



## Projekt výberu koncesionára pre prevádzku, údržbu a rozvoj Letiska M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS)

Koncesná stratégia – Úprava a doplnenie

August 2018

# Obsah

Manažérske zhrnutie	4
Strategický kontext	8
Analýza aktuálneho stavu BTS	16
Analýza realizovateľnosti	31
Finančný model	49
Platobný mechanizmus	66
Predpokladaný harmonogram	72
Prílohy	74

# Dôležité upozornenie

Táto správa bola vypracovaná spoločnosťou Deloitte Advisory s.r.o. (ďalej len „Deloitte“) pre účely diskusie so zástupcami Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „MDV SR“ alebo „Klient“ alebo „Ministerstvo“) v súvislosti s plánovaným procesom udelenia koncesie na prevádzku, údržbu a rozvoj Letiska M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS) (ďalej len „BTS“) v rámci plnenia Zmluvy o poskytovaní poradenských služieb uzatvorenej medzi MDV SR na jednej strane a Deloitte a Sullivan & Worcester LLP (S&W) na druhej strane dňa 27.6.2013 v znení dodatku zo dňa 17.5.2018.

Táto správa predstavuje úpravu a doplnenie Koncesnej stratégie, ktorá bola vypracovaná spoločnosťou Deloitte a S&W roku 2014. Na dostatočné pochopenie skutočností a podstatných súvislostí je potrebné čítať túto správu spolu s pôvodnou Koncesnou stratégiou vypracovanou v 2014.

Nakoľko táto správa bola pripravená výlučne pre účely diskusie s MDV SR, nemusí nevyhnutne zohľadňovať iný účel použitia zo strany MDV SR ani účely a potreby tretích strán. Správa obsahuje osobné údaje, ktoré podliehajú ochrane pred zverejnením alebo sprístupnením neoprávneným osobám. Bez predchádzajúceho písomného súhlasu Deloitte nesmie byť táto správa použitá Klientom na žiaden iný účel ani použitá žiadnou treťou stranou. Takisto, bez predchádzajúceho písomného súhlasu Deloitte sa táto správa ani jej časti nesmú citovať ani sa na ňu ako celok alebo na jednotlivé časti odvolávať. V prípade použitia tejto správy na iný účel než bol dohodnutý, resp. určený alebo použitia treťou stranou nenesie Deloitte žiadnu zodpovednosť za spôsobenú škodu.

Závery alebo odporúčania vyjadrené v tejto správe predstavujú len názory Deloitte a nepredstavujú oficiálne názory Klienta, BTS alebo iných príslušných orgánov alebo verejných inštitúcií. Implementácia akéhokoľvek záveru alebo odporúčania je výlučnou zodpovednosťou Klienta, resp. iných príslušných orgánov alebo verejných inštitúcií.

Okrem vyššie uvedeného je potrebné zobrať do úvahy nasledovné skutočnosti:

Predmetom analýzy, výsledky ktorej sú zahrnuté v správe, nebolo vykonanie hĺbkovej previerky (due diligence) ani zhodnotenie všetkých zmlúv, najmä medzi BTS a leteckými spoločnosťami, ktoré bude potrebné posúdiť pred začatím uvažovaného verejného obstarávania dlhodobého partnera, resp. koncesionára, a posúdiť prípadné dopady prenájmu na zmluvné vzťahy.

Predpoklady, závery a výpočty uvedené v tejto správe sa môžu líšiť od predpokladov reálnych (budúcich) ponúk predložených potenciálnymi záujemcami, partnermi, resp. koncesionármi, pretože ich vnímanie, názory a výsledky posúdenia súčasnej situácie a potenciálu BTS (najmä predpoklad rastu počtu pasažierov a projekcie dopravy, nevyhnutné investičné výdavky, budúca finančná výkonnosť a pozícia BTS, jednotlivé projektové riziká, konkrétne zmluvné podmienky dohodnuté v zmluve o koncesii atď.) sa môžu významne líšiť od záverov analýz uvedených v tejto správe. Naplnenie odhadov vývoja dopravy a kapitálových investícií, úroveň konkurencie a samotné podmienky tendra (napríklad prípadný presun zodpovednosti za splatenie bankového dlhu z BTS na uvažovanú projektovú spoločnosť partnera/koncesionára atď.) budú mať priamy dopad na predložené a vyrokovateľné zmluvné a platobné podmienky, štruktúru a výšku jednotlivých poplatkov, rozdelenie zodpovedností, atď.

K dátumu vydania tejto správy nebolo známe stanovisko bánk financujúcich BTS. Postoj súčasných ale aj budúcich poskytovateľov financovania BTS môže mať zásadný vplyv na štruktúru a podmienky projektu.

Správa bola vypracovaná k 31. 8. 2018 a následne nebola aktualizovaná okrem zapracovania pripomienok od Klienta. Po tomto dátume sa mohli vyskytnúť významné skutočnosti, ktoré môžu mať závažný vplyv na závery tejto správy. Deloitte nepreberá žiadnu zodpovednosť vo vzťahu k akýmkoľvek skutočnostiam, ktoré sa vyskytli po dátume vypracovania tejto správy.



# Manažérske zhrnutie

Manažérske zhrnutie	4
Strategický kontext	8
Analýza aktuálneho stavu BTS	16
Analýza realizovateľnosti	31
Finančný model	49
Platobný mechanizmus	66
Predpokladaný harmonogram	72
Prílohy	74





# Manažérske zhrnutie | 1/3

Napriek rastúcemu počtu pasažierov je BTS v strate a negeneruje dostatočné peňažné toky na splatenie dlhu v krátkodobom horizonte. Udelenie koncesie strategickému partnerovi sa javí ako najlepšie riešenie pre naplnenie cieľov MDV SR

## Úvod

- Uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 189 zo dňa 16.3.2011 stanovuje úlohu Ministerstvu dopravy a výstavby Slovenskej republiky („MDV SR“ alebo „Klient“ alebo „Ministerstvo“ alebo „Zadávateľ“) zabezpečiť rozvoj Letiska M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS) („BTS“, „letisko“) formou udelenia koncesie strategickému partnerovi na základe medzinárodného tendra („Projekt“).
- MDV SR poverilo Deloitte Advisory s.r.o. („Deloitte“) a Sullivan & Worcester LLP (ďalej ako „Sullivan & Worcester“ alebo „S&W“) ako poradcov pri realizácii Projektu. Zmluva o poskytovaní poradenských služieb medzi MDVRR SR, Deloitte a S&W bola podpísaná 27.6.2013 („Zmluva“).
- Následne bola poradcami vypracovaná a v roku 2014 odovzdaná Koncesná stratégia. Vzhľadom na uplynutý čas a aktualizáciu metodických pokynov Ministerstva financií Slovenskej republiky („MFSR“) k príprave a realizácii projektov verejno-súkromného partnerstva\* vznikla potreba doplniť a aktualizovať Koncesnú stratégiu.
- Koncesná stratégia a jej aktualizácia a doplnenie boli vypracované za účelom poskytnúť objektívny materiál pre účely rozhodovacieho procesu MDV SR v súvislosti s prípravou Projektu.

## Strategický kontext

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

## Strategický kontext (Pokračovanie)

- Jednou z podmienok MDV SR je, že BTS ostane vlastníkom hlavnej infraštruktúry vrátane pozemkov a prioritného infraštruktúrneho majetku, vzletových/pristávacích dráh a budovy terminálu.

## Analýza súčasného stavu

- 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.
- Napriek zlepšujúcim sa prevádzkovým výsledkom skončilo BTS v strate a to z dôvodu vysokých odpisov majetku. Celková výška nesplatenej istiny prijatých úverov k decembru 2017 predstavovala 54 mil. EUR.
- Dominujúcim zákazníkom BTS naďalej ostáva írsky podnik Ryanair, ktorej podiel na celkovej osobnej preprave predstavoval 24,4% v 2017.
- Z pohľadu konkurencie sa spádová oblasť BTS prelína so spádovými oblasťami nasledovných letísk v regióne: Viedeň, Budapešť, Brno, Praha. Tieto letiská predstavujú pre BTS konkurenciu, pričom vzhľadom na geografickú polohu je hlavným konkurentom letisko Viedeň.

## Alternatívy rozvoja BTS

- V rámci tejto správy boli hodnotené 4 alternatívy rozvoja BTS: i) rozvoj súčasným manažmentom, ii) rozvoj manažérom na základe krátkodobého kontraktu, iii) koncesia a iv) predaj.
- Výsledkom hodnotenia je konštatovanie, že koncesia najlepšie napĺňa požiadavky MDV SR na dosiahnutie cieľov (rozvoj, zvyšovanie kvality, investovanie) pri dodržaní obmedzení (napr. ponechanie kontroly nad strategickou infraštruktúrou).

*Poznámka: \*Obsah a požiadavky na štúdiu uskutočniteľnosti a komparátor verejného sektora (Public sector comparator) - aktualizovaná v marci 2016.*



## Manažérske zhrnutie | 2/3

Projekt nebude mať zásadný vplyv na štátny rozpočet keďže pôjde o koncesiu s rizikom dopytu na strane strategického partnera.

### Analýza uskutočniteľnosti

- V rámci analýzy bol identifikované kľúčové zmluvy BTS medzi zákazníkmi, dodávateľmi a bankovými inštitúciami.
- Úverové zmluvy obsahujú klauzuly, ktoré upravujú postup v prípade zmeny vlastnickej štruktúry BTS a preto je odporúčané aby dotknuté finančné inštitúcie boli zapojené do procesu v nasledovnej fáze Projektu.
- 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 zabezpečiť obnovu súčasnej infraštruktúry resp. dobudovanie ďalšej infraštruktúry v prípade nárastu dopytu po službách BTS.
- Analýza daňových a účtovných aspektov je postavená na predpoklade, že v rámci projektu pôjde o koncesiu s rizikom dopytu a investor zriadi samostatný právny subjekt, ktorý prevezme podnikanie BTS.
- Hodnotenie dopadu na bilanciu verejného sektora a rozpočet vychádza z metodiky ESA 2010. V prípade, že prenajímateľom letiskovej infraštruktúry 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.

### Analýza rizík

- V rámci analýzy bol vypracovaný prehľad rizík aj s ich odporúčanou alokáciou. Finálna alokácia rizík záleží na výsledných rokovaniach so súkromným investorom.
- Tabuľka nižšie obsahuje kľúčové riziká a ich priradenie jednotlivým stranám PPP transakcie. V tejto súvislosti je nutné spomenúť, že na rozdiel od iných PPP projektov, ktoré sa v minulosti realizovali v SR resp. ich realizácia prebieha, i) predmetom projektu nie je vybudovanie úplne novej infraštruktúry (vzhľadom na to, že BTS je existujúca a funkčná spoločnosť) a súkromná strana bude niesť riziko dopytu (t.j. bude kompenzovaná poplatkami od používateľov infraštruktúry).

Riziká s najväčším dopadom (detailnejší popis na str. 41-44)

Typ rizika	Znášanie rizika
Riziko dopytu	SS
Vstupy	SS
Údržba, oprava, modifikácia a adaptácia	SS
Nedostatok ľudských zdrojov	SS
Nízka zostatková hodnota	VS
Reputačné riziko	VS
Prekročenie stavebných nákladov	SS

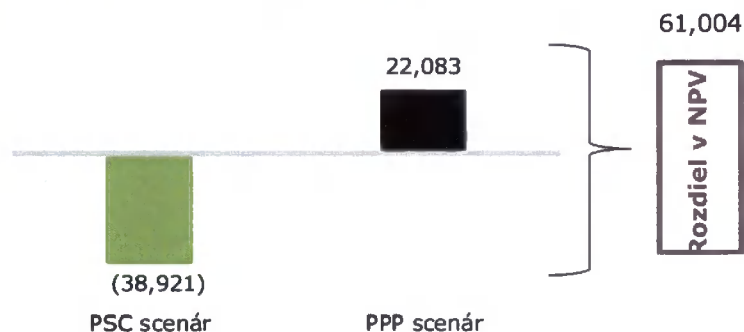
## Manažérske zhrnutie | 3/3

Udelenie koncesie z pohľadu zadávateľa prinesie čistú súčasnú hodnotu 61 mil. EUR. Platobný mechanizmus by mal zabezpečovať čo najväčší presun komerčných rizík na koncesionára a motivovať koncesionára rozvíjať BTS.

### Predpoklady finančných modelov

- Pre účely analýzy bola vypracovaná aktualizácia projekcie dopravy a finančný model s dvoma scenármi:
  - Scenár PSC - Predpokladá zachovanie súčasného stavu t.j. 100% kontrolu nad prevádzkou BTS súčasnými akcionármi.
  - Scenár PPP (t.j. Koncesionársky scenár) - Predpokladá prevádzkovanie BTS strategickým partnerom a prevzatie všetkých súčasných záväzkov.
- Na základe porovnania čistej súčasnej hodnoty (NPV) peňažných tokov oboch scenárov je možné konštatovať, že realizáciou Projektu prináša hodnotu z pohľadu Zadávateľa nakoľko realizáciou PPP scenára realizuje štát / zadávateľ hodnotu vo **výške 61 mil. EUR\***.
- Tento výsledok vychádza aj z predpokladu, že súkromný investor bude schopný zvýšiť počet PAX a výnosy z neleteckých služieb, a že v PPP scenári získa štát vyššiu zostatkovú hodnotu (terminal value) infraštruktúry, ktorú koncesionár vráti späť do užívania zadávateľa po skončení koncesie.

### Hodnota za peniaze (v tis. EUR)

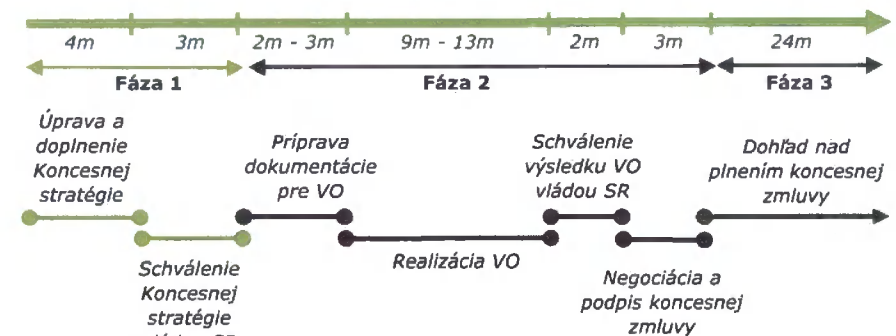


*Poznámka: \*Pri výpočte hodnoty za peniaze je nutné zdôrazniť, že ide o výpočet postavený na teoretickom odhade podmienok (koncesný poplatok, požadovaný výnos), ktoré by bol súkromný partner ochotný ponúknuť zadávateľovi. Presné podmienky, za akých bude súkromný partner ochotný vstúpiť do projektu vygeneruje verejný tender a môžu sa líšiť od predpokladov, ktoré boli použité v tomto výpočte.*

### Platobný mechanizmus

- Príjmy koncesionára by mali byť založené na platbe od konečných užívateľov t.j. užívateľov letiskových služieb.**
- 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
- Štruktúra poplatku by mala byť nasledovná:
  - Jednorazový poplatok pri podpise zmluvy (tzv. "up-front fee")
  - Pravidelný ročný poplatok (fixný alebo variabilný)
- V rámci platobného mechanizmu Projektu by mala byť zakomponovaná negatívna motivácia formou penále pri nedodržaní podmienok v zmluve. Bonus ako forma motivácie koncesionára sa vzhľadom na typ PPP projektu (bez platby za dostupnosť) nemôže uplatniť.

### Predpokladaný harmonogram projektu





# Strategický kontext

Manažérske zhrnutie	4
Strategický kontext	8
Analýza aktuálneho stavu BTS	16
Analýza realizovateľnosti	31
Finančný model	49
Platobný mechanizmus	66
Predpokladaný harmonogram	72
Prílohy	74



# Strategický kontext | Stratégia BTS a ciele projektu

## Hlavné ciele Projektu a ich merateľnosť

### Ciele Projektu / Zadávateľ'a

- Zlepšiť konkurenčnú pozíciu BTS v jej spádovej oblasti formou dlhodobého rozvoja na báze spolupráce so strategickým partnerom, ktorý poskytne silné odvetvové know-how a odvetvové skúsenosti.
- Rešpektujúc trhové podmienky a možnosti, 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 vlastníckmi príľahlých pozemkov),
- Znížiť súčasnú zadlženosť BTS, ktorá vznikla v dôsledku investícií do nového terminálu, na vytvorenie priestoru pre ďalšie investície.
- Využiť predpokladanú vyššiu finančnú výkonnosť strategického partnera prostredníctvom vyšších finančných príspevkov do štátneho rozpočtu (prostredníctvom koncesných poplatkov) v porovnaní so súčasným nastavením, možnosťami a vlastníckou štruktúrou BTS.
- Zabezpečiť dostatočné finančné prostriedky pre budúce investície do letiskovej infraštruktúry (bez participácie štátu).
- Minimalizovať riziká súvisiace s vlastníctvom a prevádzkou BTS.
- Ponechať určitú mieru kontroly nad strategickými aktívami BTS.

### Kľúčové ukazovatele dosiahnutia cieľov

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

#### Prevádzkové ukazovatele

Zvýšenie počtu odbavených pasažierov / rok

Zvýšenie objemu prepraveného tovaru v tonách / rok

Celkový počet ponúkaných destinácií / významných destinácií (t.j., kategórie „Hub“)

#### Finančné ukazovatele

Zvýšenie objemu tržieb z leteckej dopravy

Zvýšenie podielu neleteckých tržieb na celkových tržbách letiska

# Strategický kontext | Stratégia BTS a ciele projektu

## Obmedzenia Projektu

### Obmedzenia pri definovaní budúcich podmienok spolupráce

- 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 bude pravdepodobne musieť adresovať súčasné finančné záväzky BTS (v závislosti od finančných projekcií Projektu a ich vnímania bankami).
- 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.

### Obmedzenia pri definovaní budúcich podmienok spolupráce

- 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.
- 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 žiadame Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky o zapracovanie úloh uvedených 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.

# Strategický kontext | Analýza dostupnosti zdrojov

Požiadavky na kapitálové investície výrazne prevyšujú súčasné možnosti BTS

## Dostupnosť 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 odhadujú na úrovni [redacted]
- Kapitola analyzuje finančné zdroje zadávateľa nevyhnutné pre naplnenie strategických cieľov rozvoja (čas, finančné zdroje a ľudské zdroje).

## Časová dostupnosť

### Hrubý projektový harmonogram

Vyhlásenie 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.
- Časový harmonogram projektu a uvažované obdobie zohľadňujú naliehavosť riešenia problémov BTS.

## Dostupnosť finančných zdrojov

### Plánované kapitálové výdavky v horizonte 30 rokov

Celkové kapitálové výdavky [redacted]

- 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.



# Strategický kontext | Analýza dostupnosti zdrojov

Požiadavky na kapitálové investície výrazne prevyšujú súčasné možnosti BTS

## Cudzie zdroje financovania BTS

Aktuálne bankové financovanie 54 mil. EUR

Aktuálny bankový dlh/EBITDA násobok 6,0x

Ročné dotácie (v reálnom vyjadrení)

- 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 dané úverové linky buď predĺžiť alebo refinancovať.
- Vzhľadom na súčasnú úverovú kapacitu BTS je málo pravdepodobné, že by boli úverové inštitúcie ochotné poskytnúť rozsiahlejšie dodatočné financovanie (napríklad na výstavbu novej dráhy) prostredníctvom nových úverových liniek.

## Plánované kapitálové výdavky a predpokladané zdroje financovania

Celkové kapitálové výdavky 2021 - 2050

Cudzie zdroje – predpokladané čerpanie nových úverov

Vlastné zdroje BTS – výnosy z prevádzky

### Zdroje financovania spolu

- Celkové plánované kapitálové výdavky prevyšujú dostupné zdroje BTS.
- Za predpokladu súčasnej výkonnosti letiska je úverová kapacita BTS obmedzená, čo zväčša vyžaduje potrebu vlastných zdrojov.
- Zároveň dostupnosť vlastných zdrojov, teda zdrojov MDV SR ako jediného akcionára sú výrazne obmedzené možnosťami a nepredvídateľnosťou štátneho rozpočtu SR.

### Ľudské zdroje

- Významným faktorom, ktorý bude 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.
- Náklady na ľudské zdroje predstavujú 42% prevádzkových nákladov.
- V porovnaní s konkurenčnými letiskami sa oblasť ľudských zdrojov javí ako oblasť, kde možno v budúcnosti hľadať priestor na zvýšenie efektivity (viď. str. 24). Porovnateľnosť informácií za jednotlivé letiská je obmedzená vzhľadom na rozdielny rozsah interne poskytovaných služieb a zapojenie externých dodávateľov.



# Strategický kontext | Analýza záujmových skupín

Ministerstvo dopravy a výstavby SR zohráva kľúčovú úlohu v rámci prípravnej fázy projektu

## Hlavné záujmové skupiny

Subjekt	Popis subjektu	Vzťah k projektu	Možnosť ovplyvniť projekt
<b>BTS</b>	Letisko M.R.Štefánika - Airport Bratislava, a.s. (BTS) je 100% dcérska spoločnosť Ministerstva dopravy a výstavby SR, ktorá vlastní a prevádzkuje medzinárodné letisko v Bratislave.	neutrálny	vysoká
<b>Ministerstvo dopravy a výstavby SR</b>	MDV SR je 100% akcionárom BTS. MDV SR nedisponuje vo svojej rozpočtovej kapitole dostatkom finančných prostriedkov na vysoké kapitálové výdavky, ktoré sú potrebné k naplneniu strategických cieľov BTS. Možnosť financovať rozvoj BTS je významne obmedzená.	pozitívny	vysoká
<b>Ministerstvo financií SR</b>	MF SR v procese prípravy a schvaľovania realizácie formou PPP zohráva významnú úlohu. MF SR kontroluje dodržiavanie metodických dokumentov pre prípravu a realizáciu projektov PPP, ktoré sú záväzné pre ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy. V spolupráci so Štatistickým úradom SR vydáva MF SR stanoviská k návrhom zmlúv PPP projektov z hľadiska ich vplyvu na vykazovanie dlhu verejnej správy v jednotnej metodike ESA 2010 platnej pre EÚ a zabezpečuje správne zaznamenanie ich vplyvu na schodok a dlh verejnej správy v súlade s touto metodikou.	neutrálny	vysoká
<b>Ministerstvo vnútra SR</b>	MV SR okrem iného zabezpečuje ochranu hraníc SR a zároveň ochranu vonkajšej hranice Schengenského priestoru. Z toho dôvodu dohliada na dodržiavanie bezpečnostných opatrení zo strany letiska.	neutrálny	stredná

# Strategický kontext | Analýza záujmových skupín

Cestujúci ako užívatelia služieb BTS sa primárne pozerajú na pomer cena/kvalita a skutočnosť, kto prevádzkuje letisko resp. či sa bude realizovať Projekt je pre nich druhoradá.

