



vfm D4/R7

Pohľad z ministerstva financií



Hovorili sme pravdu

- *„Pre mňa je to projekt ako každý iný, a chcem ho posudzovať na základe jeho prínosov a nákladov. Ak drahšie financovanie zásadne preváži prevádzkové úspory, ktoré prinesie súkromník, tak to je podľa mňa zlý nápad.“*

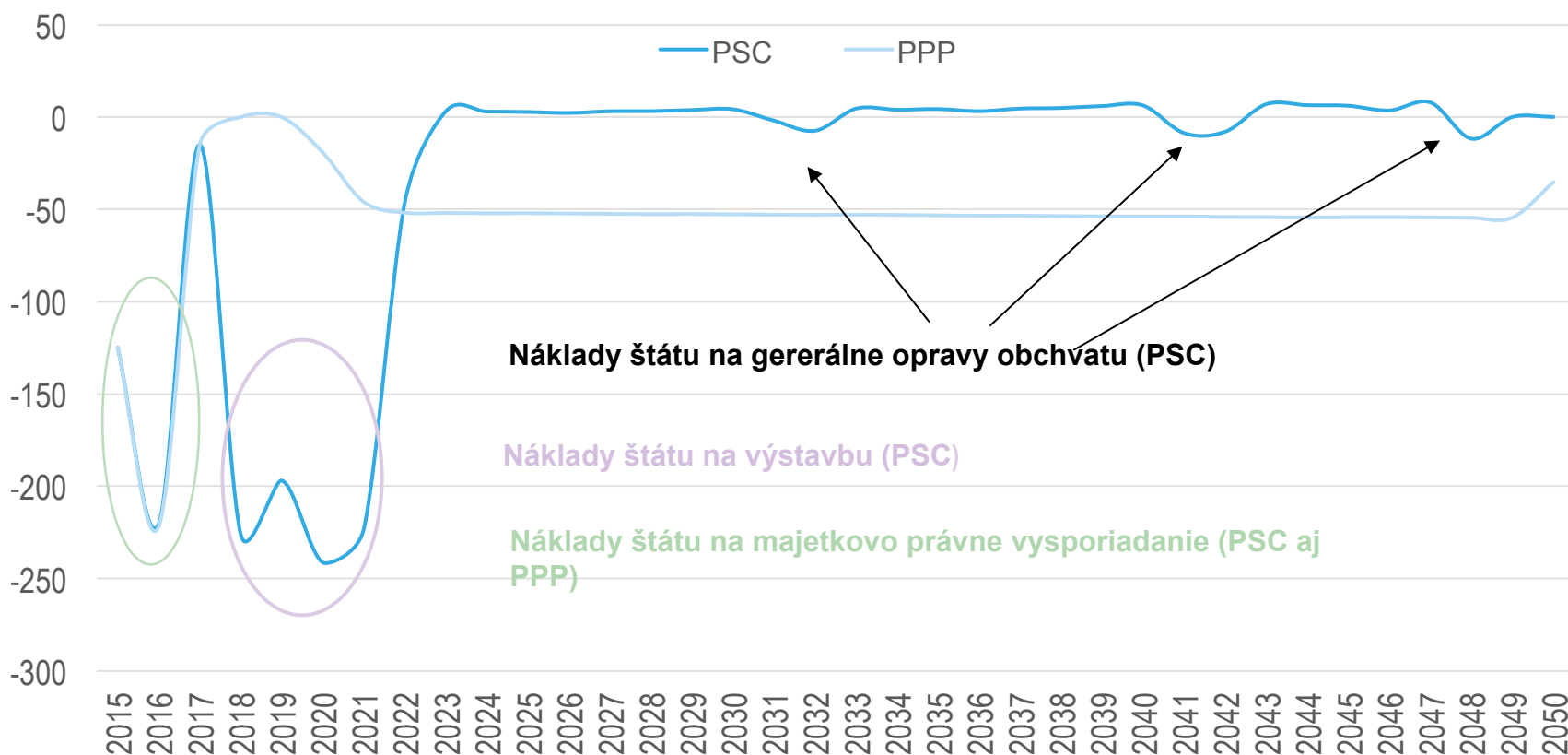
M.F., 29. októbra 2015

- *„Sme urobili porovnanie toho klasického modelu, ako by to financoval štát, aj keď o niečo neskôr a samozrejme formou PPP, ktorú sme realizovali za ostatné roky. (...) Nám je dnes jasné, že je to výhodnejšie začať stavať formou PPP dnes, ako to odkladať z pohľadu možností štátneho rozpočtu niekedy v budúcnosti.“*

V.S., 2. februára 2016

Nominálne toky PSC a PPP 2015 - 2050

Celkové peňažné toky PSC a PPP (v mil. eur)



Čo a ako sme skúmali

- Podľa zákona o rozpočtových pravidlách a metodiky MF SR pre posudzovanie PPP projektov
- Analýza hodnoty za peniaze (vfm)
 - Zhrnutie záverov aktualizovanej štúdie uskutočniteľnosti
 - Pohľad MF SR
- Hodnotenie vplyvu projektu na verejné financie
 - Stanovisko Eurostatu
 - Vplyv na dlh a deficit
 - Celkový vplyv – vrátane implicitných záväzkov

vfm mindop

Nová VfM je oproti pôvodnej

- Aktuálnejšia
 - vychádza z ponuky víťazného uchádzača
 - lacnejšie financovanie, nižšia diskontná miera a inflácia
