

OBSAH

Slovo na úvod

str. 1

PPP projekty v oblasti vodného hospodárstva realizované v Rakúsku

str. 2

Dôsledky ukončenia diaľničných PPP projektov pre budúcnosť PPP na Slovensku

str. 3

PPP construction based infrastructure development program in Hungary (2004-2010)

str. 5

Povinnosť zverejniť verejné zmluvy

Pozor na sankciu neplnatosť zmluvy!

str. 6

Projekt, o ktorom sa hovorí Letisko M. R. Štefánika v Bratislave

str. 7

PPP slovník

str. 8

Kalendár PPP podujatí

str. 8

Slovo na úvod

Vážení čitatelia, rok 2010 bol časom, keď sa toho vo verejno-súkromných partnerstvách veľa zmenilo. Na jednej strane sa naplno rozbehla realizácia tzv. 2. balíka PPP projektov (úseky R1 Nitra – Tesárske Mlyňany, severný obchvat Banskej Bystrice), za ktorý si Slovenská republika vyslúžila medzinárodné uznanie a na strane druhej bol zrušený tzv. 1 balík PPP projektov (úseky D1 Dubná Skala – Ivachnová, Jánovce – Jablonov a Fričovce – Svinia) rovnako ako aj 3. balík PPP projektov (úseky D1 Hričovské Podhradie a Dubná Skala).

Diskusia o diaľničných PPP projektoch bola búrlivá a často krát sprevádzaná nie celkom odbornými argumentmi. Preniesla sa z odbornej úrovne na úroveň politickú. Príčinou tejto situácie boli vo veľkej miere parlamentné voľby.

Dnes niekoľko mesiacov po voľbách je potrebné uprieť zrak do budúcnosti a začať diskutovať na odbornej báze o „master pláne“ rozvoja slovenskej dopravnej infraštruktúry. Odborná verejnosť a súkromný sektor netrpezlivo očakávajú prvé kroky Ministerstva dopravy SR, ktoré ukážu ich stratégiu ďalšieho rozvoja.

Ako prvá musí byť zodpovedaná otázka, ktoré úseky je potrebné postaviť alebo zrekonštruovať v nasledujúcich piatich až desiatich rokoch, aby sa splnili očakávania spoločnosti, teda prepojenie západu a východu krajiny, odľahčenie príliš vyťažených úsekov v záujme plynulosti premávky a zníženia nehodovosti, komfortnejšie a rýchlejšie cestovanie a v neposlednom rade rozvoj zaostávajúcich regiónov.

Následne je nutné zamyslieť sa nad projektovou prípravou týchto úsekov a potom ich financovaním.

V uplynulých obdobiach rozvoj dopravnej infraštruktúry narážal práve na problémy s pripravenosťou tak cestných ako aj železničných projektov. Bez dobre a včas pripravenej projektovej dokumentácie nie je možné plniť ciele uvedené vyššie a stavať po finančnej stránke efektívnejšie.

Financovanie je vždy „achillovou päťou“ veľkých infraštruktúrnych projektov. Eurofondy sú v súčasnosti najlacnejším prostriedkom financovania, majú však svoje obme-



Michal Považan

dzenia: rýchlo sa blížiaci koniec rozpočtovacieho obdobia v roku 2013 a s tým súvisiaci problém so slabou pripravenosťou projektov, nemožnosť ich využitia v Bratislavskom samosprávnom kraji (obchvat Bratislavy, rýchlostná cesta R7 z Bratislavy do Dunajskej Stredy) a ich viazanosť na medzinárodne schválené koridory (predĺženie rýchlostnej cesty R1 z Banskej Bystrice do Ružomberka sa za týchto podmienok nedá financovať ani z kohézneho fondu

a ani z fondu regionálneho rozvoja).

Okrem eurofondov existujú aj iné spôsoby financovania a realizácie infraštruktúrnych projektov: prostriedky zo štátneho rozpočtu a projekty verejno-súkromného partnerstva (PPP projekty). Všetky tieto nástroje slúžia na dosiahnutia jedného cieľa: kvalitnejšej, bezpečnejšej infraštruktúry, ktorá napomôže rozvoju Slovenska, krajiny, kde všetci žijeme.

To, ktorý nástroj sa kde a ako využije je vec odbornej diskusie a rozhodnutia Ministerstva dopravy. Súkromný sektor je na túto diskusiu otvorený a pripravený. Je úlohou Ministerstva dopravy diskusiu začať čo najskôr, lebo čas je to, čo nám chýba. Nedo- statočná dopravná infraštruktúra stojí ľudí pri dopravných nehodách života a stojace projekty prácu a šancu na dôstojný život.

Michal Považan,
výkonný riaditeľ Asociácie PPP



PPP projekty v oblasti vodného hospodárstva realizované v Rakúsku

PPP projekty patria od dávna k vodnému hospodárstvu. Štruktúra podobná PPP sa v tomto odvetví používala ešte skôr ako začalo byť verejno-súkromné partnerstvo široko akceptované ako projektový nástroj vhodný pre rozvoj najrôznejších verejných služieb alebo verejnej infraštruktúry.

V dobe obmedzených finančných zdrojov vládne aj v Rakúsku zvýšený záujem o rôzne modely outsourcingu. Uvedené platí obzvlášť v prípadoch, pokiaľ je zabezpečené, že dôjde k optimalizácii prevádzky ako aj k optimalizácii hospodárskej a finančnej situácie obce, mesta alebo konglomerátu týchto subjektov.

Inovatívny model PPP pre čistenie odpadových vôd v Aspachu

Jeden z mnoho príkladov úspešného a na mieru ušitého projektu PPP je čistenie odpadových vôd v strediskovej obci Aspach v hornorakúskom regióne Innviertel.

V roku 2004 tu vznikla silná potreba nájsť pre túto úlohu nové riešenie. Bolo **nutné zvýšiť štandard prevádzky kanalizácie a čistiareň odpadových vôd**, jediný obsluhovateľ zariadenia zabezpečovaný obcou bol preťažený a niektoré úlohy nemohol z bezpečnostných dôvodov sám ani vykonávať. Ďalším faktorom bolo, že sa musela **modernizovať čistiareň odpadových vôd** pre ca. 8000 EO a obec pre tento krok hľadala nezávislého partnera s príslušným know-how. Ďalej mali byť zmierené nároky na obecné zastupiteľstvo pri riešení odborných úloh a mala byť **optimalizovaná finančná štruktúra obce**.

