupráca spĺňa podmienky PPP ako dlhodobosť spolupráce, prenos rizika a pod. alebo v prípade, ak ide o koncesiu formou koncesnej zmluvy, pri ktorej si verejný partner môže podrobne stanoviť podmienky prevádzkovania infraštruktúry a poskytovania služieb).

---

<sup>22</sup> Zákon č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov . A v zákone č. 583/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách územnej samosprávy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Ďalšie typy zmlúv:

Úverová zmluva - uzatvorená medzi bankovou inštitúciou a dodávateľom (SPV), prípadne obdobná zmluva uzatvorená medzi dodávateľom a jeho materskou alebo inou prepojenou spoločnosťou vrátane zabezpečovacích zmlúv.

Akcionárska zmluva - uzatvorená medzi dodávateľom (SPV) a investormi (prípadne medzi akcionármi navzájom) – zmluva zabezpečuje ďalšie zdroje financovania okrem úverových zdrojov a môže aj upravovať vzájomné vzťahy medzi investormi ako spoločníkmi SPV.

Subdodávateľské zmluvy - uzatvorené medzi dodávateľom (SPV) a jednotlivými subdodávateľmi na rôzne činnosti, ako napr. vykonanie stavebných prác, zabezpečenie udržiavacích, prevádzkových a iných služieb, prípadne na dodanie tovaru.

SPV (Special Purpose Vehicle) - Za účelom jednaní a vstupovania do zmluvných vzťahov s verejným sektorom pre konkrétny PPP projekt sa zväčša zakladá tzv. účelovo zriadená spoločnosť. V SPV sa spájajú súkromné spoločnosti zapojené do projektu (napr. investori, stavebná spoločnosť, banka, správcovská spoločnosť). Účelom SPV je konať v mene firiem združených v konzorciu a vystupovať ako jedna právnická osoba voči verejnému sektoru. SPV nemá predošlé finančné alebo prevádzkové záznamy. V prípade tzv. inštitucionálneho PPP by do SPV vstúpil svojím podielom aj verejný sektor. (Partnerships Victoria Risk Allocation and Contractual Issues, Guidance Material, 2001)<sup>23</sup>

## **5. Realizácia projektu a monitoring**

Po podpise zmluvy začína realizácia projektu. Každá strana je povinná dodržiavať ustanovenia zmluvy (úhrada platieb súkromnému partnerovi, dodržanie termínov, objemu a kvality dodaných služieb a pod.). Počas realizácie je na strane verejného partnera kľúčový projektový manažér, ktorého hlavnou úlohou je

---

<sup>23</sup> Partnerships Victoria Risk Allocation and Contractual Issues, Guidance Material, June 2001. dostupné na: [www.partnerships.vic.gov.au](http://www.partnerships.vic.gov.au)

monitoring plnenia stanovených záväzkov plynúcich zo zmluvy, ako aj prípadná regulácia priebehu projektu. Projektový manažér navyše zodpovedá za komunikáciu so súkromným partnerom.

## 6. Ukončenie projektu

Po skončení vopred dohodnutej doby projekt prechádza do rúk verejného partnera, ktorý sa môže rozhodnúť, či projekt chce opäť výberovým konaním poskytnúť súkromnej firme napr. len za účelom prevádzky a údržby, alebo bude služby poskytovať vo vlastnej réžii. (Mott MacDonald 2004-2006)<sup>24</sup>

### 1.4 Výhody a nevýhody PPP projektov

Nevýhody PPP projektov :

- Vysoké náklady **transakčné** – Zhodnotiť a určiť, že daný projekt je najlepšie realizovať pomocou PPP je časovo náročné tým pádom nákladn. Náklady pre tvorbu dokumentov pre PP projekty sú vysoké. Tieto náklady by sa dali určite znížiť úpravou legislatívy a vytvorením štandardných postupov (metodyky). Vo svete existujú už štandardné dokumenty používané pri riadení projektov PPP. Napríklad FHWA Office of Innovative Program Delivery, BATIC – Build America Transportation Centre). (Practical Law 2018).
- Vysoké náklady **finančné** – Verejný sektor (štát) má určite schopnosť dosiahnuť lepšie úver ako súkromné spoločnosti. Je to zapríčinené hlavne tým, že banky oveľa viac dôverujú štátu ako súkromným spoločnostiam vďaka možnému bankrotu a nesplnení platobných podmienok.
- Vyššie **poplatky pre užívateľa** – Poplatky môžu byť vyššie vďaka tomu, že súkromná spoločnosť si zvyšovaním poplatkov môže navýšiť celkový zisk

---

<sup>24</sup> Štúdiá realizovaná poradenskou firmou Mott MacDonald, MDPT SR 2004-2006

a pokrytie nákladou z realizácie a užívania. Tieto poplatky sa dajú verejným sektorom kontrolovať pomocou zmluv celkového PPP projektu. Všetky zvyšovania poplatkou musia prejsť legislatívnym schvalovaním.

- Ztrata kontroly nad prevádzkou – V mnohých štruktúrach PPP projektov je významná kontrola nad prevádzkovaním projektu delegovaná na stranu súkromnej spoločnosti. Zmluvy o PPP projektoch sú typicky tvorené tak, aby verejnej správe poskytovali rozsiahle monitorovacie a audítorská práva na zabezpečenie správneho riadenia a prevádzky projektu.

Výhody PPP projektov :

- **Prenesenie rizika** – Pomocou PPP projektov môže verejný sektor presunúť niektoré alebo všetky riziká na stranu súkromného sektoru a súčasne si zachovať kontrolu nad projektom.
- **Jediná možnosť realizovanosti projektu** – Z dôvodu rozpočtového omezenia, alebo neschopnosti pokryť celý projekt zafinacovaním verejným sektorom môže byť využitie PPP projektu ako jediná možnosť realizovať potrebný projekt. Platby prebiehajú postupne v čase. Predídeme aj možnosti zlyhania (bankrotu) a straty celej finančnej časti.
- **Zníženie zataženia rozpočtu a zíženie štátneho dlhu** – Pri využití PPP projektov rozpočet nie je zatažený vysokými výdavkami v krátkom časovom slede, preto môže využiť financie na ďalšie potrebné projekty ktoré priamo nezatažujú štátny dlh v celkovej čiastke ale až po dokončení celých projektov.
- **Lepšia využiteľnosť aktív** – Súkromní veritelia si vykonávajú dôkladne analýzy a predpoklady uskutočnenia projektu pre zvládnutie splatnosti svojho dlhu s niejakým výnosom preto sú projekty viacej zabezpečené a zanalyzované pre prípadný kolaps.



- **Zšetrenie nákladov**– Tým že súkromný sektor na seba zoberie väčšinu zodpovednosti a zodpovedá od projektu, prípravy, výstavbu, financovanie až po chod a prevádzkovanie projektu sa môže sústrediť na optimalizáciu nákladov celého cyklu už od projektu tým zvyšuje svoje výnosy a nemusí ako pri bežných dodávateľských systémoch šetriť na špecifických činnostiach a kvalitách určitých častí. Zoptimalizujú si to od začiatku po koniec.
- **Kvalita a odbornosť projektov** – PPP projekty je pre súkromné spoločnosti možnosť využiť svojich kvalitných a hlavne skúsených technických a profesných zamestnancov ktorí majú bohatú skúsenosť s realizovanými projektami v patričnom obode.
- **Transparenosť a nízke cenové ponuky** – Pri tradičným dodávateľských systémoch si niektoré spoločnosti pre zabezpečenie zakázok znížia celkovú cenu nakoľko aby boli úspešný. To môže pri realizácii diela naraziť na problém zabezpečiť kvalitatívne prevedenie projektu v danom čase. Dodávateľ pre zníženie nákladov ponúka alternatívy riešenia projektu čo predlžuje čas realizácie ale aj zvyšuje náklady projektu a často to vedie k vzniku sporov. PPP projekty patria ku najtransparentnejším typom verejných zakázok najmä z týchto dôvodov:
  - PPP projekty sú typicky vykonávané v súlade s predpismi, ktoré stanovujú požiadavky na projekt.
  - Verejné agentúry všeobecne vykonávajú dôkladné audity a analýzy, aby sa zistilo, či je PPP najvhodnejším dodávateľským systémom projektu.
  - Súkromné spoločnosti musia často presvedčať politikov a verejnosť, že ide naozaj o efektívne využívanie verejných zdrojov a majetku, čo by ich v opačnom prípade mohlo významne poškodiť

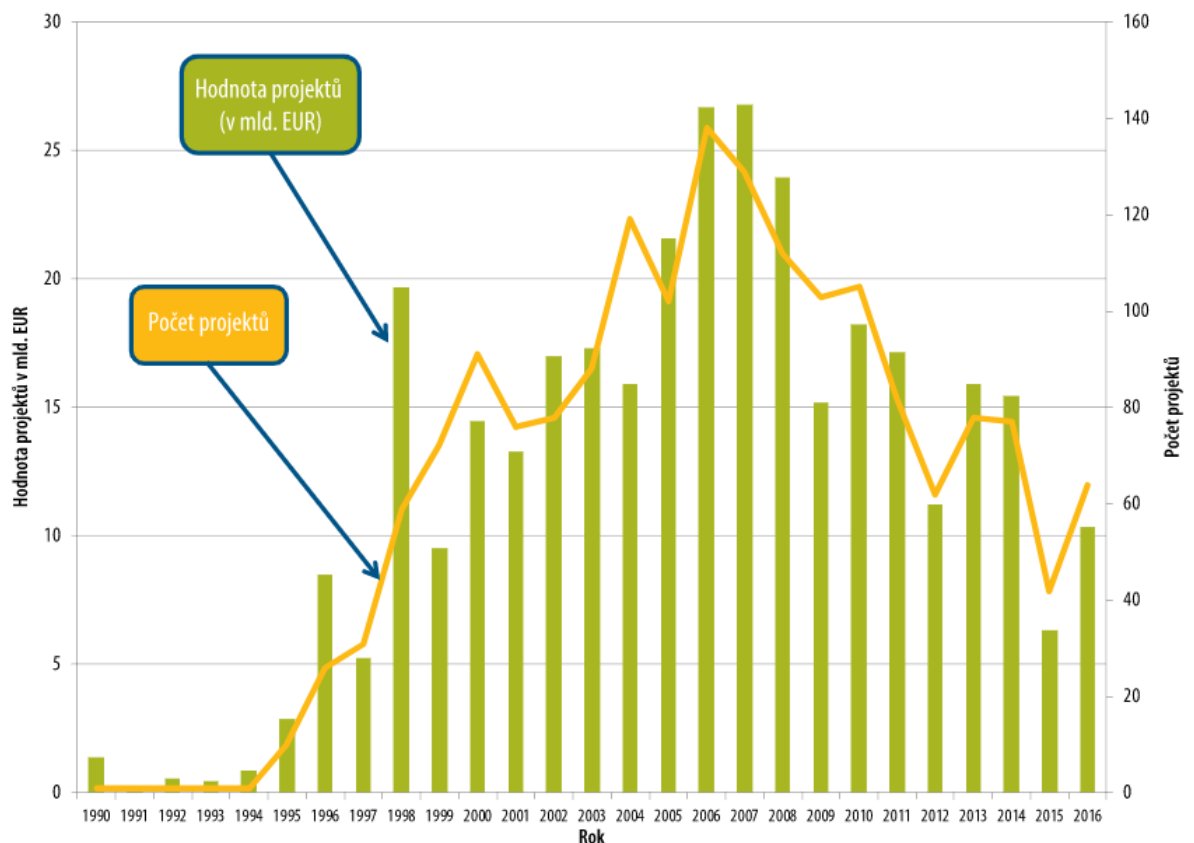
- **Zabezpečenie údržby a chodu projektov** – Verejný sektor zvyčajne zoženie peniaze na zrealizovanie projektu ale problem nastáva pri zabezpečení financií na chod projektov. V období PPP projektov ( 20- 30 rokov) môže nastat situácia že verejný sektor často ma problém zabezpečiť pravidelny a potrebný prisun penazí na údržbu a chod projektov. Preto PPP projekty kde údržba a chod projektov zabezpečuje sukromný sektor a je zato zodpovedný odbremení verejný sektor.

