

# Od sci-fi k realitě

Česká republika se pouští do prvního velkého infrastrukturního PPP projektu. Budou následovat další.

**R**obotické rameno, které by se hodilo spíše na výrobní linku do továrny, uchopí lahev s vínem a do tří skleniček nalije chirurgicky přesným pohybem její obsah. Následně elegantně umístí křehké sklenky na automatickou platformu, která jezdí po kolejnicích ve stropě a nápoje doručí až na stůlek hostům, kteří sedí oproti. Takový futuristický obrázek se 26. listopadu naskytl těm, kdo přišli na Večer české infrastruktury, jenž se konal v Czech Photo Centre a nově otevřené robotické vinárně Cyber-Dog. Jiné takové místo v České republice nenajdete. A určitý „výlet do budoucnosti“ zažili i hosté, kteří hned následující den dorazili na konferenci *PPP pro dopravní infrastrukturu v ČR v kontextu pilotního PPP projektu dálnice D4*, kterou 27. listopadu pořádala v Praze Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI). Hlavní téma bylo jasné: Co jsme dlouhou dobu sledovali jen v okolních evropských státech, a někomu možná přišlo v českých podmínkách jako sci-fi, se stává konečně realitou i u nás. ČR je historicky nejdále v realizaci svého prvního velkého projektu v dopravní infrastruktuře pomocí tzv. Public Private Partnership (PPP), tedy formou partnerství soukromého a veřejného sektoru. Jedná se o dostavbu 32kilometrového úseku dálnice D4.

Situace ohledně PPP rozhodně není v ČR optimální. Zatímco v Evropě je tímto způsobem realizována řada významných projektů, u nás se tak na státní úrovni zatím v oblasti dopravní infrastruktury nestalo. „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,“ říká Tomáš Janeba, prezident ARI.

Vzhledem k předpokládanému snížení toku finančních prostředků z evropských fondů



po roce 2020 jsou přítom projekty PPP a soukromé financování možností, jak pokračovat ve výstavbě nejen dopravní infrastruktury. To potvrdil i Zbyněk Hořelica, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

Od roku 2001 do roku 2017 hospodařil SFDI celkem s částkou pohybující se ve výši bilionu korun. Letošní rozpočet, jehož součástí

jsou i zdroje z evropských fondů, přesáhl 85 miliard korun. Rozpočet na rok 2019 počítá s 86 miliardami korun, kde přibližně čtvrtinu tvoří evropské zdroje. „Projektů, které jsou v přípravě, je mnohem více, a kdybychom takto dynamicky postupovali dále, což samozřejmě chceme, bude potřeba zajistit další finanční prostředky,“ říká Zbyněk Hořelica. „Už dnes vidíme podle potřeb, že od roku 2021 bude tře-

ba navýšit finanční zdroje. Propočty ukazují, že o 20 až 30 miliard korun ročně. Je otázkou, jestli to budou prostředky státního rozpočtu nebo bude možné zapojit i zdroje soukromé. Cestu vidíme v nových způsobech financování. Doufám, že se pilotní projekt dálnice D4, na který mohou navazovat další, podaří zrealizovat," dodal. Zároveň se také počítá se vznikem nového operačního programu zaměřeného čistě na dopravu nebo s využitím úvěrů Evropské investiční banky. Úspěšně realizovaný projekt dálnice D4 ale může výrazně usnadnit cestu i zmiňovanému soukromému financování a celkově spolupráci formou PPP projektů.

Potřebu zaplnit podstatné mezery ve financování ze státních rozpočtů v globálním měřítku avizoval také Daniel Fedson, ředitel australského Global Infrastructure Hub (GIH). „Z analýzy pro roky 2016–2040 vyplývá, že celosvětová investiční potřeba infrastrukturních projektů bude 94 bilionů dolarů, zatímco k dispozici bude z veřejných prostředků pouze 79 bilionů dolarů. Tuto mezeru by mohl vyplnit právě soukromý sektor," uvádí. Upozorňuje ale, že se na PPP projekty nemáme dívat jen optikou financování, ale komplexně jako na nový typ partnerství, který může přinést podstatné zlepšení v tom, jakým způsobem se infrastruktura staví, udržuje a využívá.

A jak to tedy vypadá s výše zmiňovanou dostavbou úseku D4, která do jisté míry rozhodne i o budoucnosti PPP projektů v ČR? Už počátkem příštího roku by mohl začít soutěžní dialog na výběr zhotovitele 32kilometrového úseku dálnice D4 v úsecích Háje až Mirovice. Stát bude vybírat ze čtyř konsorcií v rámci soutěžního dialogu, ve kterém se utkají společnosti z Francie, rakousko-německé konsorcium, německo-španělsko-britské sdružení firem a rakousko-australsko-španělsko-francouzské sdružení.

„Důležité je otevřít se konkurenci. Jsme velmi rádi, že se podařilo získat řadu nabídek od mezinárodních hráčů, což považujeme za pozitivní," komentoval Vincent Mansour z Evropské investiční banky, která by mohla poskytnout na financování projektu část kapitálu.

Investorská příprava dostavby D4 podle informací Ministerstva dopravy uspokojivě pokračuje, vykupují se poslední pozemky, zajišťují se nájemní smlouvy a věčná 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 bude úspěšně a včas ukončen a vítězné sdružení v roce 2020 začne s dostavbou celého úseku dálnice D4.