Po intenzívnych diskusiách sa obec rozhodla dosiahnuť tieto ciele prostredníctvom kombinácie modelu prevádzkovania a modelu **sale and lease back**. Kanalizácia v hodnote 4,3 milióna euro bola predaná spoločnosti WDL Infrastruktur GmbH, od ktorej bola na dobu 18,5 rokov späťne prenajatá. Súbežne s tým prevzala **WDL Wasserdienstleistungs GmbH** (súčasť skupiny **Energie AG Wasser**) prevádzku a správu kanalizácie a čistiareň odpadových vôd.

Doba trvania modelu sale and lease back bola prispôbená dobe životnosti existujúcich zariadení. Obec bola schopná splatiť časť pôžičiek a tým si vytvoril finančné prostriedky na ďalšie investičné aktivity. Na konci doby trvania tohto modelu kanalizácia buď znovu prejde do vlastníctva obce, alebo bude platnosť leasingového modelu predĺžená. V tomto prípade sa nasporená zábezpeka vypláti obci, čo jej opätovne zabezpečí likviditu, využiteľnú pri ďalšom rozvoji vodného hospodárstva v obci.

Rovnako výborne sa osvedčil aj **outsourcing riadenia prevádzky**. Od roku 2005 bolo **možné znížiť** merané **prevádzkové náklady o 25 %**, a to pri lepšom výkone čistenia, optimalizácii zákazníckych služieb a uľahčení práce pre správu obce.

Starosta obce Aspach Mag. Dr. Karl Mandl o projekte povedal: „Model predaja a spätného prenájmu infraštruktúry nám poskytol potrebné finančné možnosti pre investície nutné v čistiarňach odpadových vôd. Riadenie prevádzky prostredníctvom spoľahlivého partnera dlhodobo garantuje zachovanie hodnoty zariadenia. Obzvlášť pozitívne náklady ovplyvňuje priebežná optimalizácia prevádzky.“

Daný príklad jednoznačne ukazuje, že PPP model nie iba o prenájme a prevádzke zariadení vodného hospodárstva, ale aj o skutočnom šetrení prevádzkových náklad, investíciách do infraštruktúry a zodpovednom financovaní projektov rozvoja infraštruktúry na lokálnej úrovni.



Inovatívny model PPP pre vodovod v obci Weyer

Ďalším príkladom úspešného a na mieru ušitého PPP projektu je modernizácia zásobovania vodou v hornorakúskej obci Weyer. **Problém zastaranej vodovodnej siete** bude musieť v najbližších rokoch riešiť veľmi veľa obcí. V obci Weyer pochádza základné vodárenské zariadenie z roku 1904, čomu zodpovedá aj **vyšoký počet porúch vodovodného potrubia, sieťových škôd a veľké straty vody**. Postupom času veľmi silno **narástla aj spotreba vody**, v dôsledku čoho bolo **nevyhnutné hľadať nové podzemné zdroje vody**. Po intenzívnej diskusii sa obec rozhodla zadať projekt v podobe nájomného modelu (**leasing**) súkromnému partnerovi. Zabezpečením výberového konania, zadaním projektu, stavebného konania a financovaním projektu v hodnote 4,5 milióna euro bola poverená **WDL GmbH** (súčasť skupiny **Energie AG Wasser**).

Bolo zvolené nasledujúce riešenie: obnovu starých prameňísk (z doby pred rokom 1920) a zriadenie nového podzemného zdroja za ca. 400 000 euro financovala obec. Tieto zariadenia sú preto vo vlastníctve obce. 25 km vodovodnej siete, 420 domových prípojk a vodojemy (v hodnote ca. 4,2 milióna euro) zriadil investor. Táto infraštruktúra bola následne prenajatá pre ďalšie užívanie obci, a to na dobu 25 rokov. Veľmi dôležitá bola spolupráca medzi obcou a investorom pred fázou výstavby ako aj počas nej. Obec bola zapojená tak do procesu plánovania a stavebného dozoru, ako aj do procesu zadávania zákaziek. Tým bola zabezpečená komplexná kontrola zo strany obce.

Celý vodovod bol dokončený v plánovanom termíne a pri dodržaní rozpočtu. V súčasnosti je už takmer 5 rokov v bezproblémovej prevádzke. Napriek tomu, že je vodovodná sieť teraz „iba“ prenajatá, občania sú na „svoju“ vodu a na tento pre obec s päť tisíc obyvateľmi veľký projekt pyšní.

Starosta Klaffner sa o projekte vyjadril nasledovne: „Doby, keď sme mali vo Weyeri päťdesiatkrát za rok prasknuté potrubie, patria minulosti. **Projektový manažment investora** pri výstavbe nového vodovodu **umožnil dodržať rozpočet projektu a rozšíriť pôvodne plánovaný rozsah obnovy o ca. 20 %**.“

Záver

Vodné hospodárstvo je odsúdené na spoluprácu súkromného verejného sektora a táto tradícia v odvetví je prítomná už mnoho rokov. Cieľom projektov vo vodnom hospodárstve je priniesť kapitál, expertízu a technológie súkromného sektora s cieľom zlepšiť realizáciu verejných služieb a zároveň efektívnejšie a zodpovednejšie hospodáriť.

Z pohľadu finančnej stránky PPP projekty prinášajú dva podstatné momenty:

1. šetrenie na základe vyššej efektivity prevádzky a
2. možnosť plánovať obecný rozpočet v dlhodobom horizonte.

Nezanedbateľný prínos spočíva v outsourcingu prevádzky na súkromného investora a tým uvoľnenie kapacít samosprávnych orgánov na riešenie potrieb obyvateľstva ako je školstvo, zdravotníctvo alebo sociálne záležitosti.

Ing. Viktor Kovács
Energie AG Vodohospodárstvo Slovakia s.r.o.