## 2. Situácia PPP projektov v EÚ a Veľkej Británii

### 2.1. PPP projekty v EÚ

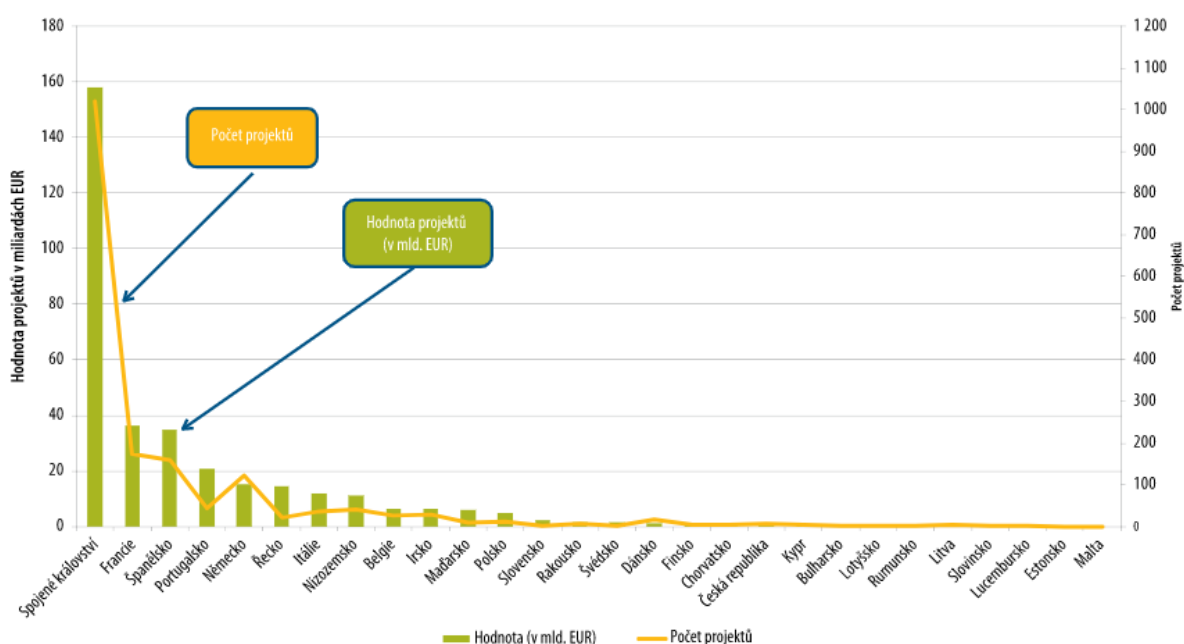
Podľa Európskeho odborného centra pre PPP (EPEC) bolo medzi rokmi 1990 a 2016 finančne uzavreté na únijskom trhu PPP 1 749 projektov PPP v celkovej hodnote 336 miliárd EUR. Pred finančnou a hospodárskou krízou sa objem trhu PPP prudko zvýšil, ale od roku 2008 počet nových projektov PPP výrazne klesol (pozri obrázok 6). V roku 2016 predstavovala celková hodnota 64 transakcií PPP, ktoré boli na trhu v EÚ finančne uzavreté, 10,3 miliardy EUR. Väčšina projektov bola realizovaná v sektore dopravy, na ktoré v roku 2016 pripadala tretina všetkých investícií v rámci PPP, nasledované odvetviami zdravotnej starostlivosti a vzdelávania.

Obrázok 6 Trh PPP v EÚ od roku 1990 do roku 2016



Ako je znázornené na obrázku číslo 7, trh PPP v EÚ je prevažne sústredený v Spojenom kráľovstve, vo Francúzsku, Španielsku, Portugalsku a Nemecku, kde boli v období 1990-2016 realizované projekty v hodnote 90% celého trhu. Zatiaľ čo niektoré štáty realizovali celý rad projektov PPP, ako napr. Spojené kráľovstvo s viac ako 1 000 projektov PPP v hodnote takmer 160 miliárd EUR v tomto období, nasledované Francúzskom sa 175 projektov PPP v hodnote takmer 40 miliárd EUR, v 13 z 28 členských štátov sa uskutočnilo menej ako päť projektov PPP.

Obrázok 7 Počet PPP projektov v EÚ od roku 1990 do roku 2016<sup>25</sup>



<sup>25</sup> Európsky účetný dvor na základe informácií poskytnutých centrom EPEC.

## 2.2. PPP projekty vo Veľkej Británii

Veľká Británia je ohľadne PPP projektov dávaná za vzor ostatným krajinám, pretože sa jej počas doby využívania tejto metódy financovania podarilo dosiahnuť veľkých úspechov. Ovšem bolo by pochabé si myslieť, že sa PPP projekty s neúspechmi nestretli ani práve vo Veľkej Británii. Celkovo sa v Spojenom kráľovstve Veľkej Británie a Severného Írska podarilo realizovať cez 700 PPP projektov v celkovej hodnote presahujúcej 70 miliárd libier, ale verejný sektor za ne bude musieť zaplatiť oveľa viac, než keby si sám ne peniaze požičal sám.

Celkovo možno teda projekty hodnotiť úspešne, lebo sú dotiahnuté do konca, ale pri druhom pohľade zistíme, že sa im nedarí dosahovať hodnotu za peniaze, že je výsledok mnohoročného snaženie skôr výhodný pre súkromného partnera a nevýhodný pre verejného partnera, lebo sú PPP projekty veľmi často zakladané na optimistických modeloch. Aj napriek tejto nepríliš viditeľnou skutočnosť PPP projekty aj naďalej zostávajú nevyhnutným inštrumentom a britská vláda je aj naďalej podporuje, lebo má s ich realizáciou bohatej skúsenosti, ktoré môže zúročiť a zarobiť na nich. Preto je teda veľmi dôležité brať túto skutočnosť do úvahy a nepovažovať partnerstva súkromného a verejného sektora ako záruku k úspechu<sup>26</sup>.

Zapojenie súkromného sektora má v Británii viac ako štvrt' storočia dlhú tradíciu a od roku 1992 došlo k vyhláseniu iniciatívy FPI, ktorá je v britských podmienkach totožná s konceptom PPP. V roku 1997 potom pod gesciou HM Treasury vznikla Treasury Taskforce, ktorej hlavným cieľom bolo získať vyššiu hodnotu za peniaze v otázke ceny aj kvality a zároveň vyvieť vládne investície mimo sledovanej účty. Od tejto doby sa vo Veľkej Británii začalo realizovať obrovské množstvo PPP projektov, ktoré vo svete nemalo obdoby<sup>27</sup>.

---

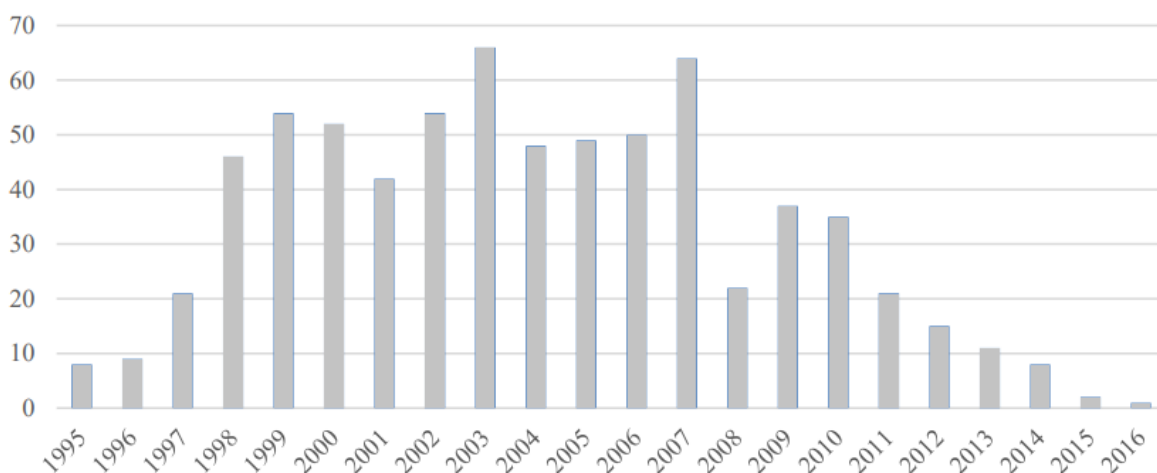
<sup>26</sup> BENJAMIN, J., JONES, T.,, The UK's PPPs Disaster – Lessons on private finance for the rest Oftheworld[on-line].2017

<sup>27</sup> OSTRÍŽEK, J. A KOL., Public Private Partnership: Příležitost a výzva. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007. s. 17. ISBN: 978-80-7179-744-9.

### 2.2.1. Popis PPP projektov vo Veľkej Británii

Do roku 2017 sa podarilo začať realizáciu celkom 715 PPP projektov. Vo Veľkej Británii sa rozvíjali PPP projekty už pred rokom 1995, ale z tejto doby bohužiaľ nie je počet PPP projektov známy. Na grafe vidno, že k náraste PPP projektov dochádza v roku 1997, čo zodpovedá založenie Treasury Taskforce. V roku 2008 došlo k poklesu v dôsledku hospodárskej krízy, ale v nasledujúcich dvoch rokoch sa počet PPP projektov navýšil. Od roku 2011 však počet nových PPP projektov rapídne klesá. Dôvodom je nepopularita PPP projektov vo Veľkej Británii, čo ukazuje štúdia z 5/2016, v ktorej sa 68% občanov vyjadrilo že chce zakázať projekty typu tohto financovania<sup>28</sup>. Počet a hodnota projektov teda klesajú.