## Hlavné záujmové skupiny

Subjekt	Popis subjektu	Vzťah k projektu	Možnosť ovplyvniť projekt
<b>Dopravný úrad Slovenskej republiky</b>	Dopravný úrad vykonáva pôsobnosť v oblasti dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva a vnútrozemskej plavby v rozsahu a za podmienok ustanovených zákonom o dopravnom úrade ako aj ďalšiu pôsobnosť podľa osobitných predpisov platných pre odvetvia dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva a vnútrozemskej plavby.	neutrálny	nízka
<b>Vláda SR</b>	Vláda SR schvaľuje návrh projektu so zohľadnením výsledkov štúdie realizovateľnosti a schvaľuje návrh koncesnej zmluvy.	neutrálny	vysoká
<b>EÚ</b>	Komisia EÚ tvorí legislatívu a vydáva odporúčania k regulácií leteckých služieb v rámci spoločného európskeho priestoru.	neutrálny	nízka
<b>Letecký dopravcovia</b>	Letecké spoločnosti operujúce linky z BTS. Pri zvyšujúcej sa konkurencii v leteckom sektore vyžadujú kvalitnejšie služby za čo najnižšie ceny. Majú stále sa zvyšujúce nároky na vybavenie a prevádzku letiska.	neutrálny	nízka
<b>Cestujúci</b>	V rámci konkurenčného boja o cestujúceho sa skvalitňujú služby a ponuka leteckých liniek na mnohých okolitých letiskách. Cestujúci sú stále viac nároční na poskytovateľov leteckých služieb a dodatočných služieb s tým spojených.	neutrálny	nízka

# Strategický kontext | Analýza záujmových skupín

Dôležitú skupinu dotknutých subjektov predstavujú finančné inštitúcie, ktoré financujú BTS a ktoré budú do procesu vstupovať z titulu aktuálne uzatvorených úverových zmlúv

## Hlavné záujmové skupiny

Subjekt	Popis subjektu	Vzťah k projektu	Možnosť ovplyvniť projekt
<b>Verejnosť</b>	Verejnosť vníma projekt najmä na základe správ z médií. Pozitívne môže vnímať rast životnej úrovne regiónu a zvýšený turistický záujem o región.	neutrálny / pozitívny	nízka
<b>Ostatní dopravcovia</b>	Dopracovia v rámci regiónu môžu profitovať z rastúceho záujmu turistov o región a celú krajinu.	neutrálny / pozitívny	nízka
<b>Banky</b>	Ako existujúci poskytovatelia externého financovania, majú financujúce banky značný dosah na Projekt prostredníctvom podmienok úverovej dokumentácie (možnosť požadovať predčasnú splatnosť úverov). Počas obdobia koncesie môžu ovplyvniť dostupnosť finančných zdrojov potrebných na prevádzku a rozvoj letiska.	neutrálny	stredná
<b>Kraj / Mesto Bratislava</b>	Municipality môžu ovplyvniť Projekt prostredníctvom politiky na rozvoj cestovného ruchu za predpokladu, že jej súčasťou je podpora leteckej dopravy (napr. dotovaním vybraných liniek). K momentu prípravy tejto správy nevidujeme takúto formu podpory.	neutrálny / pozitívny	stredná
<b>Odborový zväz BTS</b>	Zastupuje záujmy súčasných zamestnancov, ktoré môžu byť ohrozené zmenou prevádzkovateľa letiska	neutrálny / negatívny	nízka
<b>Štatistický úrad SR</b>	Štatistický úrad SR vydáva stanoviská k návrhom zmlúv PPP projektov z hľadiska ich vplyvu na vykazovanie dlhu verejnej správy v jednotnej metodike ESA 2010 platnej pre EÚ a zabezpečuje správne zaznamenanie ich vplyvu na schodok a dlh verejnej správy v súlade s touto metodikou.	neutrálny	stredná



# Analýza aktuálneho stavu BTS

Manažérske zhrnutie	4
Strategický kontext	8
Analýza aktuálneho stavu BTS	16
Analýza realizovateľnosti	31
Finančný model	49
Platobný mechanizmus	66
Predpokladaný harmonogram	72
Prílohy	74



# Analýza aktuálneho stavu BTS | Aktuálny stav BTS

BTS je hlavným medzinárodným letiskom na Slovensku, disponuje dvoma vzletovými a pristávacími dráhami a osobným terminálom s teoretickou kapacitou 5 mil. pasažierov.

## Vlastnícka štruktúra BTS



## Stručný popis 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.
- 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)

## Technické údaje / hlavné aktíva

- 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 m<sup>2</sup>, 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 a 5 v neschengenskej časti), ďalším významným majetkom je vonkajšie parkovisko s 970 stáťami.
- BTS v rokoch 2009 – 2012 investovala približne 150 mil. EUR do výstavby novej priletovej a odletovej haly (terminál A a B).

## Geografická poloha BTS a spádová oblasť





# Analýza aktuálneho stavu BTS | Aktuálny stav BTS

BTS v roku 2017 vybavilo 1,9 milióna cestujúcich, 27 322 letov a 26 246 ton nákladu

## 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 carga 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 írsky podnik Ryanair, ktorej podiel na celkovej osobnej preprave predstavoval 24,4% (21,3% podiel na tržbách z leteckých služieb v roku 2017). Druhým najvýznamnejším prepravcom bola charterová spoločnosť Travel Service s podielom na celkovej osobnej doprave vo výške 18,5% tržieb. 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), z toho 1. etapa predstavovala celkové investície približne 94 mil. EUR a 2. etapa približne 56 mil. EUR (z toho v roku 2012 celkové investície do výstavby 2. etapy terminálu boli cca 28 mil. EUR). 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, čo predstavuje medziročný nárast o 5 zamestnancov.

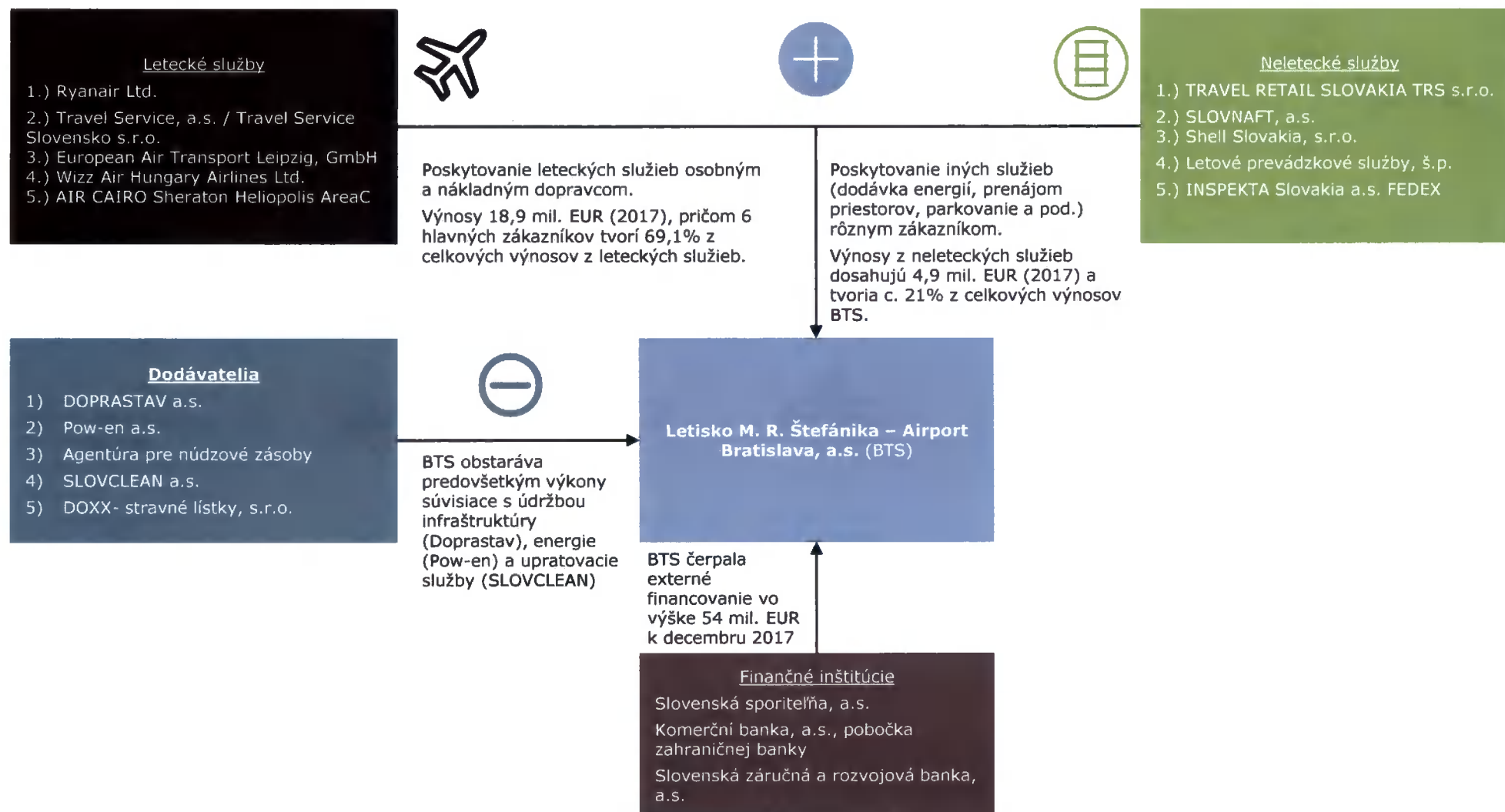
## Kľúčové prevádzkové ukazovatele BTS

Ukazovateľ	Jednotka	2014	2015	2016	2017
<b>Finančné ukazovatele</b>					
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%
<b>Prevádzkové ukazovatele</b>					
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

# Analýza aktuálneho stavu BTS | Aktuálny stav BTS

## Kľúčové vzťahy a transakcie



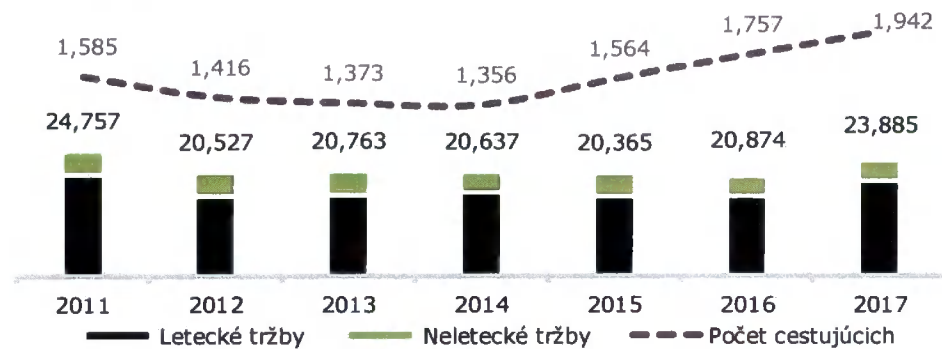
# Analýza aktuálneho stavu BTS | Aktuálny stav BTS

Počet cestujúcich v roku 2017 narástol o 10,5% oproti roku 2016

## Vývoj tržieb ('000 EUR) a počtu cestujúcich (tis.)

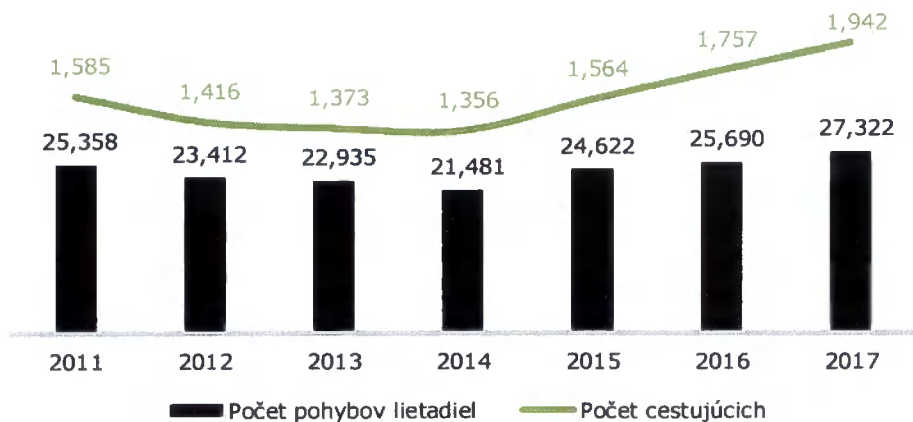
CAGR (cestujúci) 2014-2017: 12,7%

CAGR (cestujúci) 2012-2017: 6,5%



Zdroj: Informácie manažmentu

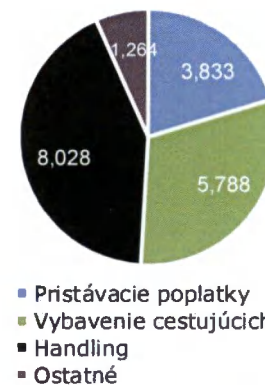
## Počet pohybov lietadiel



Koncesná stratégia – doplnenie a úprava

## Tržby v roku 2017 ('000 EUR)

### Letecké činnosti



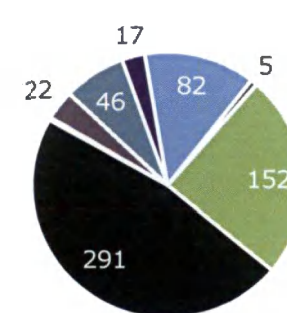
Zdroj: Informácie manažmentu

### Neletecké činnosti



## Štruktúra kmeňových zamestnancov v roku 2017

**617** zamestnancov celkovo



- Generálny riaditeľ a predstavenstvo
- Bezpečnosť (DOP)
- Letová prevádzka (DOP)
- Letecký obchod a strategický marketing (DOP)
- VIP a špeciálne služby (DOP)
- Ostatné (DOP)
- Divízia financií
- Divízia rozvoja a správy majetku

Zdroj: Informácie manažmentu





# Analýza aktuálneho stavu BTS | Aktuálny stav BTS

EBITDA marža sa zvýšila z 27,7% (2016) na 38,8% (2017) v dôsledku rastu tržieb o 14% napriek navýšeniu personálnych nákladov o 10%

## Výkaz ziskov a strát

'000 EUR	2015	2016	2017
<b>Tržby</b>	<b>20,365</b>	<b>20,874</b>	<b>23,885</b>
% rast tržieb	n/a	2.5%	14.4%
Materiál a energie	(2,718)	(3,006)	(3,031)
Služby	(4,044)	(4,187)	(4,002)
<b>Hrubá marža</b>	<b>13,604</b>	<b>13,681</b>	<b>16,852</b>
% 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)
<b>EBITDA</b>	<b>7,891</b>	<b>5,786</b>	<b>9,257</b>
% rast EBITDA	n/a	-26.7%	60.0%
Odpisy a amortizácia	(12,559)	(11,690)	(11,148)
<b>EBIT</b>	<b>(4,668)</b>	<b>(5,904)</b>	<b>(1,891)</b>
% 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)
<b>EBT</b>	<b>(7,292)</b>	<b>(8,324)</b>	<b>(3,973)</b>
% rast EBT	n/a	-14.2%	52.3%
Daň z príjmu	(33)	2,027	375
<b>Čistý zisk/(strata)</b>	<b>(7,325)</b>	<b>(6,297)</b>	<b>(3,598)</b>
% 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

## Tržby

- BTS generuje tržby z leteckých a neleteckých činností.
- Letecké tržby sa generujú poplatkami 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.
- Základné sadzby jednotlivých poplatkov sú publikované v Leteckej informačnej príručke (AIP SR). Na základe diskusie s manažmentom rozumieme, že tieto sadzby predstavujú maximálne ceny, z ktorých BTS poskytuje zľavy pre dopravcov.
- Detail výnosov podľa jednotlivých segmentov je uvedený na strane 25.
- Ostatné prevádzkové výnosy zahŕňajú predovšetkým výnosy zo zúčtovania prevádzkových a investičných dotácií (4,25 mil. EUR v roku 2017).

## Náklady

- Najvýznamnejšími položkami nákladov spoločnosti BTS sú personálne náklady (10,9 mil. EUR v roku 2017), 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 v roku 2017), zostatkovú hodnotu predaného majetku a materiálu (0,37 mil. EUR).
- Úrokové náklady predstavovali v roku 2017 1,97 mil. EUR. Ich pokles oproti predchádzajúcemu obdobiu bol spôsobený refinancovaním časti úverov (viď nasledovná strana).



# Analýza aktuálneho stavu BTS | Aktuálny stav BTS

BTS v 2017 refinancovala časť úverov, ktoré boli čerpané v súvislosti s výstavbou terminálu A a B v období 2009 – 2012

## 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
<b>Dlhodobý majetok</b>	<b>312,767</b>	<b>303,828</b>	<b>294,843</b>
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
<b>Obežný majetok</b>	<b>9,923</b>	<b>7,216</b>	<b>10,082</b>
<b>Spolu majetok</b>	<b>322,690</b>	<b>311,044</b>	<b>304,925</b>
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)
<b>Krátkodobé záväzky</b>	<b>(5,813)</b>	<b>(5,293)</b>	<b>(5,502)</b>
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)
<b>Dlhodobé záväzky</b>	<b>(72,988)</b>	<b>(67,974)</b>	<b>(65,374)</b>
<b>Rezervy</b>	<b>(1,972)</b>	<b>(2,175)</b>	<b>(2,044)</b>
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)
<b>Vlastné imanie = čisté aktíva</b>	<b>241,918</b>	<b>235,621</b>	<b>232,023</b>

Zdroj: Finančné výkazy BTS

Koncesná stratégia – doplnenie a úprava

## 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.

## 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 zhrňujú 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).

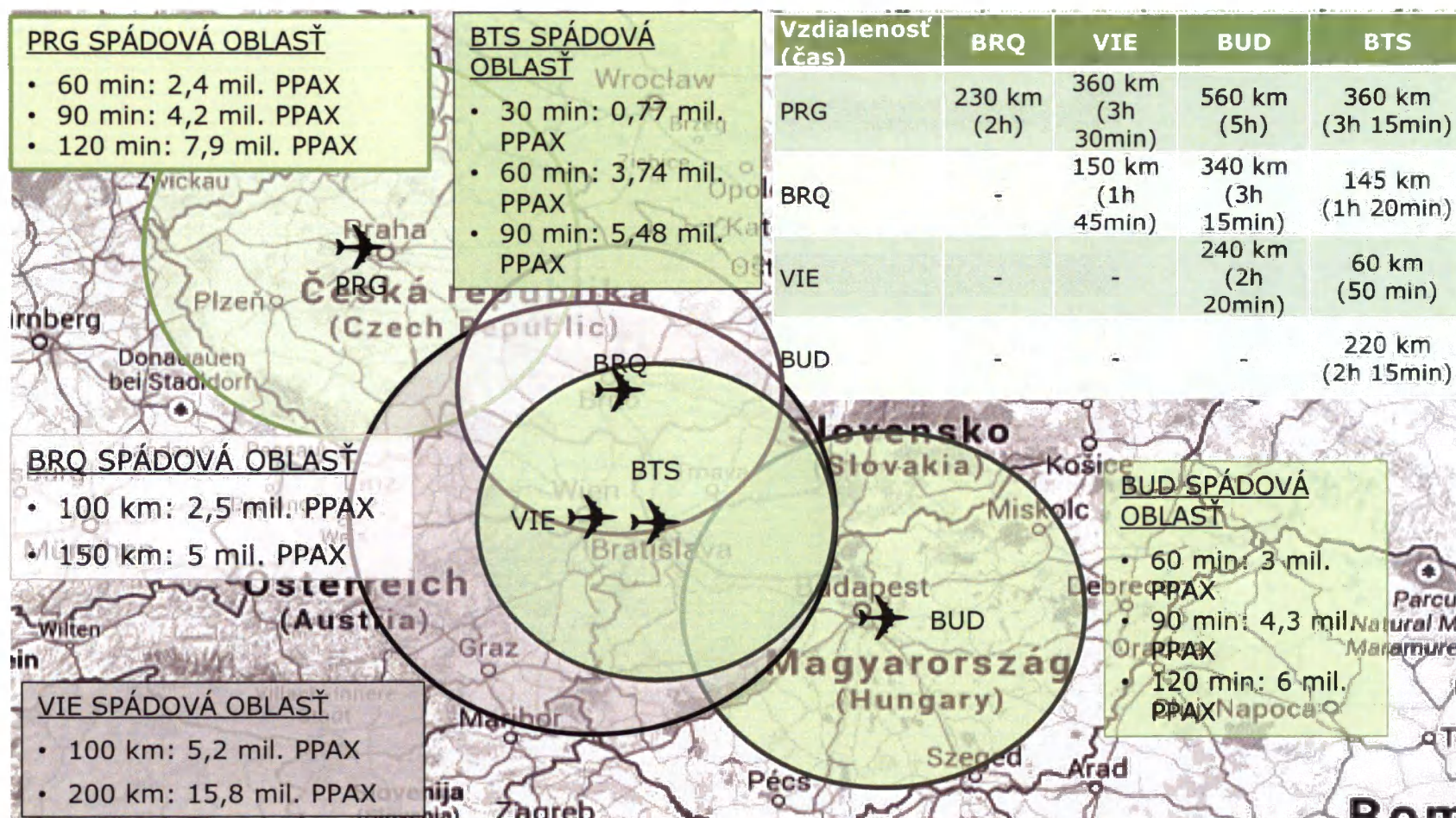


# Analýza aktuálneho stavu BTS | Konkurenčná pozícia BTS

## Poloha a konkurencia

### Spádová oblasť

- BTS sa nachádza 9 km severovýchodne od centra Bratislavy pokrývajúc spádovú oblasť štyroch krajín.



Poznámka: PPAX = počet potenciálnych pasažierov

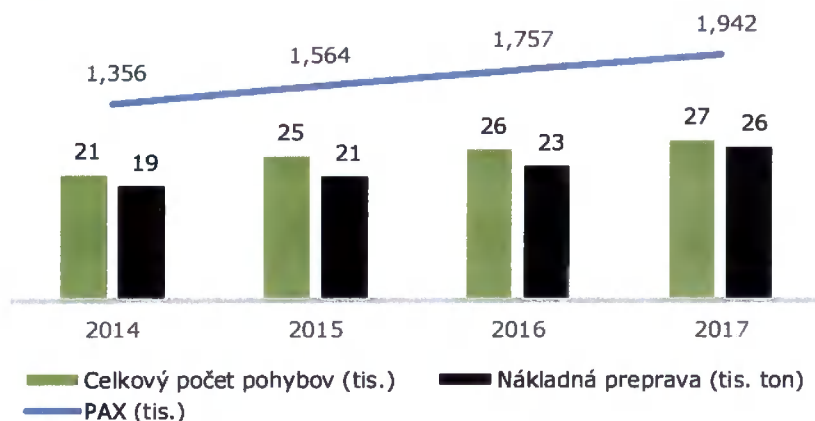
Koncesná stratégia – doplnenie a úprava



# Analýza aktuálneho stavu BTS | Konkurenčná pozícia BTS

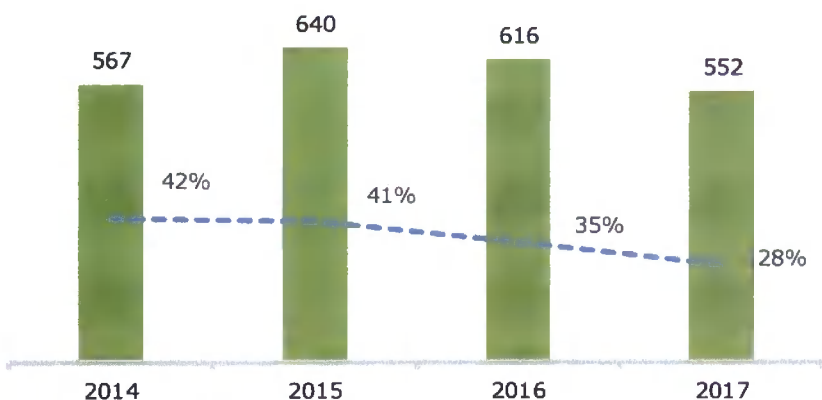
## Fakty a čísla

### Vývoj prepravy



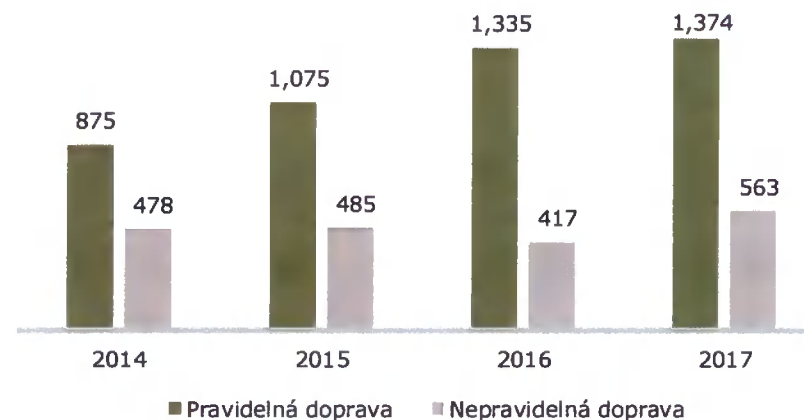
Zdroj: Informácie manažmentu

### TOP 5 destinácií (tis. PAX) a podiel na celkovej preprave (%)



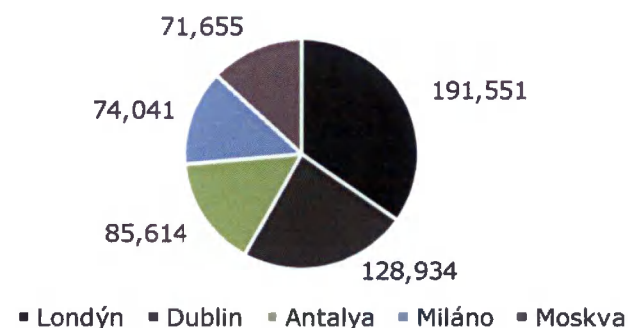
Zdroj: Informácie manažmentu  
Koncesná stratégia – doplnenie a úprava

### Vývoj počtu pasažierov za pravidelnú a nepravidelnú dopravu (tis. PAX)



Zdroj: Informácie manažmentu  
Poznámka: PAX = počet pasažierov

### TOP 5 destinácií za rok 2017 podľa počtu cestujúcich



Zdroj: Informácie manažmentu





# Analýza aktuálneho stavu BTS | Konkurenčná pozícia BTS

## Prehľad základných ukazovateľov (2017)

	Bratislava	Viedeň	Praha <sup>3</sup>	Brno <sup>2,3</sup>	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) <sup>4</sup>	617	4 317	1 804	143	656
Počet destinácií	45	195	96	23	125
Tržby (mil. EUR)	23,9	753,2 <sup>1</sup>	238,2	6,5	263,1
EBITDA marža	39%	43%	37%	30%	68%
Náklady na zamestnancov / tržby <sup>4</sup>	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

