

**Návrh projektu verejno-súkromného partnerstva:
výber koncesionára pre prevádzku, údržbu a rozvoj Letiska M. R.
Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS)**

Obsah	
1 Úvod	1
2 Strategický kontext	2
2.1. Stratégia BTS a ciele Projektu	2
2.2. Analýza dostupnosti zdrojov	3
3 Aktuálny stav BTS	5
3.1. Technické údaje a hlavné aktíva BTS	5
3.2. Obchodné aktivity BTS	6
3.3. Finančné výkazy	7
3.3.1. Tržby	7
3.3.2. Náklady	7
3.3.3. Majetok spoločnosti	8
3.3.4. Záväzky spoločnosti	8
3.4. Konkurenčná pozícia	9
3.4.1. Spádová oblasť	9
3.4.2. Porovnanie konkurenčných letísk	9
3.5. Alternatívy rozvoja BTS	9
3.5.1. Možnosť rozvoja a ich charakteristika:	10
4 Analýza realizovateľnosti	10
4.1. Analýza dlhodobých zmluvných vzťahov	10
4.2. Technická analýza uskutočniteľnosti	12
4.2.1. Súčasná vlastnícka štruktúra BTS	13
4.2.2. Možná štruktúra koncesie	14
4.3. Daňová analýza	14
4.3.1. DPH	15
4.3.2. Miestne dane a poplatky	15
4.3.3. Daň z príjmov právnických osôb	15
4.4. Účtovné aspekty	16
4.4.1. Základné informácie a predpoklady	16
4.4.2. Účtovná závierka	17
4.4.3. Účtovanie podľa slovenských Postupov účtovania	17
4.4.4. Účtovanie podľa IFRS	17
4.5. Vplyv projektu na bilanciu a rozpočet podľa ESA 2010	18
4.5.1. Posúdenie vplyvu koncesie BTS na schodok / prebytok verejnej správy	18
4.5.2. Posúdenie vplyvu koncesie BTS na dlhovú pozíciu verejnej správy	18
4.6. Identifikácia rizík projektu	18
4.6.1. Riziká spojené s variantom neuskutočnenia Projektu	18
4.6.2. Riziká spojené s variantom uskutočnenia Projektu	19
5 Finančný model	23
5.1. Plánovacie obdobie	23
5.2. Predpoklady finančného modelu	23
5.3. Výstupy finančného modelu	24
6 Test hodnoty za peniaze	24
6.1. PSC scenár	25
6.2. PPP scenár	25
6.3. Výsledok testu hodnoty za peniaze	26

7	Platobný mechanizmus	26
7.1.	Komponenty odporúčaného platobného mechanizmu.	27
7.2.	Penalizácia	27
7.3.	Stanovenie bonusov	27
7.4.	Platobný mechanizmus a zlyhanie projektu / Riziká týkajúce sa zmien a ukončenia Projektu	28
8	Indikatívny harmonogram	29
9	Príprava verejného obstarávania	30
10	Prieskum trhu	32
11	Analýza senzitivity	33
12	Dotácie na záchranné a bezpečnostné služby	34
13	Prehľad podobných transakcií	35
14	Záver	35

1 Úvod

Rozvoj dopravného sektora predstavuje jednu z aktivít vedúcich k zvýšeniu výkonnosti národnej ekonomiky, hospodárskeho rastu, zvyšovaniu konkurencieschopnosti a prosperity spoločnosti. Dopravná infraštruktúra a doprava samotná sa dotýkajú každodenného života všetkých obyvateľov, prispieva k zvyšovaniu zamestnanosti a je faktorom ovplyvňujúcim prílev zahraničných investícií, rozvoj cestovného ruchu a znižovanie rozdielov medzi regiónmi a štátmi. Rozvoj dopravy je tak jedným z kľúčových faktorov úspešného rozvoja Slovenskej republiky ako celku a realizácia rozvojových projektov vo všetkých oblastiach dopravného sektora je preto nevyhnutná. Samozrejme je nutné prihliadať na aktuálne ekonomické možnosti. Rozvoj dopravy by mal byť preto zameraný na oblasti, ktoré prinesú zvýšený ekonomický rast, rast zamestnanosti a celkovej prosperity obyvateľov krajiny. Letecká doprava s príslušnou infraštruktúrou je rovnako dôležitým nástrojom reprezentácie štátu a priamym článkom hospodárskeho systému krajiny, podmieňujúcim rast jej ekonomickej a spoločenskej úrovne.

V rámci národného hospodárstva, ale aj globálne je letectvo významným katalyzátorom hospodárskeho rozvoja, rastu, medzinárodného obchodu a mobility. Liberalizácia vnútorného trhu EÚ pre letecké služby a súčasne rast dopytu po leteckej doprave na celom svete viedli v priebehu posledných 20 rokov k významnému rozvoju leteckého odvetvia. Pokles cien leteckých služieb viedol k rastu počtu prepravených cestujúcich, vytvoreniu nových leteckých liniek, zvýšenej frekvencii leteckej prepravy a ku vzniku nových leteckých spoločností. Postupný presun globálneho hospodárskeho ťažiska smerom na východ a približovanie východných krajín ku zvyšku rozvinutého sveta viedlo ku vzniku nových leteckých spoločností a letísk, ktoré predstavujú významnú konkurenciu dopravcom a letiskám rozvinutého sveta.

Letisko M. R. Štefánika v Bratislave je hlavným letiskom v Slovenskej republike. V roku 2017 BTS vybavilo 1,9 mil. cestujúcich a 26,2 tis. ton leteckého nákladu, čo predstavuje nárast počtu cestujúcich o 10,5% a nárast prepravy nákladu o 14,6% oproti roku 2016.

Uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 189 zo dňa 16.3.2011 stanovuje úlohu Ministerstvu dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „MDV SR“) zabezpečiť rozvoj Letiska M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s. (BTS) (ďalej len „BTS“) formou udelenia koncesie strategickému partnerovi na základe medzinárodného tendra („Projekt“). V roku 2013 vybralo MDV SR na základe verejného obstarávania poradcu pre Projekt, spoločnosť Deloitte Advisory s.r.o. a Sullivan & Worcester LLP (ďalej len „Poradca“) a dňa 27.6.2013 uzatvorilo zmluvu o poskytovaní poradenských služieb (ďalej len „Zmluva“). Následne bola poradcami vypracovaná a v roku 2014 odovzdaná Koncesná stratégia Projektu. Vzhľadom na čas, ktorý uplynul od roku 2014 bolo nevyhnutné doplniť predmetnú Koncesnú stratégiu Projektu o aktuálne zmeny v legislatíve, v metodických pokynoch Ministerstva financií Slovenskej republiky (ďalej len „MFSR“), ako aj o aktuálne informácie prevádzkového a finančného postavenia BTS.

Cieľom MDV SR je zdefinovať najlepšiu štruktúru a podmienky pri zapojení strategického partnera, ktorý zabezpečí dlhodobý a udržateľný rozvoj BTS. Sekundárnym cieľom je zabezpečenie nevyhnutných investícií do infraštruktúry BTS a aktívne riešenie súčasného úverového zaťaženia. MDV SR má len obmedzené možnosti ako dosiahnuť tieto ciele, vzhľadom na to, že finančná výkonnosť BTS nepostačuje na to, aby v krátkodobom horizonte vygenerovala dostatok finančných zdrojov na kapitálové investície a zároveň splácanie istiny existujúcich úverov.

Jednou z podmienok určených MDV SR je, že BTS ostane vlastníkom hlavnej infraštruktúry vrátane pozemkov a prioritného infraštruktúrneho majetku, vzletových/pristávacích dráh a budovy terminálu. V rámci Koncesnej stratégie boli hodnotené 4 alternatívy rozvoja BTS:

- rozvoj súčasným manažmentom,
- rozvoj manažérom na základe krátkodobého kontraktu,
- koncesia
- predaj

Po technickej stránke je BTS plne funkčné letisko s existujúcou infraštruktúrou a preto predmetom Projektu nie je okamžité vybudovanie novej infraštruktúry. Na druhej strane sa bude od súkromného investora vyžadovať zabezpečenie obnovy súčasnej infraštruktúry resp. dobudovanie ďalšej infraštruktúry v prípade nárastu dopytu po službách BTS.

Za právo prevádzkovať infraštruktúru BTS by mal koncesionár platiť zadávateľovi poplatok, ktorý by mal zabezpečovať čo najväčší presun komerčných rizík na koncesionára a motivovať koncesionára rozvíjať BTS.

2 Strategický kontext

2.1. Stratégia BTS a ciele Projektu

Cieľom projektu je zlepšiť konkurenčnú pozíciu BTS v spádovej oblasti formou dlhodobého rozvoja na báze spolupráce so strategickým partnerom, ktorý poskytne silné odvetvové skúsenosti. Rešpektujúc trhové podmienky a možnosti, je cieľom rozvíjať potenciál BTS prostredníctvom uvedeného know-how zameraného na:

- dlhodobý rast ponuky letov a destinácií,
- zvyšovanie úrovne letiskových služieb (neleteckých) pre cestujúcich/návštevníkov,
- rozvoj nákladnej dopravy výstavbou nového „cargo“ terminálu,
- prípadný rozvoj príľahlých častí letiska (na základe samostatných dohôd s vlastníkami príľahlých pozemkov)

Cieľom je tiež znížiť súčasnú zadlženosť BTS, ktorá vznikla v dôsledku investícií do nového terminálu a vytvorenie priestoru pre ďalšie investície s využitím predpokladanej vyššej finančnej výkonnosti strategického partnera prostredníctvom vyšších finančných príspevkov do štátneho rozpočtu (prostredníctvom koncesných poplatkov transferovaných prostredníctvom BTS akcionárovi MDV SR) v porovnaní so súčasným stavom. Zároveň je cieľom zabezpečiť dostatočné finančné prostriedky pre budúce investície do letiskovej infraštruktúry (bez participácie štátu) a minimalizovať riziká súvisiace s prevádzkou BTS pri ponechaní určitej miery kontroly nad strategickými aktívami BTS.

Naplnenie jednotlivých cieľov môže byť merané na základe nasledovných ukazovateľov (KPI):

- 1) Prevádzkové ukazovatele:
 - a. Zvýšenie počtu odbavených pasažierov/rok,
 - b. Zvýšenie objemu prepraveného tovaru v tonách/rok,
 - c. Celkový počet ponúkaných destinácií/významných destinácií (t.j., kategórie „Hub“).

2) Finančné ukazovatele:

- a. Zvýšenie objemu tržieb z leteckej dopravy,
- b. Zvýšenie podielu neleteckých tržieb na celkových tržbách letiska.

Obmedzenia pri definovaní budúcich podmienok spolupráce sú nasledovné:

- Slovenská republika zostane jediným vlastníkom BTS. BTS ostane vlastníkom hlavnej infraštruktúry vrátane pozemkov a prioritného infraštruktúrneho majetku, vzletových/pristávacích dráh a budovy terminálu.
- BTS by mala byť zmluvnou stranou potenciálneho súkromného partnera. MDV SR preferuje štruktúru, v ktorej nebude akcionárom v subjekte (projektovej spoločnosti), ktorému bude udelená koncesia, za predpokladu, že to nebude nevyhnutné vzhľadom na okolnosti Projektu.
- Štruktúra transakcie by mala adresovať súčasné finančné záväzky BTS.
- Koncesná zmluva bude obsahovať povinnosť pre budúceho strategického partnera zabezpečiť poskytovanie zdrojov (tovarov a služieb) a potrieb nevyhnutných na zabezpečenie činnosti ozbrojených síl Slovenskej republiky a členským krajinám Organizácie Severoatlantickej zmluvy vrátane využívania letiska na účely nakladania a vykladania materiálu, techniky a cestujúcich v čase vojny, vojnového stavu, výnimočného stavu a núdzového stavu a v stave bezpečnosti.
- Poznámka:
Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s., je strategickým objektom obrannej infraštruktúry na zabezpečenie úloh obrany štátu podľa zákona č. 319/2002 Z. z. o obrane Slovenskej republiky. Z uvedeného dôvodu Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky zapracuje úlohy uvedené nad poznámkou do rozhodnutia, ktorým je Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s., určené za subjekt hospodárskej mobilizácie podľa § 4 ods. 1 písm. d) prvý bod zákona č. 179/2011 Z. z. o hospodárskej mobilizácii a o zmene a doplnení zákona č. 387/2002 Z. z. o riadení štátu v krízových situáciách mimo času vojny a vojnového stavu v znení neskorších predpisov.

Trh určí, aké finančné podmienky (koncesné poplatky, zdieľanie rizík, zmluvné podmienky) bude vedieť ponúknuť vybraný súkromný partner, pričom sa očakáva, že koncesný Projekt bude generovať dostatočné finančné prostriedky na krytie: súčasného dlhu BTS, budúcich kapitálových výdavkov Projektu, primeraných koncesných poplatkov pre Zadávateľa (cez BTS), pričom sa bude zohľadňovať primeraný zisk pre súkromného partnera.

2.2. Analýza dostupnosti zdrojov

Predpokladom koncesie je, že v rámci Projektu koncesionár zabezpečí efektívne využívanie súčasnej infraštruktúry a rozvoj letiska formou kapitálových výdavkov v súvislosti s opravami, údržbou a novými investíciami. Nepredpokladá sa významná výstavba hneď po udelení koncesie, ale v rámci obdobia koncesie bude potrebné realizovať kapitálové investície, ktoré súčasný manažment odhaduje minimálne na úrovni **204 mil. EUR** v horizonte 30 rokov.

Hrubý projektový harmonogram je nasledovný¹:

Hrubý projektový harmonogram	
Vyhlasenie verejného obstarávania	2019
Začiatok koncesie	2021
Projektované obdobie trvania koncesie a prevádzkovania letiska koncesionárom	2021 – 2050

Strategické ciele ako zlepšiť konkurenčnú pozíciu BTS, rozvíjať potenciál BTS, znížiť súčasnú zadlženosť BTS či zabezpečiť dostatočné finančné prostriedky pre budúce investície je potrebné riešiť v krátkom a strednodobom horizonte. Manažment BTS predpokladá nutnosť významných kapitálových investícií do infraštruktúry BTS, ktoré sú nevyhnutné na naplnenie strategických cieľov BTS. Sú to najmä údržba alebo rekonštrukcia existujúcej infraštruktúry, vybudovanie nástupných mostov, rozšírenie parkovacích plôch a pod. Výška potrebných investícií presahuje finančné možnosti samotného BTS. Podpora zo strany štátu ohľadne kapitálových investícií do modernizácie alebo výstavby letiskovej infraštruktúry je značne obmedzená a to ako legislatívne tak aj možnosťami štátneho rozpočtu. Predpokladá sa, že strategický partner, ktorému bude udelená koncesia, bude schopný zabezpečiť financovanie potrebných kapitálových investícií v primeranom čase.

Cudzie zdroje financovania BTS	
Aktuálne bankové financovanie	54 mil. EUR
Aktuálny bankový dlh/EBITDA násobok	6,0x
Ročné dotácie (v reálnom vyjadrení)	4,1 mil. EUR

V súčasnosti je objem čerpaných úverov BTS na úrovni 54 mil. EUR čo predstavuje 6-násobok ukazovateľa EBITDA (2017) (prevádzkový zisk pred odpismi, úrokmi a daňou z príjmu). Tento pomer je relatívne vysoký v porovnaní s úrovňou, pri ktorej banky v lokálnych podmienkach bežne financujú podniky. Aktuálne úverové linky sú splatné v roku 2022 a v roku 2026. Vzhľadom na súčasnú finančnú výkonnosť BTS je vysoko pravdepodobné, že bude nutné predĺžiť splatnosť alebo refinancovať úverové linky.