Dôsledky ukončenia diaľničných PPP projektov pre budúcnosť PPP na Slovensku

Kým v čase vydania ostatného čísla newsletteru o verejno-súkromných partnerstvách ešte vyzeralo celkom realisticky, že osud tzv. tretieho balíka diaľničných PPP projektov, ktorého predmetom bolo projektovanie, výstavba, financovanie, prevádzka a údržba štyroch úsekov diaľnice D1 na severe Slovenska medzi Hričovským Podhradím a Dubnou Skalou, nebude nasledovať osud tzv. prvého balíka, dnes už vieme, že ani tento dlho pripravovaný projekt verejno-súkromného partnerstva neuzrie fázu samotnej realizácie. Napriek takmer ročnej snahe a niekoľkokrát predĺžovaným termínom splnenia odkladacích podmienok koncesnej zmluvy, tento projekt nezískal v stanovenom čase financovanie, k ďalšiemu predĺženiu termínu neprišlo a koncesná zmluva uzavretá medzi Slovenskou republikou a spoločnosťou Žilinská diaľnica, s.r.o., založenou na účely realizácie tohto projektu, zanikla v polovici decembra 2010. Len pre úplnosť pripomíname, že tzv. prvý balík diaľničných projektov verejno-súkromného partnerstva spočívajúci v projektovaní, výstavbe, financovaní, prevádzke a údržbe úsekov diaľnice D1 Dubná Skala – Ivachnová, Jánovce – Jablonov a Fričovce – Svinia na severnom a východnom Slovensku stroskotál koncom augusta 2010 zánikom koncesnej zmluvy uzavretej so spoločnosťou Slovenské diaľnice, a. s. v zásede z rovnakých dôvodov. V krátkom čase za sebou tak zanikli dve koncesné zmluvy, ktoré mali viesť do života rozsiahle projekty verejno-súkromného partnerstva, ktoré sa začali obstarávať v rokoch 2007, resp. 2008. Ako bolo verejne prezentované predstaviteľmi slovenskej vlády, výstavba predmetných diaľničných úsekov by mala pokračovať aj napriek zrušeniu PPP projektov, pričom jednotlivé úseky majú byť namiesto modelu spolupráce verejného a súkromného sektora realizované tradičným spôsobom obstarávania. Ťažisko financovania pritom bude spočívať v prostriedkoch z európskych fondov. Účelom tohto príspevku nie je podporiť rozhodnutia, ktoré boli uskutočnené vo vzťahu k uvedeným projektom, ani s nimi polemizovať, radi by sme sa však cez optiku subjektov, ktoré sa pravidelne v tej či onej forme zúčastňujú na projektoch verejno-súkromného partnerstva v krátkosti zamerali na dopad týchto rozhodnutí na budúcu realizáciu obdobných projektov v Slovenskej republike.

Na úvod treba povedať, že vzhľadom na zložitnosť projektov verejno-súkromného partnerstva je striedanie úspechov a neúspechov v tejto oblasti pomerne bežným javom. Vo všeobecnosti by teda ukončenie dvoch projektov nemalo mať zásadný negatívny dopad na ďalšie projekty. Na Slovensku a vôbec v regióne strednej a východnej Európy je však situácia do určitej miery odlišná ako v krajinách, v ktorých sa tieto typy projektov tradične využívajú na financovanie verejnej infraštruktúry alebo verejných služieb. Po neúspechu viacerých veľkých projektov je totiž náš región všeobecne vnímaný s väčšou dávkou nedôvery. Úspešnou realizáciou projektu rýchlostnej cesty R1 medzi Nitrou a Banskou Bystricou Slovenská republika síce vyslala trhu pozitívny signál ohľadne jej schopnosti realizovať projekty tohto typu, ukončenie ďalších dvoch projektov však nepochybne nevyoslalo dobrý odkaz vo vzťahu k snahe používať tento nástroj na obstarávanie verejných potrieb do budúcnosti. Neexistuje najmenšia pochybnosť o tom, že projekty verejno-súkromného partnerstva celonárodnej úrovne, akými boli slovenské diaľničné PPP projekty, sú pod drobnohľadom celej medzinárodnej PPP komunity. Vzhľadom na ich veľkosť, zložitnosť a najmä finančnú náročnosť si ich príprava a realizácia totiž vyžaduje zapojenie množstva zástupcov nadnárodných stavebných firiem, medzinárodných konzultantov, odbornej verejnosti a v neposlednom rade financujúcich bánk či fondov. Žiadny projekt, čo ako dobre pripravený, nemožno realizovať bez podpory bánk, ktoré veľmi citlivo



Ján Azud

vnímajú rozhodnutia spojené s projektami verejno-súkromného partnerstva realizovanými, resp. plánovanými v danom regióne. Obzvlášť v tak ekonomicky zložitom období, v akom sa v súčasnosti nachádza celosvetové hospodárstvo, teda ukončenie realizácie diaľničných PPP projektov v Slovenskej republike veľmi pravdepodobne povedie k zvýšenej obozretnosti, ba možno až strednodobej neochote bánk podporiť svojim finančným kapitálom ďalšie, v budúcnosti plánované projekty. Už po zrušení tzv. prvého balíka diaľničných projektov sa z medzinárodnej finančnej komunity pomerne nahlas ozývali hlasy, ktoré predpovedali neúspech ďalších pro-

jektov pre pravdepodobný nezáujem investorov, čo nepochybne ukončenie tretieho balíka len podporilo. Spolu so zrušením alebo nepokračovaním v rozbehnutých projektoch verejno-súkromného partnerstva v Českej republike, Maďarsku, Poľsku či Rumunsku, Slovensko potvrdilo negatívnu tendenciu vo vzťahu k PPP projektom v regióne. Ambiciózný diaľničný PPP program Slovenskej republiky sľubne naštartovaný medzinárodným úspechom projektu R1, ktorého výsledok mal byť aj akýmiś lakmusovým papirikom vo vzťahu k celému regiónu, tak svojim ukončením môže negatívne prispieť nielen k poklesu záujmu o veľké PPP projekty v Slovenskej republike ale aj v okolitých krajinách. Aj keď je pravdepodobné, že záujem stavebných firiem na realizáciu týchto projektov bude pokračovať, banky budú nepochybne ešte veľmi dlho veľmi citlivo vnímať rozhodnutia štátu v oblasti národných projektov verejno-súkromného partnerstva a ich angažovanosť nemusí byť po zániku projektov taká aktívna ako tomu bolo doteraz. To môže teoreticky viesť v budúcnosti k veľmi podobnému scenáru akého sme boli svedkom v slovenských PPP projektoch realizovaných v čase finančnej krízy, teda tendrom s víťazmi, ktorí nebudú vedieť v krátkom čase zabezpečiť financovanie, resp. zabezpečiť drahé financovanie zohľadňujúce "politické" riziko projektov. Nie je tajomstvom, že počet investorov zaujímavých sa o projekty verejno-súkromného partnerstva klesá pre rôzne riziká spojené s týmito projektami, je preto pravdepodobné, že obmedzený kapitál v dohľadnom čase uprednostní skôr vyspelé PPP trhy a krajiny s prevažne pozitívnou históriou v tejto oblasti. Obzvlášť zaujímavé bude sledovať dopad slovenskej skúsenosti na Českú republiku, ktorá otvorene hovorí o realizácii rôznych celonárodných projektov verejno-súkromného partnerstva. Doterajšie limitované pozitívne skúsenosti s realizáciou PPP projektov, v podstate žiadna referencia v oblasti veľkých projektov, dlhodobo malá politická podpora spolu so slovenskou skúsenosťou môžu predstavovať v tomto smere veľkú výzvu aj pre našich susedov, ktorých ekonomika je inak tradične veľkým lákadlom pre zahraničných investorov.