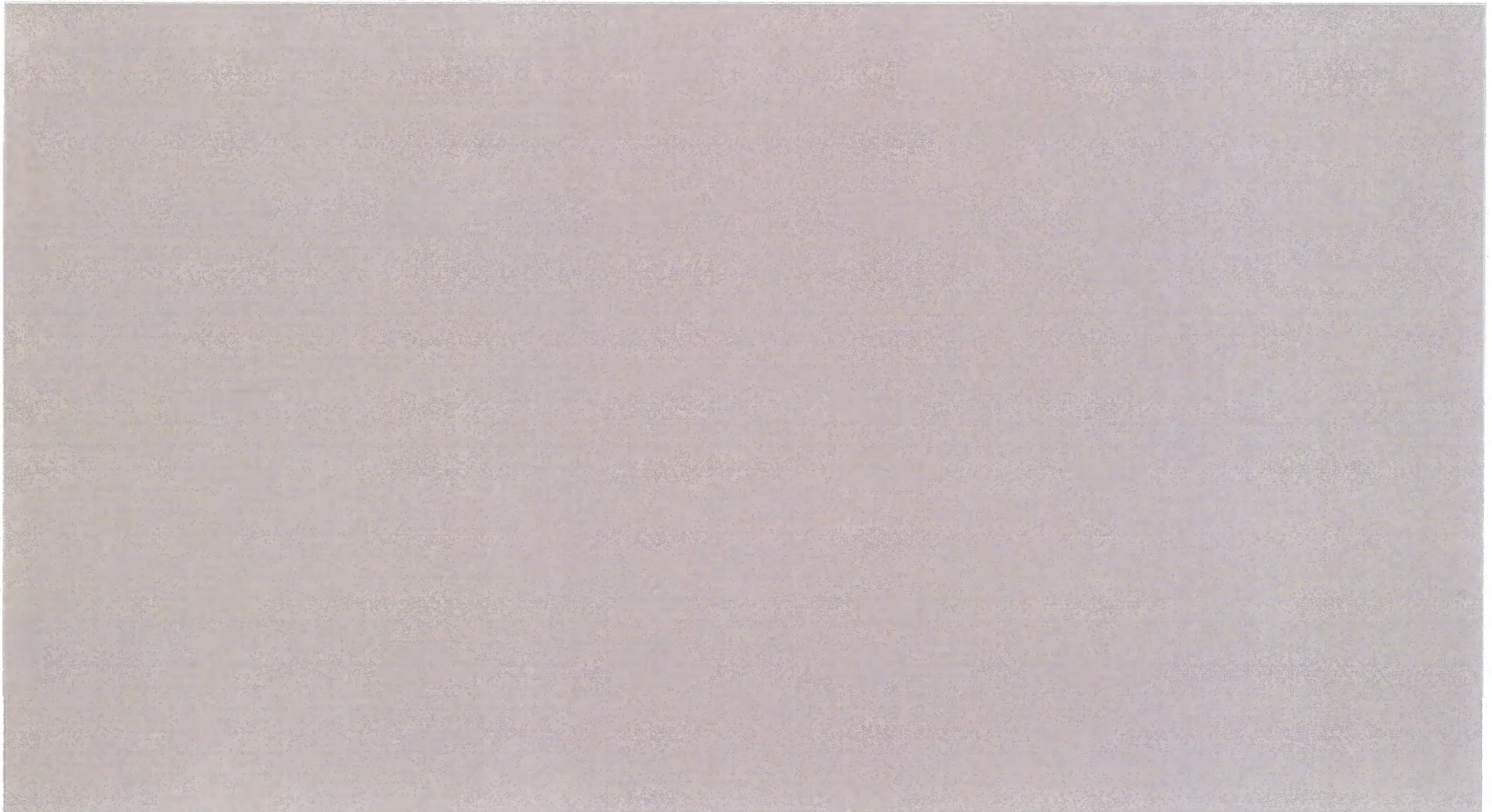
Pozn.3: Tokové veličiny konvertované priemerným kurzom 26,326 CZK za 1 EUR za rok 2017 a 27,034 CZK za 1 EUR za 2016

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.



# Analýza aktuálneho stavu BTS | SWOT analýza

BTS má obmedzené možnosti financovať obnovu a rozvoj existujúcej infraštruktúry







# Analýza aktuálneho stavu BTS | Alternatívy rozvoja BTS

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

## Možnosť rozvoja

## Stručná charakteristika

### 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“

### Manažérsky kontrakt na prevádzku letiska treťou stranou

- Zvyčajne krátkodobá zmluva (5-7 rokov).
- Užívatelia letiska platia poplatky majiteľovi infraštruktúry (štátu resp. štátom vlastnenej spoločnosti), nie operátorovi letiska
- Možnosť čiastočne zdieľať riziko spojené s objemom dopravy (prostredníctvom manažérskych poplatkov viazaných k objemu dopravy).

### Dlhodobý prenájom (koncesia) letiska strategickému partnerovi

- Prevádzkovanie a rozvoj jedného letiska, alebo
- Prevádzkovanie a rozvoj systému viacerých letísk, alebo
- Prevádzkovanie a rozvoj objektu štátom vlastneného letiska strategickým investorom, ktorý preberie riziko vývoja dopravy a zabezpečí ďalší rozvoj.
- Nájomca (koncesionár) vyberá poplatky a pravidelne platí zadávateľovi koncesie poplatky (často stanovené ako percento z tržieb).
- Významné zdieľanie rizík zo strany súkromného sektora.

### Čiastočný alebo úplný predaj

- Priamy predaj alebo predaj prostredníctvom kapitálových trhov (IPO).
- Veľmi častá metóda privatizácie (viď. predaj BAA vo Veľkej Británii)
- Vláda môže predať menšinový alebo väčšinový podiel.
- Výnosy z predaja sú obvykle použité na zníženie štátneho dlhu alebo ako zdroj financovania iných potrebných infraštruktúrnych projektov.

## Analýza aktuálneho stavu BTS | Alternatívy rozvoja BTS

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.

Možnosť rozvoja	Vlastníctvo majetku / Kontrola nad aktívami	Financovanie investícií	Riadenie prevádzky letiska
<b>Rozvoj súčasným manažmentom</b>	Štát	Štát	Štát
<b>Manažérsky kontrakt</b>	Štát	Štát	Súkromný sektor
<b>Dlhodobý prenájom (Koncesia)</b>	Štát a súkromný sektor	Súkromný sektor	Súkromný sektor
<b>Čiastočný alebo úplný predaj</b>	Súkromný sektor/Štát	Súkromný sektor/Štát	Súkromný sektor/Štát

### Výhody zapojenia súkromného sektora

- 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

### Potenciálne riziká plynúce zapojenia súkromného sektora

- 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
- Nesplnenie cieľov súkromným partnerom / koncesionárom a náklady spojené s jeho náhradou v prípade finančného zlyhania
- Rozsah a kvalita investícií realizovaných súkromným partnerom



## Analýza aktuálneho stavu BTS | Alternatívy rozvoja BTS

Možné alternatívy rozvoja BTS adresujú ciele MDV SR rozdielne. Udelenie koncesie sa javí ako najlepšia alternatíva pre BTS za predpokladu dobre pripraveného medzinárodného tendra, ktorého sa zúčastnia skúsení investori.

Hlavné možnosti rozvoja BTS					
	Rozvoj súčasným manažmentom	Manažérska zmluva	Dlhodobý prenájom (koncesia)	Odpredaj	
CIELE ZADÁVATEĽA	1. Dlhodobé zlepšenie konkurencieschopnosti				
	2. Značné zvýšenie intenzity dopravy a súvisiacich výnosov				
	3. Zvýšenie príspevkov do štátneho rozpočtu				
	4. Prenesenie rizika splatenia dlhu				
	5. Prenesenie rizika financovania investícií				
	6. Zvýšenie neleteckých výnosov				
	7. Prevod iných rizík				
	8. Kontrola nad strategickou infraštruktúrou				
<b>Súčasná hodnota/prínos pre zadávateľa</b>					

Zdroj: Deloitte



# Analýza aktuálneho stavu BTS | Prehľad podobných transakcií

Koncesia na prevádzku letiska je obvyklý spôsob spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom

## Popis transakcií

- V rámci analýzy konkurenčnej pozície BTS bol vytvorený prehľad európskych a mimoeurópskych transakcií, ktorých predmetom bola koncesia na prevádzkovanie letiskovej infraštruktúry (uvedené v tabuľke) v priebehu rokov 2014 až 2018. Podrobný prehľad transakcií vrátane iných typov (financovanie, predaj) je uvedená v prílohe na strane 69.

## Vybrané koncesie na prevádzku a privatizácie letísk

- Nikola Tesla Airport** - Francúzska skupina Vinci Airport podpísala 25-ročnú koncesnú zmluvu na financovanie, prevádzku, údržbu, rozšírenie a modernizáciu terminálu a prístavacích 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.
- 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.
- Rimini Airport** - Talianske konzorcium AirRiminius získalo koncesiu na prevádzku letiska v Rimini. Výherca vzišiel z koncesnej aukcie, kde bola základná cena za letisko 3 mil. EUR, pričom má obrat vo výške 14 miliónov EUR. V roku 2017 letisko odbavilo 305 tis. pasažierov.
- 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.

## Vybrané európske koncesie

Letisko	Investor	Krajina	Rok
Aeroporto Guglielmo Marconi SpA	Atlantia	Taliansko	2017
Athens International Airport	PSP Investments	Grécko	2017
New International Airport Heraklion	GMR Airports Limited	Grécko	2017
Nikola Tesla Airport	Vinci	Srbsko	2018
Plovdiv Airport	HNA group	Bulharsko	2018
Rimini airport	AirRiminius	Taliansko	2014

Zdroj: Mergermarket, Project Finance & Infrastructure Journal

## Vybrané mimoeurópske koncesie

Letisko	Investor	Krajina	Rok
El Tepual Airport	Sacyr a Agunsa	Čile	2018
Jeddah&Taif airports	n/a	Saud. Arábia	2017
Jose Marti International Airport & San Antonio de los Banos Airport	TAV Havalimanlari-Bouygues Batiment-Groupe ADP	Kuba	2016
Kansai & Osaka International Airports	Orix a VINCI Airports	Japonsko	2015
Milas-Bodrum Airport	TAV Airports	Turecko	2015
Mopa airport	GMR Airports	Goa, India	2016
Ninoy Aquino International Airport	GMR Infrastructure a Megawide Construction	Filipíny	2018
Palmerola airport	Inversiones EMCO spolu s Munich's international airport	Honduras	2015
Viracopos, Folha de Sao Paulo	Zurich Airport a IG4 Capital alebo Alamty	Brazília	2018
Yanbu & Qassim & Hai	TAV airports a Al Rajhi Holding Group	Saud. Arábia	2017

Zdroj: Mergermarket, Project Finance & Infrastructure Journal



# Analýza realizovateľnosti

Manažérske zhrnutie	4
Strategický kontext	8
Analýza aktuálneho stavu BTS	16
Analýza realizovateľnosti	31
Finančný model	49
Platobný mechanizmus	66
Predpokladaný harmonogram	72
Prílohy	74



# Analýza realizovateľnosti | Analýza dlhodobých zmluvných vzťahov

Kľúčové zmluvy BTS medzi zákazníkmi, dodávateľmi a bankovými inštitúciami

## Analýza zmluvných vzťahov

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

### Zmluvy so zákazníkmi a dodávateľmi

- Zmluvy s leteckými prepravcami (napr. Ryanair, Wizz Air, Travel Service) sú uzatvárané na individuálnej báze pričom konkrétne komerčné podmienky sa líšia. Zmluvy sa odvolávajú na štandardy IATA. Zmluvy s najväčšími operátormi sú uzatvárané na dobu určitú alebo neurčitú s možnosťou vypovede ktoroukoľvek stranou v lehote 30-60 dní.
- Zmluvy s najväčšími dodávateľmi (napr. Doprastav, Pow-en, SLOVCLEAN) boli väčšinou uzatvárané na dobu určitú. Spoločnosť SLOVCLEAN, ktorá v rámci BTS zabezpečuje upratovacie služby, vypovedala s BTS zmluvu a v momente prípravy tejto správy prebiehal výber poskytovateľa upratovacích služieb.
- Zmluvy s leteckými spoločnosťami a dodávateľmi, ktoré boli predmetom analýzy, neobsahovali ustanovenia pojednávajúce o zmene kontroly BTS.

### Zmluvy s úverovými inštitúciami

- 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.
- V 2017 spoločnosť získala financovanie poskytnuté lokálnymi bankami (Slovenská sporiteľňa, Komerční Banka) vo výške 35,1 mil. EUR („**Klubový úver**“). Zdroje boli použité na i) refinancovanie úveru od konzorcia bánk (SLSP, TB, VUB), ktorý bol splatný a ii) splatenie zádržného voči spoločnosti ZIPP v súvislosti so výstavbou nového terminálu.

- Slovenská záručná a rozvojová banka, a.s. poskytla BTS financovanie v období 2011-12 v súvislosti s výstavbou nového terminálu v objeme 27 mil. EUR („**Úver SZRB**“).
- Úverová dokumentácia uzatvorená s inštitúciami spomenutými vyššie obsahuje ustanovenie, ktoré pojednávajú o zmene vlastníckej štruktúry BTS.

### Klubový úver

- Dokumentácie k tomuto úpravu 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.

### Úver SZRB

- BTS sa v dokumentácii 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.



# Analýza realizovateľnosti | Technická analýza uskutočniteľnosti

Manažment odhaduje potrebu zásadnej rekonštrukcie vzletových a pristávacích dráh v horizonte 10 - 15 rokov

## Dráhový systém letiska

- 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. Rozsiahu 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.
- RWY 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 minim ICAO. Z opačného smeru (13) je klasifikovaná ako neprístrojová na nie presné priblíženie.
- RWY 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 minim ICAO. Z opačného smeru (4) je klasifikovaná ako neprístrojová na nie presné priblíženie.
- Obe dráhy sa pretínajú vo vzdialenosti 904 m od prahu RWY 13 a 1 428 m od prahu RWY 04.
- Na odbavovacej ploche rozlohy 143-tisíc m<sup>2</sup> 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.

## Všeobecné usporiadanie letiska



Zdroj: Databáza Flightglobal



# Analýza realizovateľnosti | Technická analýza uskutočniteľnosti

Infraštruktúra BTS umožňuje odbaviť väčšinu lietadiel s výnimkou veľkých strojov typu B757-B777

## Odbavovacia budova

- Komplex odbavovacích budov pozostáva z troch na seba technologicky naväzujúcich 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 mil. pasažierov bez významných dodatočných stavebných a organizačných úprav.
- Všetky komerčné služby na letisku zaberajú plochu s celkovou výmerou 10 109 metrov štvorcových.
- 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 reklamácia 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: plnenie lietadiel pohonnými látkami, odmrazovanie, hangáre a zariadenia na údržbu, odbavenie cestujúcich a zastupovanie, služby pozemnej obsluhy a fytosanitárne centrum.

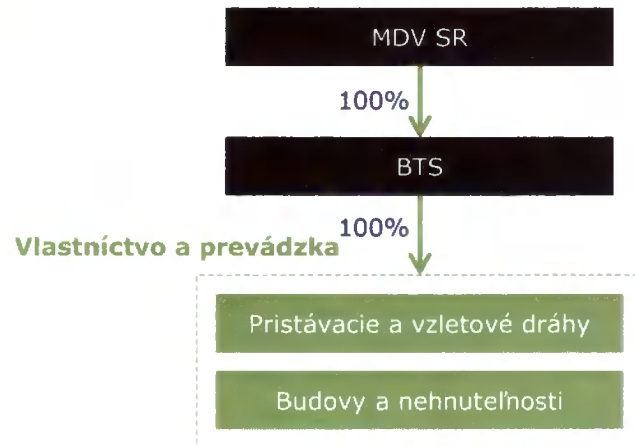
## Ostatné objekty

- Letisková stanica hasičskej a záchrannej 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 záchrannej a hasičskej služby umožňuje splniť požiadavku ICAO, trojminútového časového limitu pre dosiahnutie najvzdialenejšieho prahu VPD. Požiarna kategória letiska je nasledovná:
  - CAT 7 pre normálnu štandardnú prevádzku,
  - CAT 8 na vyžiadanie , ak je žiadosť podaná najmenej 2 hodiny vopred,
  - CAT 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.
- Letisko ponúka služby fytosanitárnej kontroly. 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 je zabezpečované na stojisku 21.
- Parkovisko letiska sa nachádza pred terminálom. Jeho celková rozloha je 21 628 metrov štvorcových s kapacitou 680 parkovacích miest

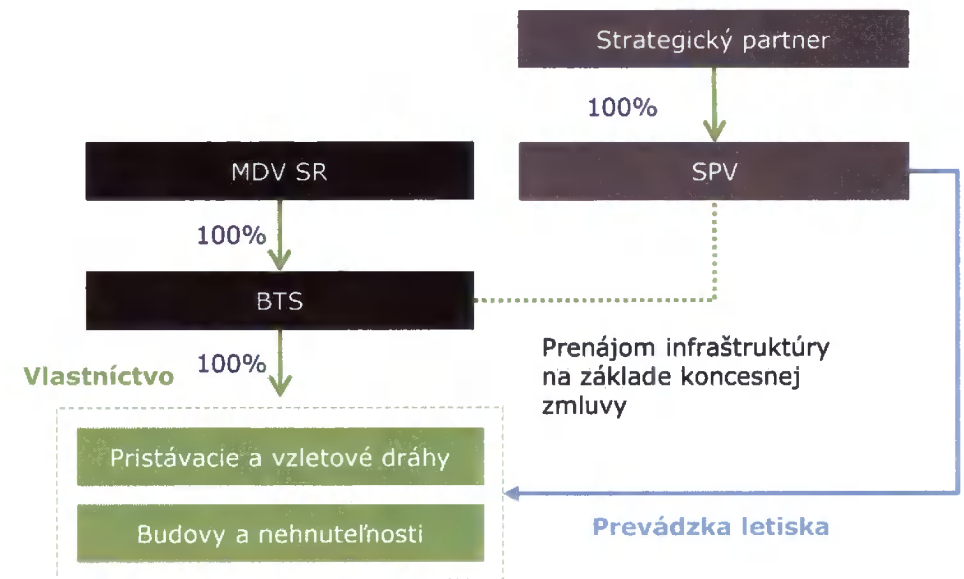
# Analýza realizovateľnosti | Štruktúra koncesie

BTS bude aj po realizácii koncesie vlastníkom strategickej infraštruktúry, ktorú bude prevádzkovať súkromný partner na základe koncesnej zmluvy.

## Súčasná štruktúra



## Možná štruktúra Koncesie



- BTS zostane jediným právnym vlastníkom kľúčovej infraštruktúry, ktorá je prenájatá koncesionárovi (SPV) na základe koncesnej zmluvy.
- Dohodnuté práva, zmluvné vzťahy, aktíva (napr. hnutelný majetok) a záväzky (napr. úverové vzťahy, zamestnanecké kontrakty) budú prevedené na SPV koncesionára.
- Finálna štruktúra Koncesie a prípadný transfer majetku a záväzkov bude predmetom rokovaní s potenciálnymi partnermi a financujúcimi bankami.





# Analýza realizovateľnosti | Štruktúra koncesie

BTS bude aj po realizácii koncesie vlastníkom strategickej infraštruktúry, ktorú bude prevádzkovať súkromný partner na základe koncesnej zmluvy.

## Ďalšie špecifiká koncesie

- Koncesná zmluva by mala obsahovať povinnosť pre budúceho strategického partnera zabezpečiť poskytovanie služieb (zariadení, technického vybavenia, špeciálnej techniky a služieb personálu) Vzdušným silám OS SR pri využívaní letiska pre potreby obrany štátu v čase vojny, vojnového stavu, výnimočného stavu a núdzového stavu na základe čl. 1 ods. 5 Ústavného zákona č. 227/2002 Z. z. o štáte v čase vojny, vojnového stavu, výnimočného stavu a núdzového stavu v znení zákonov č. 113/2004 Z. z., 566/2005 Z. z., 181/2006 Z. z., 344/2015 Z. z.; § 2 ods. 6, § 18 ods. 1 písm. d) a e), § 21 ods. 2 zák. č. 319/2002 Z. z. o obrane Slovenskej republiky v znení zákonov č. č. 330/2003 Z. z., 545/2003 Z. z., 570/2005 Z. z., 333/2007 Z. z., 452/2008 Z. z., 473/2009 Z. z., 345/2012 Z. z., 69/2018 Z. z.
- 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 z dňa 16.12.2013 a prebranej dňa 19.6.2014.





# Analýza realizovateľnosti | Daňové aspekty

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

## DPH

- Na účely analýzy problematiky DPH vychádzame 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.

## 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.



# Analýza realizovateľnosti | Daňové aspekty

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

## 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 definované 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.



# Analýza realizovateľnosti | Účtovné aspekty

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

## Predpisy

- 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 paragraf 30c Účtovanie koncesie u koncesionára,
- Medzinárodné štandardy pre finančné vykazovanie v znení prijatom EÚ (ďalej len „IFRS“), predovšetkým interpretácia IFRIC 12 Zmluvy o licenciách na poskytovanie služieb (ďalej „IFRIC 12“).

## 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.
- Protistrana koncesnej zmluvy („koncesionár“): Právny subjekt založený podľa slovenského práva (SPV)
- Predpokladaná doba koncesie: 30 rokov

## Základné informácie a predpoklady

- 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.
- 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.





# Analýza realizovateľnosti | Účtovné aspekty

## Analýza účtovných aspektov projektu

### Účtovné postupy pre štatutárnu účtovnú závierku

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.

*Poznámka: \*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.*

### Fázy projektu a platobný mechanizmus

#### 1. Účtovanie podľa slovenských Postupov účtovania

Podľa platnej legislatívy sa bude o peňažných nárokoch 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.

#### Účtovanie formou oceniteľných práv

V prípade účtovania formou oceniteľných práv, sa bude infraštruktúra a dlhodobý majetok vykazovať na súvahe BTS. Koncesionár resp. SPV bude vykazovať Oceniteľné práva vo výške up-front fee a ročných poplatkov. Oceniteľné práva sa budú amortizovať do nákladov SPV počas obdobia trvania koncesie.

#### Účtovanie formou operatívneho lízingu

V prípade, že na základe dohodnutých ustanovení Koncesnej zmluvy bude Projekt napĺňať charakteristiku operatívneho leasingu, bude infraštruktúra a dlhodobý majetok vykázaný na súvahe BTS. SPV bude vykazovať platby up front fee a pravidelný ročný koncesný poplatok ako náklady na prenajatý majetok, rovnomerne, počas celej doby koncesie.





# Analýza realizovateľnosti | Účtovné aspekty

## Analýza účtovných aspektov projektu

### 2. 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 naplňať 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 Koncesionár o výnosoch podľa IAS 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.

#### Poznámka

- 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).



# Analýza realizovateľnosti | Vplyv projektu na bilanciu a rozpočet

Na základe úvodného posúdenia a predpokladu vyrokovania trhových podmienok pre uvažovaný projekt sa predpokladá, že udelenie koncesie nebude mať vplyv na prebytok/schodok a dlh verejnej správy

## ESA 2010 (nové pravidlá)

- Implementovaná 1. septembra 2014, nahradila ESA 95.
- Pre zmenu metodiky došlo k prepracovaniu historických ekonomických dát podľa typu od roku 1995 (deficit, dlh, spotreba, agregované účty a iné sa prepočítajú kvôli konzistentnosti podľa ESA 2010).
- Niektoré významné zmeny obsahujú:
  - Zahnutie výdavkov na výskum a vývoj do investícií;
  - V dôchodkových systémoch – presun aktív z penzijných systémov spolu s budúcimi záväzkami nebude mať okamžitý vplyv na deficit a dlh;
  - Presnejšie posudzovanie podnikateľských subjektov – verejný/súkromný sektor; možné presunutie viacerých spoločností do sektora verejnej správy;
  - Zmena posudzovania financovania PPP projektov a vplyv na dlh;
  - Zmena v posudzovaní štátom vlastnených SPV.

## ESA 2010 rozlišuje dlhodobé kontrakty - koncesie a PPP

- Koncesia - dlhodobý kontrakt pre projekt, v ktorom väčšina tržieb koncesionára pochádza od koncových užívateľov infraštruktúry, ktorá je predmetom koncesie. Zmluvy o koncesiách na poskytovanie služieb poskytujú spoločnosti výhradné právo poskytovať určitý typ služieb verejnosti.
- PPP (Verejno-súkromné partnerstvá) – komplexné dlhodobé zmluvy medzi dvomi jednotkami, z ktorej jedna je zvyčajne korporácia (prevádzkovateľ) a druhá obvykle jednotka verejnej správy označená ako cedent. Zahŕňajú zvyčajne významné kapitálové výdavky na vytvorenie alebo obnovu fixných aktív zo strany korporácie, ktorá následne riadi a spravuje aktíva, aby poskytovala a dodávala služby verejnej jednotke alebo verejnosti v mene verejnej jednotky.

