

Tisková zpráva

Česko je o krok blíže k realizaci prvního projektu PPP. Za světem ale zaostáváme

Už počátkem příštího roku by mohl začít soutěžní dialog na výběr zhotovitele 32kilometrového úseku dálnice D4 mezi Pískem a Příbramí. Ten má být financován, postaven a provozován metodou tzv. Public Private Partnership (PPP), tedy formou partnerství soukromého a veřejného sektoru. Stát bude vybírat ze čtyř konsorcií. Situace ohledně PPP ale není v Česku optimální, zatímco v Evropě je tímto způsobem realizována řada významných projektů, v Česku se tak zatím nestalo. Vzhledem k předpokládanému snížení toku finančních prostředků z evropských fondů po roce 2020 jsou přitom projekty PPP možností, jak pokračovat v efektivní výstavbě nejen dopravní infrastruktury. Shodli se na tom účastníci odborné konference PPP pro dopravní infrastrukturu v ČR v kontextu pilotního PPP projektu dálnice D4, kterou v úterý pořádala v Praze Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI).

„Začátkem příštího roku počítáme se zahájením soutěžního dialogu, ve kterém se utkají společnosti z Francie, rakousko-německé konsorcium, německo-španělsko-britské sdružení firem a rakousko-australsko-španělsko-francouzské sdružení. Investorská příprava dostavby D4 uspokojivě pokračuje, vykupují se poslední pozemky, zajišťují se nájemní smlouvy a věcná břemena. Ministerstvo životního prostředí už také dokončilo opakovaný proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí a pro celou zbývající část D4 bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko. Vše nasvědčuje tomu, že projekt úspěšně a včas ukončíme a vítězné sdružení v roce 2020 začne s dostavbou celého 32 kilometrů dlouhého úseku dálnice D4,“ říká ministr dopravy Daň Ťok.

V České republice se zatím do této fáze příprav žádný dálniční PPP projekt nedostal. Přitom se v horizontu tří let výrazně omezí evropské prostředky na výstavbu dálnic.

„Právě z toho důvodu se na jiné modely financování, PPP nevyjímaje, musíme připravit. Do budoucna bychom tímto způsobem rádi stavěli tam, kde máme ucelený úsek dálnice v délce

aspoň 30 km a získáme platné územní rozhodnutí. V úvahu přichází například D7, případně i D6 nebo D35,“ dodává Daň Ťok.

Dopravní infrastruktura má mezi roky 2014 a 2020 získat 5,8 miliardy eur z dotačních fondů EU. Nový, aktuálně diskutovaný rozpočet pro programové období v letech 2021–2027 ale bude výrazně nižší.

„Znamená to, že budoucí rozvoj dopravní infrastruktury v ČR bude nevyhnutelně vyžadovat širší účast soukromého sektoru a soukromého infrastrukturního financování tak, jak je to obvyklé ve vyspělých ekonomikách,“ říká Tomáš Janeba, prezident ARI.

V posledních pěti letech zrealizovalo 22 členských zemí EU alespoň jeden PPP projekt. Německo a Nizozemí využívají soukromého kapitálu k výstavbě své stěžejní infrastruktury, projekty PPP realizuje i Slovensko. Dosavadní situace v České republice ale za vyspělým světem zaostává a Česko se tak stane jedním z posledních evropských států, který tuto metodu zavede do praxe.

„Na téměř 1 500 projektech s investiční hodnotou necelých 300 miliard eur, které se v posledních 15 letech zrealizovaly v zemích EU, se ukazuje, že soukromý sektor dokáže být dlouhodobě odpovědnějším investorem než stát. Díky své invenci a zkušenostem může velké infrastrukturní projekty zajistit efektivněji a včas. To je cesta, kterou by se měla ubírat i Česká republika,“ dodává Tomáš Janeba.

Projekt PPP dálnice D4 předpokládá investiční náklady přes 7 miliard korun. Budoucí koncesionář bude odpovědný za doprojektování, výstavbu, financování, provoz a údržbu úseku po dobu 30 let. Stát celkem zaplatí za dobu trvání smlouvy 24,9 miliardy korun. Částka zahrnuje stavební náklady i výdaje na celoživotní obnovu, údržbu, splácení bankovního financování a přiměřený zisk koncesionáře. Ten mu bude ovšem náležet, jen pokud zajistí plnou dostupnost dálnice v předem sjednané kvalitě po celou dobu 25 let provozu. V případě selhání v kvalitě provozu nebo kvalitě stavby mohou koncesionář a další poskytovatelé financování o značnou část poskytnutých finančních prostředků přijít v rámci penalizace či jiných, předem sjednaných sankcích.

Studie Univerzity v Melbourne, která porovnávala výsledky 67 projektů v Austrálii, doložila, že projekty realizované tradiční metodou (měřeno od podpisu smlouvy) byly ve výsledku o 18 procent dražší než projekty realizované metodou PPP.

Německá vláda v současnosti realizuje 11 velkých dálničních projektů formou PPP, z toho šest projektů již ukončilo výstavbu k velké spokojenosti, všechny byly zprovozněny v termínu a žádný nepřekročil původní rozpočet.

„V Německu to není otázka peněz, těch máme dostatek. PPP se ukázalo jako mnohem výkonnější. Projekty stavěné tradičním způsobem se nám dlouhodobě nedařilo dodávat na čas ani bez překročení rozpočtů. Nakonec se ukázalo, že soukromé společnosti dokáží samy sebe mnohem lépe řídit a bankovní financování dodává další úroveň kontroly. Přestože platíme vyšší náklady na financování a zisk koncesionáře, z pohledu daňových poplatníků je to stále výhodnější, než jak jsme to dělali tradičně“, řekl profesor Torsten Böger, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury v Německu.

Pro další informace kontaktujte:

Gabriela Švancarová, Public Relations

Asociace pro rozvoj infrastruktury

M +420 724 930 929

E mail: PR@ceskainfrastruktura.cz



Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI) je think-tank soukromého sektoru pro veřejnou infrastrukturu, sjednocující zájmy a názory více než 56 významných infrastrukturních dodavatelů a institucí – projektových a inženýrských kanceláří, stavebních společností, bank a poradců. **ARI prosazuje jasná pravidla** plánování, veřejného zadávání a řízení transparentních smluvních vztahů **podle osvědčené mezinárodní dobré praxe**, která umožní dlouhodobě udržitelný a efektivní rozvoj veřejné infrastruktury. ARI vydává stanoviska a publikace, pořádá odborné diskuze a kulaté stoly za účasti zahraničních expertů, ministrů a zástupců investorských organizací v oblasti dopravy a veřejného zadávání.