 - nižšie CAPEX, OPEX, LCC
 - nový modelový odhad socio-ekonomických benefitov
- Dôkladnejšie spracovaná
 - zohľadňuje konzultácie s MF SR (výška diskontných sadzieb, časové predpoklady)
 - obsahuje viac scenárov
- Analyzuje výstavbu obchvatu formou PPP a PSC

Sumár štúdií MDVRR SR

Prehľad najdôležitejších vstupných parametrov

	Nová štúdia (PSC)	Víťazný uchádzač (PPP)	Pôvodná štúdia (PSC)	Pôvodná štúdia (PPP)
CAPEX (v mil. eur)	1122 / 1037	859,6	1198	1173 – 1325
OPEX (v mil. eur)	3,2 / 3,1 za rok	4,3 za rok	4,2 za rok	9,6 za rok
LCC (v mil. eur)	136,9 / 126,5	43,3	154	154
Financovanie	ako výdavok ŠR	NA	3,4 %	NA
Indexácia	IFP prognóza a 2%	IFP prognóza a 2%	staršia prognóza a 2%	staršia prognóza a 2%
Diskont	2 % / 3,3 % / 5 %	2 % / 3,3 % / 5 %	3,4 %	3,4%
Začiatok výstavby	2019	2016	2023	2016
Prenesené riziká	85 mil. eur	85 mil. eur	170 mil. eur	170 mil. eur
Platba za dostupnosť	-	56,7 mil. eur	-	135 mil. eur
Socioekonomické benefity	NA	998 mil. eur	NA	1007 mil. eur
Majetkovoprávne vysporiadanie	347 mil. eur	347 mil. eur	474 mil. eur	474 mil. eur
NPV	1753	1326	2735	2423 až 2649

Zdroj: [Pôvodná a aktualizovaná štúdia uskutočniteľnosti](#)

^[1] Celkové náklady na financovanie víťazného uchádzača vrátane vlastných zdrojov výrazne poklesli, no informáciu o presnej sume neumožnil uchádzač zverejniť.