Napriek vyššie uvedenému téma projektov verejno-súkromného partnerstva v rámci slovenských štátnych orgánov neustále rezonuje a táto metóda je podľa vyjadrení predstaviteľov štátu naďalej zvažovaná v rôznych oblastiach od leteckej po kultúrnu a športovú infraštruktúru. V prípade, že sú tieto snahy reálne, Slovenská republika bude veľmi pravdepodobne musieť okrem vyjadrenia silnej podpory realizácie konkrétnych projektov poskytnúť bankám a investorom v niektorých aspektoch ešte zaujímavejšie podmienky ako tomu bolo pri projektoch, ktoré boli pertraktované aj z dôvodu svojej ekonomickej nevýhodnosti. Po skúsenosti s ukončením projektov bude trh zrejme očakávať vopred automaticky priznanú úhradu nákladov spojených s účasťou v tendroch resp. zabezpečovaním financovania. Trh bude tiež považovať za potrebnú širokú politickú zhodu na realizácii projektov tak, aby predišiel riziku úprav či ukončenia projektov po potenciálnej zmene vlády.

Projektov verejno-súkromného partnerstva na lokálnej a regionálnej úrovni, bol tento program mimoriadne užitočným nástrojom propagácie a podpory PPP na Slovensku. Z jeho prostriedkov boli financované napríklad aktivity typu analýzy právnych predpisov vo vzťahu k realizovateľnosti projektov verejno-súkromného partnerstva v Slovenskej republike, ktoré smerovali k zabezpečeniu kompatibility tradičných modelov projektov verejno-súkromného partnerstva a slovenského právneho prostredia a následne k aplikácii najlepšej medzinárodnej praxe v lokálnom prostredí. Tento program mal zároveň v zásobníku množstvo zaujímavých projektov a bol veľmi atraktívny najmä pre regionálne a lokálne authority, ktoré si vzhľadom na nedostatočné rozpočtové prostriedky nemôžu bežne dovoliť realizovať nákladné a komplikované obstarávanie spojené s projektami verejno-súkromného partnerstva. Je určitým paradoxom, že práve svojím zrušením a následnou realokáciou disponibilných finančných prostriedkov



Dôsledné vysvetľovanie dôvodov ukončenia diaľničných projektov, široká politická podpora, korektné vysporiadanie sa s koncesionármi zrušených PPP projektov, prípadne zapracovanie úhrady nákladov minimálne pre úspešných uchádzačov v budúcich tendroch môže pomôcť adresovať zvýšenú nedôveru trhu v ďalšie PPP projekty, napriek tomu je však pravdepodobné, že v najbližšom období bude neochota investorov financovať veľké projekty verejno-súkromného partnerstva v Slovenskej republike pretrvávajúť. Vzhľadom k tomu je v prípade, že je záujem verejnej správy o aplikáciu tejto metódy reálny, vhodné sústrediť sa na projekty menšieho, regionálneho či lokálneho rozsahu, ktoré nevyžadujú medzinárodné financovanie a vystačia s lokálnou kapitálovou podporou. V tejto súvislosti sa však treba pozrieť aj na ďalší, nepriamy dopad ukončenia diaľničných PPP projektov, ktorý môže mať podľa nášho názoru nezanedbateľný vplyv na realizáciu projektov verejno-súkromného partnerstva, a to najmä na regionálnej a lokálnej úrovni. Je ním nedávno komunikované zrušenie schémy technickej a konzultačnej pomoci pre projekty verejno-súkromného partnerstva, ktorú riadilo Ministerstvo financií Slovenskej republiky.

Oficiálnym dôvodom rozhodnutia zrušiť túto schému je práve potreba presunúť finančné prostriedky vyčlenené na tento program na výstavbu diaľnic. Fungovanie predmetnej schémy nie je potrebné bližšie predstavovať, keďže bola niekoľkokrát prezentovaná aj na stránkach tohto periodika. Treba však uviesť, že i keď táto schéma doposiaľ nevedla k úspešnej realizácii žiadneho projektu, minimálne z hľadiska spracovania rôznych metodík, stanovovania najlepšej praxe a v neposlednom rade z hľadiska jej pôsobenia ako akéhosi motivátora realizácie pro-

môže táto schéma v praktickej rovine prispieť k výstavbe tých úsekov diaľničnej infraštruktúry, ktoré sa nebudú realizovať formou verejno-súkromného partnerstva, otázkou však zostáva, či výhody z toho plynúce prevážia nevýhody spojené so zodpovedajúcim utlmením aktivít regionálnych a lokálnych autorít súvisiacich s PPP projektami.

Ako už bolo uvedené, projekty verejno-súkromného partnerstva na celonárodnej úrovni môžu byť v dohľadnej dobe v Slovenskej republike ťažko realizovateľné. Ťažisko by sa preto mohlo presunúť práve na miestnu úroveň, ktorá je z hľadiska európskych skúseností na realizáciu týchto projektov veľmi vhodná. Ak bude chcieť Slovenská republika v tomto smere uspieť, bude žiadať, aby aktivity Ministerstva financií Slovenskej republiky na tomto poli neboli ukončené v plnom rozsahu a minimálne metodická a poradenská činnosť v oblasti projektov verejno-súkromného partnerstva zostali zachované aj naďalej, prípadne presunutú na iný kompetentný subjekt.

Napriek vyššie uvedenému si nemyslíme, že by realizácia PPP projektov v Slovenskej republike nemohla byť do budúcnosti úspešná. Slovensko má za sebou jeden úspešne realizovaný veľký projekt, ktorý získal medzinárodné renomé a v dohľadnom čase bude dokončený aj po stavebnej stránke. V prípade skutočnej snahy a odhodlania verejnej správy ísť touto cestou ďalej s uvedením si potreby reflektovať aj na negatívne skúsenosti, nie je dôvod prečo by nebolo možné na tento úspech nadviazať ďalšími realizovanými projektami.

JUDr. Ján Azud
Ružička Csekés s. r. o.

PPP construction based infrastructure development program in Hungary (2004-2010)

In our article, we are summarizing the PPP based infrastructure development program in Hungary which may be adopted to Slovakia as well, where the situation is quite similar to what is was in Hungary before this program.