PPP projekt 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 25leté 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 sankcí.

Podle Ludka Sosny, ředitele odboru strategie Ministerstva dopravy ČR, je v různých stavech přípravy za státní investory aktuálně více než 660 staveb dopravní infrastruktury. Některé z nich se jeví jako vhodné pro další využití PPP, jedná se především o dálniční stavby, které představují ucelenější úseky s vysokým významem pro dopravu v ČR.

„Velmi zajímavým tématem může být dálnice D6, zejména části, která je za úseky dnes realizovanými, od Krušovic až k Lubenci. Většina staveb zde má vydaná platná územní rozhodnutí a my bychom mohli podobně jako u D4 směřovat k intenzivnějším výkupům pozemků a stavebním povolením,“ říká Luděk Sosna.

Dalšími, prý o něco odvážnějšími projekty, jsou pak dálnice D35 a středočeská dálnice D3. Odvážnějšími proto, že v obou případech musí podle Ludka Sosny stát ještě hodně odpracovat, aby získal všechny náležitosti nutné pro realizaci. Ministerstvo dopravy se prý ale rozhodně nebrání debatám, jak do těchto projektů zapojit i soukromé investory formou PPP.

„Věřím, že pilotní projekt D4 dojde do stavu, že budeme moci stavbu rozběhnout, dokončit, a především zhodnotit efekty, které plynou z partnerství mezi státním a soukromým sektorem. Abychom konečně měli příklad, který bude pro Českou republiku zdrojem informací a poznání,“ dodal s tím, že to nejhorší, co bylo nutné v minulosti ohledně projektů PPP překonat, byla hypotetická debata ve stylu, „co by, kdyby“.

Potřeba vyzkoušet si PPP na vlastní kůži v českých podmínkách je logická, zároveň už nyní ale máme k dispozici řadu inspirativních informací ze zahraničí. Například studii 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.

Projekty PPP jsou běžnou praxí i v sousedním Německu. 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 včas 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 stá-



le výhodnější, než jak jsme to dělali tradičně,“ řekl profesor Torsten Böger, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury v Německu.

Jako zajímavý vzor pro výstavbu dálnic formou PPP může posloužit i příklad modernizace dálnice A8, která představuje důležitou dopravní tepnu na jihu Německa. Modernizaci a rozšíření původní dálnice o další jízdní pruh realizovaly za plného provozu společnosti Strabag a Hochtief. Projede tudy denně i 90 tisíc vozů. Koncese se vztahuje na 57 kilometrů dálnice i přilehlých dopravních staveb, doba trvání koncese na provozování dálnice je 30 let, vyprší na konci května 2041.

Že se projekty PPP nemusejí uplatnit jen v oblasti dopravní infrastruktury, respektive na státní úrovni, ilustrovali na řadě příkladů další hosté.

Jan Troják, ředitel strukturovaného financování ČSOB, prezentoval regionální projekt plzeňského Depa pro vozy městské hromadné dopravy, kdy byly zadavateli město Plzeň a Plzeňské městské dopravní podniky. Projekt byl realizován v letech 2013–2015 a dnes má za sebou tři roky úspěšného fungování. „Je zde krásně vidět, jak se zadavatel přenesl z role provozovatele, který se musí starat o veškerou údržbu dopravních prostředků, do role zákazníka. Koncesionář mu na základě dlouhodobé smlouvy veškeré tyto služby poskytuje. Troufám si tvrdit, že ze strany zadavatele by už původní stav nechtěl vrátit a pozice jim vyhovuje.“ Dnes se tak dopravní podnik může soustředit primárně na to podstatné, tedy na správné nastavení a provozování hromadné dopravy v Plzni a údržbu vozidel může přenechat koncesionáři.

Další zkušenosti s PPP z regionů přidal Michal Tesař, partner společnosti Newton Business Development, která klientům poskytuje investiční, strategické a manažerské poradenství. Firma se dnes zaměřuje mimo jiné na projekty v oblasti sociální pobytové péče. Pro Kraj Vysočina společnost připravila první projekt domova pro seniory v Humpolci. Koncesionářem je v tomto případě rakouská skupina SeneCura, která jen v Rakousku provozuje na 70 zařízení podobného typu. Aktuálně se podařilo získat stavební povolení, a v Humpolci se tak začíná blížít výstavba i samotný provoz. Podle Michala Tesaře získal kraj díky projektu důležitou inspiraci. „Kraj Vysočina získal zkušenost a benchmark pro další zařízení, která si řídí sám, a vidí, jak se věci dělají jinde, se zahraničním know-how. Přirozeně doufáme, že na základě pozitivních zkušeností budou i další kraje alokovat část prostředků ze svých portfolií na další soukromníky.“

Podobné zkušenosti nabídl také David Delgado Romero, partner a ředitel pro CEE z globálního infrastrukturního fondu Meridiam z Francie. Vedle infrastruktury realizoval Meridiam například i řadu projektů v oblasti zdravotnictví, kdy soukromý sektor financoval jak výstavbu, tak se stará i o provoz jednotlivých zařízení ke spokojenosti zadavatelů, koncesionářů, a především samotných pacientů. „Pevná partnerství vznikají i při rozvoji zdravotnických zařízení, která nejsou nijak velká,“ uvedl.

Záznamy všech vystoupení a prezentací z konference najdete na [www.ceskainfrastruktura.tv](http://www.ceskainfrastruktura.tv). ■