- Keď korporácia predáva služby priamo verejnosti, napr. spoplatnenie ciest, zmluva sa považuje za koncesiu a nie verejno-súkromné partnerstvo.
- Aby sa projekt rekonštrukcie, renovácie alebo modernizácie existujúcich aktív považoval za PPP, suma kapitálových výdavkov na základe zmluvy zo strany partnera musí predstavovať aspoň 50% hodnoty aktíva. Ak kapitálové výdavky partnera nedosiahnu hodnotu 50%, projekt sa nebude považovať za PPP a bude sa vykazovať v súvahe verejnej správy.

## Kľúčové otázky z pohľadu štátu sú nasledovne:

- Na súvahe ktorého subjektu majú byť vedené aktíva (infraštruktúrny majetok), ktoré sú predmetom koncesie?
- Aký dopad má uzatvorenie koncesnej zmluvy na dlhovú pozíciu štátu?
- Subjekty, ktoré uzatvárajú koncesnú zmluvu môžu byť súkromné alebo verejné. V prípade, že ide o verejný subjekt, je nutné stanoviť, či ide o tzv. trhovú jednotku. Trhová jednotka je subjekt, ktorého trhové príjmy t.j. nie dotácie pokrývajú viac ako 50% prevádzkových nákladov.



# Analýza realizovateľnosti | Vplyv projektu na rozpočet a dlh verejnej správy

Na základe úvodného posúdenia a predpokladu vyrokovania trhových podmienok pre uvažovaný projekt sa predpokladá, že udelenie koncesie nebude mať významný vplyv na prebytok/schodok a dlh verejnej správy

## 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.
- Keď 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.

## 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.



# Analýza realizovateľnosti | Identifikácia rizík projektu

## Riziká spojené s variantom neuskutočnenia Projektu

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

- 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 vyjednávacjej pozície letiska s leteckými dopravcami a zmluvnými partnermi.



# Analýza realizovateľnosti | Identifikácia rizík projektu

Potenciálni investori indikovali budúci dopyt ako hlavný zdroj neistoty a rizika

Riziko	Detailný popis	Ošetrovanie rizík	Znášanie rizika
<b>Riziká chybných technológií, sietí a súvisiacich služieb</b>			
<b>Vada v priebehu životnosti projektu</b>	Riziko skrytej vady na zariadení/budovách, ktoré dostane k dispozícii súkromný sektor, objavené počas prevádzky. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Zmluvné ošetrovanie	SS
<b>Rizika nesplnenia záväzkov/riziko dostupnosti</b>			
<b>Riziko dostupnosti (nedodržanie záväzkov súkromným sektorom)</b>	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
<b>Nedodržanie záväzkov verejným sektorom</b>	Riziko, že verejný sektor neplní svoje záväzky stanovené v zmluve. Dôsledkom môže byť finančná strata a ukončenie projektu.	Je možné ošetriť zmluvne.	SS
<b>Trhové riziká</b>			
<b>Riziko dopytu</b>	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
<b>Menové riziko</b>	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
<b>Inflačné riziko</b>	Riziko, že výška platieb (so strany koncesionára) stratí reálnu hodnotu kvôli inflácii (prípád konkrétneho inflačného indexu). Dôsledkom môže byť finančná strata.	Je možné zmluvne ošetriť	VS
<b>Úrokové riziko</b>	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

# Analýza realizovateľnosti | Identifikácia rizík projektu

Politické a legislatívne riziká v PPP projektoch zväčša nesie verejný sektor

Riziko	Detailný popis	Ošetrovanie rizík	Alokácia rizika
<b>Vonkajšie riziká</b>			
<b>Politické riziká</b>	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
<b>Vyššia moc</b>	Riziko vyplývajúce z prírodnej katastrofy, z teroristických útokov a z vojnových konfliktov. Dôsledkom môže byť zvýšenie nákladov na projekt, ukončenie projektu.	Poistenie	VS/SS
<b>Legislatívne riziko/daňové riziko</b>	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*
<b>Situácia v odvetví/štrajky</b>	Riziko vyplývajúce zo štrajku na strane súkromného sektora. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Čiastočne je možné ošetriť rokovaním s odbormi, sledovať situáciu v oblasti tripartitných rokovaní, programové vyhlásenie vlády a politické zámery	VS/SS
<b>Operačné riziká</b>			
<b>Vstupy</b>	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
<b>Údržba, oprava, modifikácia a adaptácia</b>	Riziko vyplývajúce zo zlého odhadu životnosti projektu pred jeho odovzdaním verejnému sektoru. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Expertné odhady, zmluvné ošetrovanie	SS
<b>Nízka zostatková hodnota</b>	Riziko vyplývajúce z chybného očakávania zostatkovej hodnoty/stavu projektu v okamihu prevzatia od súkromného sektora. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Expertné odhady, zmluvné ošetrovanie	VS
<b>Nezodpovedajúce pracovné sily/riziko nezastupiteľnosti</b>	Riziko vyplývajúce z nezabezpečenia zodpovedajúcich kvalifikovaných pracovníkov, nemožnosť ich zastúpenia. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Zmluvné ošetrovanie, špecifikácia potrebných pracovných síl	SS
<b>Nedostatok ľudských zdrojov</b>	Rizika vyplývajúce zo zlej dostupnosti/migrácie ľudských zdrojov v lokalite. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Zmluvné ošetrovanie, špecifikácia potrebných pracovných síl	SS

# Analýza realizovateľnosti | Identifikácia rizík projektu

Riziká súvisiace s využívaním a prevádzkou infraštruktúry by počas doby koncesie mal nieť súkromný sektor

Riziko	Detailný popis	Ošetrovanie rizík	Alokácia rizika
<b>Bezpečnostné riziká</b>			
<b>Podvod, nelegálne konanie</b>	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
<b>Bezpečnosť technologických systémov</b>	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
<b>Poškodenie, krádež</b>	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
<b>Strategické riziká</b>			
<b>Zmluvné riziká</b>	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
<b>Strategické rozhodnutie</b>	Riziko vyplývajúce zo zlého strategického rozhodnutia. Dôsledkom môže byť finančná strata a strata reputácie.	Expertízy, odborné štúdie problémov, využitie externých poradcov	VS
<b>Reputačné riziko</b>	Riziko zníženia dôveryhodnosti verejného sektora vyplývajúce z nepopulárnych krokov a zlých rozhodnutí verejného sektora. Dôsledkom môže byť strata reputácie.	Kvalitné tlačové oddelenie, schopné vysvetliť a zdôvodniť verejnosti konanie verejného sektora, pri citlivých rozhodnutiach prieskumy verejnej mienky, referendá	VS



## Analýza realizovateľnosti | Identifikácia rizík projektu

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	Ošetrovanie rizík	Alokácia rizika
<b>Stavebné a projekčné riziká (v prípade budúcej expanzie)</b>			
<b>Konštrukcia/stavba</b>	Riziko vyplývajúce z nesplnenia očakávaní kladených na konštrukciu, kvalitu, oneskorenie spojené s prípadnými kapitálovými investíciami vynaloženými počas trvania koncesie. Dôsledkom môže byť finančná strata.	Zmluvné ošetrovanie charakteristík konštrukcie projektu, dôkladná projektová a stavebná dokumentácia.	VS/SS
<b>Prekročenie stavebných nákladov</b>	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
<b>Vplyv na životné prostredie</b>	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
<b>Riziká lokality (v prípade budúcej expanzie)</b>			
<b>Existujúci objekt</b>	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
<b>Stav lokality</b>	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
<b>Územný plán</b>	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 v prípade, že bude nevyhnutná.	VS/SS





# Finančný model

Manažérske zhrnutie	4
Strategický kontext	8
Analýza aktuálneho stavu BTS	16
Analýza realizovateľnosti	31
Finančný model	49
Platobný mechanizmus	66
Predpokladaný harmonogram	72
Prílohy	74

# Finančný model | Predpoklady finančných modelov PPP a PSC

Predpoveď leteckej dopravy a odhad CAPEX sú kľúčovými vstupmi finančného modelu a posúdenia tzv. "Hodnoty za peniaze"

## 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 za obdobie 2013 – 2017.

## Projekcie dopravy sa skladajú z 2 scenárov:

### Scenár PSC:

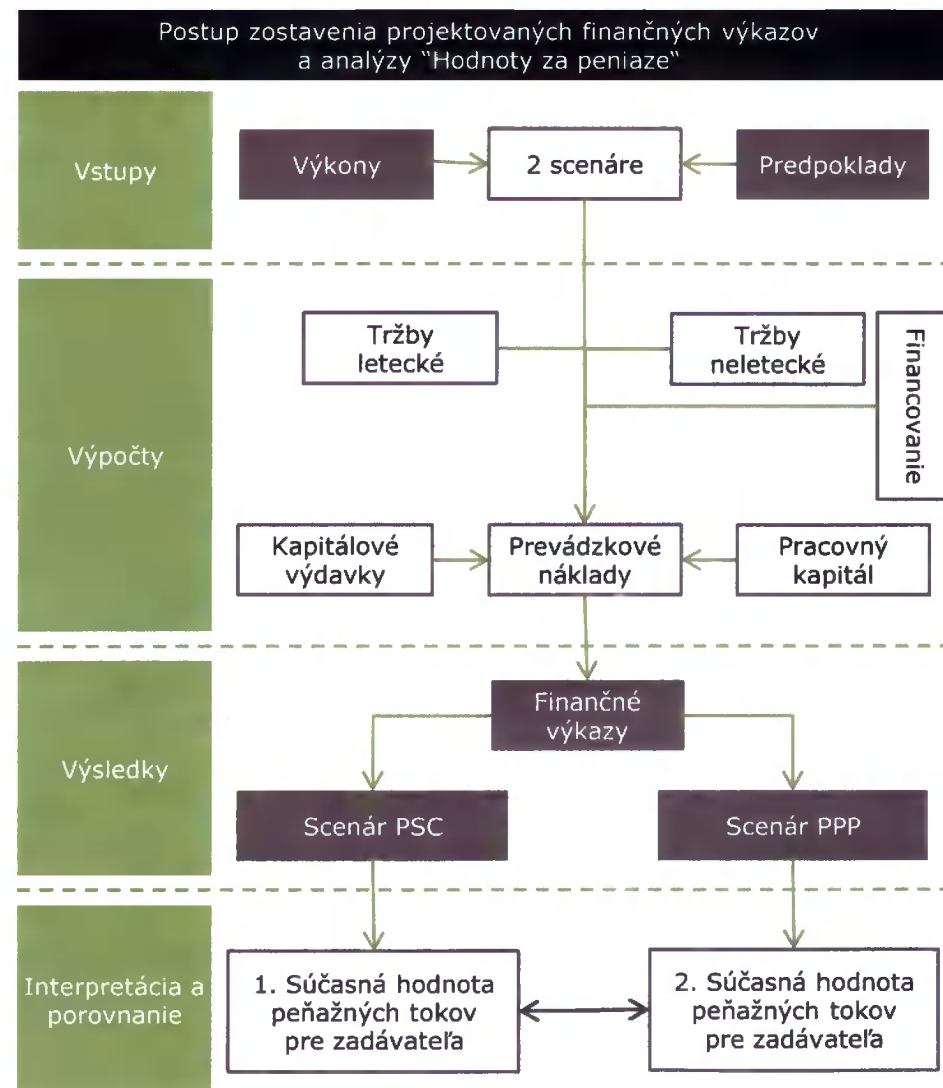
- Predpokladá zachovanie súčasného stavu t.j. 100% kontrolu nad prevádzkou BTS súčasným akcionárom. Vzhľadom na to, že manažment BTS nedisponuje aktuálnymi dlhodobými plánmi rozvoja BTS a prognózami dopravy, projekcie pre tento scenár boli vypracované v spolupráci s vedením BTS pre účely tejto analýzy.

### Scenár PPP (t.j. Koncesionársky scenár):

- Predpokladá prevádzkovanie BTS strategickým partnerom s rozsiahlymi skúsenosťami v oblasti prevádzkovania letísk. Vzhľadom na to, že v tejto fáze nie je k dispozícii konkrétna ponuka od súkromného partnera, je tento scenár postavený na nasledovných predpokladoch.
  - Koncesionár dosiahne mierne vyšší priemerný rast dopravy v porovnaní s PSC scenárom, ktorý sa v spojení so zvýšením prevádzkovej efektívnosti premietne do lepších prevádzkových a finančných výsledkov podnikania BTS.
  - Finančné výkazy v tomto scenári predstavujú teoretický výkaz koncesionára.

## Projekcie dopravy sú nevyhnutným vstupom pre:

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



# Finančný model | Predpoklady finančných modelov PPP a PSC

## Bottom-up a Top-down prístup

Pre pôvodný odhad vývoja leteckej premávky boli použité nasledovné metódy:

### Metodológia „Top-Down“

- Táto metóda používa národné, medzinárodné, geografické, ekonomické a demografické makroekonomické premenné týkajúce sa leteckej dopravy danej krajiny ako aj krajín, kam smerujú pasažieri daného letiska.
- Uvedené informácie sa zahrnuli do prognózy špeciálne pre projektovanie dlhodobých trendov, zatiaľ čo metóda „bottom-up“ je nevyhnutná pre realistickú analýzu v krátkodobom a strednodobom horizonte pre získanie presnejších výsledkov.

### Metodológia „Bottom-Up“

- Metóda „bottom-up“ používa dostupné údaje o predpokladanom vývoji ponuky miest („seats“) a nákladnej kapacity letiska. Táto analýza zahŕňa vytvorenie scenárov popisujúcich individuálny vývoj jednotlivých segmentov analýzou mikroekonomických premenných:
  - klasické letecké spoločnosti (Full frill): Predpokladaný nárast v doprave hlavných leteckých spoločností (domácich a medzinárodných prepravcov),
  - nízko-nákladové letecké spoločnosti: Predpokladaný nárast dopravy na hlavných trhoch, zohľadňujúcich rozširujúcu sa sieť vedúcich spoločností,
  - charterové spoločnosti: domáce a medzinárodné destinácie,
  - nákladná doprava.

### Pôvodná prognóza dopravy pre letisko

- Aktualizovanie pôvodnej prognózy na základe skutočného vývoja a zmenených podmienok a predpokladov v období od tvorby pôvodnej prognózy až po dátum ku ktorému bolo vypracované toto Doplnenie koncesnej stratégie.
- Pôvodné projekcie boli upravené na základe aktuálnych dát a projekcií renomovaných organizácií – IATA Medzinárodné združenie leteckých dopravcov a EUROCONTROL.

### Aktualizovaná prognóza dopravy pre BTS



# Finančný model | Predpoklady finančných modelov PPP a PSC

Projekcie celkového počtu pasažierov, leteckého nákladu a pohybov lietadiel

## PSC scenár

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2035	2040	2045	2050
[Placeholder for PSC scenario data]												

## PPP scenár

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2035	2040	2045	2050
[Placeholder for PPP scenario data]												

Zdroj: analýza Deloitte, BTS





# Finančný model | Predpoklady finančných modelov PPP a PSC

Odletová taxa, poplatok za pristátie a ground handling a parkovanie predstavujú základné príjmy BTS

## Prístup k modelovaniu projekcií finančnej výkonnosti

- V pôvodnej prognóze Koncesnej stratégie v roku 2013 pre BTS bol na základe projekcií leteckej dopravy a súvisiacich predpokladov vypracovaný integrovaný finančný model, ktorý bol následne aktualizovaný k dátumu tejto správy. Výsledkom sú projektované finančné výkazy BTS za roky 2018 – 2050 (tzv. plánovacie obdobie).
- PSC a PPP scenár budúceho vývoja sa odlišujú projekciami objemu prepravy a ďalšími kľúčovými predpokladmi ako sú rozvoj neleteckých tržieb. PSC scenár bol vytvorený na základe predpokladov manažmentu BTS a PPP scenár na základe analýzy Deloitte.
- Plánované obdobie 2018 – 2020 je založené na obchodnom pláne vypracovanom manažmentom BTS. Toto obdobie je zhodné pre oba scenáre (PSC aj PPP) z dôvodu predpokladu začatia prevádzky letiska koncesionárom najskôr koncom 2020.
- Všetky predpoklady v tejto analýze sú v reálnych cenách, pričom model počíta s indexáciou kľúčových položiek: i) tarify, ii) mzdy: 3% (krátkodobá predpoveď podľa EIU), iii) ceny energií, iv) kapitálové výdavky a v) dotácií
- Model predpokladá rovnaké účtovanie o majetku, záväzkoch, výnosoch a nákladoch pre oba scenáre PPP aj PSC. Účtovné aspekty a špecifiká (hmotný a nehmotný majetok, odpisy, koncesný poplatok a iné) pre PPP scenár a môžu líšiť v závislosti od komerčných a zmluvných podmienky koncesie a finálnej právnej štruktúry.

## Letecké tržby

- Tržby z leteckých činností predstavovali 79% celkových tržieb v roku 2017.

## Letecké tržby (pokračovanie)

- Hlavné 3 kategórie leteckých tržieb predstavujú: i) vybavenie cestujúcich, ii) poplatok za pristátie a odlet a iii) pozemná obsluha lietadiel.
- Predpoklad poplatkov určujúcich tieto 3 skupiny tržieb:
  - poplatok za handling – [ ] / let
  - poplatok za pristátie a odlet – [ ] MTOW / let
  - poplatok za vybavenie cestujúcich – [ ] / cestujúceho
- Ide o priemerné poplatky s tým, že poplatky platené jednotlivými spoločnosťami sa môžu významne líšiť.

## Neletecké tržby

- Tržby z neleteckých činností sa skladajú hlavne z:
  - tržieb za prenájom komerčných priestorov
  - tržieb za parkovanie
  - tržieb za dodávku energií.
- V PPP scenári sa predpokladá [ ] nárast neleteckých tržieb za rok počas 2018-2050 z dôvodu know-how a synergií koncesionára (PSC scenár [ ] v rovnakom období).
- Tržby za dodávku energií boli odhadované na obdobie 2018-2020 podľa plánu manažmentu a následne obdobia na fixnej úrovni roku 2020 (pred zohľadnením inflácie).

## Personálne náklady

- Personálne náklady predstavovali 57% z celkových prevádzkových nákladov v roku 2017 a sú hlavnou položkou, ktorá predstavuje významný potenciál pre zvyšovanie efektívnosti v oboch scenároch.

# Finančný model | Predpoklady finančných modelov PPP a PSC

Osobné náklady predstavujú c. 51% prevádzkových nákladov letiska

## Personálne náklady (pokračovanie)

- Počet zamestnancov BTS na milión prepravených pasažierov v roku 2017 bol na vyššej úrovni ako pri porovnateľných letiskách (viď. strana 24) pričom porovnateľnosť nákladov medzi jednotlivými letiskami je obmedzená vzhľadom na rozdielny rozsah interne zabezpečovaných služieb a zapojenie externých dodávateľov.
- Model predpokladá zvýšenie reálnych miezd počas celého plánovacieho obdobia - o c. 2% ročne a až c. 20% nárast počas 2017 – 2020, ktorý je podľa manažmentu nevyhnutný na zabezpečenie udržania kvalifikovanej pracovnej sily vzhľadom na polohu v rámci silného regiónu s nízkou mierou nezamestnanosti.

## Ostatné prevádzkové náklady

- Budúcu ziskovosť podnikania BTS bude určovať nielen schopnosť manažmentu zvýšiť objemy leteckej dopravy a neleteckých príjmov, ale aj schopnosť zefektívniť prevádzkové náklady bez negatívneho vplyvu na poskytované služby.
- Náklady na služby (upratovanie, IT, užívanie systémov pri vybavovaní cestujúcich atď.) boli rozdelené na fixné a variabilné v pomere 75% ku 25%. Variabilná časť bola projektovaná na základe ročnej zmeny počtu prepravených pasažierov.
- Náklady na opravy a údržbu rastú v súlade s rastom počtu pohybov lietadiel.
- Výška nákladov na energie rovnako ako tržieb za dodávku energií je na fixnej úrovni (v reálnej hodnote) za celé odhadované obdobie.
- Náklady na spotrebu materiálu (PHM, odmrazovanie) boli projektované na základe zmeny pohybov lietadiel.
- Ostatné prevádzkové náklady boli projektované na základe roku 2017, výška ktorých pre účely odhadu bola znížená o jednorazové (neopakujúce sa) položky.

## Dotácie / ostatné prevádzkové výnosy

- Dotácie na prevádzkové náklady súvisiace s bezpečnosťou sa pohybovali na úrovni c. 3,5 mil. EUR v roku 2017.
- Pre obdobie 2018 – 2050 boli dotácie na bezpečnosť, hasičskú a záchrannú službu odhadnuté vo výške [redacted] EUR a upravené v každom roku projekcie o vplyv inflácie.
- Plánovaná nominálna výška dotácií pre celé obdobie Projektu (rovnaká pre oba scenáre PSC aj PPP) je uvedená v Prílohe 5: Plánované dotácie.
- 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.
- Ostatné prevádzkové výnosy boli projektované na základe roku 2017, výška ktorých sa pre účely odhadu znížila o jednorazové položky (tržby z predaja majetku, prijaté poisťné atď.).

## Kapitálové výdavky

- Požadované kapitálové výdavky za celé plánovacie obdobie (2018 – 2050) boli manažmentom odhadnuté vo výške c. [redacted] EUR. Hlavnou položkou sú investície do rozvoja, obnovy a údržby infraštruktúry vrátane rekonštrukcie dráhy.
- Na presnejšie stanovenie kapitálových výdavkov v stredno- a dlhodobom horizonte by bolo potrebné vykonať podrobnú analýzu existujúcej infraštruktúry odborníkmi v tejto oblasti. V rámci vypracovania tejto správy sme nemali k dispozícii odhady alebo závery žiadneho takého subjektu.



# Finančný model | Predpoklady finančných modelov PPP a PSC

Plánované kapitálové výdavky a dlhová služba predstavujú hlavné peňažné výdavky v projektovanom období

## Odpisy a dane

- V modeli sa uvažuje s tým, že projektované účtovné odpisy sú rovnaké ako daňové.
- Vzhľadom na to, že v súčasnosti nie je známa výsledná právna štruktúra a rozdelenie rizík bol pre účely zostavenia finančného modelu urobený predpoklad, že ekonomickým vlastníkom majetku BTS bude SPV, ktorá ho bude odpisovať.
- Model predpokladá umorovanie daňových strát podľa platnej legislatívy v Slovenskej republike (§ 30 zákon č. 595/2003 Z. z.)
- V súvislosti s odloženým daňovým záväzkom/pohľadávkou a časovým rozlíšením výnosov a nákladov bol použitý predpoklad, že ich výška ostane nemenná na úrovni roku 2017 počas celého trvania projekcie z dôvodu neurčitosti vývoja týchto účtovných položiek.

## Financovanie

- Financovanie 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 v oboch scenároch.
- Očakáva sa, že Klubový úver poskytnutý klubom bánk v 2017 bude nutné refinancovať vzhľadom na to, že spoločnosť do 2022 nevygeneruje dostatok hotovosti z prevádzky, aby tento záväzok splatila.
- Projekcie predpokladajú dočerpanie dlhového financovania v rokoch, keď je nedostatok finančných zdrojov (viď finančné výkazy). Naopak pri dostatku finančných prostriedkov je modelované splatenie dodatočného financovania pri zachovaní minimálnej úrovne finančných prostriedkov (1,8 mil. EUR).

## Financovanie (pokračovanie)

- Úroková miera pre účely odhadu nákladov na dočerpaný dlh bola stanovená ako súčet odhadovaného trojmesačného EURIBOR a predpokladanej rizikovej prirážky 3,0%. Rizikové prirážky na existujúci dlh boli stanovené na základe platných úverových zmlúv.

## Koncesný poplatok

- Pravidelný (ročný) koncesný poplatok bol v PPP (Koncesionárskom scenári) zahrnutý ako náklad do výkazu ziskov a strát projektovej spoločnosti koncesionára (tzv. SPV) a počítaný ako maximálny poplatok, ktorý bude koncesionár schopný platiť pri dosiahnutí stanoveného cieľového výnosu z investovaného vlastného kapitálu [REDACTED].
- Model uvažuje s tzv. "up-front" poplatkom [REDACTED] EUR, ktorý zaplatí koncesionár pred začatím koncesie a založením SPV. S up-front poplatkom sa počíta pri výpočte čistej súčasnej hodnoty PPP scenára ako s pozitívnym peňažným tokom pre štát/BTS.