^[2] Ide o rozdiel socioekonomických benefítov jednotlivých variantov pri 7-ročnom náskoku variantu PPP

^[3] NPV je súčet nákladov hrubého PSC/PPP, NPV zadržaných a prenesených rizík znížený o NPV dane platenej koncesionárom a v prípade skoršieho dokončenia stavby formou PPP je hodnota NPV PSC zvýšená aj o socioekonomické benefity za obdobie, kým sa nedokončí aj variant PSC. Štúdia poradcov uvažuje s hodnotou SEB na strane PPP, preto sú na prvý pohľad čísla MF SR iné ako čísla z pôvodnej analýzy.

Podľa MDVRR SR je PPP výhodnejšie vo všetkých scenároch

- Rôzne kombinácie (VfM od 422 – 1219 mil. eur pre PPP)
 - výšky CAPEX pri PSC
 - tri rôzne diskontné sadzby
 - časový posun začiatku realizácie pri PSC (3 a viac rokov)
- Okrem toho samostatne kvantifikované hypotetické scenáre
 - CAPEX, OPEX a LCC z víťaznej ponuky (186 – 951 mil. pre PPP)
 - externé financovanie PSC (362 – 1263 mil. eur pre PPP)
 - 50% socio-ekonomických benefitov (238 - 720 mil. eur pre PPP)

Kvôli benefítom sa oplatí stavať

- VÚD vypočítal socioekonomické benefity (SEB) výstavby len v rokoch 2020-2026
- Pri zachovaní nominálneho rastu hodnôt SEB v rokoch 2022 - 2025 sú obidva varianty výhodnejšie ako „Nerobiť nič“
- Na to, aby sa do roku 2050 benefity variantov vyrovnali, postačuje dokonca 22-23 % SEB

Vieme Bratislave pomôcť inak?

- Pôvodná štúdia určila výhodnosť a rozmer projektu bez analýzy alternatív
 - „Malý obchvat“
 - minimálny variant - iba R7 + križovatka Prievoz
 - „Walkable city“
 - koľajové radiály, spoplatnenie vstupu autom do mesta, parkovacia politika
 - Londýn, Portland a Miláno
 - Iné?
- Štúdia ráta s dvoma alternatívami, dorátali sme niektoré ďalšie

vfm minfin

Podobná cena PPP a PSC výstavby

- Uvažované scenáre kapitálových výdavkov CAPEX1 (1,1 mld. eur) a CAPEX2 (1,03 mld. eur) nepovažujeme za najlepší odhad trhových cien.
- Obstarávanie prostredníctvom žltého FIDICu môže priniesť úsporu podobnú CAPEXu z PPP
- Za odhad trhových cien preto považujeme cenu víťazného uchádzača zvýšenú o 5%

Prehľad nákladov podľa kategórií účastníkov súťažného dialógu (ceny 2015, mil. eur)

	<i>Cintra</i>	<i>Priemer uchádzačov</i>	<i>PSC s rezervou (5 % oproti Cintre)</i>	<i>PSC podľa štúdie</i>
CAPEX	860	1 036	903	1122 / 1037

PPP má oproti PSC nižšie náklady na údržbu

- Cintra je na údržbe zásadne efektívnejšia (nízke LCC)
- NDS má nižšie OPEX ako Cintra, ale trikrát vyššie LCC
- Za základný scenár PSC považujeme výdavky NDS

Prehľad nákladov podľa kategórií účastníkov súťažného dialógu (ceny 2015, mil. eur)

	Cintra	Priemer uchádzačov	<u>PSC s rezervou (5 % oproti Cintre)</u>	NDS
OPEX	128	175	134	93
LCC	43	110	45	124

Diskontná miera a financovanie

- MF SR považuje za základný scenár súčasné náklady na financovanie deficitu = 2 %
- Ďalšie scenáre:
 - Drahé financovanie = 3,3 %
 - Netrzeplivá verejnosť = 5 %
- Pri výstavbe štátom počítame s aktuálnymi nákladmi na financovanie 2 %

Socio-ekonomické benefity (SEB)

