
Evropa jednoznačně doporučuje: „Začněte už konečně s PPP v dopravní infrastruktuře.“

16. dubna 2015: Jednoznačné doporučení zaznělo od zástupců evropských institucí a zahraničních expertů na adresu ministerstva dopravy a vlády ČR při odborné debatě, kterou vedl ministr dopravy, Dan Ťok a Tomáš Janeba, prezident Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI), ve Slovanském domě na konferenci „Start českých PPP v dopravní infrastruktuře“. Ministr dopravy zde představil záměr prvních pilotních PPP projektů v dopravní infrastruktuře. PPP využívají i vyspělé státy, které mají dostatek veřejných financí. Hlavní motivací využití PPP je dlouhodobá odpovědnost nejen za design a stavbu, ale také za dlouhodobý provoz a údržbu v horizontu 30 let. To proto, že dopravní infrastruktura musí být stavěna hlavně kvalitně s vizí dlouhé životnosti.

Tlak na kvalitu řešení

Způsob investování do veřejné infrastruktury se mění. Nároky na moderní veřejnou infrastrukturu neustále rostou, ale veřejné zdroje jsou čím dál více limitovanější. Vyspělé země, které využívají moderní způsoby zadávání a financování dokáží ušetřit až desítky procent finančních potřeb. Jejich investiční organizace začaly lépe chápat a řídit rizika svých projektů a soustředí se na správné řízení dodavatelů. Nizozemí je dnes vzorem pro vyspělé země v efektivitě investování do veřejné infrastruktury. Všechny dopravní projekty nad 60 milionů EUR se zde zadávají formou PPP, přestože Nizozemí má dostatek svých zdrojů. *„PPP je jediný model, kde maximálně využijete invence a zkušeností soukromých dodavatelů, ale zároveň je také necháte nést za svá rozhodnutí dlouhodobou odpovědnost zajištěnou jejich vlastním kapitálem. U ostatních metod je výsledek přímo úměrný kvalitě státních investorů a jejich profesním schopnostem“*, vysvětluje Jos Heemelaar, ředitel pro projekty v provozní fázi v kontinentální Evropě ve společnosti John Laing.

Ministr dopravy ČR Dan Ťok chce mode PPP otestovat na prvních pilotních projektech a plánuje využít zkušeností mezinárodní praxe. *„Chtěl bych PPP projekty rehabilitovat jako jeden z vhodných způsobů, jak stavět. Výhodou je rychlost stavby, ale i to, že budoucí provozovatel silnice odvede práci kvalitně a nemusíme ho tolik kontrolovat. Potřebujeme také získat zkušenosti s tímto typem projektů, abychom byli připraveni na období po roce*

2023, kdy již financování staveb z evropských peněz bude mnohem omezenější," uvedl ministr dopravy Dan Ťok.

Tomáš Janeba, prezident ARI, k pilotním projektům doporučuje: *„Za žádnou cenu nedopustíme domácí tvořivost. Pokud máme být s projekty úspěšní, musíme vyjít ze standardních podmínek ověřených na desítkách silničních projektů. Mimo kosmetické úpravy na právní prostředí a technické standardy ČR není nutno zásadních změn. Vzorem nám může být vzorová smlouva holandského Rijkswaterstaat nebo smlouva použitá na úspěšném silničním projektu R1 na Slovensku,“* a také dodává, *„Jsme téměř poslední evropskou zemí, která nedokázala úspěšně zrealizovat jediný dopravní projekt sofistikovanější metodou, jako je Design-Build nebo PPP.“*

Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI)

ARI je think-tank soukromého sektoru sjednocující názory významných dodavatelů v oblasti projektové a inženýrské přípravy, stavební realizace, správy a údržby, projektového financování a poradenství, prosazující koncepční změny včetně zavedení jasných pravidel plánování, veřejného zadávání a řízení transparentních smluvních vztahů podle osvědčené mezinárodní dobré praxe, která umožní dlouhodobě udržitelný rozvoj naší veřejné infrastruktury.

Pro další informace kontaktujte:

Gabriela Spurná, Public Relations

Asociace pro rozvoj infrastruktury

M +420 724 930 929

E mail: PR@ceskainfrastruktura.cz