# Finančný model | Výstupy finančných modelov

## PSC scenár - Výkaz ziskov a strát

'000 EUR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2035	2040	2045	2050
<b>Tržby</b>													
Letecké													
Neletecké													
<b>Prevádzkové náklady</b>													
Služby													
Oprava a údržba													
Materiál/réžia													
Energia													
Osobné náklady													
Iné prevádzkové výnosy/(náklady)													
<b>EBITDA</b>													
<i>EBITDA marža %</i>													
Odpisy													
<b>EBIT</b>													
<i>EBIT marža %</i>													
Koncesný poplatok													
Úrokové náklady													
Iné neprevádzkové výnosy/(náklady)													
<b>Zisk pred zdanením</b>													
Daň z príjmov (vrátane odloženej dane)													
<b>Hospodársky výsledok</b>													

Zdroj: analýza Deloitte, BTS





# Finančný model | Výstupy finančných modelov

## PSC scenár - Výkaz finančnej pozície

'000 EUR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2035	2040	2045	2050
<b>Nehmotný majetok</b>													
Hnutelný majetok													
Pozemky													
Stavby (vrátane dráh)													
<b>Neobežný majetok</b>													
Zásoby													
Pohľadávky z obchodného styku													
Ostatné krátkodobé pohľadávky													
Hotovosť													
<b>Obežný majetok</b>													
<b>Celkový majetok</b>													
Základné imanie													
Rezervy zo zisku													
Nerozdelený zisk													
Výsledok hospodárenia													
<b>Vlastné imanie</b>													
Závazky z obchodného styku													
Ostatné záväzky													
Bankové úvery													
Odložený daňový záväzok													
Časové rozlíšenie													
<b>Závazky</b>													
<b>Celkové vlastné imanie a záväzky</b>													

Zdroj: analýza Deloitte, BTS



# Finančný model | Výstupy finančných modelov

## PSC scenár - Výkaz peňažných tokov

'000 EUR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2035	2040	2045	2050
<b>Hospodársky výsledok</b>													
Odpisy													
Úrokové náklady													
Zmena stavu zásob													
Zmena stavu pohľadávok													
Zmena stavu ost. krátkod. majetku													
Zmena stavu záväzkov													
Zmena ostat. krátkod. záväzkov													
Zmena stavu odloženej dani													
Zmena stavu ostatných záväzkov													
<b>Prevádzkový peňažný tok</b>													
<b>Investičný peňažný tok</b>													
Zmena stavu vlastného imania													
Úrokové náklady													
Zmena stavu úverov													
Dlhod. obchodné záväzky (zádržné)													
<b>Finančný peňažný tok</b>													
<b>Čistý peňažný tok za dané obdobie</b>													

Zdroj: analýza Deloitte, BTS





# Finančný model | Výstupy finančných modelov

## PPP scenár - Pro-forma výkaz ziskov a strát

'000 EUR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2035	2040	2045	2050
<b>Tržby</b>													
Letecké													
Neletecké													
<b>Prevádzkové náklady</b>													
Služby													
Oprava a údržba													
Materiál/réžia													
Energia													
Osobné náklady													
Iné prevádzkové výnosy/(náklady)													
<b>EBITDA</b>													
EBITDA marža %													
Odpisy/Náklady na prenájom majetku*													
<b>EBIT</b>													
EBIT marža %													
Koncesný poplatok													
Úrokové náklady													
Iné neprevádzkové výnosy/(náklady)													
<b>Zisk pred zdanením</b>													
Daň z príjmov (vrátane odloženej dane)													
<b>Hospodársky výsledok</b>													

Zdroj: analýza Deloitte, BTS

Poznámka: \* V závislosti od dohodnutých podmienok koncesnej zmluvy a účtovného posúdenia bude SPV amortizovať oceneniteľné práva resp. účtovať náklady na prenajatý majetok.

# Finančný model | Výstupy finančných modelov

## PPP scenár – Pro-forma výkaz finančnej pozície

'000 EUR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2035	2040	2045	2050
<b>Nehmotný majetok</b>													
Hnutelný majetok													
Pozemky													
Stavby (vrátane dráh)													
<b>Neobežný majetok*</b>													
Zásoby													
Pohľadávky z obchodného styku													
Ostatné krátkodobé pohľadávky													
Hotovosť													
<b>Obežný majetok</b>													
<b>Celkový majetok</b>													
Základné imanie													
Rezervy zo zisku													
Nerozdelený zisk													
Výsledok hospodárenia													
<b>Vlastné imanie</b>													
Závazky z obchodného styku													
Ostatné záväzky													
Bankové úvery													
Odložený daňový záväzok													
Časové rozlíšenie													
<b>Závazky</b>													
<b>Celkové vlastné imanie a záväzky</b>													

Zdroj: analýza Deloitte, BTS

Poznámka: \*V závislosti od dohodnutých podmienok koncesnej zmluvy a účtovného posúdenia SPV pre účely vykazovania podľa slovenských postupov účtovania nebude SPV vykazovať vo výkaze finančnej pozície neobežný majetok a bude účtovať o projekte formou oceníateľných práv alebo formou operatívneho lízingu. Vid'. Účtovné aspekty projektu na strane 36 - 38.





# Finančný model | Výstupy finančných modelov

## PPP scenár - Pro-forma výkaz peňažných tokov

'000 EUR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2035	2040	2045	2050
<b>Hospodársky výsledok</b>													
Odpisy													
Úrokové náklady													
Zmena stavu zásob													
Zmena stavu pohľadávok													
Zmena stavu ost. krátkod. majetku													
Zmena stavu záväzkov													
Zmena ostat. krátkod. záväzkov													
Zmena stavu odloženej dani													
Zmena stavu ostatných záväzkov													
<b>Prevádzkový peňažný tok</b>													
<b>Investičný peňažný tok</b>													
Zmena stavu vlastného imania													
Úrokové náklady													
Zmena stavu úverov													
Dlhod. obchodné záväzky (zádržné)													
<b>Finančný peňažný tok</b>													
<b>Čistý peňažný tok za dané obdobie</b>													

Zdroj: analýza Deloitte, BTS

Poznámka: \* Model predpokladá, že SPV použije výnosy z prevádzkovej činnosti na splatenie záväzkov zo súčasných úverových zmlúv. Prevzatie záväzkov zo súčasných úverových zmlúv bude predmetom rokovania s koncesionárom.

# Finančný model | Test hodnoty za peniaze

Z predbežnej analýzy „Hodnota za peniaze“ vyplýva, že Projekt môže byť ekonomicky výhodnejší ako zachovanie súčasného stavu. Navyše, po ukončení Projektu by hodnota letiska BTS mala byť vyššia v porovnaní so zachovaním súčasného stavu

## Prístup k príprave prognóz dopravy a finančného posúdenia

- Dlhodobá dopravná prognóza je doplnením pôvodnej prognózy vychádzajúcej zo štandardnej metodológie, pričom zohľadňuje makroekonomické premenné (prognózy makro vývoja) aj krátkodobé faktory špecifické pre letisko BTS (napr. súčasné a plánované obchodné zmluvy a letecké spojenia).
- 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“).

## Analýza „Hodnota za peniaze“

- Cieľom analýzy „Hodnota za peniaze“ bolo porovnať odhadovaný ekonomický dopad Projektu koncesie na zadávateľa/štát s alternatívou nerealizovať Projekt.
- Vychádzalo sa z rôznych predpokladov vývoja v budúcnosti, ktoré sa môžu líšiť od skutočnosti. Hlavnými predpokladmi tejto analýzy sú:
  - i. PSC scenár: Schopnosť vedenia BTS zabezpečiť počas uvažovanej 30-ročnej doby Projektu plnenie finančného plánu podľa PSC scenára
  - ii. PPP scenár: Realizovateľnosť a správny odhad rozsahu pridanej hodnoty a know-how víťazného koncesionára na základe odborného úsudku poradcu a jeho skúseností s inými projektmi koncesie/prenájmu letiska.

## Analýza „Hodnota za peniaze“ - pokračovanie

- V zmysle koncesnej zmluvy bude súkromný partner prevádzkovať infraštruktúru (aby mohol poskytovať požadované služby).
- Súkromný partner založí SPV ktoré bude inkasovať príjmy z prevádzky letiska až po spustení prevádzky od používateľov infraštruktúry.
- Výsledkom analýzy je porovnanie odhadu čistých súčasných hodnôt (NPV) potenciálnych budúcich peňažných tokov pre štát.
- 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.



# Finančný model | Test hodnoty za peniaze

Cieľom Projektu je zlepšenie prevádzkovej a finančnej výkonnosti a lepšieho využitia existujúcej infraštruktúry BTS

## Metodológia

- Cieľom posúdenia "Hodnoty za peniaze" je porovnanie ekonomického dopadu koncesie (PPP scenáru) na zadávateľa / štát s alternatívou nerealizovania koncesie (PSC scenárom).
- Použitou metódou posúdenia bolo kvantitatívne porovnanie hodnoty tzv. "komparátora verejného sektora" (PSC) v prípade realizácie projektu štátom a hodnoty realizácie formou verejno-súkromného partnerstva (PPP). Tento spôsob je vhodný hlavne v prípade projektov súvisiacich s významnými počiatocnými investíciami napr. pri výstavbe novej infraštruktúry (diaľnice, nového letiska, a pod.).
- 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.
- Na nasledujúcej strane sú schematicky znázornené odhadnuté peňažné toky pre zadávateľa / štát v dvoch scenároch: i) Projekt udelenia koncesie sa nerealizuje a BTS pokračuje v prevádzke ako doteraz a ii) realizácia Projektu udelenia koncesie. Oba scenáre vychádzajú z popísaných predpokladov.
- Záver posúdenia hodnoty za peniaze vychádza z porovnania súčasnej hodnoty peňažných tokov pre zadávateľa / štát v prípade oboch scenárov. Scenár, ktorý vygeneruje pre BTS/štát najvyššiu súčasnú hodnotu budúcich peňažných tokov je považovaný za ekonomicky výhodnejší a mal by byť z pohľadu štátu preferovaný.

## Koncesný poplatok

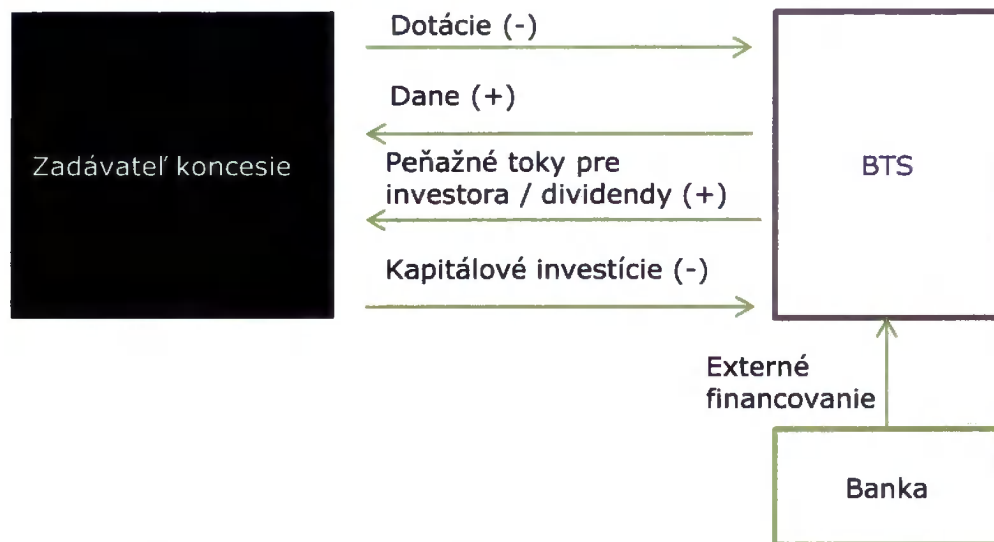
- Koncesionársky (PPP) scenár predpokladá vytvorenie novej projektovej spoločnosti (SPV), ktorá si preberie majetok a prevádzku letiska od spoločnosti BTS. Za prenájom infraštruktúry a možnosť generovať zisk z jeho prevádzky bude BTS dostávať koncesný poplatok. Vo výpočte NPV sa pre zjednodušenie uvažuje 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 na úrovni  tzn. návratnosť koncesionára z voľných peňažných tokov (FCFE) za celé obdobie koncesie po zohľadnení koncesných poplatkov. 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.
- Výška požadovanej návratnosti bola určená na základe skúseností z iných infraštruktúrnych projektov a miery návratností investorov do infraštruktúry.
- Pri určení súčasnej hodnoty voľných peňažných tokov pre zadávateľa / štát bola použitá miera požadovanej návratnosti 2,15% v oboch scenároch ako náklady obetovanej príležitosti – výnos do splatnosti 30 ročných štátnych dlhopisov Slovenskej republiky.



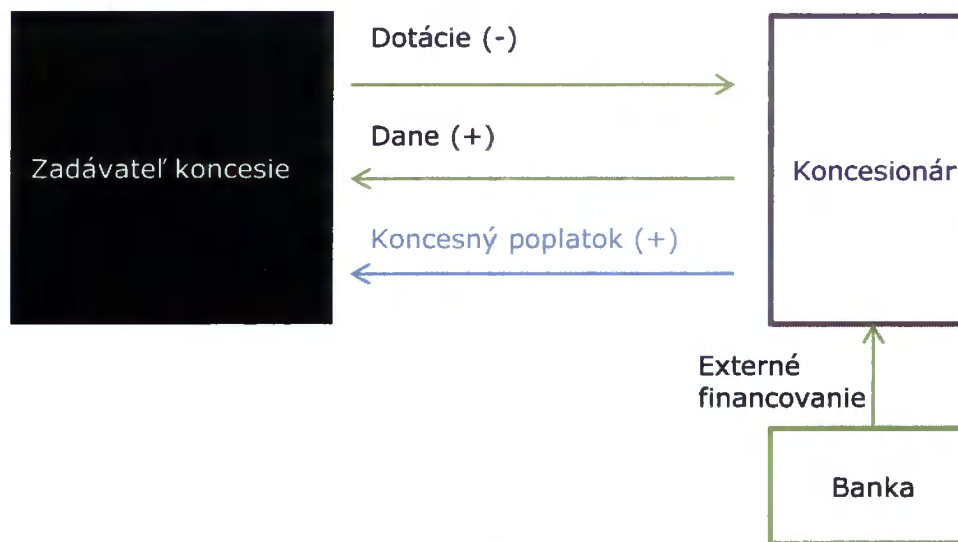
# Finančný model | Test hodnoty za peniaze

V Koncesionárskom scenári koncesný poplatok nahrádza potenciálne peňažné toky z prevádzky, na ktoré by Zadávateľ koncesie mal nárok

## PSC scenár - Súčasný stav (bez zmeny)



## PPP scenár - Koncesia



### Hodnota pre zadávateľa / vládu SR

(+) NPV budúcich peňažných tokov (FCFE)  
– zisk/strata z prevádzky (dividendy)

(+) NPV zostatkovej hodnoty

(+) NPV budúcich daní

(-) NPV budúcich dotácií

### Hodnota pre zadávateľa / vládu SR:

(+) NPV budúcich koncesných poplatkov –  
up-front poplatok + pravidelný poplatok

(+) NPV zostatkovej hodnoty

(+) NPV budúcich daní

(-) NPV budúcich dotácií



# Finančný model | Test hodnoty za peniaze

Za použitých predpokladov znamená realizácia projektu z pohľadu štátu / zadávateľa dodatočnú hodnotu v porovnaní so zachovaním súčasnej štruktúry 61 mil. EUR

## 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).

## PPP scenár

- 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, NPV), ktorý získa štát / zadávateľ realizáciou Projektu, za predpokladu, že koncesionár prevezme záväzky z nezaplatených bankových úverov a dlhovej služby BTS.

## 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 / Zadávateľ koncesie by projektom získali vyššiu hodnotu za peniaze, za použitých predpokladov.

### PSC scenár ('000 EUR)

(+) NPV budúcich peňažných tokov (FCFE)  
 (+) NPV zostatkovej hodnoty  
 (+) NPV budúcich daní  
 (-) NPV budúcich dotácií

**NPV PSC scenára**

**(38,921)**

### PPP scenár ('000 EUR)

(+) NPV budúcich koncesných poplatkov  
 (+) NPV zostatkovej hodnoty  
 (+) NPV budúcich daní  
 (-) NPV budúcich dotácií

**NPV PPP scenára**

**22,084**

- Pri porovnaní výsledkov oboch scenárov je možné konštatovať, že realizáciou PPP scenára realizuje štát / zadávateľ BTS hodnotu vo výške 61 mil. EUR.
- Z porovnania oboch scenárov vychádza ako výhodnejší PPP scenár.

### Poznámka\*

- 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.**
- 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.



# Platobný mechanizmus

Manažérske zhrnutie	4
Strategický kontext	8
Analýza aktuálneho stavu BTS	16
Analýza realizovateľnosti	31
Finančný model	49
Platobný mechanizmus	66
Predpokladaný harmonogram	72
Prílohy	74



# Platobný mechanizmus | Prehľad

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

## Základné východiska stanovenia platobného mechanizmu

- 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;
  - motivovať koncesionára rozvíjať BTS a snažiť sa zvýšiť počet prepravených osôb / objem tovaru;
  - zároveň garantovať minimálnu úroveň príjmu BTS.
- Počiatočný poplatok (tzv. Up-front fee), predstavuje istú formu garancie plánovanej výkonnosti biznisu BTS zo strany koncesionára a mal by byť dohodnutý v primeranej výške;
- Pravidelný ročný poplatok by mal v prípade neprevzatia dlhu koncesionárom pokrývať čo najväčšiu časť dlhovej služby (pri súčasnom alebo novom splátkovom kalendári), ktorá zostane zodpovednosťou BTS (priamo, resp. nepriamo);
- Platobný mechanizmus by mal zohľadňovať alokáciu rizík medzi koncesionárom a BTS/MDV SR a bude výsledkom rokovaní s potenciálnym investorom / investormi. Zároveň musí byť stanovený v primeranej výške aby umožnil koncesionárovi dosahovať požadovanú návratnosť. Je úzko spätý so štruktúrou transakcie a rozsahom zmluvných záväzkov, ktoré v rámci koncesie prevezme koncesionár.

## Komponenty odporúčaného platobného mechanizmu

### Poplatok pri podpise zmluvy (tzv. “up-front fee”)

- Predstavuje formu garancie/kapitálovej investície zo strany koncesionár.
- 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.

### Pravidelný ročný poplatok

- 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.

### Pokuta za nedostupnosť služby / nedodržanie úrovne služieb





# Platobný mechanizmus | Ďalšie faktory na zváženie

Výška platieb koncesionára v prospech BTS bude závisieť okrem iného aj od úrovne dlhu, ktorý potenciálne preberie a od výšky potrebných investícií do vzletových dráh resp. iných aktív

## Ďalšie aspekty platobného mechanizmu

- Na skúsenosti z podobných letiskových projektoch (ktorých cieľom bolo aj výrazne zvýšenie objemu dopravy), bolo z dôvodu vnímanej vyššej miery rizika ohľadne realizovateľnosti očakávaných podnikateľských plánov zo strany víťazného koncesionára požadované, aby zadávatelia koncesie za účelom úspešnej realizácie projektu poskytli určitú formou priamej alebo nepriamej finančnej podpory Projektu, napr. akceptáciou zníženia ročných poplatkov alebo dokonca vzdanie sa týchto poplatkov počas prvých rokov projektu,
- Touto formou nepriamo podporili potrebné investície do marketingu a iné výdavky koncesionára zamerané na pritiažnutie nových leteckých spoločností a/alebo spojení a týmto sa podieľali na dlhodobom rozvoji daného letiska.
- Stanovenie výšky ročného koncesného poplatku (vyjadreného ako % z tržieb alebo poplatok za PAX) bude závisieť od viacerých kľúčových faktorov (uvedených v tabuľke napravo), ktoré potenciálni koncesionári/investori posúdia počas procesu obstarávania a posudzovania potenciálu Projektu. Je zrejmé, že čím vyššia bude vnímaná potenciálna finančná výkonnosť Projektu, tým väčšia by mala byť ochota uchádzačov (spôsobená aj konkurenčným tlakom verejného obstarávania) ponúknuť väčšiu časť tejto potenciálnej hodnoty MDV SR alebo BTS prostredníctvom poplatku za udelenie koncesie a/alebo prevzatia dlhu (alebo jeho časti) a/alebo ročného fixného a variabilného koncesného poplatku.
- Okrem faktorov uvedených v vpravo významnú úlohu bude zohrávať aj dĺžka projektu (koncesie), ktorá sa v analýze predpokladá na 30 rokov.

Prevádzkový a  
výnosový potenciál  
Projektu

- Podrobné marketingové a strategické plánovanie zo strany potenciálnych partnerov

Požiadavky na  
budúce investície a  
ich načasovanie

- Podrobná technická hĺbková preverka (due diligence) a posúdenie potrieb a načasovania kapitálových výdavkov s ohľadom na prognózy prepravy.

Výška prevzatého  
bankového dlhu

- Posúdenie potenciálnej finančnej výkonnosti počas doby koncesie
- Dohoda s BTS a bankami o splatení a/alebo refinancovaní existujúcich úverov
- Rozdelenie ostatných rizík a dopad na budúce peňažné toky projektu.

(Ne)dostupnosť  
dotácií v súvislosti s  
nákladmi na  
bezpečnosť

- Dohoda s MDV SR o podmienkach pridelovania a/alebo garantovanej úrovni dotácií počas doby koncesie

Výška poplatku za  
udelenie koncesie

- Požiadavka MDV SR
- Posúdenie potenciálnej finančnej výkonnosti počas doby koncesie
- Rozdelenie ostatných rizík a dopad na budúce peňažné toky projektu

Hodnota ročných  
fixných poplatkov

- Požiadavka MDV SR
- Posúdenie potenciálnej finančnej výkonnosti počas doby koncesie
- Rozdelenie ostatných rizík a dopad na budúce peňažné toky projektu

# Platobný mechanizmus | Penalizácia a bonusy

Penále predstavuje relevantný nástroj na zabezpečenie negatívnej motivácie súkromného partnera zatiaľ čo možnosť uplatnenia bonusov (zliav) by mala byť ďalej preskúmaná.

## Stanovenie zrážok a penalizácie

- 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 zadávateľa. 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 (napr. implementovaný projekt rýchlostnej cesty R1 na Slovensku).
- Penále ako forma sankcie za nedodržanie podmienok v prípade projektu uplatniteľné je keďže Projekt počíta s priamymi platbami od konečných užívateľov koncesionárovi. V prípade penále ide o formu negatívnej motivácie, ktorá znamená povinnosť koncesionára zaplatiť zadávateľovi konkrétnu sumu v prípade nedodržania dohodnutých podmienok.
- Vzhľadom na ciele Projektu bližšie popísané na strane 9 záväzky koncesionára, pri nedodržaní ktorých by malo byť uplatnené penále sú nasledovné:
  - Zabezpečiť prevádzku a chod letiska v súlade s príslušnými pravidlami a najlepšou praxou
  - Zabezpečiť minimálnu úroveň kvality letiskových služieb
  - Zabezpečiť nárast ponuky destinácií
  - Zabezpečiť údržbu a rozvoj majetku zvereného do správy počas obdobia koncesia
  - Zabezpečiť plnenie záväzkov voči zamestnancom, dodávateľom, financujúcim inštitúciám, finančnej správe a pod.
  - Zaplatiť poplatok za poskytnutie koncesie (v prípade, že bude súčasťou platobného mechanizmu) a pravidelného ročného poplatku zadávateľovi.

## 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 zadávateľa vo výnimočných situáciách (napr. nepredvídateľný nárast nákladov, ktorý nie je pod kontrolou súkromného partnera).
- V prípade Projektu nie je možné zakomponovať bonus v tejto podobe, vzhľadom na opačný tok platieb (súkromný investor platí zadávateľovi). 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 teda 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).



# Platobný mechanizmus | Riziká týkajúce sa zmien a ukončenia Projektu

Penále predstavuje relevantný nástroj na zabezpečenie negatívnej motivácie súkromného partnera zatiaľ čo možnosť uplatnenia bonusov (zliav) by mala byť ďalej preskúmaná.

## Riziká týkajúce sa zmien a ukončenia Projektu

- Teoretický návrh koncesného modelu a jeho platobného mechanizmu je nastavený vyvážené 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 oprávnenne 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. Zlyhanie projektu by malo za následok nasledovné dopady:
  - 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 vyjednávacjej pozície letiska s leteckými dopravcami a zmluvnými partnermi





# Platobný mechanizmus | Riziká týkajúce sa zmien a ukončenia Projektu

Penále predstavuje relevantný nástroj na zabezpečenie negatívnej motivácie súkromného partnera zatiaľ čo možnosť uplatnenia bonusov (zliav) by mala byť ďalej preskúmaná.