Challenges in Europe and the CEE region

The higher education is changing in whole Europe. These changes affected not only the new universities but the old prestigious universities as well. The challenges are considerable. The future of Europe in the field of science, culture or even economy depends on whether we are competitive in the global race of production, collection and delivery of continuously renewing and flaring knowledge.

After the transition, very similar procedures begun in the higher education (HE) systems of the CEE region. The number of students increased quickly, while the per capita state support was not able to grow. Under these circumstances there were not enough resources for maintenance and renewal of HE infrastructure and even less for building new facilities. In this period western universities became more and more available for CEE students especially after many CEE countries joined the European Union.

Hungarian higher education reform

Recognizing these processes, the Hungarian government started a complex reform program of higher education system. The program has many different elements (joining Bologna system, integration of universities, etc.), but from the viewpoint of infrastructure development the two most important elements were

- extending economic autonomy of HE institutions, and
- starting a PPP based infrastructure development program

A higher autonomy was guaranteed to the HE institutions by changes in the higher education law. After changes in law, HE institutions

- were allowed to reorganize their budget, that was under constraint earlier
- were allowed to set up new business organizations, foundations, etc.
- were allowed to open distinct account for their business income
- hadn't lose their unspent state support at the end of the fiscal year
- were not forced to pay 5% for the state from their income if they were spent it to the renewal of their buildings
- were allowed to take financial commitments in a 20 years up to the certain proportion of their yearly budget, and state supports half of this allocation if it was spent for the goals of the institutional development plan
- were allowed to sell their building if the income was spent on investments stated in their institutional development plan
- were allowed to employ students tax free until their salary didn't exceed the minimum wage.

Furthermore those companies that started to work inside the wall of a HE institutions were allowed to apply for state support for their R&D investments and were eligible tax allowance as well.

On the basis of these changes a new program started to enhance the infrastructure development of HE institutions through PPP construction. The main goal of PPP program was conduct a high volume investment in short period of time into infrastructure development without higher level of annual state or institutional expenditure and without the increase of the country's public dept.

The PPP program

Before the PPP program started, the yearly state expenditure for infrastructure development or renewal in HE was about 40 million Euro. This amount was barely enough for development or renewal. Also the shrinkage of support was the basis of yearly bargaining among universities. After the PPP program started the situation changed, all HE institutions could get enough resource for their planned infrastructure development and renewal.

In the begging of the PPP program the condition to participate in the PPP program HE institutions needed to reconsider their long term institutional development plan. These plans were approved by the Ministry of Education. Projects were eligible to be lounged on the condition of an approved institutional development plan.

In the second phase of the program HE institutions started a public procurement procedure in which they could choose their PPP partner. The PPP contract also had to be approved by the Ministry of Education (whether it fits the criteria of public procurement or not) and the Central Statistical Office (whether it fits the European Union's criteria for PPP).

In the third phase PPP partners realized the development and started to operate the renewed or developed buildings in the frame of an operational leasing scheme.

In the fourth phase HE institutions and the state are paying leasing fee that incorporate the costs of investment, interest rate and the operational costs.

On the maturity of the contracts institutions have the right to purchase the leased facilities at a certain, percentage of the initial investment price. Institutions may also choose to continue their contracts with the original partner with the constrain that at the end of the second leasing period the institutions become the owners of the properties.

Results of the PPP program

In the above shortly described procedure 28 out of 32 state owned Hungarian HE institutions participated. The total amount of investments reached EUR 670 million of which 50 were large projects (over EUR 500 thousand each). 135 thousand square meters of education space were newly built and further 89 thousand square meters were refurbished. Besides these investments student hostels were newly built with places for 8.5 thousand students and 17 thousand place were renewed.

To sum up the Hungarian PPP construction based higher education infrastructure development program could bring ahead the investments of 15-20 years without higher level of annual state or institutional expenditure and without the increase of the country's public dept. This program could be a solution for those countries (especially in the CEE region) that has not enough money for reconstruction and development in their higher education sector.

*Bálint Magyar a David Simon
Financial Research Plc. (Pénzügykutató Intézet Zrt.)*



Povinnosť zverejniť verejné zmluvy

Pozor na sankciu neplatnosti zmluvy!

1. Verejné zákazky – 23% HDP

Verejné obstarávanie má nesmierne dôležitý hospodársky význam. Podľa štatistiky *Európskej Komisie* sa objem verejných zákaziek na Slovensku v roku 2008 odhaduje na celkovo EUR 15,04 miliárd.¹ Výdavky za verejné zákazky tým predstavujú cca. 23% HDP.

2. Transparentnosť – Boj proti korupcii

Verejné zákazky sú všeobecne financované verejnými prostriedkami. Na výstavbu ciest, na dodanie počítačovej techniky pre ministerstvá či na údržbu verejného osvetlenia sú v konečnom dôsledku vynaložené peniaze daňových poplatníkov. Preto je pri zadávaní verejných zákaziek potrebné dodržať základný princíp transparentnosti.

3. Povinnosť zverejniť zmluvy – od 1. 1. 2011

Verejní obstarávatelia sú od 1.1.2011 povinní zverejniť zmluvy, ktoré sa týkajú používania verejných prostriedkov.² Zverejnenie verejnej zmluvy je povinnosťou verejných obstarávateľov. V praxi by však súkromný partner povinne zverejňovanej zmluvy mal dohliadnuť na splnenie tejto zverejňovacej povinnosti. So zverejnením, resp. nezverejnením zmluvy sú spojené ďalekosiahle právne dôsledky:

- Povinne zverejňovaná zmluva je všeobecne účinná (až) dňom nasledujúcim po dni jej zverejnenia.
- Ak sa povinne zverejňovaná zmluva nezverejní do troch mesiacov od jej uzavretia (resp. od oddelenia súhlasu príslušného orgánu), platí, že k uzavretiu zmluvy nedošlo.

3.1 Verejné zmluvy

Povinne zverejňovaná zmluva je písomná zmluva, ktorú uzaviera tzv. povinná osoba a ktorá sa týka používania verejných prostriedkov či nakladania so štátnym majetkom alebo s finančnými prostriedkami Európskej Únie.

