

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

FAKULTA EKONOMICKÁ

Katedra ekonomiky

PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP

jako možnost financování dopravní infrastruktury

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce:
Ing. Jiří Alina, Ph.D.

Autor:
Kristýna Tučková

České Budějovice 2012

*Každá mocná myšlenka je absolutně úchvatná, ale
dokud se ji nerozhodneme použít, také dokonale
zbytečná*

R. BACH

Prohlášení

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to – v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou – elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce.

Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práci i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce.

Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 13. 4. 2012

.....
Kristýna Tučková

Poděkování

Mé poděkování patří všem, kteří mi pomohli k dokončení mé bakalářské práce.

Zejména děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Jiřímu Alinovi, Ph.D. za ochotu a odbornou pomoc.

Děkuji Bc. Petru Janouškovi za inspiraci a technickou podporu při zpracování této práce.

Velký dík patří také panu Ing. Martinu Janečkovi z Ministerstva dopravy České republiky za jeho drahocenný čas a poskytnutí důležitých informací, které mi dopomohly tuto práci dokončit.

OBSAH

1 ÚVOD	6
2 LITERÁRNÍ REŠERŠE	7
2.1 Vymezení základních pojmů.....	7
2.2 Doprava v ČR.....	7
2.2.1 Silniční doprava	8
2.2.2 Železniční doprava	10
2.2.3 Letecká doprava	11
2.2.4 Říční doprava	11
2.2.5 Potrubní doprava	12
3 METODIKA A CÍL PRÁCE	14
3.1 Cíl bakalářské práce.....	14
3.2 Použité způsoby sběru dat	14
3.3 Metodika práce.....	14
4 ANALÝZA PPP PROJEKTU	16
4.1 Vymezení pojmu PPP projekt.....	16
4.2 Dělení PPP projektů.....	17
4.3 Oblasti využití PPP projektů	18
4.3.1 Role a požadavky veřejného a soukromého partnera v projektech PPP	19
4.4 Účastníci PPP projektů.....	20
4.5 Možnosti financování PPP projektů.....	22
4.6 Vlastní analýza PPP projektu	26
5 APLIKAČNÍ ČÁST	28
5.1 Základní informace o dálnici D3/ rychlostní silnici R3	28
5.2 Možnosti pořízení výstavby dálnice D3/ rychlostní silnice R3	31
5.2.1 Klasický model	32
5.2.2 Koncesní model	33
5.2.3 Porovnání modelů pořízení projektu.....	36
5.3 Souhrn výstupů z komplexního finančního modelu.....	37
6 ZÁVĚR	41
7 SUMMARY	42
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	48
SEZNAM PŘÍLOH.....	50
PŘÍLOHY.....	51

ÚVOD

Nároky na dopravu, kvalitu silnic a dálnic, rychlost i komfort se rok od roku zvyšují. Se snahou urychlení komunikace i dopravy musel přijít nový způsob financování výstavby komunikací, který zabezpečí plynulý, méně nákladný a méně rizikový způsob dokončení staveb a možnost přiblížení se evropskému standardu na pozemních komunikacích.

Public private partnership jsou projekty v zahraničí běžně využívány v takovéto problematice. ČR s formou financování pomocí PPP projektů nemá zatím mnoho zkušeností.

Cíl práce

Cílem bakalářské práce je analýza Public Private Partnership (PPP) a financování dopravní infrastruktury.

Dílním cílem práce je vymezení pojmu PPP projektu, určení oblastí působení a představení účastníků těchto projektů. Dále přiblíží způsoby financování PPP projektů.

V praktické části tato práce uvede PPP projekt dálnice D3 a rychlostní silnice R3, kde porovnává výhody a nevýhody PPP projektu a běžné veřejné zakázky.

1 LITERÁRNÍ REŠERŠE

1.1 Vymezení základních pojmů

ZELENÝ 1995 definuje **dopravu** jako činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií [24].

Provedení **přepravy** (tj. uspokojení požadavku na přemístění) má jiné charakteristiky v dopravě osobní i nákladní. Rozlišujeme **přepravní proces**, který je spojen s přemístěním zásilky, a **dopravní proces**, který znamená organizaci a řízení pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách.

Dopravní proces je organizován dopravním podnikem, zatímco přepravní proces je ovlivněn požadavky zákazníka [25].

Dopravní infrastrukturu můžeme chápat jako soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními a dopravních prostředků, jež se na síti pohybují. V tomto pojetí je dopravní infrastruktura pojmem, který je více méně ekvivalentní se souhrnem věcných prvků, jež charakterizují dopravu a mění se pod vlivem chování a ekonomických rozhodnutí jednotlivých skupin subjektů [24].