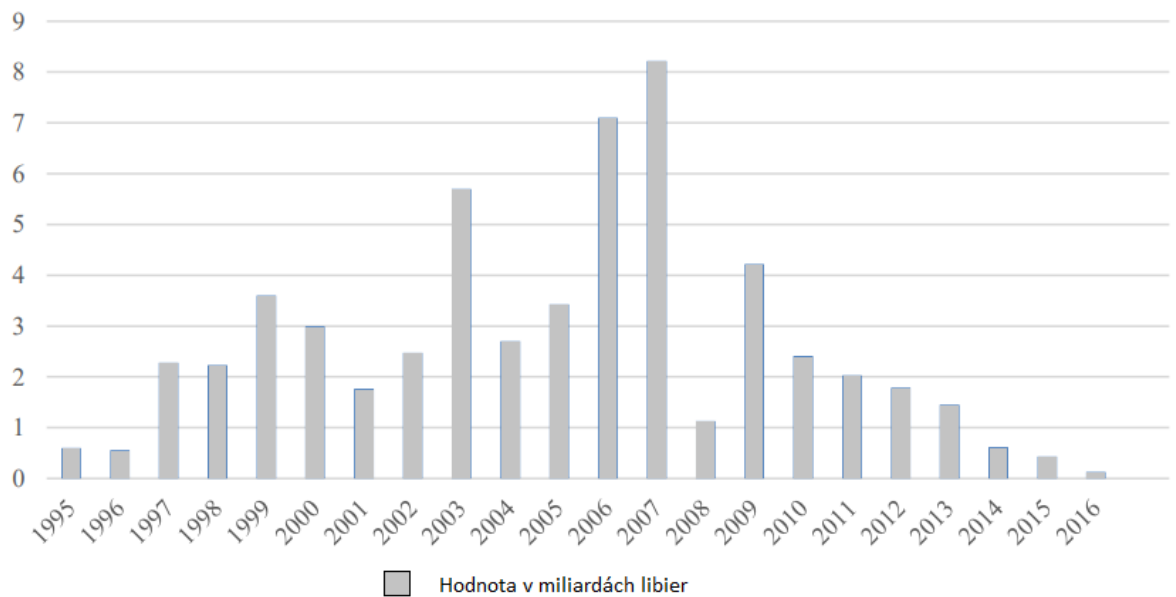
Obrázok 8 Počet PPP projektov vo Veľkej Británii



Z grafu je teda zrejmé, že sa PPP najviac prosperoval medzi rokmi 1998 až 2007, kedy bolo každoročne začalo 40 a viac nových PPP projektov. V roku 2008 prišiel prudký pokles a menší nárast roku 2009 a 2010 a následne pokles. Ukazovateľ počtu začatých projektov však neodzrkadluje presný počet financií ktoré boli v súkromnom sektore prefinancované, takže nevieme, či boli realizované skôr finančne objemnejšie projekty alebo naopak menej nákladné projekty. To nám ukáže ďalší graf hodnoty PPP projektov v miliardách libier.

<sup>28</sup> ELLIS, D., WHYTE, D., Redefining Corruption: Public attitudes to the relationship between government and business [on-line]. 2020 [cit.2020-12-12]. Dostupné z: <https://www.crimeandjustice.org.uk/sites/crimeandjustice.org.uk/files/Redefining%20corruption%20briefing%2C%20May%202016.pdf>

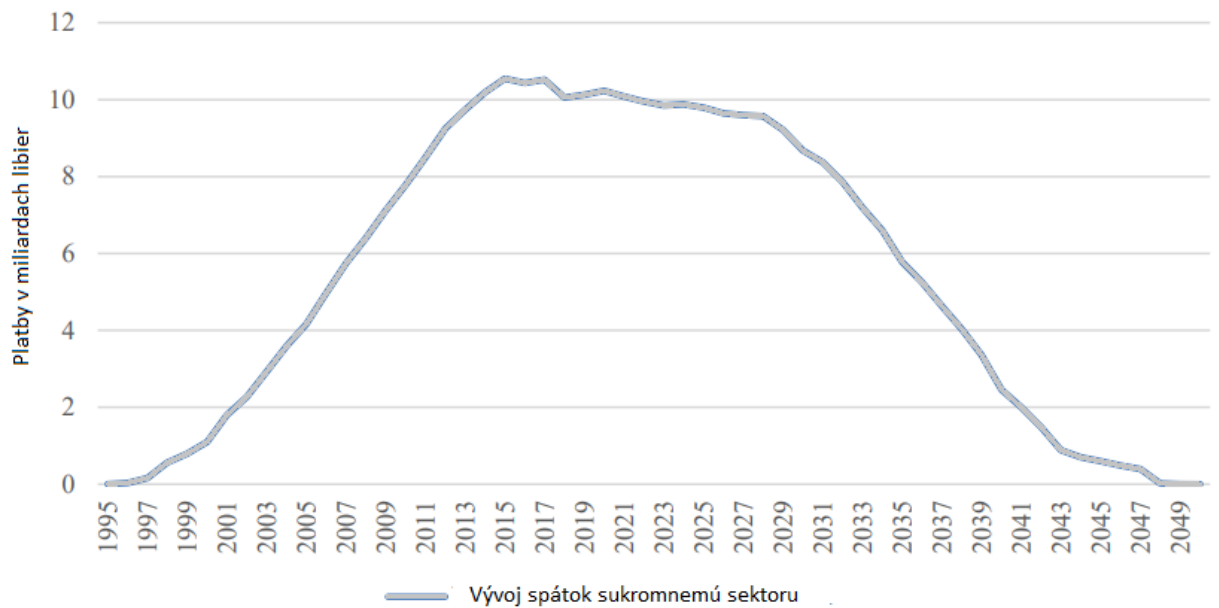
Obrázok 9 Hodnota projektov v miliardách libier vo Veľkej Británii



Z grafu vidíme, že hodnota je kolísavá. Prudký pokles v roku 2008 zapríčinené hospodárskou krízou a následne znižovanie hodnôt. V roku 2003 prispel k veľkému nárastu úspešný projekt zpoplatnenia vjazdu do centra mesta Londýn.

V ďalšom grafe si môžeme pozrieť priemerné ročné platby v miliardách libier za už realizované PPP projekty. Tieto hodnoty veľmi silne zaťažujú rozpočty a preto sú čím ďalej PPP projekty brané ako dlho ktorý posúvame do budúcnosti. Londýn je týmito platbami zatažený najviac a tým zabraňuje ďalšiemu investovaniu do infraštruktúry a potrieb mesta. Ako vidíme z grafu tak od roku 2015 až do roku 2029 bude ročná platba v priemere 10 miliárd libier ročne. Je to ale stále za predpokladu že sa ďalšie PPP projekty nebudu realizovať.

Obrázok 10 aktuálny predpoklad Platieb súkromnému sektoru



Veľká Británia najviac skrz PPP projektov investuje do sektoru zdravotníctva celkovo vyšie 150 PPP projektov v hodnote cez 14 miliárd libier. Na druhom mieste potom školstvo z počet projektov 165 v hodnote 9,5 miliardy libier a ďalej menšie sektory ako cesty a dľanice, odpady, armádne zariadenia, IT infraštruktúry, veznice, podzemní doprava.



### 3. PPP Projekt Bratislavský obchvat

Slovenská republika (ďalej len „SR“) vyhlásila verejné obstarávanie na výber koncesionára, ktorý by úspešne realizoval Projekt.

Cieľom projektu je odľahčenie dopravného systému Bratislavy od tranzitnej dopravy, urýchlenie dopravného napojenia na diaľničnú sieť (D4, D1, D2) a čiastočné odľahčenie cestnej siete spádového okolia Bratislavy. Navrhovaná diaľnica D4 prevezme časť dopravy, ktorá systematicky zaťažuje existujúce komunikácie v meste Bratislava nad prípustnú mieru, predovšetkým v oblasti vstupu do Bratislavy.

Projekt tiež zahŕňa úseky R7, výstavba ktorých má prispieť k dopravnému prepojeniu medzi diaľnicami D4 a D1 a vytvoreniu základného komunikačného systému založeného na diaľničnom okruhu s doplnením radiál s cieľom odľahčiť prejazdové úseky súčasných radiál silno urbanizovaným územím. V dôsledku realizácie Projektu dôjde aj k odkloneniu tranzitnej dopravy smerujúcej do Rakúska a Maďarska, pričom Projekt zároveň významne napomôže aj obsluhu dotknutého územia v rámci Bratislavského kraja a odľahčí priľahlé obce od tranzitnej dopravy.

Obrázok 11 Obchvat Bratislavy



### 3.1. Popis projektu

PPP Projekt Bratislavský obchvat sa týka projektovania, výstavby, financovania, prevádzky a údržby časti nultého obchvatu diaľnice D4, v úsekoch Jarovce – Ivanka sever a Ivanka sever – Rača a rýchlostnej cesty R7, v úsekoch Prievoz – Ketelec, Ketelec – Dunajská Lužná a Dunajská Lužná – Holice (ďalej aj „Úseky“) o celkovej dĺžke približne 59,1 km.

Projekt bude realizovaný ako PPP projekt (projekt verejno-súkromného partnerstva) formou **DBFOM**.

### 3.2. Výstup projektu, štúdie uskutočniteľnosti

- **Zadávateľ** : Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
- **Investičné náklady** : **cca 1,83 mld.** EUR (suma určená na základe štátnej expertízy a expertných posudkov bez DPH) vrátane:
  - Stavebné náklady 1 325 mil. EUR
  - nákladov majetkovo-právneho vysporiadania vo výške 474 mil. EUR
  - rozpočtovej rezervy vo výške 127 mil. EUR
  - a prípravy verejnej práce vo výške 34 mil. EUR
- **Predpokladaná doba trvania Projektu** : doba výstavby : 4 roky  

Doba prevádzkovania a údržby 30 rokov
- **Realizátor** : Spoločnosť **D4R7 Construction s.r.o.** je konzorciom medzinárodných spoločností- španielskej spoločnosti **Ferrovial Construction** a

rakúskej firmy **Porr Bau**. Konzorcium vzniklo za účelom realizácie Obchvatu Bratislavy - projektového riešenia a výstavby. Konzorcium figuruje ako zhotoviteľ projektu, a hlavný dodávateľ koncesionára projektu D4R7, spoločnosti Zero Bypass Ltd.

## **Ferrovial Construction**

Je divíziou spoločnosti Ferrovial ktorá je celosvetovo vnímaná jako jedna z najväčších spoločností realizujúca návrhmi projektovanie a realizáciu širokého spektra stavebných činností. S 80 ročnými skúsenosťami na 5 kontinentoch a úspešne zvládnutými viac jako 750 veľkých projektov medzi ktoré patrí 520 km tunelov, 19 800 km ciest či 4300 km diaľnic.

Spoločnosť ma cez 74 000 zamestnancov pôsobiacích vo viac jako 15 krajinách sveta. Ferrovial sa vždy zaväzuje poskytovať a vyvíjať udržateľné riešenia, Patrí medzi spoločnosti dosahujúce vysoký index trvalej udržateľnosti svojich aktivít v rámci hodnotení Dow Jones Sustainability Index a FTSE4Good. Takmer 72% celkových aktivít spoločnosti je realizovaných mimo Španielska, a 49% zamestnancov spoločnosti pracuje v zahraničí, na medzinárodných projektoch spoločnosti.

## **PORR**

S približne 16 000 zamestnancami a objemom výroby v hodnote 3.5 miliardy eur (údaje z konca roka 2015) je PORR jednou z najväčších rakúskych stavebných firiem a jedným z vedúcich odborníkov na infraštruktúru v Európe. skupina PORR vytvára viac ako 86% objemu výroby v rámci piatich stabilných domácich trhov v Rakúsku, Nemecku, Švajčiarsku, Poľsku a Českej republike. Z hľadiska projektov, skupina pôsobí aj vo vybraných krajinách strednej a východnej Európy a juhovýchodnej Európy (napríklad Slovensko), v Škandinávii, Veľkej Británii a Katare. PORR AG je jednou z najstarších rakúskych spoločností kótovaných na Viedenskej burze cenných papierov od apríla 1869; dnes je kótovaná na primárnom trhu.