Nasledovné verejné zmluvy, resp. jednotlivé zmluvné ustanovenia sú vyňaté zo zverejňovacej povinnosti:

- zmluvy uzavreté na účely odstránenia následkov mimoriadnej udalosti bezprostredne ohrozujúcej život, zdravie, majetok alebo životné prostredie;
- informácie, ktoré sa podľa osobitného zákona nesprístupňujú (napr. utajované skutočnosti);
- služobné a pracovné zmluvy;
- zmluvy týkajúce sa burzových obchodov a ich sprostredkovania či cenných papierov;
- zmluvy uzavierané v pôsobnosti Slovenskej informačnej služby a Vojenského spravodajstva;
- zmluvy uzavierané pre zabezpečenie ochrany a bezpečnosti v miestach, kde sa vykonáva väzba alebo trest odňatia slobody;
- zmluvy uzavierané pre zabezpečenie potrieb cudzích zastupiteľských úradov v Slovenskej republike („SR“) a zabezpečenie činnosti zastupiteľských úradov SR v zahraničí.

3.2 Povinné osoby

Povinnosť zverejniť verejné zmluvy sa týka tzv. povinných osôb. K nim patria najmä:

- ministerstvá;
- ústredné orgány štátnej správy;
- verejnoprávne inštitúcie;
- právnické osoby podliehajúce štátnemu vplyvu;
- rozpočtové a príspevkové organizácie zriadené štátom.



Lubica Páleníková

3.3 Centrálny register zmlúv

Povinne zverejňované zmluvy sa zverejňujú v Centrálnom registri zmlúv.³ Tento register je verejne prístupný zoznam zmlúv, ktorý vedie Úrad vlády SR v elektronickej podobe. Za účelom splnenia zverejňovacej povinnosti zašle povinná osoba verejnú zmluvu bezodkladne po jej uzavretí Úradu vlády SR.

Okrem Centrálného registra zmlúv existujú aj nasledovné nástroje na zverejnenie verejných zmlúv:

- webové sídlo povinnej osoby;
- Obchodný vestník.

3.4 Objednávky a faktúry

Zverejňovacia povinnosť sa týka nielen zmlúv, ale aj objednávok tovarov a služieb vyhotovených po 1.1.2011 a faktúr za tovary a služby doručených alebo zaplatených po 1.1.2011. Objednávky a faktúry sa zverejňujú na webovom sídle povinnej osoby.

Splnenie zverejňovacej povinnosti objednávok a faktúr si vyžaduje konverziu písomnej (listinnej) formy týchto dokumentov na elektronicкую formu. Informatizácia verejnej správy spadá do pôsobnosti Ministerstva financií SR. V tejto súvislosti vydalo ministerstvo usmernenie, ktoré poskytuje (technické) návody na zverejňovanie úradných dokumentov na webových sídlach.⁴ Podľa predmetného usmernenia sa povinné osoby môžu napr. rozhodnúť, či zverejnia iba mená podpisujúcich, alebo aj ich podpisy.

4. Sankcia neplatnosti zmluvy

Ak povinne zverejňovaná zmluva nie je zverejnená do troch mesiacov od jej uzavretia (resp. od oddelenia súhlasu príslušného orgánu), platí, že k uzavretiu zmluvy nedošlo. Kvôli ďalekosiahlej sankcii za nezverejnenie zmluvy by mal súkromný zmluvný partner dbať na splnenie zverejňovacej povinnosti. Za týmto účelom má zmluvný partner povinnej osoby najmä nasledovné práva:

- Ak povinne zverejňovaná zmluva nie je zverejnená do siedmich dní od jej uzavretia (resp. od oddelenia súhlasu príslušného orgánu), môže (súkromný) zmluvný partner podať návrh na zverejnenie zmluvy v Obchodnom vestníku.
- Na požiadanie vydajú povinná osoba a Úrad vlády SR zmluvnému partnerovi písomné potvrdenie o zverejnení zmluvy. (Toto písomné potvrdenie môže byť dôležité napr. pri vklade do katastra nehnuteľností.)

5. Záver – Chvályhodný zámer s nedostatkami

Hlavným cieľom povinného zverejňovania verejných zmlúv je zvýšenie transparentnosti pri nakladaní s verejnými prostriedkami. Napriek chvályhodnému cieľu však zverejňovacia povinnosť čelí ostrej kritike.

Ku kritizovaným bodom patrí napr. povinnosť zverejňovať verejné zmluvy bez ohľadu na výšku zmluvnej ceny. Podľa platnej legislatívy sa povinnosť zverejňovať verejné zmluvy týka aj zmlúv s nízkou peňažnou hodnotou.

Ďalším negatívnym bodom zverejňovacej povinnosti je skutočnosť, že mnohé zmluvy nie sú zverejnené v takom (technickom) formáte, ktorý by umožnil vyhľadávanie určitých kľúčových slov v texte zmluvy.

Sankcia neplatnosti zmluvy v prípade jej nezverejnenia je taktiež predmetom kritiky. Verejný obstarávateľ sa v prípade nezverejnenia zmluvy do troch mesiacov od jej uzavretia (resp. od oddelenia súhlasu príslušného orgánu) môže svojho zmluvného partnera jednoducho „zbaviť“, pretože zo zákona platí, že v prípade nesplnenia zverejňovacej povinnosti k uzavretiu zmluvy nedošlo. Preto by mal (súkromný) zmluvný partner verejného obstarávateľa v každom prípade podať návrh na zverejnenie zmluvy v Obchodnom vestníku, ak zmluva nie je zverejnená do

¹ Európska Komisia, Public Procurement Indicators 2008 (27.4.2010) 1, 11.

² Zákon, ktorým sa dopĺňa zákon č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony č. 546/2010 Z. z.

³ www.crz.gov.sk.

⁴ Ministerstvo financií SR, Usmernenie pre konverziu písomných dokumentov na elektronicke dokumenty (26.1.2011).

siedmich dní od jej uzavretia (resp. od oddelenia súhlasu príslušného orgánu).

Záverom zostáva dúfať, že verejné obstarávanie sa stane transparentnejšou oblasťou. Vyššia hospodárska súťaž môže

všeobecne prispieť k zníženiu verejných nákladov či k zvýšeniu kvality obstarávaných tovarov, služieb a prác.

Dr. Ľubica Páleníková, členka riadiaceho výboru Asociácie PPP, advokátska kancelária WOLF THEISS

Projekt, o ktorom sa hovorí

Letisko M. R. Štefánika V Bratislave

V tejto rubrike budeme prinášať viac informácií o podrobnostiach ohlásených projektov, a preto v skratke zhrnieme hlavné informácie z materiálu Ministerstva.