- Odhad SEB sa nám nepodarilo rozlúsknuť
 - Hypotetická zmena predpokladu správania sa vodičov z časovej preferencie na vzdialenostnú
 - Neistota vstupov: obsadenosť auta, nerovnosť vozovky, hodnota času...
 - Dopravná prognóza by mala byť posúdená iným expertom
- Dodatočne boli dopočítané scenáre
 - 20% nárast/pokles počtu osobných áut, vyvolaný dopyt
 - realizácie iba R7 a križovatky Prievoz (minimálne riešenie)

Vyvolaný dopyt môže zrušiť prínosy

Citlivostná analýza SEB (%) v roku 2026 podľa modelu VÚD

	+20% IAD v stave s projektom	+20% v oboch variantoch	-20% v oboch variantoch
Časové prínosy	-34%	22%	-22%
Prínosy prevádzkových nákladov vozidiel	-247%	7%	-13%
Prínosy - nehodovosť	-893%	20%	-22%
Náklady na údržbu a opravy komunikácie	-321%	-32%	24%
Spolu	-170%	14%	-17%

Potreba SEB (v %), aby sa VfM=0

Náskok v rokoch	1	2	3	4
Základný scenár MF SR	70 %	36 %	18 %	12 %
Parametre víťaza	170 %	85 %	41 %	27 %

Zdroj: MF SR, MDVRR SR

Výstavba R7 bez D4...

...podľa modelu VÚD nemá zmysel

Porovnanie SEB (mil. EUR) v roku 2020 podľa modelu VÚD

	1	2		4	
	D4+R7	3 úseky R7	Rozdiel (2) a (1)	2 úseky R7	Rozdiel (4) a (1)
Časové prínosy	87,8	-21,3	-124%	-29,6	-134%
Prínosy prevádzkových nákladov vozidiel	5,6	-30,9	-653%	-33,3	-695%
Prínosy - nehodovosť	5,6	-1,0	-118%	-2,6	-147%
Náklady na údržbu a opravy komunikácie	-0,2	0,0	79%	0,0	-90%
Spolu	98,8	-53,3	-154%	-65,5	-166%

Základný a realistický scenár MF SR

- Hodnota za peniaze analytického scenára MF SR vychádza o 62 mil. eur (4,8%) vyššia pri PSC
- Pri realistickom posune o 2 roky je PPP výhodnejšie o 113 mil. eur

	MF SR základný (PSC)	MF SR realistický (PSC)	Nová štúdia (PSC)	Víťazný uchádzač (PPP)
CAPEX (v mil. eur)	903	903	1122 / 1037	859,6
OPEX (v mil. eur)	3,1 za rok	3,1 za rok	3,2 / 3,1 za rok	4,3 za rok
LCC (v mil. eur)	124,4 (ako NDS)	124,4 (ako NDS)	136,9 / 126,5	43,3
Financovanie	2 %	2 %	ako výdavok ŠR	NA
Indexácia	IFP prognóza a 2%	IFP prognóza a 2%	IFP prognóza a 2%	IFP prognóza a 2%
Diskont	2 %	2 %	2 % / 3,3 % / 5 %	2 % / 3,3 % / 5 %
Začiatok výstavby	2016	2018	2019	2016
Prenesené riziká	85	85	85 mil. eur	85 mil. eur
Socioekonomické benefity	NA	NA	NA	0 - 178 mil. eur
Majetkovoprávne vysporiadanie	347	347	347 mil. eur	347 mil. eur
NPV	1265	1440	1753	1327

^[1] Celkové náklady na financovanie víťazného uchádzača vrátane vlastných zdrojov výrazne poklesli, no informáciu o výške súhrnnej sumy neumožnil uchádzač zverejniť. [Zdroj: Výsledky a náklady na financovanie víťazného uchádzača zverejnené IFP](#)

^[2] Ide o rozdiel socioekonomických benefítov jednotlivých variantov pri 2-ročnom náskoku variantu PPP.