¹ Na základe predbežného harmonogramu sa očakáva podpis koncesnej zmluvy v priebehu 2020 s tým, že rok 2021 predstavuje prvé ucelené 12 mesačné obdobie, počas ktorého by potenciálny koncesionár prevádzkoval letisko.

Plánované kapitálové výdavky a predpokladané zdroje financovania

Celkové kapitálové výdavky 2021 - 2050	204 mil. EUR
Cudzie zdroje – predpokladané čerpanie nových úverov	80 mil. EUR
Vlastné zdroje BTS – výnosy z prevádzky	124 mil. EUR
<u>Zdroje financovania spolu</u>	<u>204 mil. EUR</u>

Za predpokladu súčasnej výkonnosti letiska je úverová kapacita BTS obmedzená, čo zvyrazňuje potrebu vlastných zdrojov. Zároveň dostupnosť vlastných zdrojov, teda zdrojov MDV SR ako jediného akcionára je výrazne obmedzená možnosťami štátneho rozpočtu SR. Významným faktorom, ktorý môže mať vplyv na budúcu prevádzku letiska, je zvyšujúci sa nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily a výrazný tlak na rast miezd najmä v regióne Bratislavského a Trnavského kraja, ktoré sú relevantné pre BTS.

3 Aktuálny stav BTS

Spoločnosť Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s. (BTS) vznikla v roku 2004 vkladom časti majetku štátu, ako jediného akcionára, do novej spoločnosti. Jediným vlastníkom spoločnosti Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS) je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (MDV SR). BTS je najväčším medzinárodným letiskom na Slovensku a poskytuje širokú škálu služieb:

- Letecké služby - pristátia / odlety a parkovanie lietadiel
- Služby všeobecného letectva - súkromné, obchodné, vládne, VIP lety
- Služby pozemnej obsluhy lietadiel, cestujúcich, batožiny a nákladu
- Neletecké služby (prenájom maloobchodných, kancelárskych a iných priestorov, parkovanie vozidiel).

3.1. Technické údaje a hlavné aktíva BTS

- Dráhový systém letiska tvoria dve na seba kolmé vzletovo-pristávacie dráhy 13-31 a 04-22 s betónovým povrchom, a odbavovacia plocha s 33 stojiskami. Dráha 13-31 je hlavnou dráhou s dĺžkou 3 190 a dráha 04-22 má dĺžku 2 900 m.
- BTS pozostáva z 3 terminálov (A, B a C) rozlohou 48 545 m², terminál C bol prestavený na terminál všeobecného letectva (GAT), z dôvodu predsedníctva SR v Rade EÚ. Trojpodlažná moderná budova terminálu A a B má teoretickú ročnú kapacitu 5 mil. pasažierov.
- Pre odbavenie cestujúcich je k dispozícii 29 vybavovacích pultov a 13 východov k lietadlám (8 v schengenskej časti a 5 v časti pre odbavenie cestujúcich odlietajúcich mimo územia schengenu), ďalším významným majetkom je vonkajšie parkovisko s 970 státiami. BTS v rokoch 2009 – 2012 investovala približne 150 mil. EUR do výstavby novej priletovej a odletovej haly (terminál A a B).

3.2. Obchodné aktivity BTS

V roku 2017 BTS vybavilo 1,9 mil. cestujúcich a 26,2 tis. ton leteckého nákladu, čo predstavuje nárast počtu cestujúcich o 10,5% a nárast prepravy nákladu o 14,6% oproti roku 2016. Celkový nárast počtu vybavených cestujúcich bol spôsobený nárastom v segmente medzinárodnej prepravy (19,8%), a to aj v dôsledku príchodu leteckej spoločnosti Pobeda, ktorá od decembra 2015 zabezpečuje pravidelné letecké spojenie s Moskvou. V roku 2017 bola najväčším prepravcom írská spoločnosť Ryanair, ktorej podiel na celkovej osobnej preprave predstavoval 24,4% v roku 2017. Druhým najvýznamnejším prepravcom bola charterová spoločnosť Travel Service s podielom na celkovej osobnej doprave vo výške 18,5% tržieb.

Ukazovateľ	Jednotka	2014	2015	2016	2017
Finančné ukazovatele					
Tržby	'000 EUR	20 637	20 365	20 874	23 885
Vykazovaná EBITDA	'000 EUR	9 538	7 891	5 786	9 257
Majetok celkom	'000 EUR	331 118	322 690	311 044	304 925
Vykazovaná EBITDA marža	%	46%	39%	28%	39%
Prevádzkové ukazovatele					
Počet cestujúcich	'000	1 356	1 564	1 757	1 942
Počet pohybov	Počet	21 481	24 622	25 690	27 322
Cargo (naložený+vyložený)	Tona	19 448	21 098	22 895	26 246
Zamestnanci (priemer)	Počet	543	561	612	617
Počet destinácií*	Počet	19	26	34	45

Poznámka: *Počet destinácií pre pravidelné letné lety

Zdroj: Finančné výkazy a Výročné správy

Hlavným cargo prepravcom bola spoločnosť European Air Transport, ktorá patrí do skupiny DHL, s podielom 72,3% tržieb na celkovej nákladnej doprave (zvyšok predstavuje tzv. „belly cargo“). Spoločnosť za obdobie rokov 2009 – 2012 investovala cca 150 mil. EUR do výstavby novej priletovej a odletovej haly (terminál A terminál B). Výstavba terminálu v 2. etape bola financovaná úvermi poskytnutými konzorciom bánk v celkovej sume 30 mil. EUR (VÚB, Tatrabanka a SLSP) („Konzorcium“) a úverom od SZRB v sume 12 mil. EUR. Najvýznamnejším dodávateľom výstavby bola spoločnosť ZIPP. V roku 2017 bola podpísaná nová úverová zmluva so SLSP a Komerční bankou, ktoré poskytli úverové zdroje, z ktorých bola refinancovaná splátka syndikovaného úveru od Konzorcia. Spoločnosť mala v roku 2017 v priemere 617 zamestnancov.

3.3. Finančné výkazy

Výkaz ziskov a strát

'000 EUR	2015	2016	2017
Tržby	20 365	20 874	23 885
% rast tržieb	n/a	2,5%	14,4%
Materiál a energie	(2 718)	(3 006)	(3 031)
Služby	(4 044)	(4 187)	(4 002)
Hrubá marža	13 604	13 681	16 852
% rast hrubej marže	n/a	0,6%	23,2%
Personálne náklady	(9 107)	(9 959)	(10 922)
Ostatné prevádzkové výnosy	4 360	3 958	4 594
Ostatné prevádzkové náklady	(966)	(1 895)	(1 267)
EBITDA	7 891	5 786	9 257
% rast EBITDA	n/a	-26,7%	60,0%
Odpisy a amortizácia	(12 559)	(11 690)	(11 148)
EBIT	(4 668)	(5 904)	(1 891)
% rast EBIT	n/a	-26,5%	68,0%
Čisté úrokové výnosy / (náklady)	(2 062)	(2 349)	(1 970)
Čisté ostatné finančné výnosy / (náklady)	(561)	(71)	(112)
EBT	(7 292)	(8 324)	(3 973)
% rast EBT	n/a	-14,2%	52,3%
Daň z príjmu	(33)	2 027	375
Čistý zisk/(strata)	(7 325)	(6 297)	(3 598)
% rast zisku	n/a	14,0%	42,9%
Hrubá marža	66,8%	65,5%	70,6%
EBITDA marža	38,7%	27,7%	38,8%
Služby ako % z tržieb	19,9%	20,1%	16,8%
Personálne náklady ako % z tržieb	44,7%	47,7%	45,7%
Počet zamestnancov k 31.decembru	585	633	602
Priemerný počet zamestnancov	561	612	617

Zdroj: Finančné výkazy BTS

3.3.1. Tržby

BTS generuje tržby z leteckých a neleteckých činností. Letecké tržby tvoria poplatky za i) handling lietadiel, ii) vybavenie cestujúcich pred odletom, iii) pristátie a odlety, iv) parkovanie lietadiel a v) ostatné služby (catering pre odlietajúce lietadlá, použitie VIP salónika, služby všeobecného letectva – GAT, použitie letiskovej infraštruktúry).

Neletecké tržby zahŕňajú výnosy z prenájmu plôch a priestorov, prevádzky parkoviska, predaj energií externým odberateľom, výnosy od prevádzkovateľov čerpacích služieb, a iné. Ostatné prevádzkové výnosy zahŕňajú predovšetkým výnosy zo zúčtovania prevádzkových a investičných dotácií (4,25 mil. EUR v roku 2017).

3.3.2. Náklady

Najvýznamnejšími položkami nákladov spoločnosti BTS v 2017 boli personálne náklady (10,9 mil. EUR), náklady na elektrickú energiu a plyn a vodu (1,66 mil. EUR), náklady na služby v súvislosti s opravami a udržiavaním majetku (1,19 mil. EUR), upratovanie priestorov (0,3 mil. EUR), služby v oblasti IT (0,1 mil. EUR) a ostatné služby vo výške 2,2 mil. EUR. Ostatné prevádzkové náklady zahŕňajú predovšetkým daň z nehnuteľností, pozemkov a vozidiel (0,5 mil.

EUR), zostatkovú hodnotu predaného majetku a materiálu (0,37 mil. EUR). Úrokové náklady predstavovali 1,97 mil. EUR. Ich pokles oproti predchádzajúcemu obdobiu bol spôsobený refinancovaním časti úverov (viď. nasledovná strana).

Súvaha

'000 EUR	2015	2016	2017
Softvér	545	409	319
Pozemky	146 421	146 446	146 440
Stavby	150 540	144 708	138 262
Samostatné hnutelné veci	15 190	12 196	9 603
Obstaranie dlhodobého hmotného majetku	70	69	219
Dlhodobý majetok	312 767	303 828	294 843
Zásoby	301	325	309
Pohľadávky z obchodného styku	2 345	2 494	2 512
Ostatné krátkodobé aktíva	486	230	215
Finančné účty	6 791	4 167	7 046
Obežný majetok	9 923	7 216	10 082
Spolu majetok	322 690	311 044	304 925
Závazky z obchodného styku	(1 575)	(1 172)	(1 655)
Ostatné krátkodobé záväzky	(1 291)	(1 171)	(1 159)
Bankové úvery	(2 203)	(2 203)	(1 939)
Závazky z finančného lízingu	(6)	-	-
Výnosy budúcich období	(738)	(747)	(750)
Krátkodobé záväzky	(5 813)	(5 293)	(5 502)
Závazky z obchodného styku	(6 350)	(6 350)	-
Bankové úvery	(49 649)	(47 444)	(52 323)
Ostatné dlhodobé záväzky	(39)	(35)	(33)
Odložený daňový záväzok	(8 243)	(6 213)	(5 835)
Výnosy budúcich období	(8 708)	(7 932)	(7 184)
Dlhodobé záväzky	(72 988)	(67 974)	(65 374)
Rezervy	(1 972)	(2 175)	(2 044)
Základný imanie	292 428	292 428	292 428
Fondy zo zisku	687	687	687
Výsledok hospodárenia min.rokov	(43 877)	(51 196)	(57 493)
Zisk / (strata) bežného obdobia	(7 319)	(6 297)	(3 598)
Vlastné imanie = čisté aktíva	241 918	235 621	232 023

Zdroj: Finančné výkazy BTS

3.3.3. Majetok spoločnosti

Pozemky a stavby predstavujú dve najväčšie položky dlhodobého majetku. Chápeme, že spoločnosť overila hodnotu majetku pre jej prípadné zníženie na základe odhadu reálnej hodnoty a nezistila žiadne významné skutočnosti. BTS neeviduje materiálne pohľadávky po splatnosti s výnimkou pohľadávok voči spoločnostiam SEAGLE AIR a AIR SLOVAKIA, ktoré sú po lehote splatnosti viac ako 720 dní (5,8 mil. EUR). BTS má zriadené záložné právo k pohľadávkam v prospech SLSP v objeme 2,5 mil. EUR.

3.3.4. Záväzky spoločnosti

Mierny nárast krátkodobých záväzkov z obchodného styku v roku 2017 v porovnaní s 2016 bol spôsobený najmä zvýšenou kauciou na nájomnom (514 tis. EUR) a nárastom záväzkov voči tuzemským dodávateľom (977 tis. EUR). Spoločnosť k 31.12.2016 evidovala záväzok voči

spoločnosti ZIPP v hodnote 6,4 mil. EUR z titulu zádržného v súvislosti s výstavbou nového terminálu. Tento záväzok bol splatený v priebehu 2017.

Ostatné krátkodobé záväzky k 31.12.2017 zhŕňajú najmä záväzky voči zamestnancom (366 tis. EUR), záväzky voči orgánom sociálneho zabezpečenia a zdravotného poistenia (320 tis. EUR). Spoločnosť v 2017 získala financovanie poskytnuté lokálnymi bankami (Slovenská sporiteľňa, Komerční Banka) vo výške 35,1 mil. EUR. Zdroje boli použité na i) refinancovanie úveru od konzorcia bánk (SLSP, TB, VUB), ktorý bol splatný a ii) splatenie zádržného voči spoločnosti ZIPP. Výnosy budúcich období vo výške cca 7,2 mil. EUR predstavujú najmä časové rozlíšenie poskytnutých investičných dotácií na výstavbu terminálu B (3,68 mil. EUR), priletovej haly (824 tis. EUR) a prevádzkovej budovy (0,61 mil. EUR).

3.4. Konkurenčná pozícia

3.4.1. Spádová oblasť

Bratislavské letisko M. R. Štefánika leží v priesečníku spádových oblastí viacerých medzinárodných letísk. Jeho najvýznamnejšími konkurentmi sú letiská vo Viedni, Budapešti, Prahe a Brne. Najsilnejšiu pozíciu z týchto konkurentov má jednoznačne Viedenské medzinárodné letisko vo Schwechate. Viedenské letisko ponúka veľké množstvo medzinárodných leteckých spojení a jeho spádová oblasť úplne pokrýva spádovú oblasť Bratislavského letiska. Viedenské letisko a letisko v Budapešti sú priamou konkurenciou Bratislavského letiska a pre cestujúcich predstavujú dostupnú alternatívu pre medzinárodné letecké spojenia.

3.4.2. Porovnanie konkurenčných letísk

	Bratislava	Viedeň	Praha ³	Brno ^{2,3}	Budapešť
Počet dráh	2	2	2	1	2
Dĺžka dráh	3 190 m; 2900 m	3 500 m; 3 600 m	3 715 m, 3250 m	2 650	3 010 m; 3707 m
Počet pasažierov / rok ('000)	1 942	24 392	15 415	418	13 097
Preprava nákladu / t ('000)	26	288	82	4	127
Pohyby lietadiel ('000)	27	225	148	40	103
Počet zamestnancov (priemer) ⁴	617	4 317	1 804	143	656
Počet destinácií	45	195	96	23	125
Tržby (mil. EUR)	23,9	753,2 ¹	238,2	6,5	263,1
EBITDA marža	39%	43%	37%	30%	68%
Náklady na zamestnancov / tržby ⁴	0,5	0,4	0,2	0,5	0,1
Tržby / pasažier (EUR)	12,3	30,9	15,5	15,6	20,1

Zdroj: Výročné správy jednotlivých letísk a ich internetové stránky

Pozn.1: Tržby za Flughafen Wien Group

Pozn.2: Brno: Tržby, EBITDA marža, zamestnanci, náklady na zamestnancov za rok 2017, ostatné dáta získané za rok 2016

Pozn.3: Tokové veličiny konvertované priemerným kurzom 26,326 CZK za 1 EUR za rok 2017 a 27,034 CZK za 1 EUR za 2016

Pozn. 4: Analýza vychádza z verejne dostupných dát, ktoré sú limitované. Porovnateľnosť informácií za jednotlivé letiská môže byť obmedzená vzhľadom na rozdielny rozsah služieb a činností zabezpečovaných interne a prostredníctvom externých dodávateľov.