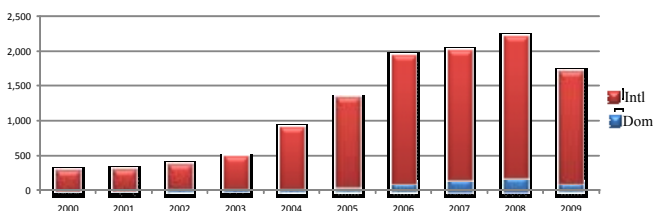
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (MDVRR SR) predložilo začiatkom roka 2011 do medzirezortného pripomienkovacieho konania materiál „Návrh zámerov ďalšieho rozvoja Letiska Bratislava a malých letísk.“ Ministerstvo v ňom okrem iného navrhuje dlhodobu prenajať letisko Bratislava formou koncesie na dobu 20 až 30 rokov.

Výkony letiska

Letiská sa považujú za inštitúcie majúce výrazný hospodársky a sociálny význam pre okolité regióny. V súvislosti so zväčšovaním EÚ a narastajúcimi vzdialenosťami letecká doprava zohráva čoraz dôležitejšiu úlohu pri integrácii Európy. Paralelne s tým sa rozširuje konkrétny sociálny a ekonomický význam letísk.

Keď sa pozrieme na vývoj osobnej i nákladnej dopravy môžeme konštatovať, že v priebehu ostatných 10 rokov došlo k výraznému nárastu prepravy, hoci letisko sa nevyhlo ani prechodnému zníženiu výkonov.

Vývoj počtu vybavených cestujúcich v tisícoch na Letisku Bratislava v období 2000-2009 a podiel vnútroštátnej (Dom) a zahraničnej (Intl) prepravy



Vzhľadom k štruktúre dopravcov, je doprava nákladov v podpaľubí v Bratislave marginálna. Hlavné objemy nákladu sú preto realizované prostredníctvom špecializovanej prepravy tovaru, pričom medzi rokmi 2001 až 2010 je možné sledovať dva vrcholy – rok 2003, keď bolo vybavených celkovo 10.883 ton nákladu (preprava rýb z Afriky) a rok 2010, kedy objem vybaveného nákladu za rok vzrástol na 17.717 ton (pravidelná preprava zásielok pre DHL a preprava súčiastok pre kórejské firmy). Objem prepraveného tovaru v roku 2010 bol najlepším v histórii letiska.

Vývoj objemu prepraveného tovaru

Druh prepravy	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Medzinárodná doprava	2 861	4 583	10 700	6 899	3 551	5 002	1 941	6 895	11 893	17 677
z toho: pravidelná	496	684	599	540	282	274	302	6 396	11 256	14 465
nepravidelná	2 365	3 899	10 101	6 359	3 269	4 728	1 639	499	637	3 212
Vnútroštátna doprava	19	45	46	51	14	8	5	2	4	0
z toho: pravidelná	19	45	46	51	14	8	5	2	4	0
nepravidelná	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostatná doprava	291	203	137	22	68	45	23	64	6	40
Náklad spolu (t)	3 171	4 831	10 883	6 972	3 633	5 055	1 969	6 961	11 903	17 717

Infraštruktúra letiska a jej problémy

Letisko má v súčasnosti k dispozícii dve vzletové a pristávacie dráhy (VPD), ktoré sa navzájom križujú. Ide o rizikový systém dráh, pretože križenie vytvára možné kolízne miesta a údržba v mieste križovania dráh znamená vylúčenie všetkej prevádzky.

Problémom nie je len samotné križovanie dráh, ale aj finančná náročnosť oboch VPD. Náklady na údržbu a opravy dráh pri ich technickom stave značne zaťažujú rozpočet letiska. Z kapacitného hľadiska by za súčasného stavu postačovala jedna VPD. Ďalší problém je súčasný technický stav VPD a ostatných pohybových plôch.

Z analýz stavu dráh vyplýva, že v záujme zachovania a rozširovania prevádzky na letisku bude v blízkej budúcnosti nutné investovať do ich opravy, resp. rekonštrukcie, pričom pod pojmom rekonštrukcia je potrebné chápať odstránenie celej konštrukcie vozovky pohybovej plochy, úprava podlažia, oprava odvodňovacieho systému a stavba novej vozovky. Isté obmedzenia sú aj na odstavných plochách, ktoré sú v prevažnej miere dimenzované na lietadlá strednej veľkosti a parkovanie väčších musí byť riešené neštandardne.

V súčasnej dobe Letisko Bratislava prevádzkuje terminálový komplex pozostávajúci z troch navzájom spojených terminálov. Dlhodobou problematickým je systém parkovísk pre verejnosť.

Z pohľadu budúceho rozvoja je limitujúcim faktorom aj absencia technickej infraštruktúry, požadovanej leteckými dopravcami, najmä fakt, že letisko nevládna hangáre a doteraz nebol vybudovaný terminál pre vybavovanie nákladu. Absencia „cargo terminálu“ je v súčasnosti jedným z hlavných nedostatkov Letiska Bratislava pre rozvoj prepravy tovaru a limituje ho v konkurenčnom boji s okolitými letiskami v tomto segmente aktivít.

Z pohľadu zachovania prevádzkyschopnosti letiska je však omnoho vážnejšou úlohou, a to i z finančného hľadiska, potreba investovať do vzletových a pristávacích dráh, rolovacích dráh a stojísk pre lietadlá.

V súčasnosti nie je možné presne vyčíslit výšku finančných prostriedkov potrebných na krytie týchto, pre rozvoj letiska nevyhnutných investícií, ale možno odhadnúť, že pri súčasných cenách stavebných prác a materiálov bude v priebehu najbližších desiatich rokov potrebné počítať s minimálnou sumou vo výške 350 mil. €.

Návrh Ministerstva a zhrnutie

MDVRR SR navrhuje realizáciu dlhodobého prenájmu letiska Bratislava formou koncesie na dobu 20 až 30 rokov niekoľkých dôvodov. S dĺžkou koncesie nesúhlasí Ministerstvo financií SR (MF SR), ktoré odporúča koncesiu na 40 až 50, čo však koliduje so slovenskou a európskou právnou úpravou. Súčasťou koncesie by bolo prenesenie na investora všetkých rizík podnikania a budúcich investícií.

Letisko Bratislava z hľadiska prevádzkových výsledkov je schopné pokryť svoje náklady na prevádzku a malé investície z vlastných výnosov. Financuje si samo všetky svoje komerčné aktivity. Má kapacitu, ktorá zatiaľ nie je využitá, a to ako v preprave cestujúcich tak aj nákladu. Trend výkonov je mierne narastajúci. Prevádzkový zisk za rok 2010 je odhadnutý na 2,7 mil. €.

Letisko Bratislava je začlenené do systému TNT-T. Je zahrnuté medzi spojovacie miesta Únie, ktoré zabezpečujú spojenia najmä v rámci Únie, pričom prepravy mimo Únie predstavujú len malý podiel ich činnosti.