Fiškálne vplyvy

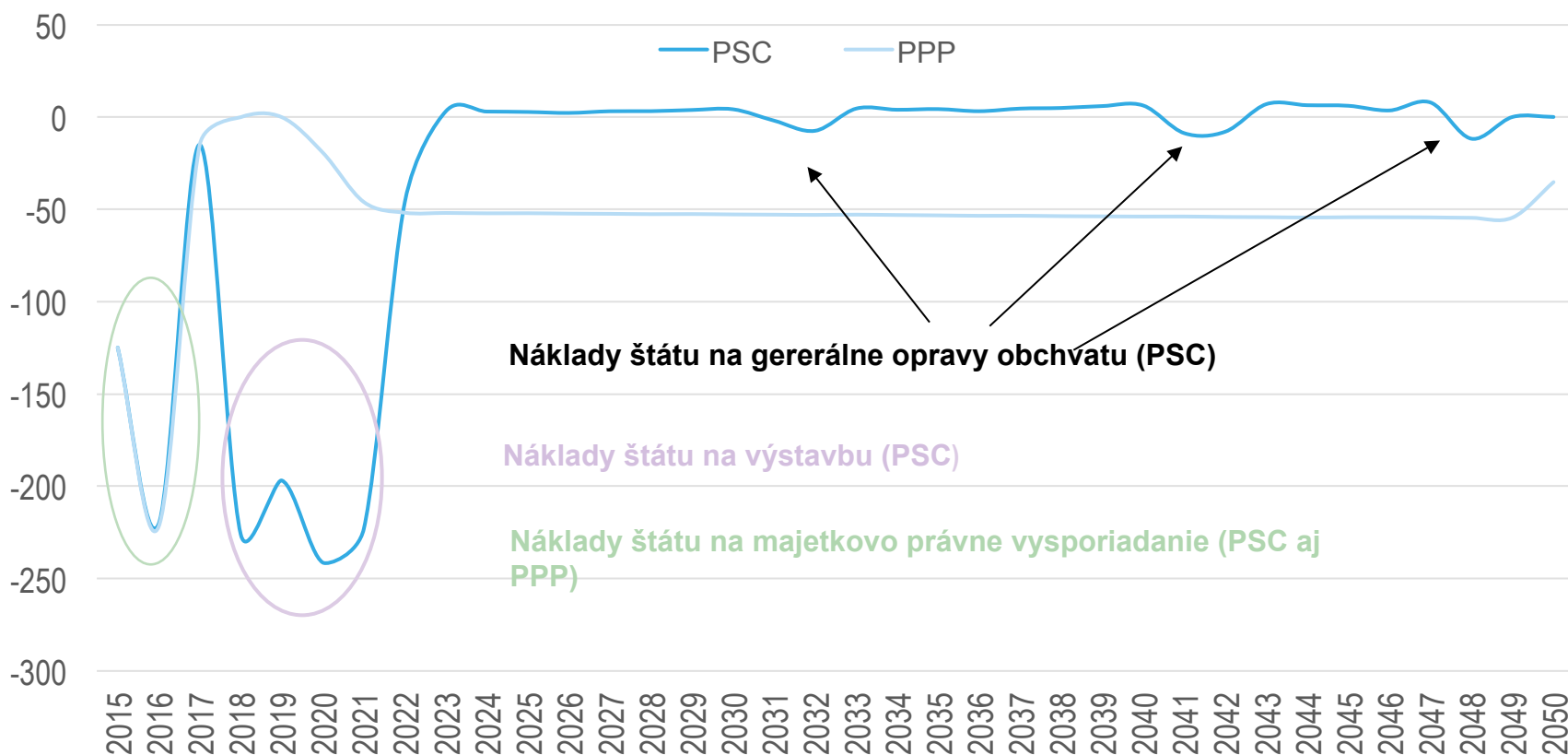
Stanovisko Eurostatu k PPP

Eurostat

- **súhlasí**, že aktíva a pasíva spojené s PPP projektom výstavby obchvatu je možné zaznamenať mimo bilanciu verejnej správy
- potvrdil, že riziká projektu sú v dostatočnej miere prenesené z verejného sektora na súkromného partnera
- zároveň potvrdil, že aj napriek neukončenej metodickej diskusii ohľadom klasifikácie PPP projektov v Európe, nebude v prípade