3.5. Alternatívy rozvoja BTS

Štát môže zabezpečiť rozvoj BTS prostredníctvom vlastných zdrojov alebo zapojením súkromného sektora. Jednotlivé alternatívy rozvoja sa líšia intenzitou zapojenia súkromného sektora.

3.5.1. Možnosť rozvoja a ich charakteristika:

1. *Rozvoj súčasným manažmentom* predstavuje alternatívu, kde plnú zodpovednosť za strategický plán a jeho implementáciu nesie manažment BTS menovaný MDV SR. Z pohľadu štúdie uskutočniteľnosti ide o scenár „PSC“. Parametre sú nasledovné: Vlastníctvo majetku/Kontrola nad aktívami bude v rukách štátu a štát bude naďalej financovať investície a riadiť prevádzku letiska.
2. *Manažérsky kontrakt na prevádzku letiska treťou stranou.* V tomto prípade ide zvyčajne o krátkodobú zmluvu (5-7 rokov). Užívatelia letiska platia poplatky majiteľovi infraštruktúry (štátu resp. štátom vlastnenej spoločnosti), nie operátorovi letiska.
3. *Dlhodobý prenájom (koncesia) letiska strategickému partnerovi* zahŕňa prevádzkovanie a rozvoj letiska strategickým investorom, ktorý preberie riziko vývoja dopravy a zabezpečí ďalší rozvoj. Vlastníctvo a kontrola nad aktívami je v štátnych aj súkromných rukách.
4. *Čiastočný alebo úplný predaj* môže byť buď ako priamy predaj alebo predaj prostredníctvom kapitálových trhov (IPO). Výnosy z predaja sú obvykle použité na zníženie štátneho dlhu alebo ako zdroj financovania iných potrebných infraštruktúrnych projektov.

Výhody zapojenia súkromného sektora zahŕňajú transfer know-how a skúseností, zlepšenie prevádzkovej výkonnosti, dodatočne prevádzkové výnosy (napr. z neleteckých služieb), zvýšený komfort prepravy, udržateľný ekonomický rozvoj a finančná výkonnosť, riešenie pre nedostatočne vyvinutú infraštruktúru/zastaranú infraštruktúru, dobré predpoklady na dlhodobý rast.

Nevýhody koncesie/dlhodobého prenájmu môžu byť minimalizované vhodným nastavením zmluvných vzťahov a monitorovaním plnenia koncesnej zmluvy po jej uzavretí. Pri ostatných alternatívach s výnimkou predaja znáša väčšinu rizík BTS / štát.

Potenciálne riziká plynúce zapojenia súkromného sektora zahŕňajú:

- 1) prijatie finančne atraktívneho návrhu, ktorý je založený na podcenených budúcich investičných výdavkoch alebo príliš optimistických odhadoch tržieb. Súkromný partner môže zlyhať vo vygenerovaní ziskov v takej výške aby realizoval projekt počas celého obdobia koncesie.
- 2) Nesplnenie cieľov súkromným partnerom/koncesionárom a náklady spojené s jeho náhradou v prípade finančného zlyhania.
- 3) Rozsah a kvalita investícií realizovaných súkromným partnerom môžu byť tiež potenciálnymi rizikami.

Udelenie koncesie sa javí ako najlepšia alternatíva pre BTS za predpokladu dobre pripraveného medzinárodného tendra, ktorého sa zúčastnia skúsení investori.

4 Analýza realizovateľnosti

4.1. Analýza dlhodobých zmluvných vzťahov

Analýza zmluvných vzťahov bola zameraná na hlavných zákazníkov (t.j. dopravcov) a dodávateľov BTS. Z pohľadu prevádzky poskytuje BTS všetky letecké služby a kľúčové neletecké služby (prenájom priestorov, parkovanie pre zákazníkov) vo vlastnej réžii.

Zmluvy s leteckými dopravcami (napr. Ryanair, Wizz Air, Travel Service) sú uzatvárané na individuálnej báze pričom konkrétne komerčné podmienky sa líšia. Zmluvy sa odvolávajú na

štandardy IATA². Zmluvy s najväčšími operátormi sú uzatvárané na dobu určitú alebo neurčitú s možnosťou výpovede ktoroukoľvek stranou v lehote 30-60 dní.

Zmluvy s najväčšími dodávateľmi (napr. na stavebné práce, upratovacie práce, dodávka energií) boli väčšinou uzatvárané na dobu určitú. Zmluvy s leteckými spoločnosťami a dodávateľmi, ktoré boli predmetom analýzy, neobsahovali ustanovenia pojednávajúce o zmene kontroly BTS.

Súčasťou prehľadu zmluvných vzťahov bola aj analýza úverových zmlúv s existujúcimi poskytovateľmi financovania. BTS má právny vzťah s nasledovnými finančnými inštitúciami:

- Slovenská záručná a rozvojová banka, a. s.,
- Komerční banka, a. s., pobočka zahraničnej banky,
- Slovenská sporiteľňa, a. s.

Úverová dokumentácia uzatvorená s inštitúciami spomenutými vyššie obsahuje ustanovenia, ktoré pojednávajú o zmene vlastníckej štruktúry BTS. Dokumentácia ku syndikovanému úveru od Komerční banky a Slovenskej sporiteľne obsahuje ustanovenia, ktoré umožňujú veriteľom vyžadovať povinné predčasné zrušenie úverového rámca a splatenie úverov v prípade, že dôjde k zmene kontroly nad BTS t.j. MDV SR prestane byť jediným akcionárom BTS alebo Slovenská republika prestane byť 100% vlastníkom BTS. To isté platí aj pri uzavretí Koncesionárskej zmluvy bez predchádzajúceho písomného súhlasu všetkých veriteľov.

BTS sa v dokumentácii o úvere SZRB zaväzuje, že bez predchádzajúceho písomného súhlasu neprevedie svoj nehnuteľný majetok na iného vlastníka. Zároveň má BTS povinnosť žiadať SZRB o súhlas so zmenou vlastníckej štruktúry, ktorá prevyšuje 20%. Okrem toho platí informačná povinnosť o zmene vlastníkov do 10 dní od účinnosti zmeny.

V rámci nájomných zmlúv BTS k pozemkom treba uviesť, že vo všetkých prípadoch, kde doba nájmu končí k 31.12.2018, alebo už skončila, boli zaslané dodatky k nájomným zmluvám na predĺženie doby nájmu o ďalších 5 rokov, niektorým vlastníkom len o 1 rok, na ich osobnú žiadosť. V budúcnosti je možný len výkup pozemkov, alebo pokračovanie v nájme pozemkov. Z hľadiska koncesnej stratégie však tieto pozemky nepredstavujú reálne obmedzenie pre realizáciu projektu koncesie letiska a to z dôvodu štruktúry koncesie v ktorej pozemky, ktoré sú momentálne v nájme BTS budú ďalej prenajaté do účelovo založenej projektovej spoločnosti (SPV) koncesionára. BTS bude mať teda právny titul nájomcu a SPV koncesionára právny titul podnájomcu. Vzťah prenajímateľa a nájomcu ostane teda v tomto prípade aj počas doby koncesnej lehoty nezmenený. Obsah zmlúv bude len doplnený dodatkom o právny vzťah podnájmu.

Pri realizácii právnej due diligence v procese prípravy verejného obstarávania bude treba tiež vyriešiť nevysporiadané vlastnícke vzťahy k niektorým pozemkom, ktoré v prevažnej väčšine vznikli pri transformácii Slovenskej správy letísk resp. vklade majetku štátu do akciovej spoločnosti BTS. Scenár riešenia takto zadefinovaných pozemkov v rámci koncesie je nasledovný:

- Strategický investor bude môcť požiadať o vysporiadanie pozemkov, čo však na základe komplikovaných vlastníckych vzťahov pravdepodobne nebude realizovateľné.
- Predmetné (sporné) pozemky ostanú v rámci štruktúry koncesie spoločnosti BTS tak ako doteraz, a budú ďalej predmetom nájmu účelovo založenej projektovej spoločnosti (SPV) koncesionára t.z. súčasťou koncesného poplatku bude aj platba za prenájom nevysporiadaných pozemkov.

² IATA - Medzinárodné združenie leteckých dopravcov

V oblasti problematiky správy majetku štátu, ktoré by bránili realizovateľnosti Projektu neboli identifikované významné riziká. Jeden pozemok nevyhnutný pre zabezpečenie činností letiska, ktorého spoluvlastník je mimo BTS aj Slovenská republika a Slovenský pozemkový fond. (list vlastníctva č. 4600 k. ú. Trnávka) je právne upravený nájomnou zmluvou. Pri ostatných pozemkoch je len uvedená správa Slovenského pozemkového fondu k pozemkom neznámych vlastníkov. V rámci správy majetku štátu Letisko vykazuje na svojej podsúvahe jedine materiál civilnej ochrany (8 522,22 EUR) čo je materiálne nevýznamné ako štátny majetok. Majetok používaný pri prevádzke letiska je vlastnený letiskovou spoločnosťou resp. si ho letisková spoločnosť prenajíma od vlastníkov.

4.2. Technická analýza uskutočniteľnosti

Dráhový systém letiska tvoria dve na seba kolmé vzletové a pristávacie dráhy a rolovacie dráhy, ktoré umožňujú pristátie a následný pohyb takmer všetkých dopravných lietadiel – od najmenších, jednomotorových, až po lietadlá typu Boeing 747. Obe dráhy majú cementovo-betónový povrch. Rozsiahlu potrebu rekonštrukcie odhaduje manažment BTS v horizonte 10 – 15 rokov. Vzletovo-pristávacie dráhy letiska boli pôvodne postavené v roku 1947 a významná obnova dráh bola uskutočnená okolo roku 1984. Vzletová dráha 13/31 je hlavnou vzletovou dráhou a má dĺžku 3 190 m a šírku 45 m. Zo smeru 31 je vybavená systémom svetelných a navigačných zariadení, umožňujúcich presné prístrojové priblíženie za podmienok CAT IIIA kategórie poveternostných miním ICAO³. Z opačného smeru (13) je klasifikovaná ako neprístrojová na nie presné priblíženie. Vzletová dráha 04/22 je vedľajšou vzletovou a pristávacou dráhou s dĺžkou 2 900 m a šírkou 60 m. Zo smeru 22 je vybavená systémom svetelných a navigačných zariadení, umožňujúcich presné prístrojové priblíženie za podmienok CAT I poveternostných miním ICAO. Z opačného smeru (4) je klasifikovaná ako neprístrojová na nie presné priblíženie.

Obe dráhy sa pretínajú vo vzdialenosti 904 m od prahu vzletovej dráhy 13/31 a 1 428 m od prahu vzletovej dráhy 04/22. Na odbavovacej ploche rozlohy 143-tisíc m² sa nachádza 33 stojísk lietadiel. Pri súčasnej konfigurácii predstavuje teoretická kapacita dráhového systému BTS 40 pohybov za hodinu. Kapacita je oveľa vyššia ako skutočný počet pohybov v špičke, ktorý predstavuje 19 pohybov za hodinu.

Súčasný systém rolovacích dráh pozostáva z celkovo šiestich rolovacích dráh a jednej rolovacej dráhy na rýchle odbočenie z pristávacej dráhy (rapid-exit taxiway). Pristávacia dráha 13-31 nevyhovuje najkritickejšiemu klasifikačnému označeniu (ACN) najvýznamnejšieho typu lietadiel a vytvára tak obmedzenie pre prípustné zaťaženie lietadiel typu B737-800. Je možné, že maximálna kapacita odbavovacej plochy bude dosiahnutá počas obdobia koncesie, čo by pre zvládnutie očakávaného počtu pohybov lietadiel počas celej doby trvania koncesie vyžadovalo vytvorenie nových stojísk.

Komplex odbavovacích budov pozostáva z troch na seba technologicky nadväzujúcich častí: odbavovacia budova so spoločnou halou pre prílety a odlety, odbavovacia budova určená pre prílety a odlety mimo krajín schengenského priestoru, terminál všeobecného letectva.

BTS disponuje jedným konsolidovaným osobným terminálom, ktorý je rozdelený do troch častí s teoretickou ročnou kapacitou 5 mil. pasažierov s maximálnou kapacitou 15 500 pasažierov za hodinu spoločne pre prílety a odlety. Manažment odhaduje skutočnú kapacitu na úrovni 2,5 – 3,0

³ ICAO - Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo

mil. pasažierov ročne bez významných dodatočných stavebných a organizačných úprav. Všetky komerčné služby na letisku zaberajú plochu s celkovou výmerou 10 109 m². Kapacita terminálu je v súlade s priepustnosťou porovnateľných európskych letísk, avšak v tejto oblasti existuje priestor na zlepšenie.

Prevažná väčšina cargo dopravy na letisku je zabezpečovaná cez DHL Terminál. Výstavba nového logistického hubu DHL na letisku BTS bola ukončená koncom roka 2013. Letisko tiež poskytuje široký rozsah služieb, zariadení a vybavenia, ktoré dopĺňajú servis poskytovaný letiskom ako napr. prvá pomoc, balenie batožiny, straty a nálezy a reklamácie batožiny, Wi-Fi pripojenie zdarma, bary a kaviarne, VIP salónik, salónik pre obchodných cestujúcich, duty-free obchody, obchod so suvenírmi, pošta, trafiky, prenájom automobilov a parkovisko. BTS tiež poskytuje asistenčné služby pre zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou mobilitou.

Služby a zariadenia pre letecké spoločnosti a prevádzkovateľov leteckej dopravy zahŕňajú: plnenie lietadiel pohonnými látkami, odmrázovanie, hangáre a zariadenia na údržbu, odbavenie cestujúcich a zastupovanie, služby pozemnej obsluhy a fytosanitárne centrum. Letisková stanica hasičskej a záchranej služby je umiestnená pri križovatke pristávacích dráh 04/22 a 13/31 a je v súlade s ICAO kategóriou 7, a s kategóriou 8 na vyžiadanie dopredu (najmenej 2h). Vybavenie a umiestnenie Stanice záchranej a hasičskej služby umožňuje splniť požiadavku ICAO, trojminútového časového limitu pre dosiahnutie najvzdialenejšieho prahu vzletovej dráhy. Požiarna kategória letiska je nasledovná: a) CAT 7 pre normálnu štandardnú prevádzku, b) ICAT 8 na vyžiadanie, ak je žiadosť podaná najmenej 2 hodiny vopred, c) ICAT 9 pre cargo a poštový náklad.