1.2 Doprava v ČR

Doprava je nedílnou součástí každého hospodářství. Využití najde u přepravy osob a nákladu jak na území daného státu, tak po celém světě. Je důležitým nástrojem evropské integrace (volný pohyb osob, zboží a kapitálu) [1].

Dopravu dělíme podle toho, co přepravuje, na:

- osobní
- nákladní

Nebo podle toho, jakých cest je využíváno na:

- silniční
- železniční
- říční
- (námořní)
- leteckou
- potrubní

1.2.1 Silniční doprava

Mezi nejvyužívanější způsob dopravy v ČR patří silniční doprava. Využívá se při přepravě na kratší a střední vzdálenosti osob i nákladu.

Silniční doprava je oblíbená především pro své výhody, kterým dominuje výborná dostupnost a s tím související i rychlost.

Má ale i své nevýhody, kde můžeme zařadit především negativní dopady na životní prostředí (vzhled krajiny, hluk, zplodiny).

Základní pojmy v silniční dopravě

Pozemní komunikace – jedná se o liniové stavby, které jsou určeny převážně k přemísťování silničními dopravními prostředky, k pohybu chodců, cyklistů, výjimečně i kolejové dopravy (tramvaje na městských komunikacích).

Silniční komunikace – jedná se o pozemní komunikaci, která je ručená výhradně pro provoz silničních vozidel a jejím charakteristickým rysem je zpevněná vozovka.

Silniční komunikace s omezeným přístupem – jedná se o silniční komunikaci s trvalým nebo časově omezeným přístupem některých druhů dopravních prostředků,

popř. chodců (např. rychlostní komunikace stanoví nejnižší rychlost vozidel, nemotoristická komunikace pro pěší vylučuje motorovou dopravu apod.) [23]

Podle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích se pozemní komunikace dělí na následující:

- **dálnice,**
- **silnice,**
- **místní komunikace,**
- **účelové komunikace.**

§ 4 zákona č. 13/1997 o pozemních komunikacích definuje **dálnici** jako pozemní komunikaci určenou pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdni pásy.

Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis (jedná se o zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu), ve znění pozdějších předpisů.

§ 5 definuje pojem **silnice** jako veřejně přístupnou pozemní komunikaci určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.

Podle svého určení a dopravního významu se silnice rozdělují do těchto tříd:

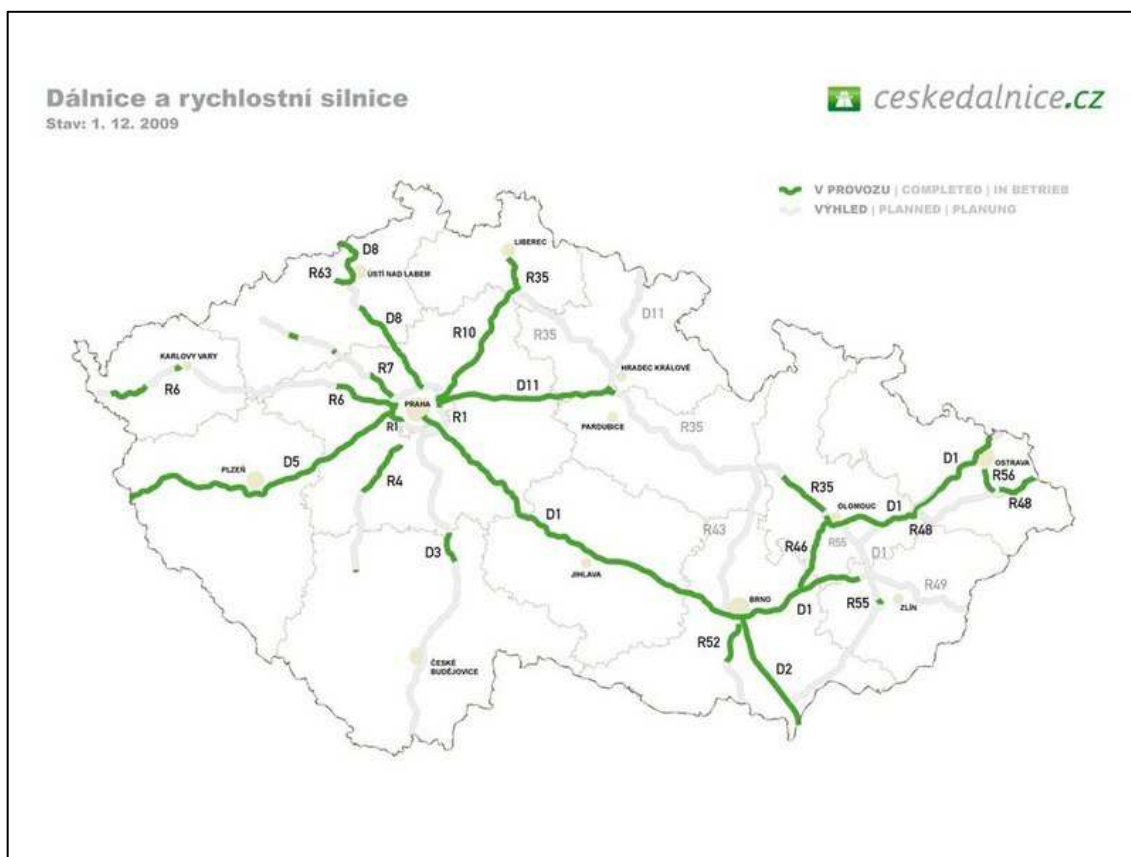
- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Silnice I. třídy vystavěná jako **rychlostní silnice** je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.