Hlavnými cieľmi Projektu sú:

- lepšia dopravná dostupnosť,
- zníženie počtu dopravných nehôd,
- skrátenie času stráveného cestovaním, čo vedie k zlepšeniu kvality života a životného prostredia,
- modernizácia cestnej siete v dotknutej oblasti.

Ďalšími cieľmi Projektu sú:

- dosiahnutie vysoko kvalitných technických a bezpečnostných štandardov Úsekov Projektu,
- kvalitnejšie služby pre užívateľov pozemných komunikácií prostredníctvom prevádzky a údržby,
- implementácia Projektu v stanovenom časovom horizonte,
- optimálne rozdelenie a riadenie rizík,
- dosiahnutie „hodnoty za peniaze“ pre Verejného obstarávateľa.

Zodpovednosťou úspešného uchádzača (koncesionára):

- projektovanie, výstavba, financovanie, prevádzka a údržba so zameraním na dosiahnutie a udržiavanie požadovanej kvality Úsekov diaľnice a rýchlostnej cesty Projektu a poskytovanie kvalitných súvisiacich služieb po celé obdobie koncesnej zmluvy,
- zabezpečenie predmetných Úsekov pri dosiahnutí najlepšej hodnoty za peniaze,
- zabezpečenie financovania Projektu,
- zabezpečenie výstavby Úsekov vo vysokej kvalite v harmonograme stanovenom Verejným obstarávateľom,

- zabezpečenie prevádzky a údržby predmetných úsekov diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 vo vysokej kvalite a bezpečnosti, ktoré zahŕňajú bežnú prevádzku a údržbu vrátane zimnej údržby, opravy a modernizáciu,
- odovzdanie predmetu Projektu do užívania Verejnému obstarávateľovi po ukončení koncesnej lehoty alebo v prípade iného ukončenia koncesnej zmluvy vo vysokej kvalite a v stave dohodnutom v koncesnej zmluve,

Platby Verejného obstarávateľa koncesionárovi budú založené výlučne na princípe dostupnosti diaľnice a rýchlostnej cesty Projektu koncovým užívateľom v dohodnutých štandardoch a kvalite s výnimkou prípadných platieb podľa koncesnej dokumentácie. V prípade nedodržania výkonových a kvalitatívnych parametrov zo strany koncesionára budú automaticky uplatnené zrážky z platby Verejného obstarávateľa

### 3.3. Stručný popis Úsekov

#### 3.3.1. Diaľnica D4

Realizácia Úsekov diaľnice D4 je navrhovaná v dvoch Úsekoch. Každý z Úsekov môže byť integrovaný do systému dopravy samostatne.

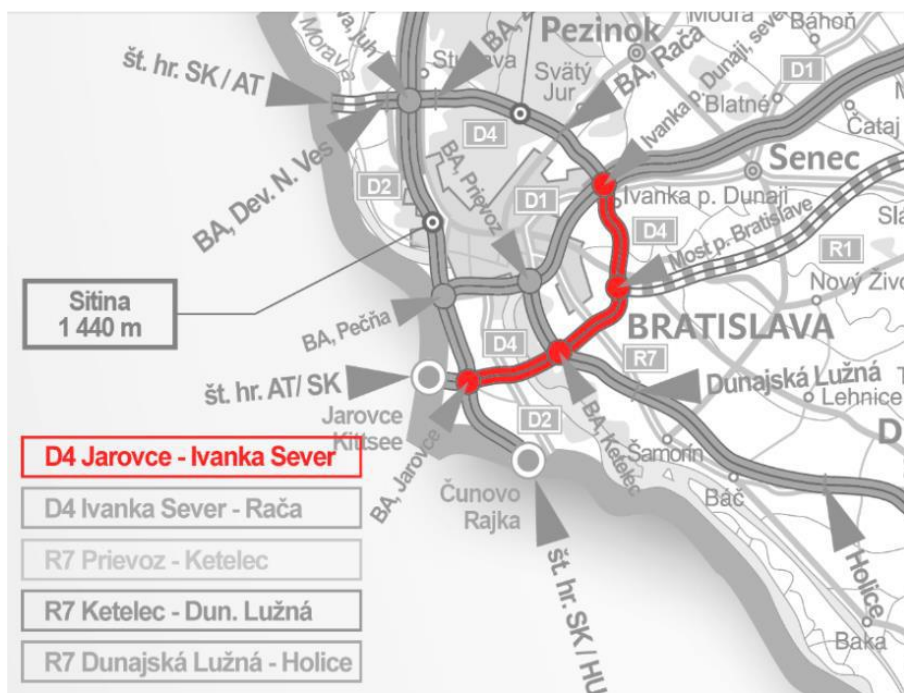
- Úsek D4 Jarovce – Ivanka sever
- Úsek D4 Ivanka sever – Rača

Tabuľka 2 Úsek D4 Jarovce – Ivanka sever

Plánovaná dĺžka	22,590 km
Plánovaná šírka	26,5 m v Úseku Jarovce – križovatka Rusovce 26,5 m + kolektory v Úseku Ivanka západ – Ivanka sever 33,5 m zvyšok Úseku

Plánovaná rýchlosť	120 km/h
Počet mostov/mostných objektov	45
Križovatky	7

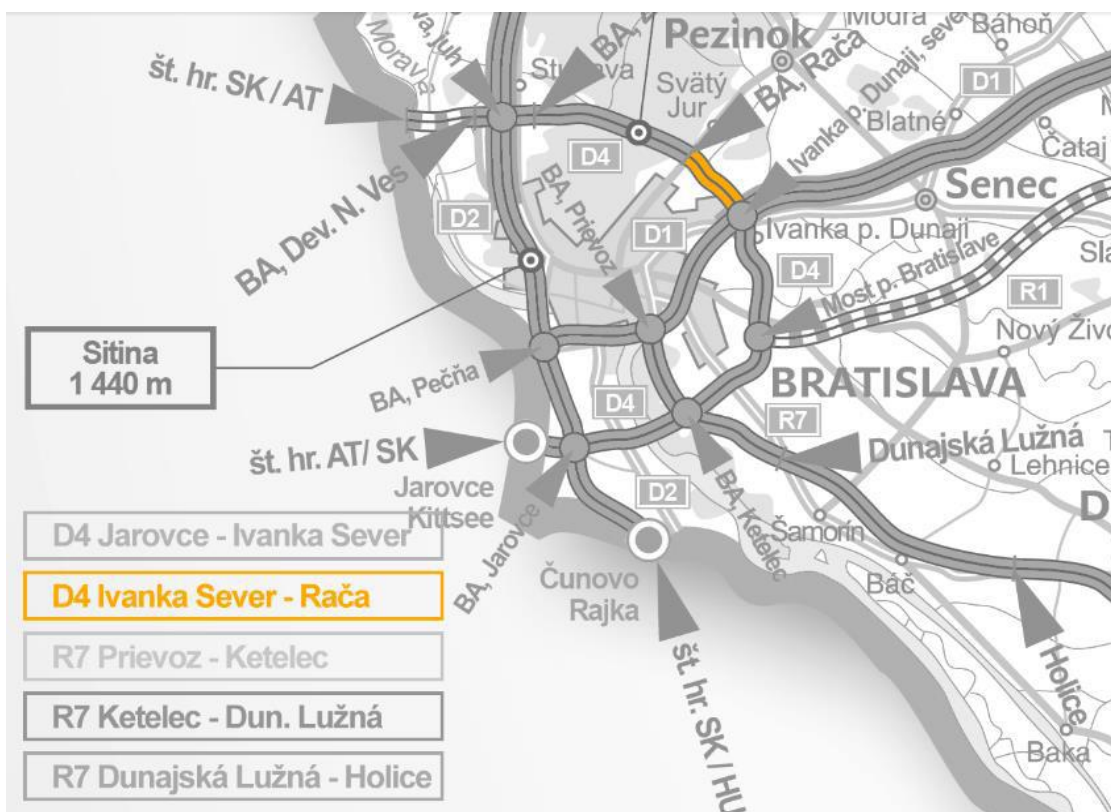
Obrázok 12 D4 Jarovce – Ivanka sever



Tabuľka 3 Úsek D4 Ivanka sever – Rača

Plánovaná dĺžka	4,400 km
Plánovaná šírka	33,5 m v Úseku Ivanka sever – Čierna voda 26,5 m v Úseku Čierna voda – Rača
Plánovaná rýchlosť	120 km/h
Počet mostov/mostných objektov	12
Križovatky	2

Obrázok 13 D4 Ivanka sever – Rača



### 3.2.2. Rýchlostná cesta R7

Realizácia rýchlostnej cesty R4 je navrhovaná v troch Úsekoch.

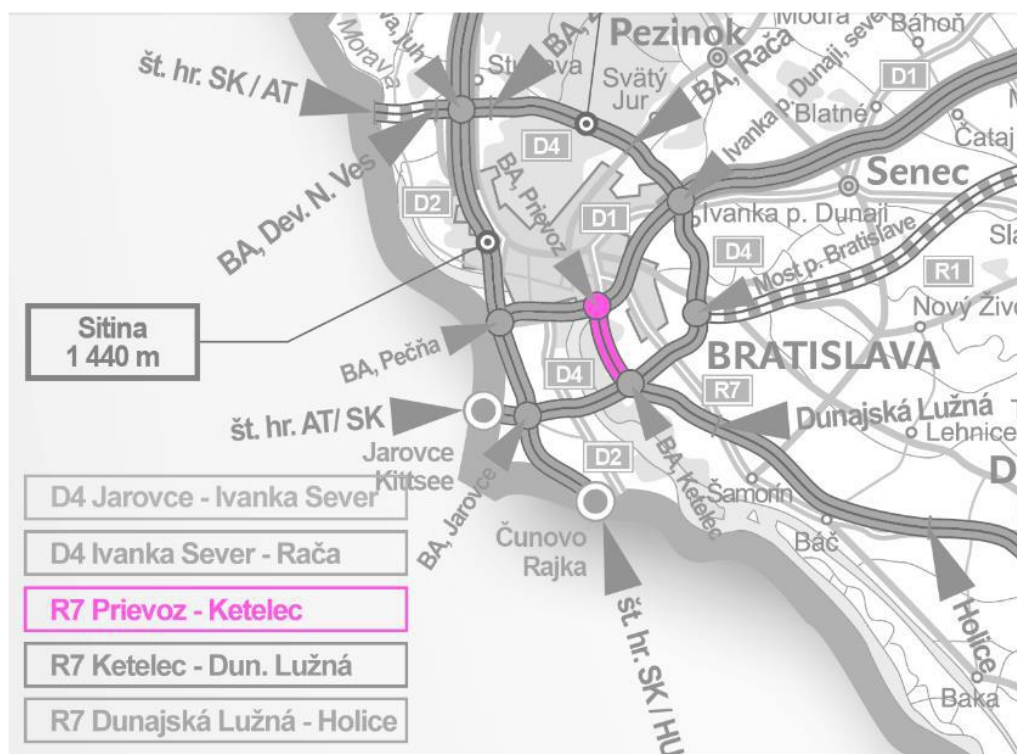
- Úsek R7 Prievoz - Ketelec
- Úsek R7 Ketelec - Dunajská Lužná
- Úsek R7 Dunajská Lužná - Holice