## Riziká týkajúce sa zmien a ukončenia Projektu (pokračovanie)

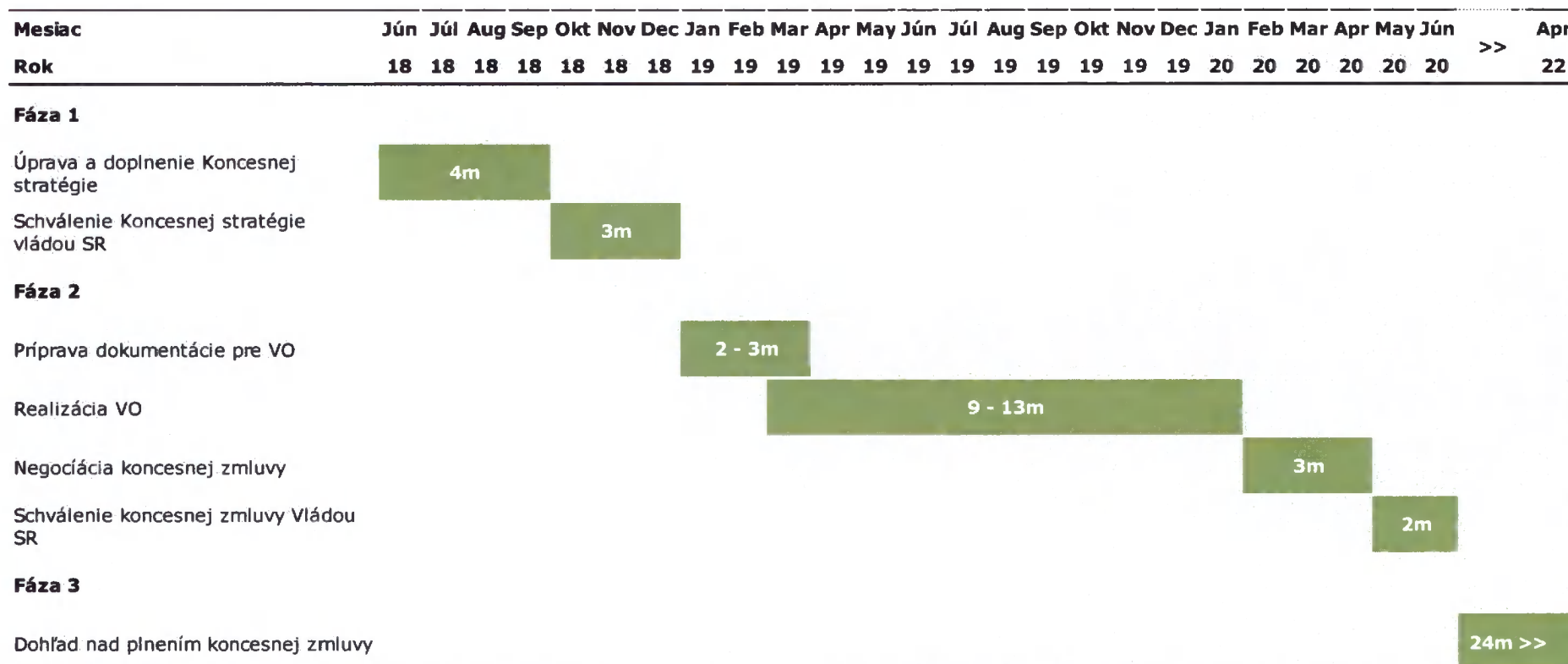
- V prípade nezrealizovania Projektu či už z dôvodov na strane zadávateľa (nesprávne nastaveného koncesného modelu, platobného mechanizmu, požiadaviek zadávateľa, alebo alokácie rizík), alebo na strane koncesionára (porušenie zmluvných povinností) bude nevyhnutné zabezpečiť kontinuálnu prevádzku letiska 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.

# Predpokladaný harmonogram

Manažérske zhrnutie	4
Strategický kontext	8
Analýza aktuálneho stavu BTS	16
Analýza realizovateľnosti	31
Finančný model	49
Platobný mechanizmus	66
Predpokladaný harmonogram	72
Prílohy	74

# Predpokladaný harmonogram | Príprava a realizácia koncesie

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



Poznámka: V prípade doručenia 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.

## Indikatívny harmonogram

- Uvedených harmonogram predpokladá, že rozhodnutie o pokračovaní v príprave Projektu bude urobené do konca 2018.
- Na toto rozhodnutie nadväzuje príprava a aktualizácia dokumentácie k VO.
- Samotného VO je odhadované na 9 – 13 mesiacov. Na základe tohto harmonogramu sa predpokladá podpis koncesnej zmluvy v druhej polovici 2020.





# Prílohy

Manažérske zhrnutie	4
Strategický kontext	8
Analýza aktuálneho stavu BTS	16
Analýza realizovateľnosti	31
Finančný model	49
Platobný mechanizmus	66
Predpokladaný harmonogram	72
Prílohy	74



# Prílohy | P1: Prehľad porovnateľných transakcií

## Prehľad porovnateľných transakcií

Letisko	Investor	Krajina	Investícia/cena/podiel	Rok	Typ obchodu	Status
Aeroporto Guglielmo Marconi SpA	Atlantia	Taliansko	€164m	2017	Akvizícia koncesionára	Trvá
Aeroports de Lyon	VINCI Airports, Caisse des Depots a Credit Agricole Assurances	Francúzsko	60% podiel	2016	Privatizácia	V procese
Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI,	VINCI Airports	Dominikánska republika	n.a.	2015	Akvizícia	Trvá
Airport International Group	Groupe ADP v konzorcii s Meridiam a ASMA Capital Partners	Jordánsko	n.a.	2017	Akvizícia koncesionára	Schválené
Airports Worldwide	B.S.C					
Antalya Airport	VINCI Airports	USA	n.a.	2018	Akvizícia	Trvá
Athens International Airport	TAV Airports	Turecko	49% podiel	2018	Akvizícia	Trvá
Athens International Airport	PSP Investments	Grécko	€200m	2017	Koncesia	V procese
El Tepual Airport	n/a	Grécko	30% podiel	2018	Privatizácia	V procese
Jeddah&Taif airports	Sacyr a Agunsa	Čile	\$35.42m	2018	Koncesia	Schválené
Jose Marti International Airport & San Antonio de los Banos Airport	n/a	Saud. Arábia	n.a.	2017	Koncesia	Trvá
Kansai & Osaka International Airports	TAV Havalimanlari-Bouygues Batiment-Groupe ADP	Kuba	n.a.	2016	Koncesia	V procese
Kobe Airport	Orix a VINCI Airports	Japonsko	€1,976m	2015	Koncesia	Schválené
Ljubljana Jože Pučnik Airport	Orix/Vinci Airports/Kansai Airports	Japonsko	\$171 m	2017	Privatizácia	Schválené
Lojas Francas Portugal	Fraport	Slovinsko	\$229.16m	2014	Privatizácia	Schválené
London Luton Airport Limited	VINCI Airports	Portugalsko	51% podiel	2017	Akvizícia	Schválené
Milas-Bodrum Airport	AMP Capital Investors Limited	UK	c. €325m (49%)	2018	Akvizícia	Trvá
Mopa airport	TAV Airports	Turecko	€162m	2015	Koncesia	Schválené
New International Airport Heraklion	GMR Airports	Goa, India	\$207.50m	2016	Koncesia	Schválené
Nikola Tesla Airport	GMR Airports Limited	Grécko	n.a.	2017	Koncesia	Trvá
Ninoy Aquino International Airport	Vinci	Srbsko	\$619.51m	2018	Koncesia	Schválené
Northern Capital Gateway (VVSS), koncesionár St. Petersburg airport Pulkovo	GMR Infrastructure a Megawide Construction	Filipíny	\$143.38m	2018	Koncesia	V procese
Palau International Airport	Russian Direct Investment Fund (RDIF) a Arab funds	Rusko	€195m	2018	Akvizícia	V procese
Palmerola airport	Japan Airport Terminal and Sojitz Corp	Palau	\$32m	2017	Joint venture	Trvá
Plovdiv Airport	Inversiones EMCO spolu s Munich's international airport	Honduras	\$134m	2015	Koncesia	Schválené
Rimini airport	HNA group	Bulharsko	€79m	2018	Koncesia	Schválené
Tirana International Airport	AirRiminium	Taliansko	€3m	2014	Koncesia	Schválené
Viadukt (Zagreb Airport)	China Everbright Limited	Albánsko	100% podiel	2016	Akvizícia	Schválené
Vilnius, Kaunas a Palanga	n/a	Chorvátsko	n.a.	2017	Akvizícia	V procese
Vilnius, Kaunas a Palanga	The Nordic Investment Bank (NIB)	Litva	n.a.	2017	Financovanie	Schválené
Viracopos, Folha de Sao Paulo	n/a	Litva	n.a.	2016	Koncesia	V procese
Viracopos, Folha de Sao Paulo	VTB capital	Brazília	\$1.2 bn	2017	Akvizícia koncesionára	V procese
Yanbu & Qassim & Hai	Zurich Airpot a IG4 Capital alebo Alamty	Brazília	n.a.	2018	Koncesia	V procese
Zagreb Airport	TAV airports a Al Rajhi Holding Group	Saud. Arábia	\$346.65m	2017	Koncesia	Trvá
	Aéroports de Paris, Bouygues a Viadukt	Chorvátsko	n.a.	2013	Financovanie	Trvá



## Prílohy | P2: Úverové zmluvy

	Úverová zmluva č. 92224-2012	Úverová zmluva č. 78609-2011
<b>Veriteľ</b>	Slovenská záručná a rozvojová banka, a.s.	Slovenská záručná a rozvojová banka, a.s.
<b>Dlžník</b>	Letisko M. R. Štefánika - Airport Bratislava, a.s. (BTS)	Letisko M. R. Štefánika - Airport Bratislava, a.s. (BTS)
<b>Účel úveru</b>	Investičný úver na financovanie záväzkov spojených s výstavbou a rekonštrukciou terminálu letiska - 2. etapa	Investičný úver na financovanie záväzkov spojených s výstavbou a rekonštrukciou terminálu letiska - 1. fáza - úhrada istiny úveru č.
<b>Úroková sadzba</b>	3-mesačný EURIBOR + 3% p.a.	3-mesačný EURIBOR + 3% p.a.
<b>Mena</b>	EUR	EUR
<b>Výška úveru</b>	12.000.000 EUR	15.000.000 EUR
<b>Frekvencia splácania</b>	mesačná	mesačná
<b>Výška splátok</b>	od 21.9.2012 do 21.12.2013 - 3.475 EUR (16 splátok) od 21.1.2014 do 21.10.2026 - 38.600 EUR (154 splátok) posledná splátka 21.11.2026 - 6.000.000 EUR	od 21.12.2011 do 21.12.2013 - 8.000 EUR (25 splátok) od 21.1.2014 do 21.10.2026 - 45.000 EUR (154 splátok) posledná splátka 21.11.2026 - 7.870.000 EUR
<b>Splatnosť</b>	21.11.2026	21.11.2026
<b>Poplatok za predčasné splatenie úveru</b>	bez poplatku	bez poplatku
<b>Kovenanty</b>	---	---
<b>Zábezpeka</b>	Záložné právo na nehnuteľnosť č. 92224-2012	Záložné právo na nehnuteľnosť č. č. 78609-2011
<b>Ostatné</b>	Predčasné splatenie úveru je možné po splnení dohodnutých podmienok Letisko sa zaväzuje neuzatvoriť bez súhlasu ďalšiu úverovú zmluvu Obmedzenia na prevod majetku alebo jeho častí bez súhlasu banky	Predčasné splatenie úveru je možné po splnení dohodnutých podmienok Letisko sa zaväzuje neuzatvoriť bez súhlasu ďalšiu úverovú zmluvu Obmedzenia na prevod majetku alebo jeho častí bez súhlasu banky





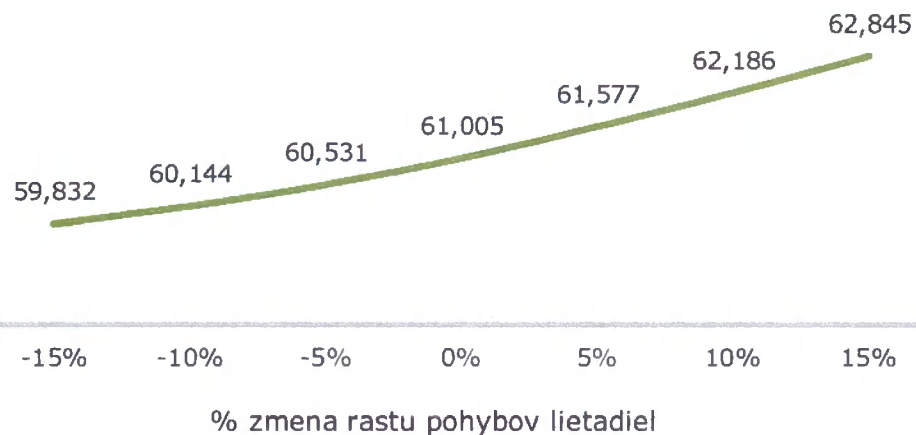
## Prílohy | P2: Úverové zmluvy

### Zmluva o úveroch (Z/BTS/DFI/128/2017)

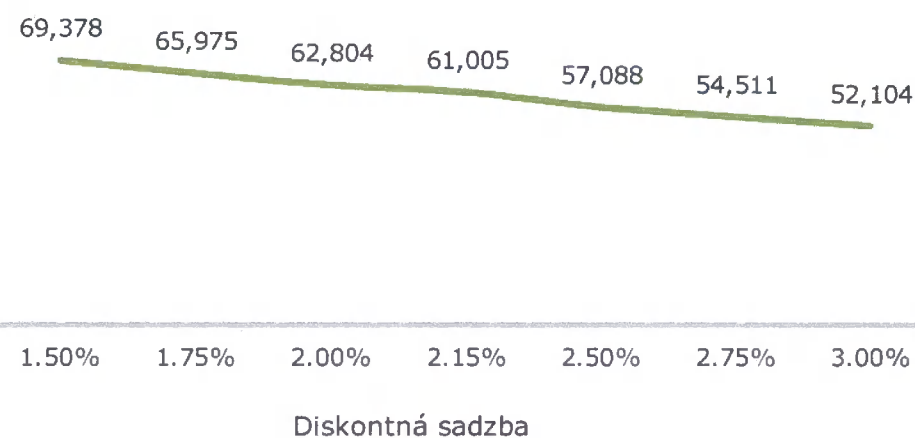
<b>Veriteľ</b>	Slovenská sporiteľňa, a.s. Komerční banka, a.s., pobočka zahraničnej banky
<b>Dlžník</b>	Letisko M. R. Štefánika - Airport Bratislava, a.s. (BTS)
<b>Účel úveru</b>	Termínované čerpanie na splatenie Existujúceho refinancovaného dlhu a na zaplatenie Zádržného z výstavby
<b>Úroková sadzba</b>	Fixná úroková sadzba 2,25% p.a., marža je 1,00%, termínované čerpanie=fixná úroková sadzba, revolvingové čerpanie a kontokorentné čerpanie=Euribor a marže
<b>Mena</b>	EUR
<b>Výška úveru</b>	existujúci refinancovaný dlh (30.000.000 EUR investičný úver a 5.100.000 EUR revolving)
<b>Frekvencia splácania</b>	štvrtročná
<b>Výška splátok</b>	1. splátku 30.09: 2017:Termínované čerpanie: 175 000 EUR v štvrtročných splátkach a poslednej splátke vo výške rozdielu medzi celkovou čiastkou a súčtom istiny všetkých predchádzajúcich splátok
<b>Splatnosť</b>	Úver A-31.12.2022, Úver B1, B2, C1,C2 -31.júl 2018 alebo iný neskorší deň nie neskorší ako 31.12:2022
<b>Poplatok za predčasné splatenie úveru</b>	Pri dobrovoľnom predčasnom splatení, ak dlžník zaplatil pred dňom, kedy sa má predčasná splátka uskutočniť a pokiaľ k predčasnému splateniu Termínovaného čerpania došlo a.) pred 2. výročím prvého dňa čerpania je poplatok 1,5% a b.) po 2. výročí prvého Dňa čerpania je poplatok 0,75%.
<b>Kovenanty</b>	Celková zadlženosť nie vyššia ako 35%. Likvidita 3. stupňa k 30.júnu aby bola najmenej 1,0 a k 31.decembru bola najmenej 1,3. Ukazovateľ krytia likvidity najmenej 1,2.
<b>Zábezpeka</b>	Záložné právo k právam a pohľadávkam (Z/BTS/DFI/131/2017) zo dňa 26.07.2017 a Záložné právo k veciam (Z/BTS/DFI/130/2017) zo dňa 26.07.2017
<b>Ostatné</b>	Úrok z omeškania je o 5% p.a. vyššia ako pôvodný úrok. Vypovednia úveru musí byť najmenej vo výške 300.000 EUR, ak poverený veriteľ nebude výslovne súhlasiť, alebo výška celého nevyčerpaného Celkového úverového limitu, ak je nižší).

## Prílohy | P3: Analýza senzitivity

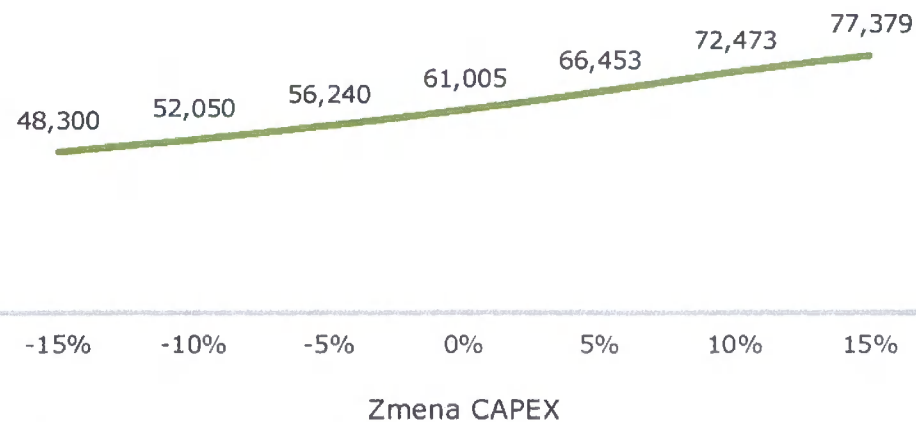
Rozdiel NPV PSC scenára a PPP scenára pri zmene rastu pohybov lietadiel (tis. EUR)



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



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



# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Medzinárodné letiská Larnaka (LCA) a Paphos (PFO)

### Typ transakcie

**Verejno-súkromné partnerstvo: BOT (Build-Operate-Transfer).**  
Zmluva od 2005 do 2030 (25 rokov)

### Typ projektu

Brownfield/Greenfield  
Stredný

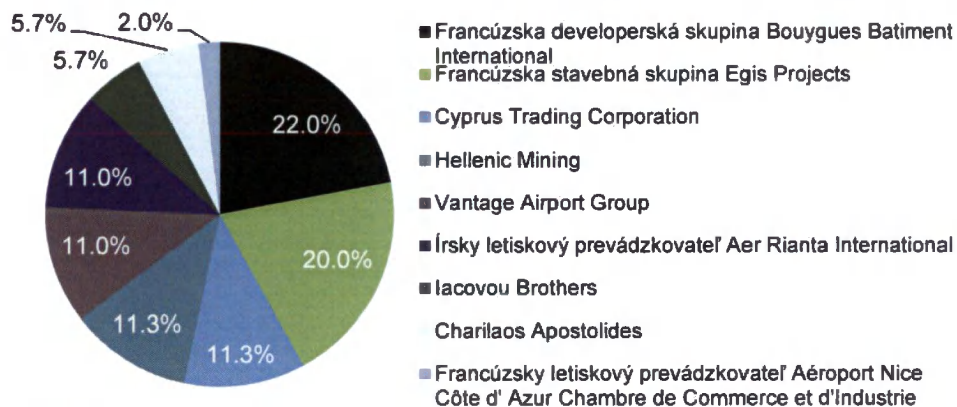
### Krajina

Cyprus

### Región

Európa

### Koncesionárska štruktúra: Hermes Airports Ltd



### Popis infraštruktúry

#### Larnaka-LCA:

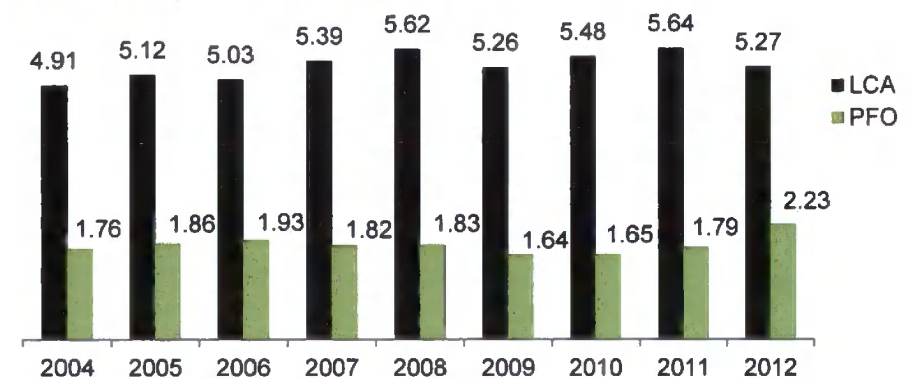
- Hlavné medzinárodné letisko Cypru, ktoré sa nachádza 4 km juhozápadne od mesta Larnaka
- 1 terminál
- 1 odletová dráha: 04/22 (2 520 m)

#### Paphos - PFO:

- Druhé komerčné letisko v krajine, ktoré sa nachádza 6,5 km juhovýchodne od mesta Paphos
- 1 terminál
- 1 odletová dráha: 11/29 (2 700 m)

Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), Letisková web. stránka, Tendrová dokumentácia

### Vývoj dopravy 2004 – 2012 (mil. PAX)



### Ciele, predmet a hlavný obsah transakcie

- Obe cyperské letiská boli podpriemerné a nezodpovedali požiadavkám dopytu (hlavne letisko Larnaka). Problémy sa často vyskytovali počas špičky a vytvárali tak negatívny obraz v očiach cestujúcich, predovšetkým turistov. Súčasťou transakcie boli nasledovné investície:
  - Larnaka: nový terminál, nová riadiaca veža, nové zariadenia pre lietadlá a rozšírenie odletovej dráhy. Prerobenie starého terminálu na cargo centrum.
  - Paphos: nový terminál, nová kontrolná veža, rozšírenie parkovacej plochy pre lietadlá a rozšírenie odletovej dráhy.
- PPP (Verejno-súkromné partnerstvo): Hlavným dôvodom pre voľbu PPP boli pokles vládneho dlhu a zrýchlenie prác.
- BOT (Build-Operate-Transfer): Koncesionár bude vykonávať všetky úkony súvisiace s výstavbou a prevádzkou zariadení.





# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Medzinárodné letiská Larnaka (LCA) a Paphos (PFO)

### Štruktúra transakcie a zmluvy

- Štruktúra: Prejavenie záujmu + kvalifikačný dotazník (PQQ) + pozvánka do tendra
- Zmluva definuje systém merania výkonnosti prostredníctvom kľúčových monitorovacích indikátorov, ktoré podnecujú koncesionára vykonávať definované letiskové služby podľa výkonnostných noriem špecifikovaných v zmluve a špecifikuje závery, keď výkon nedosahuje príslušné normy.
- Doložky o ukončení zmluvy sú súčasťou zmluvy a sú rozdelené do troch kategórií (neplnenie koncesionára, neplnenie obstarávateľa a vyššia moc).
- Styčný výbor: Tento výbor je zodpovedný za priebežné preskúmanie zmluvy. Je tvorený tromi zástupcami obstarávateľa a tromi zástupcami koncesionára.

### Riziká a zodpovednosti

Riziko	100% Súkromný	←————→				100% Verejný
Návrh a výstavba	✓					
Údržba	✓					
Využitie		✓				
Obchodné/Výnosy			✓			
Finančné		✓				
Regulačné				✓		
Vyššia moc				✓		
Nové letisko na Cypre						✓

Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), Letisková web. stránka, Tendrová dokumentácia

### Platobný mechanizmus

Platba	Hodnota	Komentár
<b>Vopred</b>	NIE	-
<b>Fixná ročná odmena</b>	3.5 mil. EUR	Obe letiská
<b>Variabilná ročná odmena</b>	33%	Podiel na tržbách oboch letísk. Podmienka: Vláda Cyprusu participuje na výsledkoch pokiaľ IRR koncesionára dosiahne 12%.

- Obstarávateľ: Centrálna vláda je zodpovedná za všetky úrovne vývoja, návrhy, tendre, rokovania a regulácia zmluvy (Ministerstvo komunikácií a práce a Ministerstvo financií).
- Vláda je zodpovedná za poskytnutie ostatných základných služieb (napr. bezpečnostné služby, kontrola letovej prevádzky a hasičské služby).
- Riziká spojené s návrhom a výstavbou znáša súkromný sektor. V prípade, že sa vyskytnú problémy, koncesionár bude čeliť určitým sankciám. Vláda vytvorila určité nástroje na meranie výkonu. Avšak tieto riziká sa považujú za najlepšie regulovateľné a merateľné. Riziká spojené s údržbou znáša súkromný sektor. V prípade, že sa vyskytnú problémy, koncesionár bude čeliť určitým sankciám.
- Riziká spojené s prevádzkou a riadením znáša väčšinou súkromný sektor (zlá prevádzková výkonnosť, zvýšenie operačných nákladov/ nákladov na údržbu atď.) V zmluve je špecifikácia požiadaviek: ako riadiť a prevádzkovať terminály, odletové a rolovacie dráhy a parkovanie pre zamestnancov, cestujúcich a návštevníkov. Niektoré z týchto rizík sú pridelené verejnému sektoru (zlyhanie vládnych operácií vplyvom vládou schválených dodávateľov).