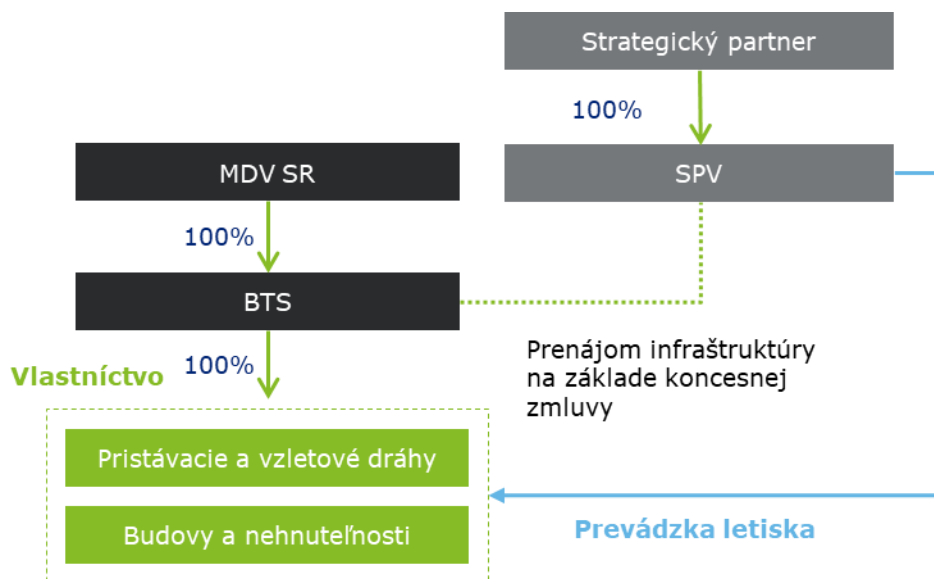
Pre lety všeobecného letectva využíva BTS služby oddeleného Terminálu všeobecného letectva (GAT). Terminál bol uvedený do prevádzky v roku 2016. Okrem toho letisko ponúka priestory pre hangárovanie lietadiel, ktoré sú väčšinou spravované tretími stranami. Letisko je napojené na diaľničný systém a systém verejnej dopravy. Odmrazovanie lietadiel sa realizuje na stojisku 21. Parkovisko letiska sa nachádza pred terminálom. Jeho celková rozloha je 21 628 m² s kapacitou 680 parkovacích miest.

Štruktúra koncesie

4.2.1. Súčasná vlastnícka štruktúra BTS



4.2.2. Možná štruktúra koncesie



Predpokladá sa, že BTS zostane jediným právnym vlastníkom kľúčovej infraštruktúry, ktorá je prenájatá koncesionárovi na základe koncesnej zmluvy. Ďalej sa predpokladá, že koncesionár si pre účely Projektu založí samostatný právny subjekt (SPV – účelová spoločnosť). Dohodnuté práva, zmluvné vzťahy, aktíva (napr. hnuiteľný majetok) a záväzky (napr. úverové vzťahy, zamestnanecké kontrakty) budú prevedené na SPV koncesionára. Predpokladá sa, že pri začatí koncesie bude zamestnanecký kmeň prebraný novým operátorom letiska (Koncesionárom), nakoľko nie je technicky a ani fyzicky možné operovať letisko bez kmeňových zamestnancov – hlavne prevádzkových zložiek. Existuje možnosť, že koncesionár čiastočne zredukuje stavy admin. zamestnancov a to z dôvodu outsourcingu resp. v prípade ak koncesionár operuje aj ďalšie letiská v rámci EU, bude sa snažiť sústrediť na jedno miesto aktivity ako sú napr. účtovníctvo, právne oddelenie atď. a tým pádom redukovať počet zamestnancov. Manažment spoločnosti Letisko BTS bude aj po začatí a počas trvania koncesie letiska vykonávať svoju činnosť ale skôr v polohe poradného orgánu pre akcionára letiska (MDV) a zároveň bude plniť funkciu dozorného orgánu nad plnením koncesných podmienok zo strany koncesionára.

Finálna štruktúra Koncesie a prípadný transfer majetku a záväzkov bude predmetom rokovaní s potenciálnymi partnermi a financujúcimi bankami.

Špecifiká koncesie ako špecifikácia budúceho koncesného majetku, informáciu o vlastníckych vzťahoch k nemu, vymedzenie momentu prechodu vlastníctva koncesionárom novovybudovaného koncesného majetku na Letiskovú spoločnosť BTS boli obsiahnuté v právnej analýze vypracovanej právnou kanceláriou Sullivan & Worcester LLP zo dňa 16.12.2013 a prebranej dňa 19.6.2014. Aktuálna právna due diligence, bude vykonaná v procese prípravy verejného obstarávania, ako súčasť tendrovej dokumentácie.

4.3. Daňová analýza

Daňová analýza aspektov Projektu je zameraná na i) Daň z pridanej hodnoty (DPH), ii) miestne dane a poplatky a iii) Daň z príjmov právnických osôb.

4.3.1. DPH

Na účely analýzy problematiky DPH sa vychádza z predpokladu, že Koncesionár bude registrovaný ako platiteľ DPH v zmysle príslušných ustanovení zákona č. 222/2004 Z.z. o dani z pridanej hodnoty v znení neskorších predpisov. Z hľadiska DPH je pre Projekt relevantné obdobie prevádzkovania keďže infraštruktúra, ktorá má byť predmetom koncesie, existuje a je v prevádzke. Poskytnutie práva užívať nehnuteľnosť na základe koncesnej zmluvy predstavuje z pohľadu DPH opakované poskytnutie služby, ktorá je predmetom 20% DPH, a ktorá sa považuje za dodanú najneskôr posledným dňom obdobia, na ktoré sa bude vzťahovať platba.

Ak bude Koncesionár prijímať faktúry za stavebné práce (údržbu a rekonštrukciu infraštruktúry) od tuzemských dodávateľov, ktorí sú DPH platiteľmi, uplatní sa prenos daňovej povinnosti na Koncesionára, t.j. osobou povinnou platiť daň správcovi dane bude Koncesionár. Koncesionár zároveň bude mať nárok na odpočet príslušnej DPH prostredníctvom daňového priznania. Pri službách, ktoré nebudú stavebnými prácami (napr. prevádzka), by mal DPH na faktúre uplatniť tuzemský dodávateľ a Koncesionár by mal mať nárok na jej odpočítanie prostredníctvom DPH priznania. Ak bude Koncesionár prijímať služby vzťahujúce sa na nehnuteľnosť od zahraničných dodávateľov, ktorí nebudú mať na Slovensku sídlo ani prevádzkareň, osobou povinnou platiť daň správcovi dane bude Koncesionár, t.j. dodávateľa by takéto služby mali fakturovať bez DPH. Koncesionár si bude DPH, ktorú sám uplatní, odpočítavať prostredníctvom daňového priznania k DPH.

V priebehu prevádzkovania letiska bude Koncesionár pravidelne fakturovať predovšetkým letecké a neletecké služby. Koncesionár bude povinný na konkrétne transakcie uplatniť v zmysle ustanovení DPH legislatívy príslušný DPH režim.

Prevzatie záväzku komisionárom vo forme úverov voči bankám bez konkrétnej dohodnutej protihodnoty nie je predmetom DPH.

4.3.2. Miestne dane a poplatky

Koncesionár bude platcom dani z nehnuteľnosti v zmysle zákona č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku. Výška dane z nehnuteľnosti bude závisieť od aktuálneho znenia všeobecne záväzného nariadenia a stavu k 1. januáru príslušného roka. Daňová povinnosť pri dani z nehnuteľností vzniká 1. januára kalendárneho roka nasledujúceho po kalendárnom roku, v ktorom sa stane vlastníkom, správcom, nájomcom alebo užívateľom nehnuteľnosti, ktorá je predmetom dane.

4.3.3. Daň z príjmov právnických osôb

Predpokladáme, že pre účely Projektu zriadi Koncesionár právnickú osobu so sídlom v SR, ktorá bude podliehať dani z príjmov právnických osôb v zmysle zákona č. 595/2003 Z.z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov. Keďže daňové posúdenie a výpočet dane z príjmu vychádza z účtovných výkazov, bude rozhodujúce účtovné posúdenie jednotlivých počiatočných nákladov, ako aj výnosov z prevádzkovania Projektu v súlade so Zákonom č. 431/2002 Z.z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov.

Pri zisťovaní základu dane bude Koncesionár vychádzať z výsledku hospodárenia vykázaného v súlade so zákonom účtovníctve.

Základnou podmienkou pre daňovú uznateľnosť nákladov je splnenie všeobecného testu daňovej uznateľnosti, t.j. náklady sú vynaložené na dosiahnutie, zabezpečenie a udržanie príjmov,

preukázateľne vynaložené daňovníkom a zaúčtované v účtovníctve alebo zaevidované v evidencii daňovníka. Zákon o dani z príjmov ďalej špecifikuje/limituje daňovú uznateľnosť niektorých vybraných nákladov/výdavkov.

Za predpokladu, že vlastnícke právo k majetku počas prevádzky Projektu ostáva v rukách BTS, Koncesionár si môže (za splnenia určitých podmienok) uplatňovať náklady súvisiace s technickým zhodnotením majetku vo forme daňových odpisov. Technické zhodnotenie prenajatého majetku uhradené nájomcom môže odpisovať nájomca na základe písomnej zmluvy s vlastníkom, ak vlastník nezvýšil vstupnú cenu hmotného majetku o tieto výdavky. Tieto náklady bude možné posúdiť ako daňovo uznateľné po splnení všeobecného testu daňovej uznateľnosti, ako aj špecifických ustanovení definovaných Zákonom o dani z príjmov. V prípade, že nebudú naplnené vyššie uvedené predpoklady, Koncesionár nebude náklady súvisiace s technickým zhodnotením uplatňovať vo forme daňových odpisov.

Za predpokladu, že Koncesionár vykoná opravy príp. údržbu na prenajatej infraštruktúre, bude takýto náklad predstavovať daňovo uznateľný náklad za predpokladu splnenia všeobecného testu daňovej uznateľnosti.

Očakáva sa, že Koncesionár bude platiť pravidelne platby BTS počas obdobia koncesie za udelenie práva prevádzkovať infraštruktúru BTS. Tieto poplatky budú predstavovať náklady, ktoré budú daňovo uznateľné po ich zaplatení.

4.4. Účtovné aspekty

Analýza účtovných aspektov projektu vychádza je postavená na viacerých predpokladoch vrátane skutočnosti, že riziko dopytu bude niesť súkromný investor.

Predpisy, ktoré riešia účtovné aspekty projektu sú Zákon č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov, Opatrenie MF SR zo 16. decembra 2002 č. 23054/2002-92, ktorým sa ustanovujú podrobnosti o postupoch účtovania a rámcovej účtovej osnove pre podnikateľov účtujúcich v sústave podvojného účtovníctva v znení neskorších predpisov (ďalej len „Postupy účtovania“), predovšetkým § 30 písm. c, Účtovanie koncesie u koncesionára a Medzinárodné štandardy pre finančné vykazovanie v znení prijatom EÚ (ďalej len „IFRS⁴“), predovšetkým interpretácia IFRIC 12 Zmluvy o licenciách na poskytovanie služieb (ďalej „IFRIC 12⁵“).

4.4.1. Základné informácie a predpoklady

- Predmet projektu: Koncesia na prevádzku a rozvoj Letiska M. R. Štefánika v Bratislave.
- Typ koncesnej zmluvy: Predpokladá sa, že pôjde o koncesnú zmluvu s rizikom dopytu.
- Obstarávateľ: Letiska M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s. (BTS).
- Protistrana koncesnej zmluvy („Koncesionár“): Právny subjekt založený podľa slovenského práva (SPV⁶).
- Predpokladaná doba koncesie: 30 rokov. Projekt predpokladá, že Koncesionár bude niesť ekonomické riziká a inkasovať benefity spojené v prevádzkou letiska.
- Projekt tiež predpokladá, že BTS zostane majiteľom infraštruktúry počas celej doby Koncesie.

⁴ IFRS - Medzinárodné štandardy pre finančné vykazovanie

⁵ IFRIC 12 - Dojednania o koncesiách na poskytovanie služieb

⁶ SPV - účelová spoločnosť

- Platobný mechanizmus - Za udelenie koncesie a možnosť prevádzkovať letiskovú infraštruktúru zaplatí Koncesionár BTS tzv. up front fee a pravidelný ročný poplatok, ktorý môže byť variabilný, fixný alebo kombináciou oboch. Predpokladá sa, že platobný mechanizmus nebude obsahovať platby verejného obstarávateľa Koncesionárovi (t.j. platby za dostupnosť infraštruktúry).
- Kontrola a regulácia – Verejný obstarávateľ stanoví v Koncesnej zmluve minimálny rozsah služieb, ktoré bude musieť koncesionár prostredníctvom infraštruktúry poskytovať.
- Predpokladá sa, že v rámci rozvoja letiska dôjde k technickému zhodnoteniu infraštruktúry alebo vytvoreniu dlhodobého majetku. Tieto technické zhodnotenia a dlhodobý majetok budú prevedené po dokončení na verejného obstarávateľa.

4.4.2. Účtovná závierka

SPV, ktorú založí Koncesionár za účelom prevádzkovania letiska, bude zostavovať svoju účtovnú závierku podľa požiadaviek §17a Zákona o účtovníctve a slovenských Postupov účtovania prípadne podľa IFRS. V prípadoch stanovených v §17a odseku (3) Zákona o účtovníctve, sa Koncesionár môže rozhodnúť zostavovať štatutárnu individuálnu účtovnú závierku podľa IFRS ak: a) Koncesionár bude emitovať cenné papiere, napríklad dlhopisy na financovanie rozvoja letiska na regulovanom trhu, alebo b) V prvom roku existencie dosiahne Koncesionár veľkostné kritéria §17a odsek (2) a súčasne materská spoločnosť Koncesionára z členského štátu EÚ bude zostavovať individuálnu účtovnú závierku podľa IFRS.⁷

4.4.3. Účtovanie podľa slovenských Postupov účtovania

Podľa platnej legislatívy sa bude o peňažných plneniach za služby poskytované SPV používateľom letiskovej infraštruktúry (leteckým spoločnostiam) účtovať ako o výnosoch z predaja služieb vo vecnej a časovej súvislosti s nákladmi na ich vykonanie počas obdobia od uzatvorenia koncesnej zmluvy do ukončenia koncesnej lehoty v prospech účtu 602 - Tržby z predaja služieb. Spôsob účtovania o majetku bude závisieť od dohodnutého rozdelenia rizík, spôsobe používania a správy infraštruktúry medzi BTS a SPV. Súčasná legislatíva a postupy účtovania v zásade umožňujú dva spôsoby účtovania a to 1) účtovanie formou Oceniteľných práv, ako o koncesii, 2) účtovanie formou operatívneho lízingu.