Tabuľka 4 Úsek R7 Prievoz - Ketelec

Plánovaná dĺžka	6 ,318 km
Plánovaná šírka	24,5 m od začiatku Úseku po km 0 ,9 31,5 m od km 0 ,9 po koniec Úseku
Plánovaná rýchlosť	120 km/h 80 km/h od začiatku Úseku po km 2 ,0

Počet mostov/mostných objektov	15
Križovatky	2

Obrázok 14 R7 Prievoz – Ketelec

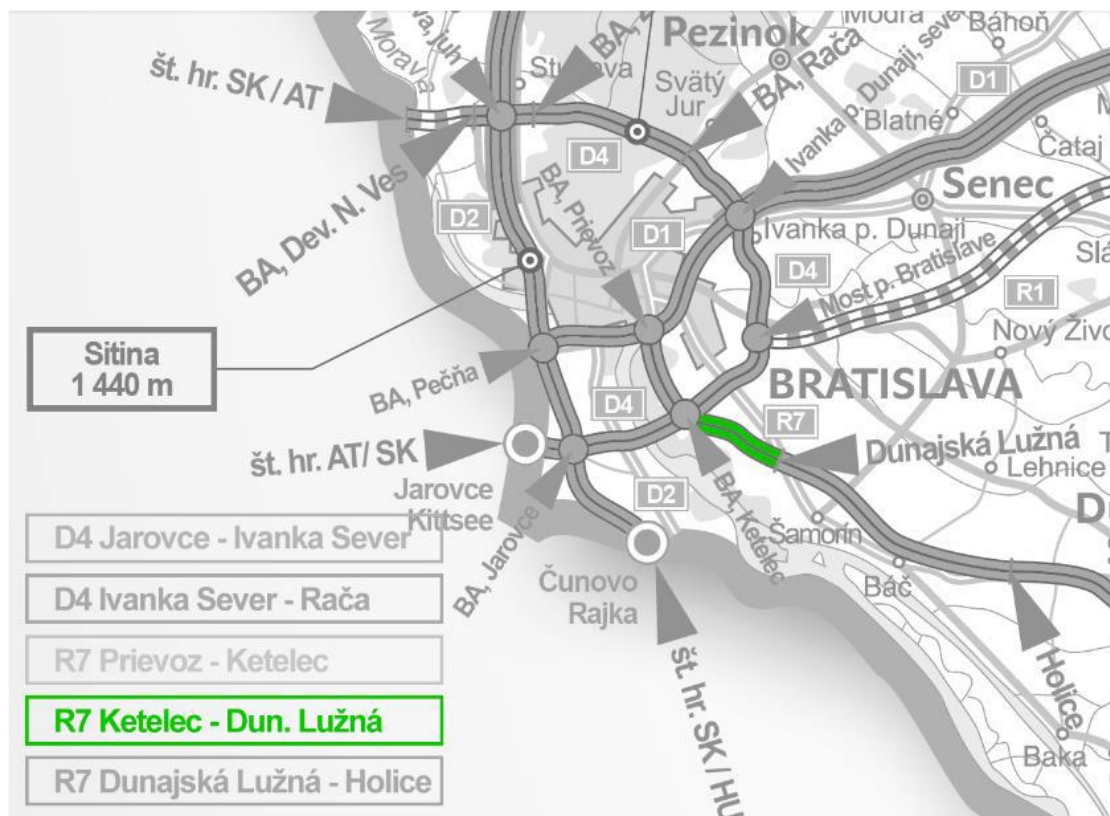


Tabuľka 5 Úsek R7 Ketelec – Dunajská Lužná

Plánovaná dĺžka	8 ,425 km
Plánovaná šírka	31,5 m v celej dĺžke
Plánovaná rýchlosť	120 km/h
Počet mostov/mostných objektov	10
Križovatky	1



Obrázok 15 R7 Ketelec – Dunajská Lužná



Tabuľka 6 Úsek R7 Dunajská Lužná – Holice

Plánovaná dĺžka	17,38 km
Plánovaná šírka	31,5 m od km 0 ,0 do km 0 ,585 km 24,5 m vo zvyšných úsekoch
Plánovaná rýchlosť	120 km/h
Počet mostov/mostných objektov	12
Križovatky	2

Obrázok 16 R7 Dunajská Lužná – Holice



### 3.4. Zaujímavosti projektu

**Mostní objekty pro biokoridory** – Na celý dĺžke obchvatu bude realizováno 5 prefabrikovaných mostných konštrukcií pro biokoridory. Využitím týchto prefabrikovaných systému tzv. zelených mostov na PPP projekte obchvatu potvrdilo výhodu tejto technológie a došlo ku skráteniu celkovej doby výstavby a zníženie rizík výstavby.

Obrázok 17 Biokoridor úseku R7



**Ocenenie European PPP Deal of the Year 2016** – Ocenenie ktoré sa každoročne odovzdáva v Londýne získal projekt výstavby diaľničného obchvatu a juhovýchodnej radiály D4-R7 okolo Bratislavy. Projekt, ktorý je najväčším stavebným dielom v strednej Európe, a na ktorom sa podieľa verejný a súkromný sektor, financuje okrem ďalších subjektov ČSOB.<sup>29</sup> Ocenenie Project Finance International (FPI) udeľuje celosvetová informačná agentúra Thomson-Reuters. Tá skrz FPI informuje o všetkých významných globálnych projektoch a ich financovania. Tieto informácie zverejňuje každé dva týždne v tlači a denne online. Na výstupy FPI, ktoré sledujú najväčšie projekty od ich plánovania až po dokončení, sa spoliehajú najväčšie developerské a finančné inštitúcie.

Najvyťaženejším úsekom na D4 bude spojnice Ivanka-sever - Čierna Voda, kde bude jazdiť Takmer 45000 áut, z toho 1 500 ŠÚ Ťažké nákladné autá. Projekt D4 / R7 umožní odľahčenie prístavného mosta po jeho spustení v roku 2020 o 15,11 Percenta pri osobnej a 49,62 Percenta pri tazkej doprave, v roku 2045 stupňoch odľahčenie Individuálnej automobilovej dopravy dokonca na 24,5 Percenta.

---

<sup>29</sup>Zdroj:CSOB.cz,[https://www.csob.cz/portal/csob/servis-pro-media/tiskove-zpravy/-/asset\\_publisher/xARbl68MhzPR/content/id/3919733](https://www.csob.cz/portal/csob/servis-pro-media/tiskove-zpravy/-/asset_publisher/xARbl68MhzPR/content/id/3919733)

Nový Dialničná most cez Dunaj, ktorý bude Súčasťou nového bratislavského obchvatu, bude v roku 2020 denne v oboch smeroch zvláda 35-tisíc automobilov, z čoho veľké Percent bude tvoriť práve nákladná doprava. Najviac nákladných vozidiel prejde po D4 pri Podunajských Biskupiciach. Predpokladom je, že úsek D4 Rovinka - Podunajské Biskupice bude využívať 28 000 osobných a 4400 nákladných áut.

Splátky za obchvat Bratislavy budem nižším Ako sa Pôvodne predpokladala, a to až o Takmer 7%. Štát sa pri uzatváraní projektu bratislavského obchvatu podarilo ušetriť a Znížiť predpokladdanú sumu pôžičky Vďaka výhodným podmienkam na finančných trhoch. Projekt tak bude pre Slovensko ešte výhodnejšie Ako sa Pôvodne očakávali.

Celý Dialničná obchvat Bratislavy tvorená diaľnice D4 má dĺžka približne 47 km. Začína sa na hraničnom prechode Jarovce - Kittsee na Štátnej hranici s Rakúskom. Pokračuje smerom k Jarovciam, Ivanke pri Dunaji a Stupave a končí sa opäť na Štátnej hranici s Rakúskom pri bratislavskej mestskej časti Devínska Nová Ves. Celá dokončená diaľnice D4 má kompletne prevziať tranzitnú dopravu Medzi Rakúskom, Maďarskom, Českou republikou a Poľskom, ktorá v súčasnosť prechádza diaľnice D1 a D2 obhajovaným územím mesta.

Obrázok 18 D4 – Bratislava – Ivanka sever – Rača





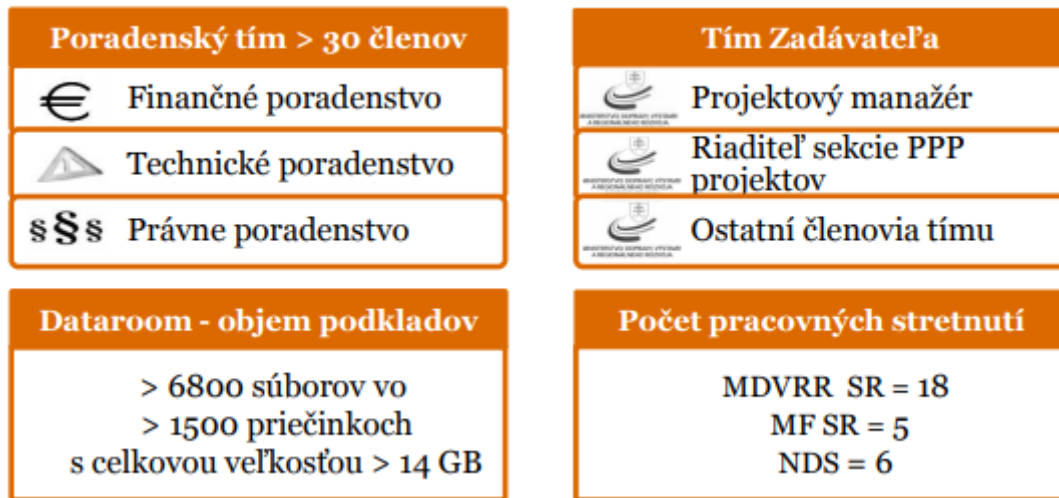
Obrázok 19 D4 – Bratislava – Jarovce – Ivanka sever, most cez Dunaj



## 4. Štúdia uskutočniteľnosti

Pred začatím projektu bola realizovaná analýza uskutočniteľnosti Projektu formou PPP po zhodnotení relevantných ekonomických, technických a právnych aspektov. Štúdiu tvorilo 307 strán, 99 tabuliek, 15 máp, 13 grafou a 12 diagramov.<sup>30</sup>

Obrázok 20 Tímy štúdie uskutočniteľnosti



### 4.1. Metodický postup

#### Metodické dokumenty Ministerstva financií SR:

- Obsah a požiadavky na štúdiu realizovateľnosti a komparátor verejného sektora (Public sector comparator) – jún 2009
- Postup pri príprave a realizácii PPP projektu a kontrolný proces - jún 2009
- Prístup k riadeniu rizík v PPP projektoch – január 2008
- Kódex riadenia prípravy a realizácie PPP projektu – október 2010

<sup>30</sup> PwC, White & Case, OBERMEYER

## Testovanie trhu:

Testovanie trhu – komplexný prieskum v oblasti:

- Podmienok financovania
- Účasti
- Harmonogramu
- Veľkosti

Vypracovanie **Predbežného Informačného memoranda (PIM)** o Projekte + dotazník

Oslovenie subjektov a odoslanie PIM

- 1) stavebné spoločnosti a prevádzkovatelia – 16 subjektov
- 2) finanční investori – 18 subjektov
- 3) banky/ finančné inštitúcie – 20 subjektov

Spracovanie celkovo 26 vyplnených dotazníkov

Celková miera participácie na testovaní trhu tvorila 48 %.