Místní komunikace podle § 6 Zákona o pozemních komunikacích je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

§ 7 ZPK definuje **účelovou komunikaci** jako pozemní komunikaci, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků [24].

Obrázek 1 – Dálnice a rychlostní silnice v ČR



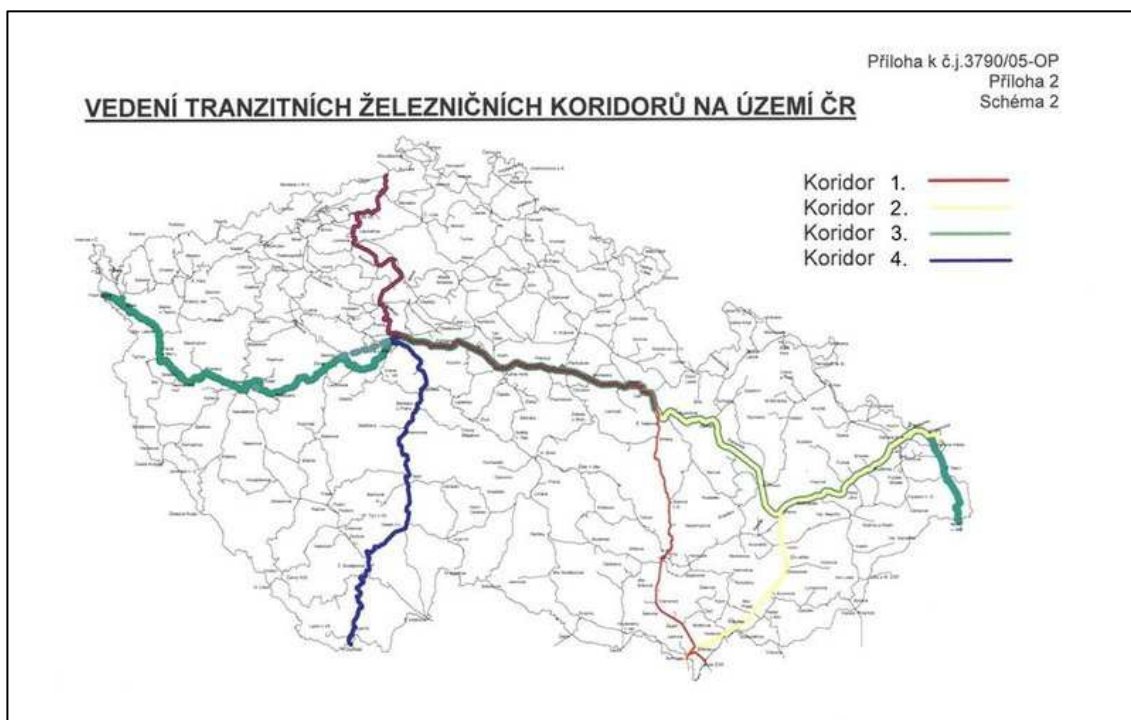
Zdroj: [13]

1.2.2 Železniční doprava

Druhým nejpoužívanějším způsobem dopravy u nás je doprava železniční. Využívá se na kratší, střední i delší vzdálenosti jak při přepravě osob i nákladu.

Na rozdíl od silniční dopravy má výhodu ve větší šetrnosti k životnímu prostředí a větší rychlosti, bohužel je méně dostupná a kvůli jízdním řádům i časově omezující.

Obrázek 2 – Vedení tranzitních železničních koridorů na území ČR



Zdroj: [14]

1.2.3 Letecká doprava

Letecká doprava patří mezi moderní způsob dopravy určený především pro přepravu osob na delší vzdálenosti. Vnitrostátní letecká doprava má své využití jen mezi vzdálenějšími většími městy, kde funguje trasa Praha – Ostrava.