4.4.4. Účtovanie podľa IFRS

Aplikácia štandardov IFRS a interpretácie IFRIC 12 na účtovanie Koncesie nie je významne odlišná od slovenských postupov účtovania avšak IFRIC 12 poskytuje spolu s ostatnými štandardami detailnejší návod ako niektoré transakcie posudzovať a vykazovať. V prípade, že Projekt bude napĺňať charakteristiku operatívneho alebo finančného lízingu, bude súčasná hodnota platieb za právo používať infraštruktúru a dlhodobý majetok vykázaná na súvahe SPV, ktorá bude tento dlhodobý majetok/právo odpisovať počas doby ekonomickej životnosti majetku, resp. počas trvania lízingu. SPV bude rovnako vykazovať záväzok voči BTS, ktorý bude zahŕňať nároky na up front fee a pravidelný koncesný poplatok. Počas fázy prevádzkovania letiska účtuje

⁷ Veľkostné kritériá sú splnené ak je dotknutý subjekt obchodnou spoločnosťou, ktorá najmenej dve po sebe idúce účtovné obdobia spĺňa aspoň dve z týchto podmienok: a) celková suma majetku presiahla 170 000 000 EUR, pričom sumou majetku sa rozumie suma zistená zo súvahy v ocenení neupravenom o položky podľa § 26 ods. 3, b) čistý obrat presiahol 170 000 000 EUR, c) priemerný prepočítaný počet zamestnancov v jednotlivom účtovnom období presiahol 2 000.

Koncesionár o výnosoch podľa IAS⁸ 18 Výnosy (respektíve IFRS 15 Výnosy so zmlúv so zákazníkmi) v časovej a vecnej súvislosti s nákladmi na prevádzku letiska. Rovnako ako slovenské postupy účtovania, aj IFRS vyžadujú v interpretácii IFRIC 12 §21 a v štandarde IAS 37 Rezervy, podmienené záväzky a podmienené aktíva tvorbu rezervy na udržiavanie dostupnosti letiska a na uvedenie letiska do požadovaného stavu pred skončením koncesnej lehoty vo výške najlepšieho odhadu súčasnej hodnoty očakávaných budúcich výdavkov. Od Koncesionára sa bude vyžadovať udržiavať letisko na určitom stupni dostupnosti počas doby zmluvy. V prípade poklesu kvality poskytovaných služieb pod definovanú úroveň kvality tak Koncesionárovi vzniká povinnosť zabezpečiť obnovu letiska. Špecifické znenie Koncesnej zmluvy, ako aj finálna verzia finančného modelu projektu, musia byť opätovne analyzované a posúdené z účtovného hľadiska, aby mohli byť potvrdené vyššie uvedené predpoklady a účtovanie o jednotlivých typoch transakcií, ku ktorým počas trvania projektu môže dôjsť.⁹

4.5. Vplyv projektu na bilanciu a rozpočet podľa ESA 2010

4.5.1. Posúdenie vplyvu koncesie BTS na schodok / prebytok verejnej správy

Vzhľadom na to, že v rámci uvažovanej štruktúry sa predpokladá, že BTS bude subjektom, ktorý bude udeľovať koncesiu, akýkoľvek potenciálny jednorazový príjem súvisiaci s Projektom (napr. up-front fee) bude príjmom BTS. Vzhľadom na existujúce dlhové zaťaženie je možné predpokladať, že akékoľvek zdroje získané v momente uzatvorenia kontraktu budú použité na riadne/mimoriadne splátky existujúcich úverov, resp. záväzkov súvisiacich s výstavbou nového terminálu. V prípade ak bude BTS distribuovať voľné zdroje v budúcnosti formou dividend akcionárom, mala by takáto operácia pozitívny dopad na schodok rozpočtu verejnej správy (dividendový príjem). Vzhľadom na súčasné akumulované straty z minulých období je možné predpokladať, že takáto situácia nenastane v najbližších rokoch, resp. pred momentom uzatvorenia koncesnej zmluvy (v roku 2020 resp. neskôr). Dopad uzatvorenia zmluvy o koncesii na rozpočet by mal byť v danom roku neutrálny.

4.5.2. Posúdenie vplyvu koncesie BTS na dlhovú pozíciu verejnej správy

V prípade, že prenajímateľom letiskovej infraštruktúry, resp. udeľovateľom koncesie bude BTS, ktorá je a mala by zostať aj po udelení koncesie z pohľadu metodiky ESA 2010 trhovým subjektom, uzatvorenie koncesnej zmluvy so súkromným partnerom (koncesionárom) a akékoľvek financovanie, ktoré bude čerpať koncesionár by nemali mať vplyv na dlhovú pozíciu verejnej správy. Vyššie uvedené platí za predpokladu, že štát neprevezme na seba záväzok financovať priamo (úver) alebo nepriamo (poskytnutie záruky) výstavbu akejkoľvek novej infraštruktúry.

4.6. Identifikácia rizík projektu

4.6.1. Riziká spojené s variantom neuskutočnenia Projektu

Nerealizovanie Projektu môže mať za následok vznik alebo zvýšenie nasledovných rizík:

⁸ IAS - Medzinárodné účtovné štandardy

⁹ Vzhľadom na to, že v dobe prípravy tejto správy nebola známa finálna právna štruktúra Projektu je posúdenie účtovných aspektov Projektu je postavené na všeobecných predpokladoch, ktoré sú uvedené v úvode. Výsledná štruktúra projektu závisí od viacerých faktorov (napr. alokácia rizík) a bude podmienená rokovaniami s potenciálnymi investormi. Odporúča sa aktualizovať posúdenie účtovných aspektov (ako vplyv dohodnutej štruktúry Koncesie na vykazovanú hodnotu majetku, účtovanie výnosov a nákladov) v pokročilejšej fáze Projektu (t.j. keď bude známe, akým spôsobom bude realizovaný Projekt z právneho hľadiska).

- Nedosiahnutie niektorých cieľov stratégie Ministerstva dopravy a výstavby SR v oblasti dopravnej infraštruktúry – spomalenie rozvoja leteckej dopravy v SR.
- Stagnovanie alebo pokles počtu odbavených pasažierov a obmedzený rozvoj nákladnej leteckej dopravy.
- Strata pasažierov v prospech letiska Viedeň.
- Riziko prehlbovania zaostávania Letiska M. R. Štefánika oproti konkurenčným letiskám v spádovej oblasti (Viedeň, Budapešť) v oblasti ponuky destinácií, rozsahu a kvality služieb.
- Obmedzená tvorba finančných zdrojov na rozvoj a údržbu infraštruktúry BTS a potenciálne zvýšené nároky na dotácie so strany Ministerstva dopravy a výstavby SR.
- Riziko predĺženia a neschopnosti splácať dlhovú službu.
- Spomalenie rozvoja turizmu najmä v Bratislavskom regióne ale aj v celej Slovenskej republike. Nepodporovanie ekonomického rastu regiónu.
- Zhoršenie vyjednávacej pozície letiska s leteckými dopravcami a zmluvnými partnermi.

4.6.2. Riziká spojené s variantom uskutočnenia Projektu

Potenciálni investori indikovali budúci dopyt ako hlavný zdroj neistoty a rizika. Politické a legislatívne riziká v PPP projektoch zväčša nesie verejný sektor. Riziká súvisiace s využívaním a prevádzkou infraštruktúry by počas doby koncesie mal nieť súkromný sektor. Stavebné a projekčné riziká môžu vzniknúť počas obdobia koncesie za predpokladu, že koncesionár bude investovať do rozvoja infraštruktúry. Predmetom projektu nie je výstavba ihneď po uzatvorení koncesnej zmluvy.

Riziko	Detailný popis	Ošetrenie rizík	Znášanie rizika
Riziká chybných technológií, sietí a súvisiacich služieb			
Vada v priebehu životnosti projektu	Riziko skrytej vady na zariadení/budovách, ktoré dostane k dispozícii súkromný sektor, objavené počas prevádzky. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Zmluvné ošetrenie	SS
Rizika nesplnenia záväzkov/riziko dostupnosti			
Riziko dostupnosti (nedodržanie záväzkov súkromným sektorom)	Riziko, že súkromný sektor dodá projekt alebo službu, ale neplní svoje záväzky (stanovené zmluvne) týkajúce sa umožnenia dostupnosti služby. Dôsledkom môže byť finančná strata. Dôsledkom môže byť finančná strata a ukončenie projektu.	Je možné ošetriť zmluvne.	VS
Nedodržanie záväzkov verejným sektorom	Riziko, že verejný sektor neplní svoje záväzky stanovené v zmluve. Dôsledkom môže byť finančná strata a ukončenie projektu.	Je možné ošetriť zmluvne.	SS
Trhové riziká			

Riziko dopytu	Riziko nedostatočných príjmov prevádzkovateľa, vyplývajúce zo zlej predikcie dopytu počas životnosti projektu. Dôsledkom môže byť finančná strata. Zníženie výnosov v dôsledku nesprávneho nastavenia ceny (cenové riziko). Strata výnosov v dôsledku nižšieho počtu prepravcov / pasažierov / objemu nákladu ako bolo plánované, zmeny v štruktúre požadovaných služieb, atď. (riziko kvantity). Obmedzenia využívania infraštruktúry (napr. prírodné podmienky, obmedzenia letového priestoru a pod.) Vybudovanie konkurenčnej infraštruktúry v rovnakej spádovej oblasti.	Dôkladná predikcia dopytu, vykonanie ekonomických analýz, využitie expertných odhadov pred začatím projektu	SS
Menové riziko	Riziko vyplývajúce zo zmeny devízových kurzov mien, ktoré ovplyvňujú hodnotu dodávky projektu. Dôsledkom môže byť finančná strata a náklady na zabezpečenie menového rizika.	Je možné zmluvne ošetriť (zafixovanie kurzov, zmluvné zabezpečenie platieb, uzavretie zabezpečovacích operácií na finančnom trhu)	SS
Inflačné riziko	Riziko, že výška platieb (so strany koncesionára) stratí reálnu hodnotu kvôli inflácii (prípade konkrétneho inflačného indexu). Dôsledkom môže byť finančná strata.	Je možné zmluvne ošetriť	VS
Úrokové riziko	Riziko, že dôjde k zmene úrokových sadzieb. Dôsledkom môže byť finančná strata a náklady na zabezpečenie úrokového rizika.	Je možné zmluvne ošetriť (zafixovanie kurzov, zmluvné zabezpečenie platieb, uzavretie zabezpečovacích operácií na finančnom trhu)	SS
Vonkajšie riziká			
Politické riziká	Riziko vyplývajúce z nožnej zmeny vlády, prípadne zmeny politickej orientácie krajiny. Riziko vyplývajúce z členstva krajiny v nadnárodných celkoch, uzatváranie medzinárodných zmlúv. Dôsledkom môže byť finančná strata a ukončenie projektu.	Nie je možné riadiť	VS
Vyššia moc	Riziko vyplývajúce z prírodnej katastrofy, z teroristických útokov a z vojnových konfliktov. Dôsledkom môže byť zvýšenie nákladov na projekt, ukončenie projektu.	Poistenie	VS/SS
Legislatívne riziko/daňové riziko	Riziko vyplývajúce zo všeobecnej zmeny práva alebo zo všeobecnej zmeny daňovej legislatívy, ktorá má vplyv na celý súkromný sektor alebo sa dotkne iba dodávateľa PPP projektu. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Nie je možné efektívne riadiť, je možné sledovať programové vyhlásenie vlády a politické zámery	SS
Situácia odvetví/štrajky	Riziko vyplývajúce zo štrajku na strane súkromného sektora. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Čiastočne je možné ošetriť rokováním s odbormi, sledovať	VS/SS

		situáciu v oblasti tripartitných rokovaní, programové vyhlásenie vlády a politické zámery	
Operačné riziká			
Vstupy	Riziko, že požadované vstupy sú drahšie, než sa očakávalo a že nezodpovedajú požadovanej kvalite, alebo nie sú dostupné v potrebnom množstve. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Je možné zmluvne ošetriť	SS
Údržba, oprava, modifikácia a adaptácia	Riziko vyplývajúce zo zlého odhadu životnosti projektu pred jeho odovzdaním verejnému sektoru. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Expertné odhady, zmluvné ošetrenie	SS
Nízka zostatková hodnota	Riziko vyplývajúce z chybného očakávania zostatkovej hodnoty/stavu projektu v okamihu prevzatia od súkromného sektora. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Expertné odhady, zmluvné ošetrenie	VS
Nezodpovedajúce pracovné sily/riziko nezastupiteľnosti	Riziko vyplývajúce z nezabezpečenia zodpovedajúcich kvalifikovaných pracovníkov, nemožnosť ich zastúpenia. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Zmluvné ošetrenie, špecifikácia potrebných pracovných síl	SS
Nedostatok ľudských zdrojov	Rizika vyplývajúce zo zlej dostupnosti/migrácie ľudských zdrojov v lokalite. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Zmluvné ošetrenie, špecifikácia potrebných pracovných síl	SS
Bezpečnostné riziká			
Podvod, nelegálne konanie	Riziko vyplývajúce z možnosti podvodu alebo iného konania (na strane verejného alebo súkromného sektora), ktoré je nezákonné. Dôsledkom môže byť finančná strata a strata reputácie.	Dozor, kontroly, školenia, poistenie sú ošetrené zákonom, z ktorého vyplývajú sankcie za také konanie	VS/SS
Bezpečnosť technologických systémov	Riziko vyplývajúce z poškodenia (úmyselného, neúmyselného) technologických systémov. Dôsledkom môže byť finančná strata a strata citlivých údajov.	Dozor, kontroly, školenia, poistenie sú ošetrené zákonom, z ktorého vyplývajú sankcie za také konanie	VS/SS
Poškodenie, krádež	Riziko vyplývajúce z poškodenia zariadenia počas životnosti projektu. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Dozor, kontroly, školenia, poistenie sú ošetrené zákonom, z ktorého vyplývajú sankcie za také konanie	SS
Strategické riziká			
Zmluvné riziká	Riziko vyplývajúce zo zmien zmlúv, požadovaných súkromným alebo verejným sektorom, riziko spôsobené poškodením majetku, zdravia tretích strán, riziko spôsobené porušením všeobecne záväzných právnych predpisov, nešpecifikovaných v zmluve. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Zmluvné vymedzenie možných dodatkov a zmien	VS/SS
Strategické rozhodnutie	Riziko vyplývajúce zo zlého strategického rozhodnutia. Dôsledkom môže byť finančná strata a strata reputácie.	Expertízy, odborné štúdie, odborné problémov,	VS

		využitie poradcov	externých	
Reputačné riziko	Riziko zníženia dôveryhodnosti verejného sektora vyplývajúce z nepopulárnych krokov a zlých rozhodnutí verejného sektora. Dôsledkom môže byť strata reputácie.	Kvalitné oddelenie, vysvetliť verejnosti verejného sektora, pri citlivých rozhodnutiach prieskumy verejnej mienky, referendá	tlačové schopné a zdôvodniť konanie verejného sektora, pri rozhodnutiach verejnej mienky, referendá	VS
Stavebné a projekčné riziká (v prípade budúcej expanzie)				
Konštrukcia/stavba	Riziko vyplývajúce z nespĺnenia očakávaní kladených na konštrukciu, kvalitu, oneskorenie spojené s prípadnými kapitálovými investíciami vynaloženými počas trvania koncesie. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Zmluvné ošetrovanie charakteristik konštrukcie projektu, dôkladná projektová a stavebná dokumentácia.		VS/SS
Prekročenie stavebných nákladov	Riziko vyplývajúce zo zlého plánu kapitálových výdavkov počas trvania koncesie. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Zmluvné ošetrovanie tzv. finančného stropu dodávky služby zo strany súkromného sektora.		SS
Vplyv na životné prostredie	Riziko vyplývajúce z prevádzky letiska a stavebných prác uskutočnených počas trvania koncesie. Dôsledkom môže byť finančná strata a strata reputácie.	Zmluvne ošetriť - súkromný sektor zabezpečí potrebné kontrolné procesy pri prípadnej výstavbe a konštrukcii a bude kvalitu garantovať.		VS/SS
Riziká lokality (v prípade budúcej expanzie)				
Existujúci objekt	Riziko, že sa existujúci objekt ukáže ako nevhodný pre nové zlepšenia a rozšírenia. Dôsledkom môže byť predĺženie alebo úplné zastavenie stavebných prác a finančná strata.	Verejný sektor umožní vykonať súkromnému sektoru expertízu objektu pred uzavretím zmlúv.		VS/SS
Stav lokality	Riziko vyplývajúce z nákladov na úpravu stavu lokality v súvislosti s prípadnou expanziou. Dôsledkom môže byť predĺženie stavebných prác a finančná strata.	Súkromný sektor bude mať možnosť oboznámiť sa so stavom lokality v rámci procesu.		SS
Územný plán	Riziko vyplývajúce z územného plánu/rozhodnutia pre daný pozemok. Dôsledkom môže byť predĺženie alebo úplné zastavenie stavebných prác a finančná strata.	Súkromný sektor bude včas komunikovať zámer realizovať výstavbu počas obdobia koncesie a v spolupráci s Verejným sektorom bude pracovať na zmene ak bude nevyhnutná.		VS/SS

5 Finančný model

5.1. Plánovacie obdobie

Projekcie leteckej dopravy pre BTS až do roku 2050, ktoré vychádzajú z pôvodnej projekcie vypracovanej v roku 2013 v súlade s predpokladanou dobou koncesie na obdobie 30 rokov na základe „industry practice“ v oblasti metodológie pre podobné projekty, boli aktualizované aby zohľadňovali skutočné výsledky BTS za obdobie 2013 – 2017.