Zhrnutie odpovedí respondentov a spracovanie implikácií pre Projekt (hlavne pre finančný model, maticu rizík a návrh ďalšieho postupu)

Zhrnutie odpovedí:

**Pomer cudzieho a vlastného kapitálu** v rozmedzí 80–90% cudzí kapitál/ 10-20% vlastný kapitál.

**Doba splatnosti dlhu v rozmedzí: 20-33 rokov** (konečná splatnosť úveru pred koncom Koncesnej zmluvy najmenej 2-3 roky)

**Požadovaná výnosnosť vlastného kapitálu súkromného partnera** v rozmedzí 8-15%.

**Úroková marža seniorného dlhu** v rozmedzí 150-350 bps.

### **Zapojenie SIH a SZRB Asset Management:**

- Posudzovanie možností zapojenia do financovania Projektu
- Posudzovanie implikácií zapojenia pre Projekt

### **Riziká Projektu - Panel expertov:**

- Vytvorenie matice rizík Projektu Poradcom
- Verifikácia identifikácie, alokácie a ocenenia rizík Projektu Panelom expertov

## **4.2. Vplyv projektu na schodok/prebytok rozpočtu verejnej správy a dlh verejnej správy**

### **Základné metodické dokumenty:**

- Európsky systém národných a regionálnych účtov ESA 2010
- Manuál o vládnom deficite a dlhu ESA 2010:

Z týchto dokumentov vyplýva, že aktíva zahrnuté v PPP projekte nie sú klasifikované ako aktíva vládneho sektora, pokiaľ sú splnené obe nasledujúce nutné podmienky:

- Súkromný sektor nesie riziko výstavby
- Súkromný sektor nesie aspoň jedno z rizík dostupnosti alebo riziko dopytu



## Implikácie pre Projekt:

- Riziko výstavby a dostupnosti poniesie Koncesionár
- Ustanovenia týkajúce sa predčasného ukončenia Koncesnej zmluvy budú koncipované tak, aby vyhoveli požiadavkám na mimobilančnú klasifikáciu
- Inštitúty garancií alebo spolufinancovania z vládnych zdrojov ani poskytnutie zaistenej kompenzácie, ktoré by znamenali klasifikáciu Projektu v bilancii vlády, nie sú Zadávateľom pri koncipovaní Projektu predpokladané

**Vzhľadom na uvedené princípy by Projekt nemal, byť klasifikovaný ako aktívum vládneho sektora a celkové záväzky vyplývajúce z Koncesnej zmluvy by mali, byť klasifikované mimo saldo rozpočtu a dlh vládneho sektoru.**

Obrázok 21 Predpokladané rozdelenie základných kategórií rizík<sup>31</sup>

Kategória rizika	Alokácia rizika		
	Verejný sektor	Súkromný sektor	Spoločné
Projektovanie (dizajn)		✓	
Výstavba		✓	
Dopyt (doprava)	✓		
Prevádzka a údržba infraštruktúry		✓	
Financovanie		✓	
Cenová úroveň v SR v priebehu výstavby		✓	
Daňové zmeny – diskriminačné	✓		
Daňové zmeny – nediskriminačné		✓	
Legislatívne zmeny			✓
Vyššia moc			✓

<sup>31</sup> PwC, White & Case, OBERMEYER

## **5. Vyhodnocení PPP projektu Bratislavský obchvat**

Štúdia uskutočniteľnosti projektu PPP D4/R7 z 31. októbra 2014 aj pri konzervatívnom prístupe k vyhodnoteniu preukázala výhodnosť realizácie verejného obstarávania na predmet zákazky Koncesia na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu diaľnice D4 Jarovce – Rača a rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz – Holice, projekt PPP prostredníctvom verejno-súkromného partnerstva (PPP) oproti konvenčnému spôsobu výstavby (PSC), ktorý predpokladá realizáciu Projektu formou bežne používanej praxe v Slovenskej republike a v EÚ, v rámci ktorej verejný sektor zadáva požiadavky a koordinuje osobitne jednotlivé zložky procesu od prípravy, návrhu, výstavby až po údržbu. Efektívny súťažný dialóg a výhodné podmienky na trhu viedli k tomu, že predložené finálne ponuky uchádzačov sú výrazne výhodnejšie pre Zadávateľa v porovnaní s pôvodnými konzervatívnymi odhadmi použitými na účely porovnania výhodnosti modelu PPP voči PSC v Štúdii uskutočniteľnosti, čo z pohľadu efektu predložených finálnych ponúk vedie ešte k vyššej hodnote za peniaze pre zadávateľa.

## 5.1. Sumárne zhrnutie

Primárnym cieľom tejto aktualizácie výpočtu hodnoty za peniaze je konfrontácia pôvodných predpokladov použitých v teste hodnoty za peniaze Štúdie uskutočniteľnosti a opätovné overenie výhodnosti realizácie Projektu formou PPP vzhľadom na dosiahnuté výsledky v rámci verejného obstarávania koncesionára. Vzhľadom na absolvovanie súťažného dialógu a záväznú finančne zabezpečenú ponuku predloženú uchádzačmi v procese verejného obstarávania koncesionára boli pôvodné predpoklady testu hodnoty za peniaze uvedené v Štúdii uskutočniteľnosti aktualizované. V tomto zmysle boli aktualizované najmä nasledujúce kľúčové predpoklady peňažných tokov Zadávateľa:

- platba za dostupnosť,
- ocenenie rizík,
- socioekonomické prínosy skoršej realizácie Projektu formou PPP.

Platba za dostupnosť ako hlavný parameter peňažných tokov Zadávateľa v PPP modeli vychádza z ponuky Víťazného uchádzača.

Obrázok 22 Hlavné parametre peňažných tokov zadávateľa PPP modeli<sup>32</sup>

	Aktualizovaná VfM	Štúdia uskutočniteľnosti
Základná ročná platba za dostupnosť (v cenách roku 2015)	56,7 mil. EUR	135 mil. EUR
Celková nominálna suma vyplatených platieb za dostupnosť po predpokladaných zrážkach za nedostupnosť	1 891 mil. EUR	4 176 mil. EUR

<sup>32</sup> Analýza Poradcov MINDOP SR, ponuka Víťazného uchádzača

Ocenenie rizík bolo aktualizované panelom expertov na základe výsledkov súťažného dialógu, zistení z ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie a ďalších nových poznatkov zistených v procese verejného obstarávania koncesionára.

Obrázok 23 Čistá súčasťná hodnota rizík projektu<sup>33</sup>

	Aktualizovaná VfM	Štúdia uskutočniteľnosti
Prenesené riziká	85 mil. EUR	170 mil. EUR
Zadržané riziká	32 mil. EUR	12 mil. EUR

Po zohľadnení výsledkov 30 testovaných scenárov s rôznou kombináciou parametrov diskontnej sadzby, začiatku výstavby PSC modelu a scenárov ocenenia PSC CAPEX sa výsledok kvantitatívnej analýzy hodnoty za peniaze pohyboval v intervale od 422 po 1 258 mil. EUR v čistej súčasnej hodnote v prospech PPP modelu. Na základe tejto kvantitatívnej analýzy preukazujúcej výhodnosť PPP formy a po prihliadnutí na dôležité nekvantifikovateľné prínosy uvedené v podkapitole je zrejmé, že PPP model prinesie Zadávatel'ovi väčšiu hodnotu za peniaze, ako by tomu bolo v prípade realizácie Projektu konvenčným PSC spôsobom

## Predpoklady realizácie Projektu PPP modelom

Hlavnými položkami cash-flow Zadávatel'a pri realizácii Projektu PPP modelom sú:

- platba za dostupnosť,
- výdavky na majetkovoprávne vysporiadanie
- výdavky na prípravu Projektu

<sup>33</sup> Analýza Poradcov MINDOP SR, ponuka Víťazného uchádzača

- príjmy od konečných užívateľov
- výdavky na monitoring koncesnej zmluvy
- poradenské služby

Súčet uvedených položiek tvorí celkový cash-flow Zadávateľa v PPP modeli, ktorého súčasná hodnota vstupuje do testu hodnoty za peniaze ako NPV PPP.

Platba za dostupnosť (ďalej aj ako „AVP“, z anglického Availability Payment) vychádza z ponuky Víťazného uchádzača. Platba za dostupnosť predstavuje platbu Zadávateľa koncesionárovi na krytie všetkých výdavkov Projektu a je zložená z mesačných jednotkových platieb za dostupnosť. Tieto platby sú v súlade s platobným mechanizmom stanoveným v koncesnej zmluve alokované počas kalendárneho roka na krytie prevádzkových výdavkov vrátane ľahkej a ťažkej údržby a výdavkov na úhradu finančných nákladov a splátok financovania výstavby Projektovej cestnej komunikácie koncesionárom.

Obrázok 24 Tabuľka za dostupnosť<sup>34</sup>

	Aktualizovaná VfM	Štúdia uskutočniteľnosti
Základná ročná platba za dostupnosť (v cenách roku 2015)	56,7 mil. EUR	135 mil. EUR
Celková nominálna suma vyplatených platieb za dostupnosť po predpokladaných zrážkach za nedostupnosť	1 891 mil. EUR	4 176 mil. EUR

Platba za dostupnosť bola pre účely Aktualizovanej VfM prevzatá z ponuky Víťazného uchádzača, pričom boli zachované predpoklady Víťazného uchádzača ohľadom cenovej indexácie (2 % p.a.).

## Výdavky na majetkoprávne vysporiadanie

Výdavky zahŕňajú nároky na peňažné toky Zadávateľa v súvislosti s výkupom pozemkov. Zostávajúca výška týchto výdavkov bola stanovená na základe

<sup>34</sup> Analýza Poradcov MINDOP SR, ponuka Víťazného uchádzača

informácií od NDS v hodnote 222 mil. EUR, pričom sa predpokladá vynaloženie týchto prostriedkov rovnako ako v modeli PPP.

Obrázok 25 Výdavky na majetkoprávne vysporiadanie<sup>35</sup>

	Aktualizovaná VfM	Štúdia uskutočniteľnosti
Celková výška	347 mil. EUR	474 mil. EUR <sup>14</sup>
Suma už vynaložená k dátumu prípravy analýzy	125 mil. EUR	-
Zostávajúca suma	222 mil. EUR	-

## Súčasná hodnota rizík projektu

Hodnoty rizík boli v čase upravené o cenovú infláciu a prepočítané na ich čistú súčasnú hodnotu, ktorá vstupuje do výsledného vyhodnotenia výhodnosti PPP a PSC modelu. Výsledkom komplexnej analýzy rizík je matica rizík Projektu, ktorá je prílohou Aktualizovanej VfM.