schválenia koncesnej zmluvy vládou pred ukončením tejto diskusie svoje rozhodnutie v budúcnosti prehodnocovať

Nominálne toky PSC a PPP 2015 - 2050

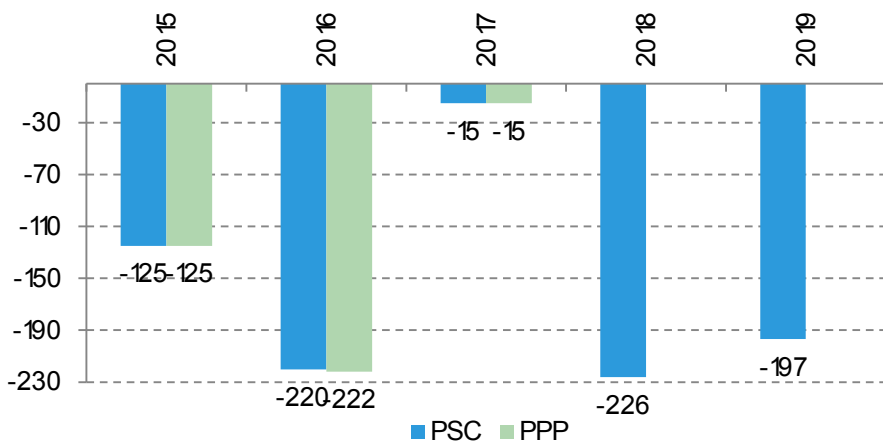
Celkové peňažné toky PSC a PPP (v mil. eur)



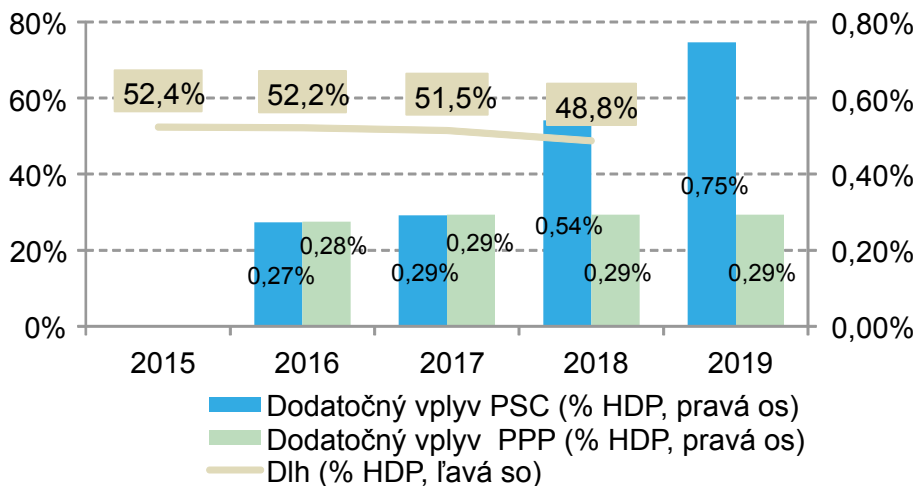
Vplyv na deficit a dlh (2015 – 2019)

- PSC: 783 mil. Eur (0,94 % HDP / AWG)
- PPP: 362 mil. Eur (0,45 % HDP / AWG)
- Vplyv roku 2015 už zahrnutý vo výslednom deficite a dlhu