# Prílohy | P4: Porovnatelné projekty

## Medzinárodné letiská Larnaka (LCA) a Paphos (PFO)

### Riziká a zodpovednosti

- Riziko dopytu, zdieľané oboma stranami, je väčšie v prípade súkromného sektora, vzhľadom na to, že odmena je rozdelená do dvoch častí (fixná platba a percentuálna platba). Percento ukazuje rozdelenie rizika dopytu medzi súkromný a verejný sektor. V prípade, že príde k výraznému zníženiu príjmov, vláda dostane nižší príjem.
- Finančné riziká počas výstavby a prevádzky znáša prevažne súkromný sektor. V prípade rozhodnutia rozšíriť infraštruktúru oboch letísk, niektoré riziká znáša verejný sektor.
- Regulačné riziká znášajú obe strany. Existujú určité doložky, ktoré ochraňujú prevádzkovateľa pred negatívnymi regulačnými zmenami presadzovanými vládou. Napríklad ak sa zvýšia dane na turizmus, na Cyprus príde menej turistov, takže príjmy letiska sa znížia. V takejto situácii riziko preberá vláda. Na druhej strane, ak regulácia má dopad na všetkých obyvateľov Cypru, napríklad inflácia, riziko preberá koncesionár.
- Riziko vyššej moci (vojny, katastrofy, únosy) znášajú obe strany, ale riziko je väčšie pre verejný sektor, keďže koncesionár je kompenzovaný obstarávateľom.
- Ďalšie možné riziko, ktoré by znášal verejný sektor, je možnosť tretieho cyperského letiska, a to buď výstavbou nového letiska alebo v prípade komplexného riešenia s ohľadom na cyperskú otázku, znovuznatie existujúceho letiska na okupovanom území ako medzinárodného letiska. Avšak záujemcovia pripravili svoje návrhy na základe predpokladu, že na Cypre existujú len dve letiská. Ak bude v budúcnosti na Cypre nové letisko, zníži sa dopyt po letisku v Larnake a v Paphose, preto zmluva obsahuje určité ustanovenia na ochranu koncesionára pred takýmto rizikom.

### Problémy v procese, poučenie a dosiahnutie cieľov

- Rokovania, ktoré sa konali s vybraným preferovaným uchádzačom zlyhali, preto začala cyperská vláda rokovania s druhým uchádzačom v poradí - Hermes Airports Ltd. Tieto rokovania boli úspešne dokončené.
- Rozhodnutie prerušiť negociácie by mohlo spôsobiť ďalšie meškanie, pretože preferovaný uchádzač mohol právoplatne napadnúť rozhodnutie.
- Hermes Airports Ltd. (koncesionár) dokončil výstavbu nových zariadení v Larnake a Paphose v súlade s dohodnutým plánom pri celkových nákladoch 640 mil. EUR.
- S cieľom zabezpečiť financovanie Hermes Airports Ltd. vydal 10 000 akcií (1,71 EUR na akciu) na získanie vlastných zdrojov. Následne si Hermes Airports Ltd. požičal 570 mil. EUR nasledovne:
  - Senior úver - 450 mil. EUR
  - Podriadený úver - 60 mil. EUR
  - Akcionársky úver - 60 mil. EUR.
- Senior financovanie a podriadený úver boli poskytnuté konzorciom 16 medzinárodných bánk.
- Vláda, politické strany, miestne úrady a cyperská spoločnosť považujú projekt za úspešný.
- Transakcia bola ocenená World Finance ako " Najlepší dopravný projekt v Európe " v súťaži " PPP Awards 2013 "

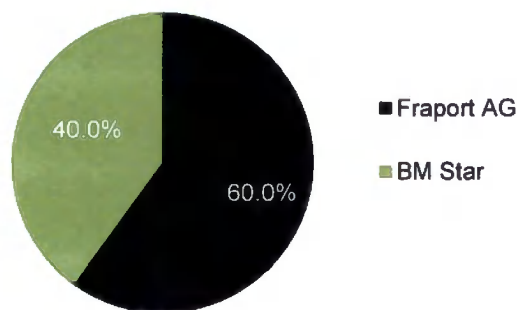
Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), Letisková web. stránka, Tendrová dokumentácia

# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Letiská Varna (VAR) a Burgas (BOJ)

Typ transakcie	Typ projektu	Krajina	Región
Verejno-súkromné partnerstvo – dlhodobá koncesia na prevádzku oboch letísk. Zmluva od 2006 do 2041 (35 rokov)	Brownfield / Stredný	Bulharsko	Európa

### Koncesionárska štruktúra: Fraport Twin Star Airport Management



### Popis infraštruktúry

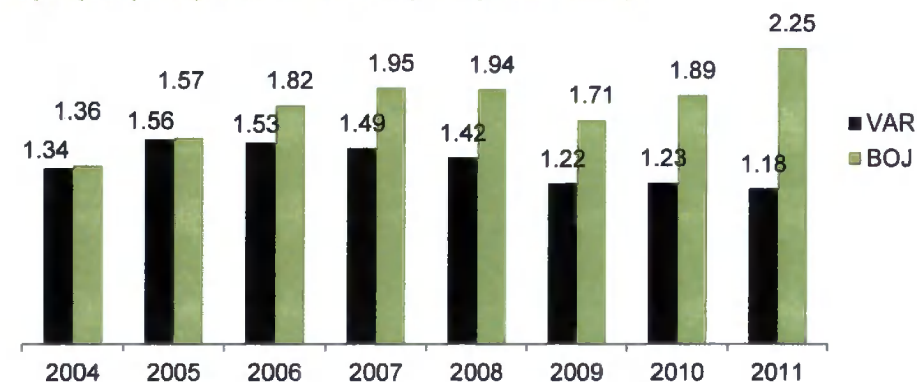
#### Varna - VAR:

- Tretie najväčšie letisko v Bulharsku. Letisko sa nachádza 10 km od centra Varny
- 3 terminály
- 1 odletová dráha: 09/27 (2 500 m)

#### Burgas - BOJ:

- Druhé najväčšie letisko v krajine. Letisko sa nachádza 10 km od Burgasu
- 2 terminály
- 1 odletová dráha: 04/22 (3 200 m)

### Vývoj dopravy 2004 – 2012. (mil. pasažierov)



### Ciele, predmet a hlavný obsah transakcie

#### Ciele:

- uľahčiť okamžité investície do letiskovej infraštruktúry bez štátneho financovania alebo záruk
- zlepšiť kvalitu letiskových služieb, podporiť rozvoj obchodných aktivít, zabezpečiť efektívnu správu letiskovej infraštruktúry a súvisiacich služieb
- prenos komerčných rizík spojených s prevádzkou letiska a investovaním
- maximalizovať celkový rozpočtový príjem (odmeny, dane a pod.), vrátane investičného programu.

Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), Letisková web stránka, Tendrová dokumentácia





# Prílohy | P4: Porovnatelné projekty

## Letiská Varna (VAR) a Burgas (BOJ)

### Ciele, predmet a hlavný obsah transakcie (pokrač.)

- Každé letisko bolo riadené samostatnou prevádzkovou spoločnosťou, 100% vlastnenou štátom. Tieto spoločnosti boli zodpovedné za údržbu letiska a základné služby služieb zákazníkom letiska.
- Vybraný koncesionár nahradil obe spoločnosti a prebral zodpovednosť za investície. Od koncesionára sa očakávalo, že dosiahne zväčšenie kapacity letiska, vrátane:
  - Investície do letiska, investície do terminálu a pozemnej infraštruktúry pre splnenie kapacitných požiadaviek (IATA úroveň C) a prijatých medzinárodných noriem pre bezpečnosť letísk a kvalitu služieb;
  - Rozvoj dodatočných obchodných aktivít s cieľom zvýšenia výnosov pre obe letiská.

### Štruktúra transakcie a zmluvy

#### Štvorfázový proces:

- **Fáza 1:** Predbežná štúdia uskutočniteľnosti a zhodnotenie možností (právne, environmentálne, sociálne, technické a finančné due diligence). Príprava dodatkov Zákona o civilnom letectve, návrhu koncesie v súlade so zákonom o koncesiách
- **Fáza 2:** Rámcová príprava a štruktúrovanie transakcií (parlament, povedomie akcionárov, návrh transakcie)
- **Fáza 3:** Implementácia transakcie (predkvalifikačný proces, implementácia tendra, návrh hodnotenia)
- **Fáza 4:** Rokovanie o zmluve a finančnej uzávierke

### Riziká a zodpovednosti

- Príprava tzv. „master plan“ koncesionárom pre účel schválenia štátom
- Významné krátkodobé investičné potreby, špecifikované ako kľúčové vstupy, ktoré majú byť doručené koncesionárom.
- Priebežne monitorované ciele týkajúce sa kvality poskytovaných služieb
- Tzv. „Dual-till“ model regulácie pričom štát reguluje výnosy z leteckých činností na základe pokrytia nákladov so zohľadnením faktorov efektívnosti
- Zamestnanci letiska prevedení na koncesionára
- Obstarávateľ: centrálna vláda je zodpovedná za všetky úrovne rozvoja návrhu, tendra, rokovacích procedúr a regulácie zmluvy (Ministerstvo dopravy a komunikácií).
- USAID - financovaná technická pomoc (United States Agency for International Development).

### Problémy v procese, poučenie a dosiahnutie cieľov

- Problémy: Nesprávne hodnotenie v predkvalifikačnej fáze: dve letiská boli v júni 2005 najprv pridelené spoločnosti Copenhagen Airports AS.
- Po odvolaní sa na súd bola koncesia udelená druhému uchádzačovi, Fraport, ktorý bol vyhlásený za víťazného koncesionára rok na to (2006), pretože sa zistilo, že letiská v Kodani boli diskvalifikované počas predkvalifikačnej fázy.



# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Letiská Varna (VAR) a Burgas (BOJ)

### Problémy v procese, poučenie a dosiahnutie cieľov

- **Poučenie:** Správna realizácia každej fázy procesu, aby sa predišlo budúcim meškaniam.
  - Politický záväzok a angažovanosť je rozhodujúca: Politická podpora a riadenie rôznych faktorov.
  - Od lídrov je vyžadované chápanie PPP problematiky
  - Transakčné a post-transakčné otázky vyžadujú väčšiu pozornosť: Monitorovanie kontraktu a regulačné zodpovednosti
- **Dosiahnuté ciele:** Vypracovanie a schválenie master plánu pre najbližších 20 rokov.
- Medzi najvýznamnejšie realizované projekty na modernizáciu infraštruktúry za posledné roky patria:
  - rekonštrukcia odletovej dráhy na letisku Varna (uzavreté na dobu 5 mesiacov v 2011/2012), v hodnote takmer 40 mil. BGN;
  - rozšírenie odbavovacej plochy na letisku v Burgase s investíciou 8 mil. BGN;
  - nové budovy - cargo, administratívne a servisné budovy vo Varne a v Burgase (viac ako 6 mil. BGN);
  - betonové zásobníky na palivo na oboch letiskách (viac ako 2.5 mil. BGN);
  - hlavné rozvodne pre distribúciu elektrickej energie a energetických systémov (doteraz bolo investovaných viac ako 5 mil. BGN a investícia stále pokračuje);
  - nové rozvody vody a kanalizácia;
  - prebiehajúce stavebné práce na budove terminálu a parkoviska v Burgase.

### Platobný mechanizmus

Platba	Hodnota	Komentár
<b>Vopred</b>	3 mil. EUR	-
<b>Fixná ročná odmena(I)</b>	57 mil. BGN (~30 mil. EUR)	Platby za každý rok koncesie: vyššia z (I) alebo (II)
<b>Variabilná ročná odmena(II). hrubé výnosy (letecké a komerčné).</b>	19.7%	Platby za každý rok koncesie: vyššia z (I) alebo (II)

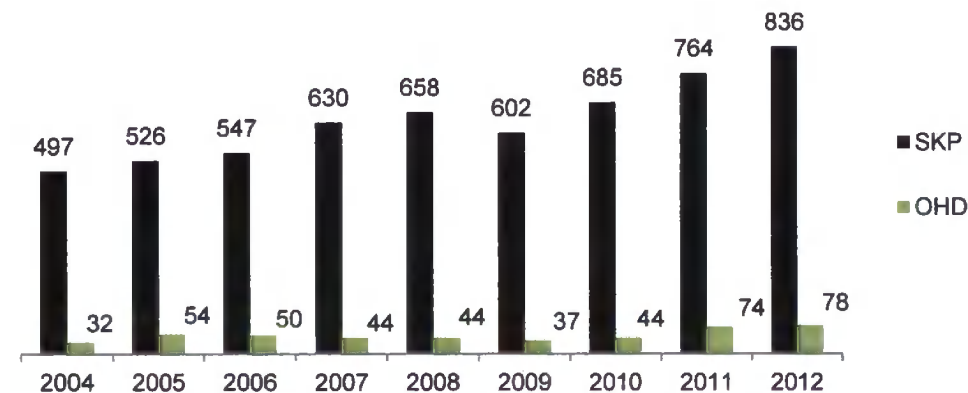
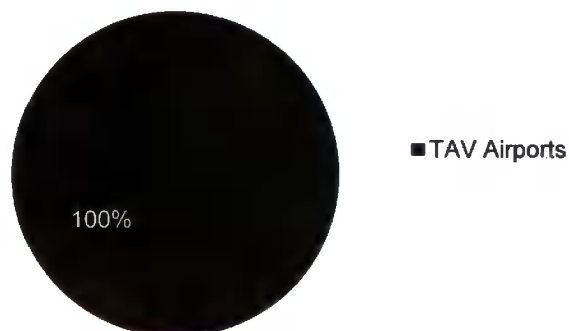
Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), Letisková web. stránka, Tendrová dokumentácia

# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Letiská Ohrid (OHD) a Skopje (SKP)

Typ transakcie	Typ projektu	Krajina	Región
Verejno-súkromné partnerstvo: zmluva od 2009 do 2029 (20 rokov)	Brownfield / Malý	Macedónsko	Európa

### Koncesionárska štruktúra: TAV Airports



### Popis infraštruktúry

#### Letisko Skopje:

- Najväčšie a najrušnejšie letisko z dvoch medzinárodných letísk v Macedónsku
- Nachádza sa 17 km juhovýchodne od Skopje
- 1 odletová dráha: 16/34 (2 950 m)

#### Letisko Ohrid:

- Druhé letisko v Macedónsku
- Nachádza sa 9 km od Ohridu a 145 km od Skopje
- 1 odletová dráha: 02/20 (2 550 m)

Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), Letisková web. stránka, Tendrová dokumentácia

### Ciele, predmet a hlavný obsah transakcie

#### Ciele:

- **Skopje:** Zamerané na zvýšenie počtu cestujúcich a preto je modernizácia plánovaná tak, aby pokryla technickú infraštruktúru letiska.
- **Ohrid:** TAV Airports bude prevádzkovať St Paul the Apostle International Airport v Ohride na 20 rokov. Cieľom TAV je zvýšenie počtu letiskových spoločností a cestujúcich, ktorí využívajú letisko.
- Tretie cargo letisko bude postavené v Stip s možnosťou vybudovania osobného letiska v budúcnosti.



# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Letiská Ohrid (OHD) a Skopje (SKP)

### Štruktúra transakcie a zmluvy

#### Plán rozvoja:

- **Skopje:** nová budova terminálu, nové parkovisko, nová prístupová cesta, rozšírenie odletovej dráhy a nový cargo hangár.
- **Ohrid:** nové terminálové zariadenia (cestujúci, VIP, cargo) a nové parkovisko.

#### Riziká a zodpovednosti

- Údaje nie sú k dispozícii

#### Problémy v procese, poučenie a dosiahnutie cieľov

#### Dosiahnuté ciele:

- **Skopje:** Bola postavená nová budova terminálu, ako aj nové parkovisko, nová prístupová cesta spolu s novým cestným uzlom, odletová dráha bola rozšírená, nový cargo hangár, požiarne stanica, záchranná stanica pre lietadlá a nová infraštruktúra.
- **Ohrid:** Pri rekonštrukcii letiska v Ohride, bola postavená nová VIP budova, boli renovované zariadenia v cargo centre, prebehla rekonštrukcia parkoviska, bola postavená nová čistiaca stanica, nadobudli sa nové vozidlá požiarnej ochrany, ako aj technické zariadenia v súvislosti s prísnyimi požiadavkami na normálnu prevádzku leteckej dopravy.

Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), Letisková web. stránka, Tendrová dokumentácia

### Platobný mechanizmus

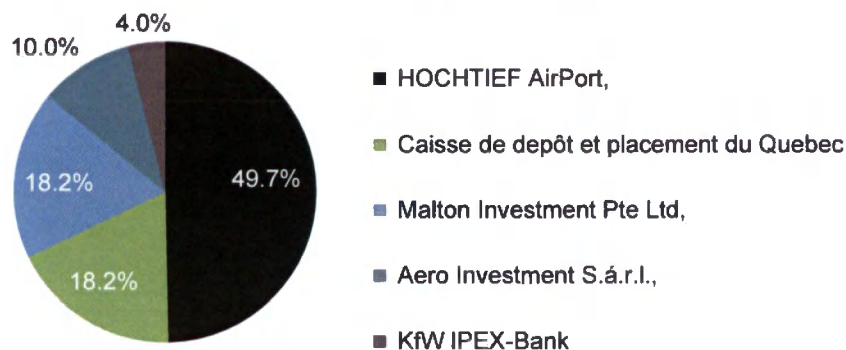
Platba	Hodnota	Komentár
<b>Vopred</b>	nie	
<b>Fixná ročná odmena</b>	50 tis. USD + DPH	
<b>Variabilná ročná odmena</b>	Z tržieb 15%	15% hrubých ročných príjmov, pokiaľ počet pasažierov využívajúcich dve letiská nedosiahne 1 milión
	2-4%	Nad 1 milión cestujúcich sa podiel ročných príjmov bude meniť v závislosti od počtu cestujúcich
	Zo zisku 65%	Podiel čistého ročného zisku až do konca koncesie

# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

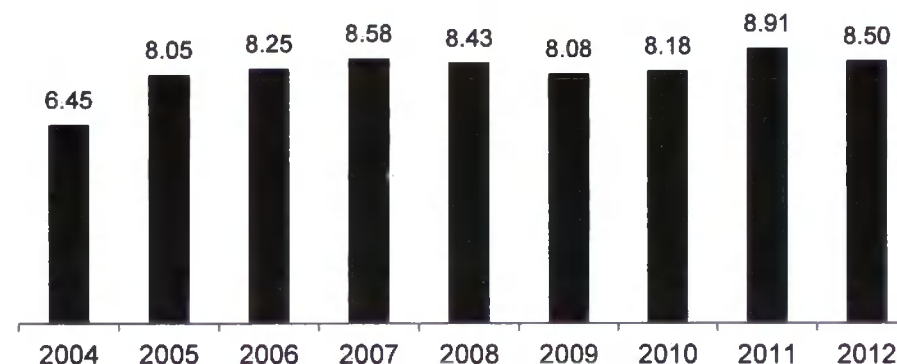
## Medzinárodné letisko Budapešť (BUD)

Typ transakcie	Typ projektu	Krajina	Región
Verejno-súkromné partnerstvo – 100% privatizácia spoločnosti zabezpečujúcej prevádzku a zmluva o riadení od júna 2005 do 2080 (75 rokov)	Brownfield Stredný	Maďarsko	Európa

### Koncesionárska štruktúra: Budapest Airport Zrt



### Vývoj dopravy 2004 – 2012. (mil. PAX)



### Popis infraštruktúry

- Najväčšie maďarské medzinárodné letisko. Celková rozloha letiska je 1 515 hektárov.
- Nachádza sa 16 kilometrov juhovýchodne od hlavného mesta Budapešť.
- 2 terminály (1 a 2A-2B). Terminál 1 je dočasne uzavretý.
- 2 odletové dráhy: 13R/31L (3 010 m) and 13L/31R (3 707 m)

Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), BUD web. stránka, Tendrová dokumentácia

### Ciele, predmet a hlavný obsah transakcie

- PPP (Public Private Partnership) - Koncesia: verejný sektor nemal finančné prostriedky na začatie financovania skôr.
- Letisko Budapešť sa spravuje podľa zmluvy o správe majetku uzavretou medzi štátom a manažérom letiska na základe osobitného práva.
- V súlade s občianskym zákonníkom je letisko majetkom vo výlučnom vlastníctve maďarského štátu. Je považované za aktívum podliehajúce predajnej koncesii na základe koncesného zákona. Letisko bolo spravované Budapest Airport Zrt ("BA").
- Vzhľadom na to, že BA je entita 100% vlastnená štátom, od takéhoto manažmentu nebola vyžadovaná žiadna koncesia. V roku 2005, keď sa vláda rozhodla predat väčšinu svojich podielov v BA, verejný sektor si pri predaji uvedomil, že BA môže riadiť letisko len na základe koncesie.



# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Medzinárodné letisko Budapešť (BUD)

### Ciele, predmet a hlavný obsah transakcie

- To znamená, že podľa privatizačného zákona mali byť vyhlásené tendre pre koncesiu letiska a pre predaj podielov BA. Táto nezrovnalosť bola vyriešená vymazaním letiska z koncesného zákona (ale podľa občianskeho zákonníka sa letisko zachovalo ako majetok vo výlučnom vlastníctve štátu) a predaj podielov sa povolil len v rámci privatizačného zákona.
- BA má teraz zmluvu o správe majetku týkajúcu sa letiska, ktorá ale nie je koncesnou zmluvou.

### Štruktúra transakcie a zmluvy

- Koncesionár:** V máji 2007 konzorcium vedené spoločnosťou HOCHTIEF Airport GmbH (HTA) získalo väčšinový podiel v budapešťianskom letisku tým, že kúpili akcie držané spoločnosťou BAA. BAA ich prevzala v júni 2006.
- V júni 2007 HTA a jej partneri v konzorciu prevzali zodpovednosť za riadenie letiska s podielom 75% mínus jeden hlas.
- V júli 2011, konzorcium kúpilo 25% podielu naďalej vlastneného maďarskou vládou, čím HTA získalo podiel 49,666% v súčasnosti plne privatizovaného letiska.

### Riziká a zodpovednosti

- Údaje nie sú k dispozícii

Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), BUD web. stránka, Tendrová dokumentácia

### Platobný mechanizmus

Platba	Hodnota	Komentár
<b>Vopred</b>	1.86 mld. USD	
<b>Fixná ročná odmena</b>	n/a	
<b>Variabilná ročná odmena</b>	n/a	

### Problémy v procese, poučenie a dosiahnutie cieľov

#### Problémy:

- Vo februári 2012 Malév, najväčší zákazník letiska, ukončil svoju činnosť kvôli bankrotu. Súčasťou vyrovnania sa so stratou Malév bolo zatvorenie terminálu 1, ktorý bol predtým používaný nízko-nákladovými spoločnosťami
- Pravidlá pozemkovej dane boli upravené v marci 2012, čo znamená, že letisko muselo čeliť mimoriadnemu 230% ročnému nárastu.

#### Ponaučenie:

- Jedným z faktorov úspechu bol prepracovaný systém stimulov a prístupu zameraného na obchodný rast, ktoré boli zahájené po privatizácii.
- Postúpenie práv na ďalšiu osobu - BAA, ktorí spočiatku získali koncesiu, predali svoju účasť spoločnosti Hochtief.



# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Letiská Fiumicino (FCO) a Ciampino (CIA)

### Typ transakcie

Verejno-súkromné partnerstvo: zmluva od 1999 do 2044 (45 rokov)

### Typ projektu

Brownfield / Veľký

### Krajina

Taliansko

### Región

Európa

### Koncesionárska štruktúra: Aeroporti di Roma (ADR)



### Popis infraštruktúry

#### Letisko Fiumicino:

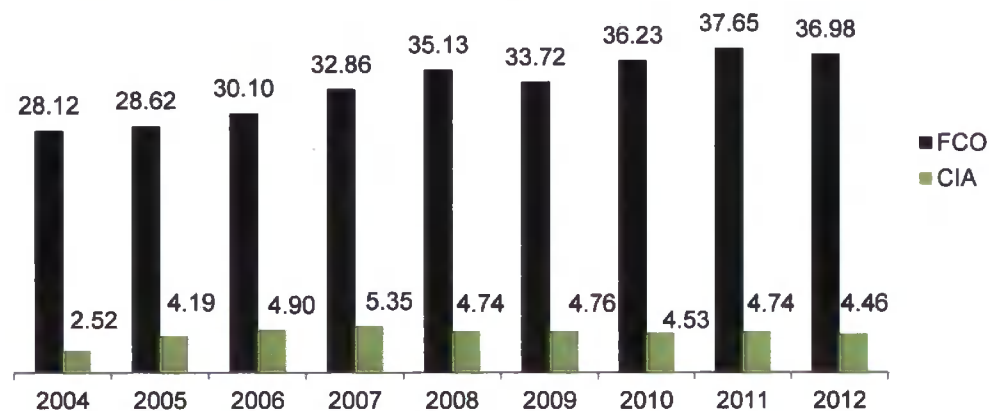
- Najväčšie talianske letisko
- Nachádza sa vo Fiumicino, 35 km od centra Ríma
- Letisko slúži ako hub pre Alitalia
- 4 odletové dráhy: 07/25 (3 309 m), 16C/34C (3 600 m), 16L/34R (3 900 m) and 16R/34L (3 900 m)

#### Letisko Ciampino:

- Civilné, komerčné a vojenské letisko
- Nachádza sa 12 km od centra Ríma
- Hlavné letisko Ríma až do roku 1960. Po otvorení letiska Fiumicino, Ciampino prevádzkuje najmä charterové a súkromné lety
- 1 odletová dráha: 15/33 (2 208 m)

Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), Letisková web. stránka, Tendrová dokumentácia

### Vývoj dopravy 2004 – 2012. (mil. PAX)



### Ciele, predmet a hlavný obsah transakcie

- **BOT (Build-Operate-Transfer)** - Skupina sa zaviazala k rozvoju letiskových kapacít v súlade s očakávaným nárastom prepravy do roku 2044 (okolo 100 miliónov PAX):
  - Rozvoj letiska Fiumicino tak, aby sa premenil na jeden z hlavných uzlov na globálnej úrovni a to z hľadiska objemu prepravy (zvýšenie kapacity na viac ako 100 miliónov cestujúcich zo súčasných 35) ako aj z hľadiska úrovne služieb, ktoré ponúka cestujúcim.
  - Modernizácia letiska Ciampino ako mestského letiska tak, aby spĺňalo ekologické normy a bol minimalizovaný vplyv na okolité mestské oblasti. Zároveň by toto letisko malo zabezpečovať služby pre komerčného letectva a všeobecného letectva.



# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Letiská Fiumicino (FCO) a Ciampino (CIA)

### Štruktúra transakcie a zmluvy

#### Nová zmluva podpísaná v roku 2012:

- Dlhodobá koncesia do roku 2044.
- Vypracovanie master plánu Koncesionárom na schválenie štátom.
- Nová zmluva založená na osvedčenom medzinárodnom princípe koncesie "výstavba, prevádzka a transfer" (tzv. koncesia "Build-Operate-Transfer").
- Špecifické plánovacie nástroje, ktoré majú zabezpečiť rozvoj infraštruktúry letiska v súlade s trendom rozvoja dopravy.
- Systém sankcií za oneskorenie projektu.

#### Hlavné prvky Plánovacej dohody sú nasledovné:

- Štruktúra poplatkov: Metóda cenového stropu (tzv. Price-cap): metóda regulovanej bázy aktív a nákladov na služby pozemnej obsluhy (RAB dual-till).
- Zhodnotenie poplatkov.
- Definovanie všetkých parametrov a kritérií pre aktualizáciu realizovanej výnosnosti kapitálu.
- Rozdiely medzi projektovaným a reálnym objemom prevádzky.
- Klausula o ukončení zmluvy.

#### Zadávatel': Ministerstvo Infraštruktúry a Dopravy.

- **Koncesionár:** Spoločnosť Aeroporti di Roma ("ADR"), ktorá bola sprivatizovaná umiestnením 45% podielu na základnom imaní na trhu prostredníctvom verejnej a súkromnej ponuky talianskym a zahraničným inštitucionálnym investorom. Proces privatizácie bol ukončený v roku 2000 predajom štátneho podielu v spoločnosti. ADR je kótovaná na Milánskej burze od roku 1997; v roku 2007 Leonardo Holding (Gemina SpA) získal od Macquarie Airports vlastnícky podiel v ADR a vlastní celkovo 95% ADR.

Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), Letisková web. stránka, Tendrová dokumentácia

### Platobný mechanizmus

Platba	Hodnota	Komentár
<b>Vopred</b>	n/a	n/a
<b>Fixná ročná odmena</b>	Áno	n/a

### Riziká a zodpovednosti

- Investičné výdavky (podľa zmluvy): 1,2 mld. EUR počas prvých 4 rokov koncesie (2013 - 2016) a 3,1 mld. EUR počas prvých 10 rokov (2013 - 2022) a postupne majú dosiahnuť zhruba 12 mld. EUR za celé obdobie koncesie (do roku 2044).

### Problémy v procese, poučenie a dosiahnutie cieľov

- **Problémy:** Koncesionár ADR sa odvolal proti Výnosu Ministerstva Financí (1999, rozsudok zatiaľ nevydaný) a Výnosu Regionálneho Správneho Súdu v meste Lazio (2003) v súvislosti s koncesnými poplatkami a metódou kalkulácie prevádzkových poplatkov.
- V paralelnom súdnom konaní s rozsudkom vydaným v roku 2007 súd v Ríme akceptoval odvolanie ADR a rozhodol, že akékoľvek sumy prevyšujúce koncesné poplatky za obdobie rokov 2003-2005 nie sú splatné talianskemu Úradu pre civilné letectvo.



# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Letiská Fiumicino (FCO) a Ciampino (CIA)

### Problémy v procese, poučenie a dosiahnutie cieľov (pokrač.)

- Nová koncesná zmluva, založená na trhových štandardoch podpísaná ADR v decembri 2012 navrhuje komplexný súbor transparentných a stabilných pravidiel platných do roku 2044:
  - Nový tarifný režim aplikovaný od 9.3.2013.
  - Regulované výnosy naviazané na oprávnené náklady, ktoré zaručujú primeranú mieru návratnosti investovaného kapitálu (RAB metóda cenového stropu).
  - Nová tarifa predikovaná na základe systému vychádzajúceho iba z nákladov na služby leteckého charakteru (tzv. dual till systém) zahŕňajúca mechanizmus odmeňovania na základe efektivity a kvalitatívnych výsledkov.
  - Zjednodušenie taríf prostredníctvom združovania služieb.
  - Jasné práva a povinnosti Koncesionára a Poskytovateľa za všetkých okolností, zahŕňajúce rozporné oblasti, ktoré by potenciálne mohli viesť k ukončeniu zmluvy.
- **Poučenie:** nedostatočne definované tarify / poplatky Úradom pre civilné letectvo, Ministerstvom dopravy a Ministerstvom hospodárstva môžu viesť k obmedzeniu správneho vývoja koncesie.
- **Úspechy:** skupina ADR investovala približne 1 mld. EUR do údržby a bezpečnosti existujúcich aktív, spoliehajúc sa v plnej miere na vlastné samofinancovanie týchto aktív napriek absencii referenčného tarifného rámca.

Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), Letisková web. stránka, Tendrová dokumentácia

# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Medzinárodné letisko Turín (TRN)

### Typ transakcie

Verejno-súkromné partnerstvo: koncesia na 38 rokov

### Typ projektu

Brownfield / Stredný

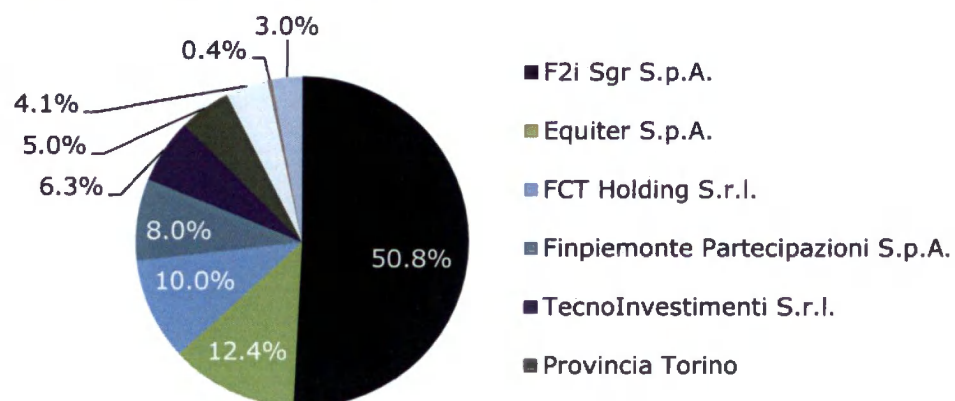
### Krajina

Taliansko

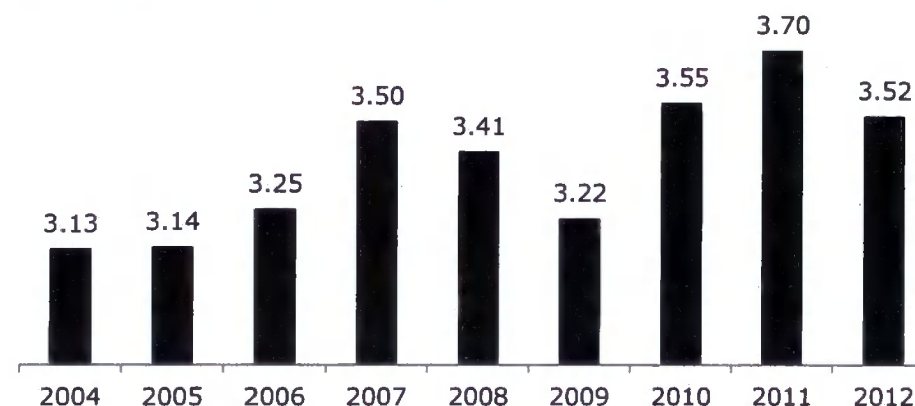
### Región

Európa

### Koncesionárska štruktúra:



### Vývoj dopravy 2004 – 2012. (mil. PAX)



### Popis infraštruktúry

- Nachádza sa v Caselle Torinese, 15 km od mesta Turín (severné Taliansko).
- Letisko Turín vyhralo cenu ACI Europe Best Airport Awards v kategórii od 1 do 5 miliónov pasažierov v rokoch 2007 a 2008.
- 1 odletová dráha: 18/36 (3 300m).

Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), TRN web. stránka, Tendrová dokumentácia

### Ciele, predmet a hlavný obsah transakcie

#### Ciele:

- Zvýšenie počtu leteckých spojení a prepravcov tak, aby sa rozšírila a zlepšila ponuka pre cestujúcich a aby sa podporila mobilita a cestovný ruch v regióne Piemont.
- Diverzifikácia činností a zdrojov príjmu zväčšením neleteckých priestorov tak aby bol podporený rozvoj letiska a zvýšená úroveň služieb.
- Zvýšenie konkurencieschopnosti letiska prostredníctvom pokračujúceho rozvoja obchodných a voľno časových služieb.



# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Medzinárodné letisko Turin (TRN)

### Štruktúra transakcie a zmluvy

- SAGAT riadi celé letisko a je primárne zodpovedný za:
  - Prípravu hlavného plánu rozvoja letiska.
  - Plánovanie, výstavbu a údržbu infraštruktúry týkajúcej sa leteckej dopravy.
  - Plánovanie výstavby a údržby infraštruktúry a budov, ktoré využívajú cestujúci a leteckí prepravcovia (letecké terminály s potenciálnymi obchodnými plochami, parkoviská a kancelárie).
  - Riadenie centralizovanej infraštruktúry v zmysle zákona podľa vyhlášky 18/99.
  - Činnosti vykonávané v priestoroch letiska, ktoré sú zverené do rúk tretích strán.
- **Koncesionár:** V Decembri 2000 bol 43% podiel na základnom imaní spoločnosti SAGAT privatizovaný.

### Riziká a zodpovednosti

- Údaje nie sú k dispozícii

### Problémy v procese, poučenie a dosiahnutie cieľov

- Údaje nie sú k dispozícii

Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), TRN web. stránka, Tendrová dokumentácia

### Platobný mechanizmus

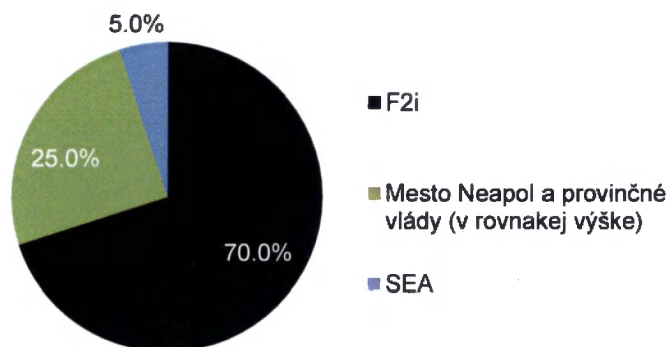
Platba	Hodnota	Komentár
<b>Vopred</b>	n/a	
<b>Fixná ročná odmena</b>	n/a	
<b>Variabilná ročná odmena</b>	Áno	Samospráva Turína predala v roku 2012 28% podiel (za 35 mil. EUR) v turínskom prevádzkovateľovi letiska SAGAT fondu F2i, ktorý sa zaviazal zaplatiť dodatočných 5,6 mil. EUR, v prípade ak budú splnené určité finančné ukazovatele v priebehu troch rokov.

# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Medzinárodné letisko Neapol (NAP)

Typ transakcie	Typ projektu	Krajina	Región
Verejno-súkromné partnerstvo: zmluva od 2003 do 2043 (40 rokov)	Brownfield / Stredný	Taliansko	Európa

### Koncesionárska štruktúra: GESAC

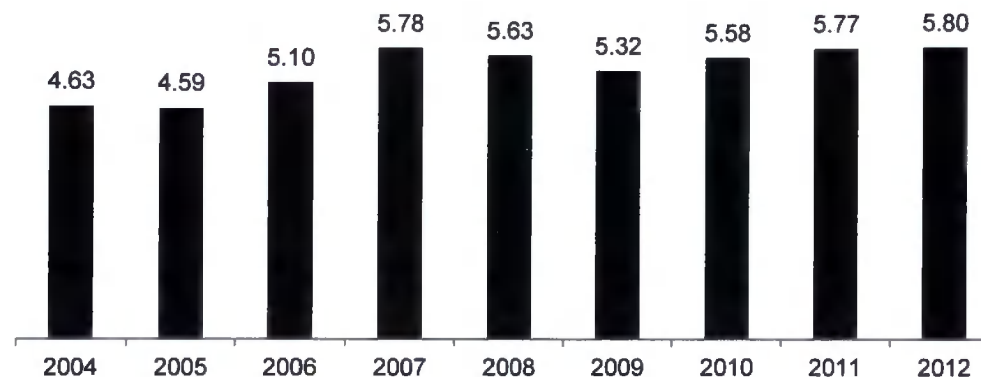


### Popis infraštruktúry

- Medzinárodné letisko Neapol je vojenské letisko otvorené pre komerčnú leteckú dopravu 24 hodín denne.
- Nachádza sa 5.9 km od Neapolu
- 2 budovy terminálu: terminál a terminál 2 pre charterové lety (nachádza sa ďalej od letovej časti letiska)
- 1 odletová dráha: 06/24 (2 628 m).

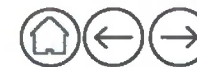
Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), NAP web. stránka, Tendrová dokumentácia

### Vývoj dopravy 2004 – 2012. (mil. PAX)



### Ciele, predmet a hlavný obsah transakcie

- PPP (verejno-súkromné partnerstvo)
- Prevádzkovateľ letiska zabezpečuje technickú a prevádzkovú koordináciu a kontrolu všetkých súkromných subjektov pôsobiacich na letisku a je taktiež zodpovedný za správu a riadenie infraštruktúry a organizovanie letiskových aktivít tak, aby bola zaistená vysoká úroveň kvality a bezpečnosti.
- Prevádzkovateľ zároveň uplatňuje v mimoriadnych situáciách dočasný zákaz prevádzky v súlade s príslušnou legislatívou.



# Prílohy | P4: Porovnateľné projekty

## Medzinárodné letisko Neapol (NAP)

### Štruktúra transakcie a zmluvy

- **Transakcia:** GESAC riadi celé letisko a je primárne zodpovedný za:
  - Údržbu, správu a rozvoj infraštruktúry a letiskových systémov;
  - Koordináciu a kontrolu kvalitatívnych parametrov vzťahujúcich sa na všetky služby letovej prevádzky;
  - Riadenie, koordináciu a kontrolu cestujúcich pri príletoch a odletoch;
  - Bezpečnosť letiska a kontrolu pasažierov a príručnej batožiny;
  - Koordináciu a kontrola manipulačných služieb týkajúcich sa letovej prevádzky;
  - Rozvoj a kontrolu obchodných činností poskytovaných v rámci letiska.
- V roku 1997 spoločnosť GESAC bola prvou privatizovanou spoločnosťou v Taliansku prevádzkujúcou letisko. BAA získala 70% podiel od mesta a provincie Neapol. V roku 2010 BAA predala svoj podiel talianskemu investičnému fondu F2i za 150 mil. EUR.

### Riziká a zodpovednosti

- Údaje nie sú k dispozícii

### Problémy v procese, poučenie a dosiahnutie cieľov

- Údaje nie sú k dispozícii

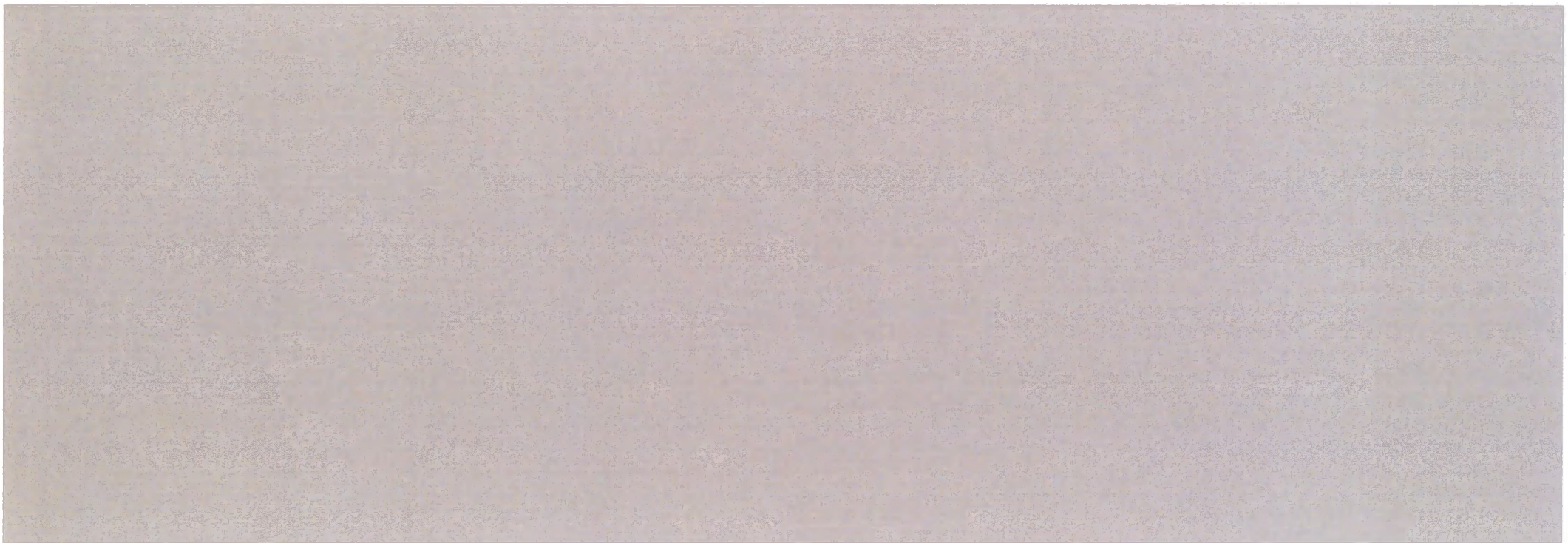
Zdroj: Flightglobal PRO, Capstats (OAG, Innovadata), NAP web. stránka, Tendrová dokumentácia

### Platobný mechanizmus

Platba	Hodnota	Komentár
<b>Vopred</b>	n/a	
<b>Fixná ročná odmena</b>	n/a	
<b>Variabilná ročná odmena</b>	n/a	

## Prílohy | P5: Predpokladané dotácie

Dotácie od štátu sa predpokladajú v rovnakej výške tak ako pre PSC tak aj pre PPP scenár





# Prílohy | P6: Zoznam skratiek

%	percentá
000	Tisíc
a pod.	A podobne
ACN	Klasifikačné označenie lietadiel
AIP	Letecká informačná služba
AT	Rakúsko
atď.	A tak ďalej
B737-800	Boeing 737
B747	Boeing 747
B757	Boeing 757
B777	Boeing 777
BA	Budapest Airport Zrt.
BAA	Heathrow Airport Holdings Limited, predtým BAA
Belly cargo	Náklad uložený pod hlavnou palubou lietadla alebo v nákladných priestoroch lode
blended rates	Priemerné poplatky
Bottom-up	Prístup zdola hore
BRQ	Letisko Brno-Tuřany
BUD	Medzinárodné letisko Ferenc Liszta Budapešť
č.	Číslo
c./cca.	Clrka
CAGR	Zložená miera ročného rastu
CAPEX	Kapitálové (investičné) náklady
Cargo	Nákladná preprava
CEE	Stredná a východná Európa
CZ	Česká republika
CZK	Česká koruna
DHL	European Air Transport Leipzig GmbH
DOP	Divízia obchodu a prevádzky
DPH	Daň z pridanej hodnoty
Due diligence/D	Hĺbková preverka
EBIT	Zisk pre zdanením a úrokmi

EBITDA	Zisk pre zdanením, úrokmi a odpismi
EIU	Economist Intelligence Unit
ESA 2010	Metodika Eurostatu pre výpočet vládneho dlhu (2010)
ESA 95	Metodika Eurostatu pre výpočet vládneho dlhu (1995)
EÚ	Európska Únia
EUR	Euro
Euribor	Euro Interbank Offered Rate
EUROCONTROL	The European Organisation for the Safety of Air Navigation/Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej prevádzky
FCFE	Voľné peňažné toky k vlastnému imaniu
Full frill	Klasické letecké spoločnosti
GAT	Terminál všeobecného letectva BTS
h	Hodina
HU	Maďarsko
IATA	Medzinárodné združenie leteckých dopravcov
ICAO	Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo
IFRS	Medzinárodné štandardy finančného vykazovania
IPO	Primárna emisia akcií
IRR	Požadovaná miera návratnosti vlastného imania
km	Kilometer
Komerční banka	Komerční banka, a.s., pobočka zahraničnej banky
m	Meter
MDV SR / Klient	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
MF SR	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
mil.	Millión
min.	Minúta
mld.	Milliarda
MTOW	Váha pristávajúceho lietadla v tonách
n/a	Nedostupný údaj
napr.	Napríklad
NPV	Čistá súčasná hodnota
p.a.	Per annum

PAX	Počet pasažierov
PHM	Pohonné hmoty
PPAX	Počet potenciálnych pasažierov
PPP	Public-Private Partnership
PRG	Letisko Václava Havla Praha
PSC	Komparátor verejného sektora
resp.	Respektíve
RO	Rumunsko
RWY	Pristávacia dráha
SK	Slovensko
SLSP	Slovenská sporiteľňa, a.s.
SPV	Projektová spoločnosť
SR	Slovenská republika
SS	Súkromný sektor
str.	Strana
SZRB	Slovenská záručná a rozvojová banka, a.s.
t, ton	Tona
Tatrabanka	Tatra banka, akciová spoločnosť
Terminal value	Zostatková hodnota
tis.	Tisíc
Top-down	Prístup zhora dole
UK	Veľká Británia
up front fee	Poplatok pri podpise zmluvy
VIE	Medzinárodné letisko vo Viedni
VO	Verejné obstarávanie
VS	Verejný sektor
vs.	verzus
VÚB	Všeobecná úverová banka, a.s.
Z.z.	zberka zákonov
ZIPP	Spoločnosť ZIPP BRATISLAVA spol. s r.o.

Deloitte označuje jednu, resp. viacero spoločností Deloitte Touche Tohmatsu Limited, britskej súkromnej spoločnosti s ručením obmedzeným zárukou (UK private company limited by guarantee), a jej členských firiem. Každá z týchto firiem predstavuje samostatný a nezávislý právny subjekt. Podrobný opis právnej štruktúry združenia Deloitte Touche Tohmatsu Limited a jeho členských firiem sa uvádza na adrese [www.deloitte.com/sk/o-nas](http://www.deloitte.com/sk/o-nas).

Spoločnosť Deloitte poskytuje služby v oblasti auditu, daní, práva, podnikového a transakčného poradenstva klientom v mnohých odvetviach verejného a súkromného sektora. Vďaka globálne prepojenej sieti členských firiem vo viac ako 150 krajinách má Deloitte svetové možnosti a dôkladnú znalosť miestneho prostredia, a tak môže pomáhať svojim klientom dosahovať úspechy na všetkých miestach ich pôsobnosti. Približne 245 000 odborníkov spoločnosti Deloitte sa usiluje konať tak, aby vytvárali hodnoty, na ktorých záleží.