5.2. Predpoklady finančného modelu

Projekcie dopravy sa skladajú z 2 scenárov:

- 1) **Scenár PSC:** Predpokladá zachovanie súčasného stavu t.j. 100% kontrolu nad prevádzkou BTS súčasným akcionárom.
- 2) **Scenár PPP** (t.j. Koncesionársky scenár): Predpokladá prevádzkovanie BTS strategickým partnerom s rozsiahlymi skúsenosťami v oblasti prevádzkovania letísk, čo sa premietne do lepších prevádzkových a finančných výsledkov podnikania BTS.

Projekcie dopravy sú nevyhnutným vstupom pre:

- Projektovanie budúcich peňažných tokov a predbežného posúdenia tzv. “Hodnoty za peniaze”, a
- Stanovenie odhadovaných budúcich kapitálových výdavkov (na základe kapacity letiska / letiskového systému).

Hlavné 4 kategórie leteckých tržieb predstavujú:

- vybavenie cestujúcich (použitie letiska cestujúcim),
- pristávacie poplatky
- poplatky za parkovanie lietadiel
- pozemná obsluha lietadiel.

Tržby z neleteckých činností sa skladajú hlavne z:

- tržieb za prenájom komerčných priestorov
- tržieb za parkovanie
- tržieb za dodávku energií.

Pre obdobie 2018 – 2050 boli dotácie na bezpečnosť, hasičskú a záchrannú službu odhadnuté vo výške 4,1 mil. EUR (čo predstavuje výšku dotácie za 2018) a upravené v každom roku projekcie o vplyv inflácie. Nominálna výška dotácií pre jednotlivé roky je uvedená v časti 12 Dotácie na záchranné a bezpečnostné služby.

Dotácie na bezpečnosť, hasičskú a záchrannú službu sú projektované pre oba scenáre v rovnakej výške pre celé obdobie projekcie. Reálna výška dotácií v budúcnosti bude závisieť od viacerých faktorov ako je napr. stratégia MDV SR v súvislosti rozvojom BTS ako aj vývoj legislatívy a požiadaviek na bezpečnosť na európskej úrovni.

Kapitálové výdavky sú projektované v rovnakej výške a v rovnakej štruktúre pre oba scenáre.

Financovanie nevyhnutných budúcich kapitálových výdavkov je kľúčovou výzvou pre BTS v najbližších rokoch kvôli vysokej súčasnej zadlženosti a pravdepodobnej potreby investovať do

údržby a obnovy existujúcej infraštruktúry. Model predpokladá splácanie dlhu podľa platných úverových zmlúv resp. čerpanie nových úverov v budúcnosti na preklopenie nedostatku hotovosti.

5.3. Výstupy finančného modelu

Výstupmi finančného modelu sú:

- plánované finančné výkazy BTS vytvorené na základe predpokladov PSC scenára
- plánované finančné výkazy projektového SPV prevádzkujúceho Letisko M. R. Štefánika počas realizácie koncesie, vytvorené na základe predpokladov PPP scenára
- plán peňažných tokov pre MDV SR vyplývajúcich z oboch scenárov (PSC a PPP)

6 Test hodnoty za peniaze

Prognózovanie budúcich finančných výsledkov podnikania BTS je založené na integrovanom finančnom modeli zostavenom na účely Projektu. Boli zostavené dva úvodné scenáre simulujúce vývoj v dvoch situáciách (scenár zachovania súčasného stavu - „PSC scenár“ vs. scenár udelenia koncesie - „PPP scenár“):

- 1) **Scenár PSC:** Predpokladá zachovanie súčasného stavu t.j. 100% kontrolu nad prevádzkou BTS súčasným akcionárom.
- 2) **Scenár PPP** (t.j. Koncesionársky scenár): Predpokladá prevádzkovanie BTS strategickým partnerom s rozsiahlymi skúsenosťami v oblasti prevádzkovania letísk, čo sa premietne do lepších prevádzkových a finančných výsledkov podnikania BTS.

Cieľom analýzy „Hodnota za peniaze“ bolo porovnať odhadovaný ekonomický dopad Projektu koncesie (PPP) na zadávateľa/štát s alternatívou nerealizovať Projekt (PSC). Vychádzalo sa z rôznych predpokladov vývoja v budúcnosti, ktoré sa môžu líšiť od skutočnosti.

Výsledkom analýzy je porovnanie odhadu čistých súčasných hodnôt (NPV) potenciálnych budúcich peňažných tokov pre štát pri oboch scenároch. Diskontná sadzba 2,15% p.a. pre oba scenáre bola stanovená na úrovni výnosu štátnych dlhopisov s rovnakou dobou splatnosti ako je očakávaná dĺžka Projektu. V modeli bol použitý výnos do splatnosti 30 ročných dlhopisov Slovenskej republiky vo výške 2,15% p.a.

V prípade BTS nie je primárnym cieľom vybudovanie novej infraštruktúry, ale čo najefektívnejšia prevádzka existujúceho majetku letiska, maximalizácia prevádzkovej a finančnej výkonnosti z existujúcej prevádzky / infraštruktúry BTS počas predpokladanej doby prenájmu, resp. koncesie a zvýšenie kvality infraštruktúry letiska.

Koncesionársky (PPP) scenár predpokladá vytvorenie novej projektovej spoločnosti (SPV), ktorá preberie prevádzku letiska od spoločnosti BTS. Za prenájom infraštruktúry a možnosť generovať zisk z jeho prevádzky bude BTS dostávať koncesný poplatok. Vo výpočte NPV sa pre zjednodušenie uvažuje s tým, že koncesný poplatok bude transferovaný prostredníctvom BTS priamo MDV SR ako jeho 100 % akcionárovi.

Výška pravidelného koncesného poplatku bola určená za predpokladu odhadovanej cieľovej požadovanej (priemernej) miery návratnosti vlastného kapitálu (IRR) pre koncesionára, ktorá bola stanovená na základe skúseností z iných infraštruktúrnych projektov a požadovanej miery návratnosti investorov do infraštruktúry. Ide o ilustratívnu kalkuláciu potenciálu výšky koncesných poplatkov v jednotlivých rokoch a kumulatívne počas koncesnej doby, vychádzajúc z predpokladu

dosiahnutia finančného plánu Koncesionárskeho scenára, naplnenia odhadu vývoja počtu cestujúcich a odhadu CAPEX.

6.1. PSC scenár

Ukazovateľ „hodnoty za peniaze“ z pohľadu štátu/zadávateľa bol v PSC scenári stanovený ako súčet súčasných hodnôt viacerých peňažných tokov:

- voľných peňažných tokov pre zadávateľa počas plánovacieho obdobia (dividendy – zisk z prevádzky),
- zostatkovej hodnoty (terminal value),
- daní z príjmu platené štátu,
- predpokladané dotácie, ktoré BTS môže dostávať z verejných zdrojov.

Takto stanovená hodnota predstavuje pre účely určenia “hodnoty za peniaze” komparátor verejného sektora (PSC).

'000 EUR	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2035	2040	2045	2050
Prevádzkové peňažné toky				7,602	7,648	7,919	8,221	8,532	11,964	13,168	14,360	16,503
Investičné peňažné toky				(2,284)	(2,328)	(2,374)	(2,422)	(12,470)	(3,011)	(3,325)	(3,667)	(4,021)
Dlhová služba				(3,063)	(14,505)	(5,544)	(5,799)	3,938	(8,953)	(9,844)	(8,309)	-
Voľné peňažné toky pre akcionárov BTS				2,255	(9,184)	0	0	0	0	0	2,384	12,483

Poznámka: Peňažné toky do 2020 neboli zahrnuté do výpočtu NPV nakoľko sa predpokladá spustenie koncesie až od 2021.

6.2. PPP scenár

V PPP scenári sú použité predpoklady:

- budúci vývoj dopravy (osobná aj cargo) je predpokladom pripraveným technickými poradcami
- výška sumy aj štruktúra kapitálových investícií je rovnaká ako pri PSC scenári
- koncesionár prevezme súčasnú dlhovú službu BTS a úvery budú splácané podľa súčasných úverových zmlúv.

Predpoklady PPP scenára budú upravené v závislosti od predložených ponúk v rámci verejného obstarávania.

Hodnota projektu z pohľadu štátu / zadávateľa bola v PPP scenári podobne stanovená ako súčet hodnôt peňažných tokov relevantných pre tento scenár.

Výsledná hodnota PPP scenára je súčtom viacerých peňažných tokov:

- koncesných poplatkov (up-front, pravidelná poplatky)
- zostatkovej hodnoty (terminal value),
- daní z príjmu platené štátu,
- predpokladané dotácie, ktoré koncesionár môže dostávať z verejných zdrojov.

Výsledná hodnota predstavuje potenciál (vyjadrený v čistej súčasnej hodnote, ďalej len „NPV“), ktorý ziská štát / zadávateľ realizáciou Projektu.

'000 EUR	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2035	2040	2045	2050
Platby za koncesiu (pravidelne + up-front)	-	-	5,000	1,306	1,306	1,306	1,306	1,306	1,306	1,306	1,306	1,306
Voľné peňažné toky pre akcionárov BTS	-	-	5,000	1,306	1,306	1,306	1,306	1,306	1,306	1,306	1,306	1,306

Poznámka: Za predpokladu, že koncesionár prevezme záväzky z nezaplatených bankových úverov a dlhovej služby BTS.

6.3. Výsledok testu hodnoty za peniaze

Z porovnania NPV PSC scenára a PPP scenára, vyplýva, že hodnota PPP scenára prevyšuje hodnotu PSC scenára, t.j. štát / Zadávatel' koncesie by projektom získali vyššiu hodnotu za peniaze, za použitých predpokladov.

Pri porovnaní výsledkov oboch scenárov je možné konštatovať, že realizáciou PPP scenáru realizuje štát / zadávateľ BTS čistú súčasnú hodnotu vo výške 61 mil. EUR.

Z porovnania oboch scenárov vychádza ako výhodnejší PPP scenár.

(+) NPV budúcich peňažných tokov (FCFE)	25,935
(+) NPV zostatkovej hodnoty	78,462
(+) NPV budúcich daní	12,445
(-) NPV budúcich dotácií	(155,763)
NPV PSC scenára	(38,921)

(+) NPV (+) NPV budúcich koncesných poplatkov	32,247
(+) NPV zostatkovej hodnoty	122,426
(+) NPV budúcich daní	23,174
(-) NPV budúcich dotácií	(155,763)
NPV PPP scenára	22,084

Pri výpočte hodnoty za peniaze je nutné zdôrazniť, že **ide o výpočet postavený na teoretickom odhade podmienok PPP scenára** (koncesný poplatok, požadovaný výnos), ktoré by bol súkromný partner ochotný ponúknuť poskytovateľovi koncesie. Teoretický predpoklad dotačného mechanizmu počas trvania koncesnej lehoty je popísaný v časti 12 Dotácie na záchranné a bezpečnostné služby. **Presné podmienky, za akých bude súkromný partner ochotný vstúpiť do projektu vygeneruje verejný tender** a môžu sa líšiť od predpokladov, ktoré boli použité v tomto výpočte. Odporúča sa **opakovať analýzu hodnoty za peniaze** v momente, keď budú známe presné podmienky vstupu súkromného investora do Projektu.

7 Platobný mechanizmus

Platobný mechanizmus by mal zaručiť presun rizika dopytu na strategického partnera v adekvátnom rozsahu.

PPP scenár predpokladá poplatky od strategického partnera pre zadávateľa ako odplatu za prenájom infraštruktúry možnosť ju prevádzkovať. Vychádzajúc z praxe uplatňovanej pri podobných projektoch, platobný mechanizmus by mal zohľadňovať ciele a zámery Projektu, pričom výška jednotlivých komponentov bude primárne vyplývať zo schopnosti víťazného partnera finančne rozvíjať biznis s využitím majetku, zmluvných vzťahov BTS.

Vzhľadom na to, že predmetom Projektu nie je výstavba novej infraštruktúry (napr. výstavba nového letiska) ale „prenájom“ existujúcich aktív, príjmy koncesionára by mali byť založené na platbe od konečných užívateľov t.j. užívateľov letiskových služieb.

- Štruktúra pravidelného ročného poplatku by mala zabezpečovať čo najväčší presun komerčných rizík na koncesionára;
- Zároveň by mala motivovať koncesionára rozvíjať BTS a snažiť sa zvýšiť počet prepravených osôb a objemu nákladu;
- V neposlednom rade garantovať stabilný príjem BTS v podobe koncesných poplatkov.

7.1. Komponenty odporúčaného platobného mechanizmu.

- 1) Poplatok pri podpise zmluvy (tzv. “up-front fee”). Predstavuje formu garancie/kapitálovej investície zo strany koncesionára. Výška fixného poplatku má zásadný dopad na výnosnosť koncesionára a mala by na jednej strane zohľadňovať plánovanú výkonnosť BTS (biznis plán víťazného koncesionára) a na druhej strane zaručovať, že transakcia bude pre koncesionára stále atraktívna.
- 2) Pravidelný ročný poplatok môže byť stanovený ako fixná čiastka, variabilná čiastka alebo ich kombinácia. Fixný ročný poplatok predstavuje pravidelný príjem BTS, bez ohľadu na vývoj hospodárenia SPV koncesionára. Môže byť stanovený ako fixná suma alebo poplatok za pasažiera pri minimálnom počte prepravených cestujúcich vrátane mechanizmu indexácie o infláciu. Variabilný ročný poplatok môže byť stanovený ako percento z tržieb alebo poplatok za pasažiera, nakoľko ide o ukazovateľ výkonnosti koncesionára, ktorý nie je jednoduché ovplyvňovať účtovnými operáciami, napr. v porovnaní s vykazovaním prevádzkového alebo hospodárskeho výsledku. Poplatok umožní BTS podieľať sa priamo na plánovanom dlhodobom zvyšovaní objemu biznisu (hospodárenia) SPV koncesionára.
- 3) Pokuta za nedostupnosť služby / nedodržanie úrovne služieb.