PSC vs. PPP - nominálne toky 2015-2019 (mil. EUR)



Vplyv PPP a PSC na deficit a dlh (2015 - 2019, v % HDP)



Celkový vplyv na VF (2015 - 2050)

- PSC: 1,126 mld. eur. (1,44 % HDP / AWG)
- PPP: 1,051 mld. eur. (1,35 % HDP / AWG)

Vplyv v % HDP (PSC)	2015 – 2019	2015*	2016	2017	2018	2019
Vplyv na dlh a deficit (diskont AWG)	0,90%	0,20%	0,30%	0,00%	0,30%	0,20%
Vplyv na dlh a deficit (diskont 2 %)	1,00%	0,20%	0,30%	0,00%	0,30%	0,20%
	Obdobie	diskont AWG		diskont 2 %		
Kumulatívny vplyv na implicitné záväzky	2020 - 2050	0,50%		0,50%		
Kumulatívny vplyv na deficit a dlh	2015 - 2050	1,40%		1,50%		
	z toho vplyv 2015	0,20%		0,20%		
Poznámka: * už zahrnuté v RVS				Zdroj: MF SR, MDVRR SR		

Vplyv v % HDP (PSC)	2015 – 2019	2015*	2016	2017	2018	2019
Vplyv na dlh a deficit (diskont AWG aj 2 %)	0,50%	0,20%	0,30%	0,00%	0,00%	0,00%
	Obdobie	diskont AWG		diskont 2 %		
Kumulatívny vplyv na implicitné záväzky	2020 - 2050	0,90%		1,40%		
Kumulatívny vplyv na deficit a dlh	2015 - 2050	1,30%		1,80%		
	z toho vplyv 2015	0,20%		0,20%		
Poznámka: * už zahrnuté v RVS				Zdroj: MF SR, MDVRR SR		

Zhrnutie - odporúčania

- Hodnota za peniaze základného scenára MF SR vychádza o 62 mil. eur (4,8%) vyššia pri PSC
- Pri posune o 2 roky je PPP výhodnejšie o 113 mil. eur
- Dôležitý faktor pre výhodnosť PPP sú získané SEB (dôsledok neskoršej výstavby cez PSC)
 - Pri začatí výstavby PSC v roku 2019 je PPP výhodnejšie vo všetkých modelovaných scenároch
 - Pri začatí o rok skôr (2018) sa NPV hodnoty takmer vyrovnajú (CAPEX, LCC a OPEX ako víťazný uchádzač)
 - Pri porovnaní rovnakého začiatku výstavby je PSC výhodnejšie pri diskontnej miere menšej ako 3% (teda iba v základnom scenári)
- Celkový rozpočtový vplyv (2015 – 2050) predstavuje 1,126 mld., resp. 1,051 mld. eur.

"A **city** is more than
a place in space,
it is a **drama in time**"

Patrick Geddes (1854 – 1932),
priekopník urbanizmu

Úseky súťažené žltým FIDICom

Ceny úsekov súťažených žltým FIDICom (% zo štátnej expertízy- ŠE)

Úsek	Zmluvná cena	Skutočná cena	INEKO Skutočná cena	Poznámka
D1 Jablonov - Studenec	109%	119%		Jediný úsek s konečnou fakturáciou.
D1 Jánovce - Jablonov	58%	63%		Skutočná realizácia bola červeným FIDIC pre I. úsek a žltým pre II. úsek.
D1 Dubná Skala - Turany	64%	69%	51%	Nevyplatené faktúry živnostníkom.
D1 Fričovce - Svinia	55%	59%	62%	Nevyplatené faktúry živnostníkom.
R2 Žiar nad Hronom - obchvat	62%	69%		ŠE bola realizovaná pre plný profil,
R2 Ruskovce - Pravotice (1/2 profil)	127%	91%		preto uvádzame podiel oproti polovici ŠE (konzervatívny predpoklad).