Obrázok 26 Čistá súčasná hodnota rizík projektu<sup>36</sup>

	Aktualizovaná VfM	Štúdia uskutočniteľnosti
Prenesené riziká*	85 mil. EUR	170 mil. EUR
Zadržané riziká*	32 mil. EUR	12 mil. EUR

## 5.2. Osobné zhodnotenie projektu

Podľa aktualizovaných prepočtov podľa výhrenej cenovej ponuky na PPP projekt Bratislavský obchvat je zníženie počiatkových nákladov ktoré boli zistované v dokumentoch uskutočniteľnosti projektu. Konečné náklady ktoré su momentálne známe sú ročné platby v hodnote 56,7 milióna eur ktoré po celkovej výstavbe a prevádzkovej dobe 30 rokov zaplatí zadavateľ 1,891 miliardy eur. Vďaka súťaži a účasti 4 spoločností a návrhu optimalizácií sa projekt stal veľmi výhodný.

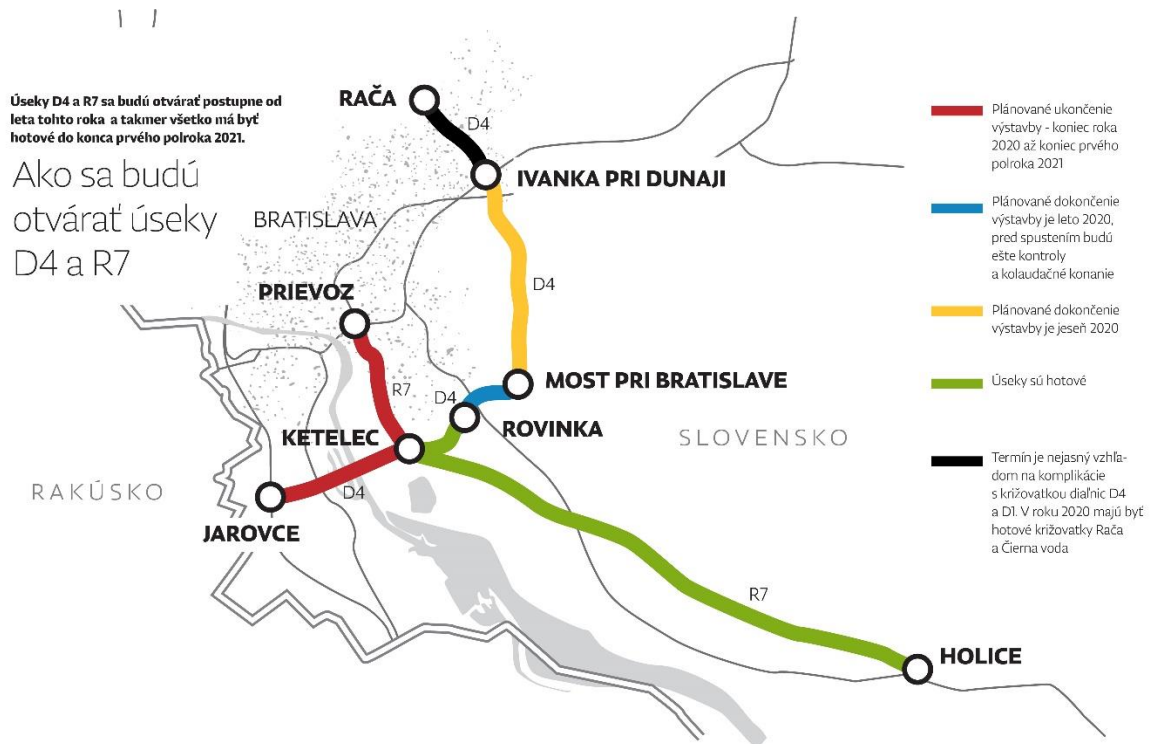
<sup>35</sup> Analýza Poradcov MINDOP SR, ponuka Víťazného uchádzača

<sup>36</sup> Analýza Poradcov MINDOP SR, ponuka Víťazného uchádzača

V konečnom dôsledku je dôkaz aj víťazstvo v súťaži **Ocenenie European PPP Deal of the Year 2016** popísane vyššie za veľmi úspešný a prosperujúci projekt pre Slovenskú Republiku.

Aktúlane su viaceré časti Bratislavského obchvatu otvorené vid' obrázok č.27. Momentálne sa niejako vážne neposunul harmonogram odovdzávania zvyšných častí.

Obrázok 27 Časový odhad otvárania úsekov D4 a R7<sup>37</sup>



<sup>37</sup> <https://e.dennikn.sk/1971676/v-nedelu-otvaraju-juzne-useky-bratislavskeho-obchvatu-komu-co-prinesu/>

## 6. Záver

Cieľom tejto diplomovej práce bolo čitateľom predstaviť vyšší dodávateľský systém Public Private Partnership alebo Partnerstvá verejného a súkromného sektoru. V slovenskej a Českej republike sme v riešení tohto dodávateľského systému dosť skeptický a neaktívny. V Slovenskej republike ako som aj v tejto práci zdokumentoval momentálne prebieha jeden z najväčších PPP projektov v strednej Európe. Vláda SR sa bude snažiť o maximálnu transparentnosť pri posudzovaní projektov PPP, pričom zámerom je do procesu zainteresovať aj medzinárodné inštitúcie, ktoré majú skúsenosti s podobnými projektmi v oblasti dopravnej infraštruktúry. Realizácia navrhovaného projektu v systéme PPP na základe modelových prepočtov a následné zabezpečenie prevádzky po dobu 25 rokov je z finančného hľadiska porovnateľná s realizáciou projektu prostredníctvom verejného obstarávania pri realizácii uvažovaného harmonogramu prác. Výstavba nadradenej cestnej infraštruktúry má nevyčísľiteľný pozitívny dosah na kohéziu dotknutých regiónov. Ročné platby koncesionárovi bude na základe predbežných prepočtov nevyhnuté minimálne v prvých desiatich rokoch platiť zo štátneho rozpočtu, neskôr sa javí ako vhodné pokryť potrebu týchto platieb aspoň z väčšej časti zo ziskov NDS, ktoré by MDPT mohlo získať vo forme dividend.

Bohužiaľ PPP projekt Bratislavský obchvat sa nevyhol množstvu problémom a politických zásahov. Je to jeden z najväčších problémov strednej Európy, pri týchto projektoch dochádza ku korupciám a nie sme na takej vysokej úrovni ako západná Európa alebo Veľká Británia. Veľká Británia je ukážkou PPP projektov aj keď nemôžeme zabúdať na ťažobu rozpočtu, ktorý má hlavne Londýn na PPP projektoch, ktoré rýchlo a kvalitatívne zabezpečili potreby občanov.

Podľa môjho názoru pri správnom použití podmienok PPP projektov môžeme rýchlejšie a hlavne efektívnejšie rozvinúť infraštruktúru na Slovensku. Následne bude prosperovať rozpočet štátu. Lepšia infraštruktúra a dostupnosť pre investorov ponúknu slovenskému obyvateľstvu pracovné miesta ale aj zvýšia hospodársky nárast v miestach, kde momentálne kvôli zaostalej infraštruktúre je problém dotiahnuť podnikateľov a spoločnosti. Zvýši sa tým úroveň obyvateľstva.



## Zodpovedanie otázok uvedených v úvode diplomovej práce:

### I. Úspešné a neúspešné projekty v Českej a Slovenskej republike?

V tejto otázke som rozobral jeden neúspešný projekt v Českej republike a jeden úspešný projekt v Slovenskej republike.

V Českej a Slovenskej republike je využitie PPP projektov veľmi málo aktívne. V Českej republike môžeme spomenúť veľmi nevydarený PPP projekt diaľnice D47 z roku 2002. Využila sa tu metóda BOT. Hlavným dôvodom využitia tohto systému bol nedostatok zdrojov vo verejných rozpočtoch a nutnosť existencie diaľnice. Veľmi veľký problém bol, že zadávateľ MD ČR nemal konečnú variantu priebehu diaľnice a tiež nemal potrebné pozemky pre výstavbu. To obmedzilo dodávateľa pri zostavovaní cenovej ponuky. Ďalej ministerstvo preskočilo cenové porovnanie realizácie klasickým spôsobom a PPP. Celkovo tento projekt poukázal ako sa to nemá robiť. Pri zadávaní projektu nastalo veľa ďalších chýb. Napríklad aj to, že výber dodávateľa prebehol bez výberového konania. V konečnom dôsledku ČR musela pri odstúpení od zmluvy zaplatiť na pokutách 635 mil Kč.

V Slovenskej republike prebiehajú hlavne PPP projekty v dopravnej infraštruktúre výstavbe diaľnic. Slovensko má úspešný projekt R1. Tento projekt dostal názov PR1BINA. Pri výbere názvu sa prihliadalo k histórii danej oblasti. Na tomto území bol prvým významným panovníkom Pribina, v názve sa teda spojilo jeho meno a označenie cesty R1. Cieľom projektu je zabezpečenie financovania, výstavby, projektovanie, prevádzkovania a údržby rýchlostnej cesty o celkovej dĺžke 51,6 km po dobu 30 rokov. Celkové náklady sú naplánované vo výške 1,2 mld. Eur. Vláda SR rozhodla svojím uznesením č. 753 z 5. septembra 2007, realizovať projekt R1 prostredníctvom spolupráce verejného a súkromného sektora. Na základe tohto rozhodnutia vyhlásilo Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR verejné zadanie koncesie na projektovanie, výstavbu a financovanie prác týkajúcich sa projektu R1. Verejné zadávanie trvalo jeden rok. Kvôli ekonomickej kríze sa finančné uzavretie projektu oneskorilo a PPP projekt sa podarilo úspešne uzavrieť v auguste 2009 namiesto pôvodného termínu marec 2009. Projekt je momentálne funkčný a dopomohol k zrýchleniu presunu zo západného Slovenska na strdené Slovensko.

Vďaka vybudovanej infraštruktúre prilákalo do týchto regiónov ďalších investorov a zvýšila sa životná úroveň obyvateľstva.

## II. Silné a slabé stránky PPP projektov.

### **Silné stránky :**

- väčšia transparentnosť,
- súkromný partner je schopný zabezpečiť vyššiu kvalitu služieb,
- jedno výberové riadenie a jedna zmluvná strana po celý čas životnosti procesu,
- z dlhodobého hľadiska je realizácia lacnejšia,
- prenos rizík na súkromného partnera,
- súkromný sektor je zainteresovaný na výsledku, tým je viac motivovaný,
- možnosť verejného sektoru zaistiť poskytovanie služieb, infraštruktúr aj v situácii, kedy nedisponuje dostatočnými finančnými zdrojmi,
- rozloženie platieb v čase,
- možnosť nezahrnutia záväzku z PPP do verejného dlhu,
- verejný sektor nestráca kontrolu nad projektom.

### **Slabé stránky :**

- chýbajúca definícia koncesie,
- dvojité schvaľovací proces pri významných PPP projektoch,
- zložitosť prípravy koncesného procesu,
- daňové aspekty PPP,
- insolventnosť koncesionára,
- inštitucionálne zabezpečenie PPP,

- nedostatočná informovanosť o možnosti aplikovať metódu PPP pri projektoch spolufinancovaných z dotácií,
- časovo a finančne náročná príprava,
- dlhodobý záväzok verejného zadávateľa,
- nedostatočné vymedzenie rizík.