7.2. Penalizácia

Penále predstavuje relevantný nástroj na zabezpečenie negatívnej motivácie súkromného partnera. V rámci PPP projektov je bežné, že zadávateľ má možnosť uplatniť voči súkromnému investorovi sankcie a to v podobe zrážok z platieb alebo penalizácie.

Vzhľadom na to, že predmetom Projektu je poskytnutie koncesie, na základe ktorej bude súkromný investor prevádzkovať infraštruktúru BTS, pričom bude mať príjmy priamo od používateľov infraštruktúry (t.j. bude niesť riziko dopytu), nebude inkasovať platbu od Zadávatel'a. Z toho dôvodu nie je možné v prípade Projektu uplatniť sankcie v podobe zrážok z platieb tak, ako je to možné v prípade projektov založených na platbe za dostupnosť.

Penále ako forma sankcie za nedodržanie podmienok v prípade Projektu uplatniteľné je. V prípade penále ide o formu negatívnej motivácie, ktorá znamená povinnosť koncesionára zaplatiť zadávateľovi konkrétnu sumu v prípade nedodržania dohodnutých podmienok.

7.3. Stanovenie bonusov

Zakomponovaním bonusov do platobného mechanizmu môže zadávateľ zabezpečiť motiváciu súkromného investora aj v kontexte dohodnutého rozdelenia rizík. V prípade PPP projektov založených na platbe za dostupnosť znamená zakomponovanie bonusov možnosť navýšenia platby od zadávateľ'a vo výnimočných situáciách (napr. nepredvídateľný nárast nákladov, ktorý nie je pod kontrolou súkromného partnera).

V prípade realizácie Projektu nie je možné zakomponovať bonus v tejto podobe, vzhľadom na opačný tok platieb (súkromný investor poskytuje platby zadávateľ'ovi). Na zabezpečenie pozitívnej motivácie súkromného investora v prípade Projektu bude nevyhnutné vylúčiť akúkoľvek hospodársku výhodu v rámci realizácie projektu v súlade s pravidlami EÚ v oblasti štátnej pomoci. Použitie zľavy z koncesného poplatku alebo zakomponovanie takéhoto mechanizmu by si vyžadovalo ďalšiu analýzu a to aj vzhľadom na obmedzené lokálne skúsenosti s PPP projektmi,

ktoré sú založené na platbách od používateľov infraštruktúry (t.j. projektmi, kde riziko dopytu znáša koncesionár).

7.4. Platobný mechanizmus a zlyhanie projektu / Riziká týkajúce sa zmien a ukončenia Projektu

Teoretický návrh koncesného modelu a jeho platobného mechanizmu je nastavený vyvážene tak, aby pokrýval súčasný dlh letiska, budúce kapitálové výdavky aj predpokladané koncesné poplatky a zároveň umožnil otvorenú hospodársku súťaž potenciálnych investorov.

Pri realizácii Projektu formou PPP dochádza k prenosu väčšiny rizík na koncesionára. V prípade, že dôjde k materializácii prenesených rizík a koncesionár nebude schopný sa s takouto udalosťou vysporiadať, môže dôjsť k situácii, kedy bude potrebné vyhlásiť nové verejné obstarávanie na výber koncesionára. Z toho dôvodu je nevyhnutné minimalizovať riziko súvisiace s nezaujmom súkromných investorov o účasť na pripravenom tendri koncesie bratislavského letiska.

Nastavenie koncesie vychádza z výsledkov zistených pri testovaní trhu, ako aj skúseností poradcu s porovnateľnými projektmi na celom svete. Základným nástrojom na elimináciu predmetného rizika je vhodne zvolený postup verejného obstarávania vo forme Súťažného dialógu, ktorý umožňuje otvorený dialóg zadávateľa s uchádzačmi, ktorí splnili podmienky účasti o konkrétnom preddefinovaní obojstranne výhodného návrhu rozvoja letiska. Za kľúčový faktor považujeme teda technickú pripravenosť tendra a kvalitu tendrovej dokumentácie. Predpokladom je primerané nastavenie podmienok účasti a otvorené teoretické východiská zadávateľa pre vedenie dialógu. V súvislosti s procesom obstarávania môžeme tiež definovať právne riziká súvisiace s rizikami povolení a certifikácie pre výkon činností leteckého operátora. V závislosti od právnej vady, ktorá by viedla k nezískaniu či strate certifikácie, môže dôjsť k oneskoreniu Projektu, zvýšeniu nákladov na Projekt a v najhoršom prípade až k ukončeniu Projektu.

Riziko sa dá zmierniť odstránením podstatných rizikových faktorov súvisiacich s procesmi certifikácie pred zahájením verejného obstarávania, transparentným zverejnením požiadaviek na certifikáciu a prípravou realistického časového plánu na získanie predmetnej certifikácie.

V prípade, že by aj napriek tomu nebol projekt koncesie vo fáze realizácie verejného obstarávania úspešný z titulu absencie záujemcov (žiaden strategický partner sa do súťaže neprihlási) možno oprávnené predpokladať, že pozícia BTS v spádovej oblasti by sa mohla výrazne skomplikovať.

K takémuto následku môže viesť aj množstvo rizík súvisiacich s možným zlyhaním Projektu resp. neželaným vývojom aj počas realizácie projektu, najmä v prípadoch zlyhania koncesionára. Časť z nich je popísaných v časti [4.7] venujúcej sa identifikácii rizík, ako napríklad Riziko dostupnosti (nedodržanie záväzkov súkromným sektorom), alebo Riziko nedostatočných príjmov prevádzkovateľa vyplývajúce zo zlej predikcie dopytu počas životnosti Projektu, či Riziká súvisiace so situáciou v leteckom odvetví. V každom prípade by zlyhanie projektu malo za následok nasledovné konsekvencie:

- Nedosiahnutie niektorých cieľov stratégie Ministerstva dopravy a výstavby SR v oblasti dopravnej infraštruktúry – spomalenie rozvoja leteckej dopravy v SR.
- Stagnovanie alebo pokles počtu odbavených pasažierov a obmedzený rozvoj nákladnej leteckej dopravy.
- Strata pasažierov v prospech letiska Viedeň.

- Riziko prehlbovania zaostávania Letiska M. R. Štefánika oproti konkurenčným letiskám v spádovej oblasti (Viedeň, Budapešť) v oblasti ponuky destinácií, rozsahu a kvality služieb.
- Obmedzená tvorba finančných zdrojov na rozvoj a údržbu infraštruktúry BTS a potenciálne zvýšené nároky na dotácie so strany Ministerstva dopravy a výstavby SR.
- Riziko predĺženia a neschopnosti splácať dlhovú službu.
- Spomalenie rozvoja turizmu najmä v Bratislavskom regióne ale aj v celej Slovenskej republike. Nepodporovanie ekonomického rastu regiónu.
- Zhoršenie vyjednávacej pozície letiska s leteckými dopravcami a zmluvnými partnermi

V prípade nezrealizovania Projektu či už z dôvodov na strane zadávateľa (nesprávne nastaveného koncesného modelu, platobného mechanizmu, požiadaviek zadávateľa, alebo alokácie rizík), alebo na strane koncesionára (porušenie zmluvných povinností) bude nevyhnutné zabezpečiť kontinuálnu prevádzku letiska a pokračovanie v riadení súčasným manažmentom a so súčasnou vlastníckou štruktúrou podľa existujúceho podnikateľského plánu letiska. Finančný dopad na štátny rozpočet v prípade neúspechu projektu bude závisieť od etapy implementácie projektu.

V zásade možno konštatovať, že priamy negatívny dopad na štátny rozpočet možno očakávať až v prípade porušenia záväzkov koncesionárom. V prípade neúspešnosti Projektu sú dve možné alternatívy ďalšieho rozvoja BTS: i) príprava nového verejného obstarávania a ii) Ministerstvo dopravy a výstavby SR nájde spôsob, ako financovať nevyhnutné investície do rozvoja BTS mimo schému štátnej pomoci, s ktorým bude súhlasiť aj orgán Európskej Komisie. Jedným z možných riešení rozvoja BTS by v takomto prípade mohlo byť vytvorenie úzkej spolupráce s Letiskom Viedeň.

8 Indikatívny harmonogram

Celý proces prípravy Projektu až po podpis koncesnej zmluvy je odhadovaný na 14 až 19 mesiacov.

Uvedených harmonogram predpokladá, že vláda SR schváli Projekt do konca roka 2018. Na toto rozhodnutie nadväzuje príprava dokumentácie k medzinárodnému verejnému obstarávaniu (ďalej len „VO“). Realizácia samotného VO je odhadovaná na obdobie 9 – 13 mesiacov. Na základe tohto harmonogramu sa predpokladá podpis koncesnej zmluvy v prvej polovici roka 2020.

Mesiac	Jún	Júl	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jún	Júl	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jún	>>	Apr
Rok	18	18	18	18	18	18	18	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	20	20	20	20	20	20	20	22
Fáza 1																											
Úprava a doplnenie Koncesnej stratégie			4m																								
Schválenie Koncesnej stratégie vládou SR					3m																						
Fáza 2																											
Príprava dokumentácie pre VO								2 - 3m																			
Realizácia VO										9 - 13m																	
Negociácia koncesnej zmluvy																						3m					
Schválenie koncesnej zmluvy Vládou SR																								2m			
Fáza 3																											
Dohľad nad plnením koncesnej zmluvy																									24m >>		

Poznámka: V prípade, doručení žiadosti o účasť na Súťažnom dialógu ktorá zakladá povinnosť notifikácie Protimonopolnému úradu SR z dôvodu možnej koncentrácie bude harmonogram upravený o čas potrebný na posúdenie notifikácie zo strany Protimonopolného úradu SR

9 Príprava verejného obstarávania

Zadáateľom projektu bude BTS. Letisko M. R. Štefánika - Airport Bratislava, a. s. (BTS). Tento subjekt spĺňa podmienky § 7 zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „ZVO“), ktorý zároveň vykonáva činnosti podľa § 9 ods. 9 písm. c) ZVO.

V § 10 ods. 5 zákona o verejnom obstarávaní je ustanovené, že ak verejný obstarávateľ vykonáva niektorú z činností podľa § 9 ods. 3 až 9 ZVO, postupuje pri zadávaní zákazky súvisiacej s vykonávaním tejto činnosti podľa pravidiel a postupov zadávania nadlimitných zákaziek ustanovených pre obstarávateľa, ak zákon o verejnom obstarávaní neustanovuje inak

ZVO umožňuje v prípade Projektu aplikovať nasledujúce postupy verejného obstarávania:

- verejná súťaž,
- užšia súťaž,
- rokovacie konanie so zverejnením,
- súťažný dialóg,
- koncesný dialóg,
- inovatívne partnerstvo

BTS, ako zadávateľ si vyberie postup vo verejnom obstarávaní, ktorý spĺňa nasledovné kritéria:

- bude dostatočne flexibilne reagovať na potreby zadávateľa a trhu, pričom bude pružne nastaviteľný aj na prípady, kedy bude potrebné Projekt meniť,
- zabezpečí dostatočne otvorený prístup k Projektu všetkým potenciálnym záujemcom,
- zabezpečí čo najvyššiu hodnotu za peniaze pre zadávateľa a súčasne stále dostatočnú atraktivnosť pre súkromný sektor za účelom maximalizácie súťaže a konkurencie medzi uchádzačmi.

Vzhľadom na fakt, že verejná súťaž aj užšia súťaž umožňujú súťažiť iba vopred zadefinovanú zákazku, ich použitie pre verejné obstarávanie v Projekte, sa neodporúča. Rovnako je tomu pri postupe Inovatívneho partnerstva, ktorý umožňuje obstarávať len inovačné výrobky, služby, alebo práce a postupe Rokovacieho konania so zverejnením, ktorý je definovaný rigidnosťou postupu po predložení ponúk, čo znemožňuje prerokovať a zlepšiť ponuku uchádzača pred podaním záväznej ponuky. Koncesný dialóg bol „do ZVO zavedený Smernicou o koncesiách (2014/23/EÚ) a môže sa javiť ako vhodný pre obstaranie Projektu koncesie nakoľko typ koncesie v projekte spĺňa definíciu obsiahnutú v ZVO § 4 ods.2 , ods.3 (protiplnením za služby je peňažné plnenie a právo využívať služby, ako aj prechod prevádzkového rizika na koncesionára) t.j. nejde o Projekt koncesie založený na platbách za dostupnosť. Metodika MF SR pre prípravu a realizáciu PPP projektov (II. Vydanie) však uvádza že „*koncesný dialóg je z hľadiska PPP vhodný najmä pre obstarávateľov, ktorí už majú dlhodobé skúsenosti s obstarávaním PPP projektov a štandardizované modely a štandardizovanú zmluvnú dokumentáciu. V podmienkach SR, ak sa obstarávateľ rozhodne postupovať týmto postupom, je potrebné vnímať riziko, že sa nepodarí vyhovieť definovaným všeobecným princípom.*“

Po vyhodnotení týchto skutočností a zohľadnení kritérií na povahu a komplexnosť Projektu, administratívnu náročnosť, pravidiel určené metodikou pre prípravu a realizáciu PPP projektov a časovú dispozíciu sa ako najvhodnejším postupom verejného obstarávania javí Súťažný dialóg. Súťažný dialóg je odporúčaný pre PPP projekty aj zo strany EÚ ako postup, ktorý je dostatočne flexibilný, zachováva hospodársku súťaž medzi uchádzačmi a umožňuje verejným obstarávateľom prediskutovať všetky hľadiská projektu s každým záujemcom. Výsledkom takéhoto dialógu je potom projekt, ktorý zohľadní všetky potreby verejného obstarávateľa. Nevyhnutným predpokladom úspešného procesu verejného obstarávania bude preto dôkladná príprava dokumentácie. Z povahy Súťažného dialógu zároveň vyplýva, že ide o konanie, ktoré je časovo a finančne náročné oproti ostatným postupom verejného obstarávania na strane zadávateľa aj uchádzačov.

Riziká, ktoré vyplývajú z prípadného porušenia pravidiel verejného obstarávania môžu mať za následok jednak zdržanie procesu alebo dokonca jeho zmarenie. Tieto riziká je možné eliminovať vhodným nastavením podmienok účasti, hodnotiacich kritérií, kvalitnou prípravou dokumentácie verejného obstarávania a realistickým nastavením harmonogramu procesu verejného obstarávania.

V prípade že bude v procese verejného obstarávania doručená zadávateľovi žiadosť o účasť na Súťažnom dialógu, ktorá podlieha notifikácii Protimonopolnému úradu Slovenskej republiky (ďalej len „PMÚSR“) podľa zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov, bude takýto uchádzač vyzvaný na povinnú notifikáciu posúdenia prípadnej koncentrácie PMÚSR. Harmonogram projektu bude následne upravený o čas potrebný na posúdenie predmetnej notifikácie zo strany PMÚSR.

Po podpise koncesnej zmluvy a finančnom uzatvorení dôjde k realizácii PPP projektu. Predpokladaná lehota koncesie je v trvaní 30 rokov. K ukončeniu projektu dochádza po uplynutí koncesnej lehoty, pričom koncesná zmluva stanoví spôsob a priebeh odovzdania Letiska M. R. Štefánika do rúk štátu (koncesná zmluva tiež upraví prípadné spôsoby predčasného ukončenia PPP projektu pred uplynutím koncesnej lehoty).