Štát neráta po uzavretí koncesie s pokračovaním prispievania na „bezpečnostnú ochranu letiska“ a „na lety oslobodené od odplát“. Výška tohto príspevku štátu sa pohybuje na úrovni 3 milióny €.

Investičné náklady v súčasných cenách sa odhadujú na 350 mil. € bez DPH, pričom je potrebné ich preinvestovať v rozmedzí piatich až desiatich rokov.

Podľa Ministerstva dopravy mal byť celý proces výberu koncesionára dokončený do konca roka 2012. Po námietkach MF SR bol termín posunutý na koniec júna 2012.

*Michal Považan
Asociácia PPP*

PPP slovník

Odpredaj časti štátneho majetku („Partial Private Divestiture“):

Odpredajom časti štátneho majetku si vláda ponecháva vlastnícke právo k určitej časti majetku štátneho podniku. Tento spôsob predstavuje prijateľnú alternatívu predovšetkým pre vlády, majúce záujem na ponechaní si istého stupňa kontroly na riadení majetku štátneho podniku. Zároveň ním dôjde k prerozdeleniu kompetencií medzi verejným a súkromným sektorom. Čiastočný odpredaj majetku je vynikajúcim nástrojom verejného sektora na prilákanie súkromného kapitálu a podporu efektivity prevádzky a riadenia štátneho podniku.

ZDROJ: *Guidelines for successful public-private partnerships, March 2003.*

DBFO („Design-Build-Finance-Operate“) Schéma „navrhni – vytvor – financuj – ovládaj“. Súkromný sektor v rámci dlhodobého nájmu navrhuje, financuje, vytvára a riadi nové zariadenia/stavby. Na konci trvania nájmu prevedie súkromný partner nové zariadenia/stavby na verejný sektor.

ZDROJ: *A Guide to Promoting Good Governance in Public Private Partnerships; United Nations Economic Commission for Europe, June 2007*

DCMF („Design-Construct-Manage-Finance“): Schéma „navrhni – vytvor – spravuj – financuj“. Súkromný sektor navrhuje, vytvára, vlastní, rozvíja, ovláda a spravuje aktíva bez povinnosti prevodu ich vlastníctva na verejný sektor. Toto je varianta schémy navrhni – vytvor – financuj – ovládaj (DBFO).

ZDROJ: *A Guide to Promoting Good Governance in Public Private Partnerships; United Nations Economic Commission for Europe, June 2007*

Environmentálne/ Archeologické riziko: Vplyv infraštruktúrnych projektov na životné prostredie často vyvoláva obavy. Nepredvídané otázky vo veciach ochrany životného prostredia môžu v značnej

miere nielen navýšiť investičné náklady, ale vyústiť aj do vážneho oneskorenia realizácie celého projektu. Mieru environmentálneho rizika obvykle posudzuje súkromná strana. Preto väčšina potenciálnych investorov ešte pred získaním oprávnenia na podnikanie, uskutočňuje dôkladné odhady vplyvu projektu na životné prostredie a určí tiež možné programy ich zmiernenia.

ZDROJ: *Guidelines for successful public-private partnerships, March 2003*

Otvorený projekt/konanie („Open Procedure“): V rámci otvorených projektov je každý ekonomický operátor oprávnený predložiť svoju tendrovú ponuku.

ZDROJ: *A review of PPP issues and activity, 2005*

http://www.pwc.com/en_GX/gx/government-infrastructure/pdf/promisereport.pdf

Obmedzený projekt/konanie („Restricted Procedure“): V rámci obmedzeného konania je ekonomický operátor síce oprávnený požiadať o účasť na konaní, predložiť svoju tendrovú ponuku však môžu len ekonomickí operátori vyzvaní zmluvnou autoritou.

ZDROJ: *A review of PPP issues and activity, 2005*

http://www.pwc.com/en_GX/gx/government-infrastructure/pdf/promisereport.pdf

SME's („Small and Medium-Sized Enterprises“): Sú to malé a stredne - veľké podniky, ktoré majú menej než 250 zamestnancov a ročný obrat neprekračujúci 40 miliónov EUR, alebo celkovú ročnú bilanciáciu neprekračujúcu 27 miliónov EUR.

ZDROJ: *Odporúčanie Komisie 96/280/EC z 3 apríla 1996 ohľadom definície malých a stredne veľkých podnikov*

PPP slovník pripravuje

DLA PIPER Weiss-Tessbach Rechtsanwälte GmbH, o.z.

Kalendár PPP podujatí

PPP in Waste

Miesto konania: Londýn

Dátum: 7. - 8.3. 2011

Druh akcie: Konferencia

Link: <http://www.smi-online.co.uk/>

Global Leaders Summit:

Public Private Partnerships in Emerging Markets

Miesto konania: Kuala Lumpur, Malajzia

Dátum: 14. 3. 2011 – 16. 03. 2011

Druh akcie: Seminár

Link: <http://kwwg.com.sg/>

7. Fórum koľajovej dopravy

Miesto konania: Bratislava

Dátum: 15. - 16. 3. 2011

Druh akcie: konferencia

Link: <http://www.remimg.sk/>

Finanční řízení pro municipality 2011

Miesto konania: Praha, Česká republika

Dátum: 6.4. 2011

Druh akcie: Konferencia

Link: <http://www.bids.cz/>

PFI/PPP Post Financial Close (operating) Modelling

Miesto konania: Londýn, Veľká Británia

Dátum: 6.4. 2011

Druh akcie: Seminár

Link: <http://www.smi-online.co.uk/>

2nd Annual Renewable Energy Finance & Infrastructure Summit (REFIS)

Miesto konania: Viedeň, Rakúsko

Dátum: 24. - 25. 4. 2011

Druh akcie: Konferencia

Link: <http://www.flemingeurope.com/>

PPP Newsletter vydáva Asociácia pre podporu projektov spolupráce verejného a súkromného sektora („Asociácia PPP“)

Kominárska 2,4, 831 04 Bratislava

Kontakt: Michal Považan, výkonný riaditeľ, e-mail: office@asociaciapp.sk

tel.: +421 (0)2 502 344 41, web: www.asociaciapp.sk

Grafická úprava: Peter Blaho – Tlač: Devin printing house, s.r.o.

PPP Newsletter vychádza kvartálne a je k dispozícii na webstránke www.asociaciapp.sk.

PPP Newsletter je evidovaný na Ministerstve kultúry SR pod číslom EV 2801/08.

ISSN 1337-8856