**Príležitosti PPP :**

- nová metóda spolupráce/obstarávania verejných služieb,
- rozvoj trhu,
- zmena pohľadu ústredných orgánov na PPP projekty.

**Hrozby PPP :**

- nedostatočná politická podpora PPP,
- chýbajúca vôľa kombinovať PPP s čerpaním dotačných zdrojov,
- dlhodobosť vzťahu a z neho vyplývajúce potencionálne komplikácie,
- nevyváženosť prenosu rizík,
- značné dozorné/schvaľovacie právomoci tretích osob.

III. Doporučenia postupov pre použitie PPP projektov.

Nakoľko využívanie PPP projektov nie je na vysokej úrovni musíme hľadať inšpiráciu v zahraničí a snažiť sa už od začiatku aplikovať správne postupy a metódy a tým sa vyhýbať chybám a následným negatívnym dopadom na rozpočet a konečnú cenu. Je veľmi vhodné v prípade PPP projektov aby zadávateľ mal detailný prehľad o danom projekte a aj jeho finančnej výkonnosti. V priebehu projektov a na ich konci ich vyhodnocovať a podávať patričné informácie k ďalším obdobným projektom, aby sa výhodnosť ešte zvýšila. Nechať sa inšpirovať opäť zahraničím a stanoviť presnú metodiku využívania PPP projektov pre jednotlivé

odvetvia. Jeden z hlavných bodov v našich krajinách je prijať opatrenia pre zvýšenie transparentnosti a znížiť tak korupciu pri verejných zakázkach.

IV. V čom sú výhody budovania dopravnej infraštruktúry pomocou PPP projektov?

Hlavné výhody budovania dopravnej infraštruktúry pomocou PPP projektov je rozvoj menej vyspelých regiónov, prilákanie domácich a zahraničných firiem do regiónov, čím sa zníži nezamestnanosť a zvýši životná úroveň obyvateľstva. Určite dôležitý aspekt je aj zrýchlenie dopravy z bodu A do bodu B.

## Zdroje

BENJAMIN, J., JONES, T., February 2016. The UK's PPPs disaster. Jubilee Debt Campaign, London. ISBN 978-1-912225-46-0.

Build America Transportation investment center, Successful Practice for P3s ,U. S. Department of transportation, 2016

Europský účetný dvor na základe informácií poskytnutých centrem EPEC.

European Court of Auditors. Public Private Partnerships in the EU: Widespread shortcomings and limited benefits. European Union [online]. 2020[cit.2020-12-12].. Dostupné z:

<https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=45153>

ELLIS, D., WHYTE, D., Redefining Corruption: Public attitudes to the relationship between government and business [on-line]. 2020[cit.2020-12-12].Dostupné z: <https://www.crimeandjustice.org.uk/sites/crimeandjustice.org.uk/files/Redefining%20corruption%20briefing%2C%20May%202016.pdf>

uk/sites/crimeandjustice.org.uk/files/Redefining%20corruption%20briefing%2C%20May%202016.pdf

Formy a modely PPP, Asociácia PPP, Slovensko, dostupné na [www.asociaciappp.sk](http://www.asociaciappp.sk)

International Monetary Fund, Public Private Partnership, 12.3.2004. dostupné na: <http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.pdf>)

JURČÍK, Radek, VEŘEJNÉ ZAKÁZKY A PPP PROJEKTY, Aleš Čeněk s.r.o., 2008

KLEE, Lukáš, 2015. Stavební smluvní právo. Vydání první. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7478-804-8.

Lisabonský akčný plán zahrňujúci Lisabonskú stratégiu EÚ a odporúčania pre členské krajiny pre ich Národné lisabonské stratégie, 3.2.2005. Brusel: SEC 192, 2005

Ministerstvo dopravy a výstavby SR. MINISTERSTVO/ PPP projekty/ D4/R7 2020[cit.2020-12-12]Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/ppp-projekty/d4-r7>

Metodika hodnocení kvantitativních aspektů hodnoty za peníze v projektech PPP, august 2008 dostupné na: [www.asociaciappp.sk](http://www.asociaciappp.sk))

Metodika hodnoty za peníze v PPP projektech Zpracováno v rámci Twinningového projektu CZ/2005/IB/FI/04, dostupné na: <http://www.mfcr.cz/>)

OSTŘÍŽEK, J. A KOL., Public Private Partnership: Příležitost a výzva. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007. s. 17. ISBN: 978-80-7179-744-9

Partnerships Victoria Risk Allocation and Contractual Issues, Guidance Material, June 2001. dostupné na: [www.partnerships.vic.gov.au](http://www.partnerships.vic.gov.au)

Partnerships Victoria Technical Note – Public Sector Comparator Supplementary Technical Note, Department of Treasury and Finance, July 2003. dostupné na: [www.partnerships.vic.gov.au](http://www.partnerships.vic.gov.au))

Polakovičová, Mária, 10.2.2004. Úrad pre verejné obstarávanie, dostupné na [www.uvo.gov.sk](http://www.uvo.gov.sk)

Přednáška doc. Ing. Aleše Tomka CSc. Introduction to PPP. 2019-2020 ČVUT FSv.

Přednáška Ing. Michal Vondruška, Ph.D. Smluvní vztahy ve výstavbě. 2019  
ČVUT FSv.

PPP Centrum, Česká republika, Slovníček pojmů, dostupné na:  
[www.pppcentrum.cz](http://www.pppcentrum.cz) a Hodnotící zpráva

New decision of Eurostat on deficit and debt Treatment of public-private partnerships,  
11.2.2004)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004  
o koordinácii postupov pri zadávaní verejných zákaziek na práce, verejných  
zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby. (L 134, 30. apríla  
2004)

Štúdiá realizovaná poradenskou firmou Mott MacDonald, MDPT SR 2004-2006)

The Canadian Council for Public-Private Partnership, Definitions, dostupné na:  
[www.pppcouncil.ca/aboutPPP\\_definition.asp](http://www.pppcouncil.ca/aboutPPP_definition.asp) (United States General Accounting  
Office, Public-Private Partnerships, Terms Related to Building and Facility  
Partnerships, Glossary, April 1999. dostupné na: <http://www.ncppp.org>)

United States General Accounting Office, Public-Private Partnerships, Terms  
Related to Building and Facility Partnerships, Glossary, April 1999. dostupné na:  
<http://www.ncppp.org>)

Uskutočňovanie Lisabonskej stratégie – Reformy pre rozšírenú Úniu, 26.3.2004.  
Európska komisia,

Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávaní veřejných zakázek, ve znění pozdějších  
předpisů

Zákon č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých  
zákonov, ktorý nadobudol účinnosť dňa 1. februára 2006.

Zelená kniha o partnerstve verejného a súkromného sektora a práve spoločnosti o verejných zákazkách a koncesiách, 30.4.2004. Brusel: COM, 2004 a Medved' Jozef; Nemeč, Juraj a kolektív, 2007, Základy verejných financií, Bratislava: Sprint, 2007

Zákon č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Zákon č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov . A v zákone č. 583/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách územnej samosprávy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

CSOB.cz, [https://www.csob.cz/portal/csob/servis-pro-media/tiskove-zpravy/-/asset\\_publisher/xARbl68MhzPR/content/id/3919733](https://www.csob.cz/portal/csob/servis-pro-media/tiskove-zpravy/-/asset_publisher/xARbl68MhzPR/content/id/3919733)

<https://e.dennikn.sk/1971676/v-nedelu-otvaraju-juzne-useky-bratislavskeho-obchvatu-komu-co-prinesu/>



# Zoznam tabuliek

<i>Tabuľka 1 Rozdelenie rizík .....</i>	<i>27</i>
<i>Tabuľka 2 Úsek D4 Jarovce – Ivanka sever .....</i>	<i>45</i>
<i>Tabuľka 3 Úsek D4 Ivanka sever – Rača .....</i>	<i>46</i>
<i>Tabuľka 4 Úsek R7 Prievoz - Ketelec.....</i>	<i>47</i>
<i>Tabuľka 5 Úsek R7 Ketelec – Dunajská Lužná .....</i>	<i>48</i>
<i>Tabuľka 6 Úsek R7 Dunajská Lužná – Holice .....</i>	<i>49</i>

# Zoznam obrázkov

<i>Obrázok 1 Rozsah činností súkromného dodávateľa podľa miery podstupovaných rizík.....</i>	<i>14</i>
<i>Obrázok 2 Kombinácia platieb od verejného partnera a užívateľov.....</i>	<i>19</i>
<i>Obrázok 3 Priebeh PPP projektu.....</i>	<i>20</i>
<i>Obrázok 4 Štúdia realizovateľnosti PPP projektov .....</i>	<i>22</i>
<i>Obrázok 5 Hodnota za peniaze .....</i>	<i>23</i>
<i>Obrázok 6 Trh PPP v EÚ od roku 1990 do roku 2016 .....</i>	<i>35</i>
<i>Obrázok 7 Počet PPP projektov v EÚ od roku 1990 do roku 2016.....</i>	<i>36</i>
<i>Obrázok 8 Počet PPP projektov vo Veľkej Británii .....</i>	<i>38</i>
<i>Obrázok 9 Hodnota projektov v miliardách libier vo Veľkej Británii.....</i>	<i>39</i>
<i>Obrázok 10 aktuálny predpoklad Platieb súkromnému sektoru .....</i>	<i>40</i>
<i>Obrázok 11 Obchvat Bratislavy.....</i>	<i>41</i>
<i>Obrázok 12 D4 Jarovce – Ivanka sever.....</i>	<i>46</i>
<i>Obrázok 13 D4 Ivanka sever – Rača.....</i>	<i>47</i>
<i>Obrázok 14 R7 Prievoz – Ketelec .....</i>	<i>48</i>
<i>Obrázok 15 R7 Ketelec – Dunajská Lužná.....</i>	<i>49</i>
<i>Obrázok 16 R7 Dunajská Lužná – Holic.....</i>	<i>50</i>
<i>Obrázok 17 Biokoridor úseku R7 .....</i>	<i>51</i>
<i>Obrázok 18 D4 – Bratislava – Ivanka sever – Rača .....</i>	<i>52</i>
<i>Obrázok 19 D4 – Bratislava – Jarovce – Ivanka sever, most cez Dunaj.....</i>	<i>53</i>
<i>Obrázok 20 Tímy štúdie uskutočniteľnosti.....</i>	<i>54</i>
<i>Obrázok 21Predpokladané rozdelenie základných kategórii rizík.....</i>	<i>57</i>
<i>Obrázok 22 Hlavné parametre peňažných tokov zadávateľa PPP modeli.....</i>	<i>59</i>
<i>Obrázok 23 Čistá súčasťná hodnota rizík projektu.....</i>	<i>60</i>
<i>Obrázok 24 Tabuľka za dostupnosť .....</i>	<i>61</i>
<i>Obrázok 25 Výdavky na majetkoprávne vysporiadanie .....</i>	<i>62</i>
<i>Obrázok 26 Čistá súčasťná hodnota rizík projektu.....</i>	<i>62</i>
<i>Obrázok 27 Časový odhad otvárania úsekov D4 a R7.....</i>	<i>63</i>