Proces verejného obstarávania Projektu bude pozostávať z niekoľkých fáz.

Predpokladaný harmonogram verejného obstarávania Projektu

Poradie	Predmet	Dátum/lehota pre jednotlivú časť
1.	Príprava pred verejným obstarávaním	január - marec 2019
2.	Publikácia oznámenia o koncesii na služby	marec 2019
3.	Posúdenie kvalifikácie a vyhodnotenie splnenia podmienok účasti	jún 2019
4.	Výzva na účasti k súťažnému dialógu	júl 2019
5.	Proces súťažného dialógu	august - november 2019
6.	Úprava štúdie uskutočniteľnosti	november 2019
7.	Publikácia záverečného informatívneho dokumentu	december 2019
8.	Výzva na predkladanie finálnych ponúk	december 2019
9.	Vyhodnotenie ponúk a výber súkromného partnera	január 2020
10.	Negociácia koncesnej zmluvy	február - apríl 2020
11.	Schválenie zmluvy vládou SR a uzavretie koncesnej zmluvy	máj - jún 2020
12.	Dohľad nad plnením koncesnej zmluvy	júl 2021 - jún 2050
13.	Plynutie koncesnej lehoty	júl 2021 - jún 2050

Poznámka: V prípade, doručení žiadosti o účasť na Súťažnom dialógu ktorá zakladá povinnosť notifikácie Protimonopolnému úradu SR z dôvodu možnej koncentrácie bude harmonogram upravený o čas potrebný na posúdenie notifikácie zo strany Protimonopolného úradu SR

10 Prieskum trhu

Prieskum trhu v súvislosti s Projektom realizovalo vedenie BTS v termíne od 28.09.2018 do 17.10.2018 na vzorke 13 potenciálnych investorov formou dotazníka zaslaného elektronickou poštou. Hlavným cieľom tohto prieskumu trhu bolo získať informácie od vybraných potenciálnych investorov (partnerov, koncesionárov) o ich potenciálnom záujme a všeobecne o vybraných podmienkach koncesie.

Všeobecné očakávania a predpoklady o vybraných podmienkach koncesie získaných na základe spätnej väzby od oslovených investorov v 2018:

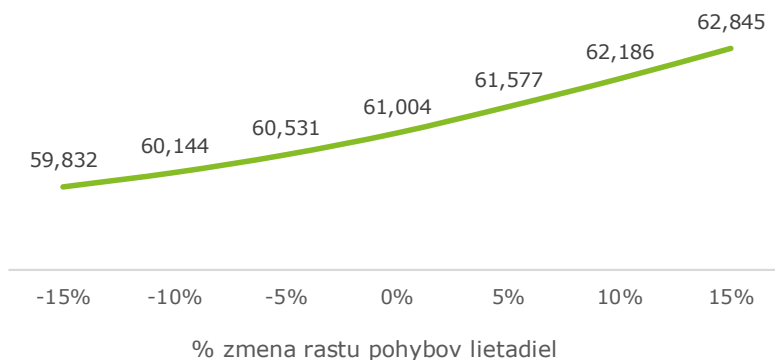
- a) Predmet koncesie - Projekt by mal zahŕňať všetky letecké a neletecké služby. Vyžaduje sa flexibilita v súvislosti so zmenami, resp. ukončením komerčných a zamestnaneckých zmlúv a istota budúcich dotácií na pokrytie bezpečnostných služieb.
- b) Prínos partnera - Na definovanie prínosu sa vyžaduje posúdenie dopravy, trás, zmlúv, konkurenčnej pozície Viedenského letiska, atď. Investori predpokladajú prínos v podobe ich odvetvového know-how a vidia tiež potenciál v rozvoji neleteckých služieb (a príjmov z nich).
- c) Investičné výdavky - Investori sú ochotní znášať riziká súvisiace s budúcimi investičnými výdavkami, ale vyžadujú:
 - i. kontrolu nad návrhom a výstavbou a
 - ii. flexibilitu v súvislosti s jej načasovaním (žiaden pevný investičný plán resp. možnosť zmluvne upraviť vykonávanie investícií v posledných rokoch koncesie, z dôvodu nemožnosti ich odpisov v majetku koncesionára).
- d) Prevod existujúcich úverov - Mal by byť v zásade možný, závisí však od iných podmienok Projektu a zmluvného vzťahu. Bude mať dopad na výšku a štruktúru koncesných poplatkov (v porovnaní s alternatívou, že by sa úvery nepreviedli).

- e) Platobný mechanizmus – investori vyjadrili súhlas s kombináciou poplatku za udelenie koncesie/nájomnej zmluvy a pravidelného pevného / variabilného poplatku. Zadávatel' by mal pri zostavovaní platobného mechanizmu nastaviť ročné platby koncesných poplatkov a až následne hodnotiť vstupný koncesný poplatok. Podiel na výnosoch je trhový štandard a uprednostňuje sa pred platbou za PAX.
- f) Alokácia a spoločné znášanie rizík - koncesionár by mal prijímať riziká, ktoré dokáže sám zmierniť a kontrolovať. Väčšina nie je pripravená prevziať plne dopravné riziko (t.j. garantovať predpokladaný vývoj objemu prepravy počas celej doby zmluvy), a preferujú zdieľať toto riziko prostredníctvom variabilného koncesného poplatku. Regulačné riziko má znášať MDV SR. Alokácia rizík bude predmetom rokovaní.
- g) Podpora/účasť štátu – respondenti pripúšťajú možnosť štruktúry nastavenia s minoritnou pozíciou ministerstva alebo BTS, s minimálnou kontrolou (len právo veta) a podielom na dividendách namiesto koncesnej platby. V minulosti väčšina uprednostňovala 100 %-nú kontrola investora nad projektovou spoločnosťou SPV. Ako podporu štátu si vedia investori predstaviť prevzatie dlhovej služby letiska, aby investor prevzal letisko bez dlhov. Zároveň sa zhodujú na podporu vo všetkých oblastiach štátneho vplyvu, nevyhnutnej k podpore úspešnosti projektu (napr. dotácie na bezpečnostné služby, osobitnú legislatívu, master plán, proces licencovania a pod.)
- h) Práva na ukončenie zmluvy/ podmienky prevodu - Investori odporúčajú v prípade ukončenia zmluvy zaviesť kompenzačné schémy trhového štandardu, teda kompenzačný systém požadovaného capexu na konci koncesnej lehoty, aby neboli penalizovaní za rozvojové investície v posledných rokoch koncesie. V prípade zlyhania zadávateľa by zadávateľ mal kompenzovať koncesionárovi očakávanú súčasnú hodnotu koncesie. V prípade zlyhania koncesionára navrhol jeden z respondentov aby dlh bol splatený zadávateľom v plnej výške.
- i) Doba koncesie/ dlhodobého prenájmu - Respondenti navrhujú koncesnú lehotu na 30 rokov alebo aj dlhšiu v závislosti od požadovaného limitu kapitálových investičných nákladov.
- j) Obstarávanie - Vyžaduje sa transparentný proces podľa noriem a legislatívy EÚ, jednoduché a jednoznačné hodnotiace kritériá (podľa možnosti jasne kvantifikovateľné) a dvojkolový proces kvalifikácie. Neuprednostňuje sa žiadna konkrétna obstarávacía metóda. Aspekty a faktory ktoré môžu byť zohľadňované pri rozhodovaní o vstupe do tendra sú aj možnosť regulácie leteckých poplatkov, právny rámec podmienok prevádzkovania letiska a schopnosť outsourcingu licencie.

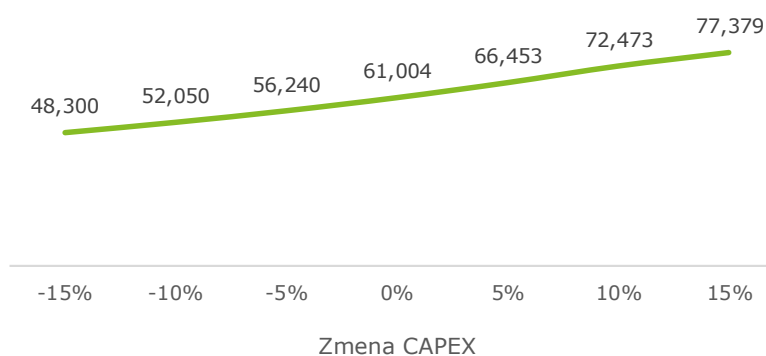
11 Analýza senzitivity

Analýza senzitivity (vplyv na rozdiel NPV medzi PSC a PPP scenárom)

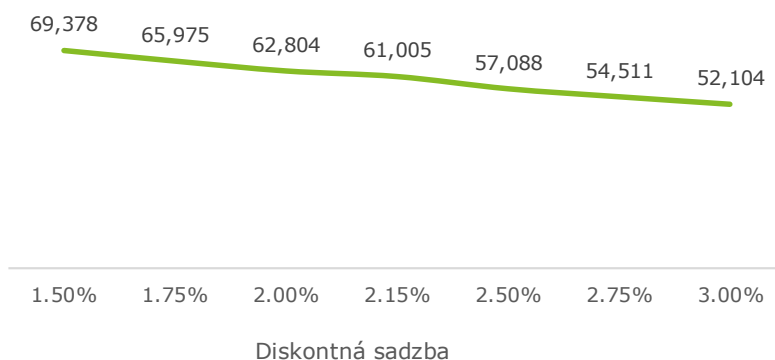
Rozdiel NPV PSC scenára a PPP scenára pri zmene rastu pohybov lietadiel (tis. EUR):



Rozdiel NPV PSC scenára a PPP scenára pri zmene CAPEX (tis. EUR):



Rozdiel NPV PSC scenára a PPP scenára pri zmene diskontnej sadzby (tis. EUR):



12 Dotácie na záchranné a bezpečnostné služby

Projekt koncesie v rámci pripraveného modelu počíta s dotáciami na záchranné a bezpečnostné služby, ktorý by mohol mať pri jeho implementácii do koncesnej zmluvy negatívny dopad na štátny rozpočet. Tento model však vychádza z analýzy dotácií, ktoré dostáva letisko na predmetné služby pravidelne a zároveň pri tvorbe modelu bola rešpektovaná požiadavka zjednotiť vstupy koncesného scenára (PPP) a základného scenára (PSC) s cieľom ich objektívneho porovnania. Koncesný model (PPP) sa v tejto etape nedá naprojektovať, bez zahrnutia dotácií na záchranné a bezpečnostné služby nakoľko by sa v takomto prípade muselo automaticky pristúpiť k zmene

systému letiskových odplát, čo bez dialógu s uchádzačmi nie je možné. Je možné tiež predpokladať, že v procese súťaže bude predložený aj návrh, ktorý nebude požadovať dotačné schémy na bezpečnostné a záchranné služby. Nastavený plán dotácií je preto možné považovať len za teoretické východisko na porovnanie oboch scenárov a v rámci hodnotenia vplyvu projektu na štátny rozpočet, by tento fakt mal byť zohľadnený.

Dotácie na záchranné a bezpečnostné služby

EUR	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Dotácie - na bezpečnosť	4,097,644	4,097,644	4,097,644	4,461,546	4,546,316	4,637,242	4,729,987	4,824,587	4,921,078	5,019,500	5,119,890
Dotácie - ostatné	750,134	1,318,804	1,442,040	816,752	832,270	848,916	865,894	883,212	900,876	918,894	937,272

EUR	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Dotácie - na bezpečnosť	5,222,288	5,326,734	5,433,268	5,541,934	5,652,772	5,765,828	5,881,144	5,998,767	6,118,743	6,241,117	6,365,940
Dotácie - ostatné	956,017	975,138	994,640	1,014,533	1,034,824	1,055,520	1,076,631	1,098,163	1,120,127	1,142,529	1,165,380

EUR	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
Dotácie - na bezpečnosť	6,493,259	6,623,124	6,755,586	6,890,698	7,028,512	7,162,054	7,298,133	7,436,797	7,578,096	7,714,502	7,853,363
Dotácie - ostatné	1,188,687	1,212,461	1,236,710	1,261,444	1,286,673	1,311,120	1,336,031	1,361,416	1,387,283	1,412,254	1,437,674

13 Prehľad podobných transakcií

V rámci analýzy konkurenčnej pozície BTS bol vytvorený prehľad európskych a mimoeurópskych transakcií, ktorých predmetom bola koncesia na prevádzkovanie letiskovej infraštruktúry v priebehu rokov 2014 až 2018.

Vybrané koncesie na prevádzku a privatizácie letísk

1. Nikola Tesla Airport - Francúzska skupina Vinci Airport podpísala 25-ročnú koncesnú zmluvu na financovanie, prevádzku, údržbu, rozšírenie a modernizáciu terminálu a prístávacích dráh medzinárodného letiska v Belehrade. Výber prebiehal od roku 2016 a do procesu sa zapojili poprední medzinárodní operátori ako 1.) VINCI Airports; 2.) Meridiam Eastern Europe Investments, Zurich Airport, Eiffage; 3.) GMR Infrastructure a Terna, 4.) Incheon international Airport Corporation, Yatirimlar ve Isletme a VTB Capital Infrastructure, 5.) HNA, China National Aerotechnology. V roku 2017 letisko odbavilo 5,3 mil. pasažierov.
2. Plovdiv Airport - Čínska HNA Airport Group získala 35 ročnú koncesiu na prevádzku letiska v bulharskom meste Plovdiv. Koncesionár má preinvestovať na letisku 79 miliónov EUR. Letisko Plovdiv má byť súčasťou čínskeho programu Belt & Road, ktorý podporuje rozvoj infraštruktúry v mnohých krajinách a vytvára dopravné spojenia z Európy do Ázie, podobne ako kedysi Hodvábna cesta. V roku 2017 letisko odbavilo 91 tis. pasažierov.
3. Rimini Airport - Talianske konzorcium Airriminium získalo koncesiu na prevádzku letiska v Rimini. Výherca vzišiel z koncesnej aukcie, kde bola základná cena za letisko 3 mil. EUR, pričom má obrát vo výške 14 miliónov EUR. V roku 2017 letisko odbavilo 305 tis. pasažierov.
4. Ljubljana Jože Pučnik Airport - Spoločnosť Fraport AG a konzorcium vedené slovinským štátnym holdingom získali v privatizácii letisko za kúpnu cenu 177,1 mil. EUR (75.5% podiel). Od Februára 2015 vlastní Fraport celý 100% podiel. V roku 2017 letisko odbavilo 1,6. mil. pasažierov.

14 Záver

Na základe porovnania čistej súčasnej hodnoty (NPV) peňažných tokov oboch scenárov je možné konštatovať, že realizácia Projektu s variantom PPP scenára prináša hodnotu pre štát vo výške 61 mil. EUR.

Tento výsledok vychádza z predpokladu, že súkromný investor bude schopný zvýšiť počet cestujúcich, ako aj výnosy z poskytovania neleteckých služieb, a že v PPP scenári získa štát vyššiu zostatkovú hodnotu infraštruktúry Letiska M. R. Štefánika, ktorú koncesionár vráti späť do užívania zadávateľa (BTS) po skončení koncesie.

Podľa predpokladaného harmonogramu Projektu by malo dôjsť k uzatvoreniu koncesnej zmluvy v mesiaci jún 2020.