Česká letiště tvoří v mezinárodní letecké dopravě uzlové body mezinárodní přepravy. Největším mezinárodním letištěm je Praha-Ruzyně, dalšími letišti jsou Ostrava-Mošnov, Brno-Tuřany, Karlovy Vary, Pardubice.

Dále existují letiště, která ovšem nejsou veřejná a mají omezený provoz, jedná se např. o vojenská letiště.

1.2.4 Říční doprava

Přes to, že má říční doprava v ČR dlouholetou tradici, nenachází se na našem území dostatek splavných toků. Splavné jsou pouze dva toky a to Labe od Chvaletic

u Pardubic a Vltava od Prahy-Radotína. Říční doprava se využívá hlavně k přepravě rozměrných nákladů nebo stavebních materiálů. Další využití nachází v cestovním ruchu v podobě parníků.

Mezi největší přístavy patří Chvaletice, Kolín, Mělník, Ústí nad Labem, Děčín a pražské přístavy (Radotín, Smíchov, Holešovice).

1.2.5 Potrubní doprava

Potrubní doprava slouží k přepravě surovin na velké vzdálenosti. Jedná se hlavně o ropovody a plynovody, popř. o vodovody a kanalizace.

Na území ČR prochází dva ropovody, první vede z Ruska (Družba), druhý z Německa (IKL). Nachází se zde i jeden tranzitní plynovod vedoucí z Ruska, který se na našem území dělí na severní a jižní větev, které dále pokračují do Německa [1].

Obrázek 3 – Ropovody na území ČR



Zdroj: [15]

Obrázek 4 – Plynovod na území ČR



Zdroj: [16]

Nároky na dopravu, kvalitu silnic a dálnic, rychlost i komfort se rok od roku zvyšují. Se snahou urychlení komunikace i dopravy musel přijít nový způsob financování výstavby komunikací, který zabezpečí plynulý, méně nákladný a méně rizikový způsob dokončení staveb a možnost přiblížení se evropskému standardu na pozemních komunikacích.

Public private partnership jsou projekty v zahraničí běžně využívány v takovéto problematice. ČR s formou financování pomocí PPP projektů nemá zatím mnoho zkušeností.

2 METODIKA A CÍL PRÁCE

3.1 Cíl bakalářské práce

Cílem bakalářské práce je analýza Public Private Partnership (PPP) a financování dopravní infrastruktury.

Dílním cílem práce je vymezení pojmu PPP projektu, určení oblastí působení a představení účastníků těchto projektů. Dále přiblíží způsoby financování PPP projektů. V praktické části tato práce uvede PPP projekt dálnice D3 a rychlostní silnice R3, kde porovnává výhody a nevýhody PPP projektu a běžné veřejné zakázky.

3.2 Použité způsoby sběru dat

Zpracování sekundárních dat – sekundární data jsou informace, které byly shromážděny již dříve většinou za jiným účelem. Bývají veřejně dostupná a to buď zdarma, nebo za úplatu.

Oblíbenost použití sekundárních dat si získala především pro svou běžnou dostupnost, která většinou neobnáší větší finanční náklady [16].

Dotazování expertů – odborníci jsou ve svém oboru velmi významným zdrojem informací. Získávání informací od odborníka bylo prováděno pomocí nestrukturovaného rozhovoru (jedná se o volný rozhovor, předem je stanoveno pouze téma rozhovoru a záchytné body).

3.3 Metodika práce

Zpracování bakalářské práce bylo zahájeno studiem odborné literatury, která se zabývá problematikou PPP projektů.

Praktická část této práce je zaměřena na pilotní PPP projekt výstavby dálnice D3/ rychlostní silnice R3 a to hlavně z důvodů aktuálnosti této problematiky a lokálního umístění velké části dálnice v jižních Čechách.

Informace, které by měly potřebnou vypovídací hodnotu, které by ukázaly velké výhody a zároveň nedostatky PPP projektů před financováním pomocí veřejné zakázky, nebyly běžně dostupné.

V dubnu 2011 proto byl proveden nestrukturovaný rozhovor s členem odboru strategie Ministerstva dopravy, oddělení dopravní politiky, který zajišťuje přípravu PPP projektů vázaných k dopravní infrastruktuře.

Zjištěné informace a porovnání výsledků možností financování dopravní infrastruktury je diskutováno v rámci kapitol praktické části této práce.

3 ANALÝZA PPP PROJEKTŮ

Akademický slovník cizích slov definuje **analýzu** jako rozbor, zejména jako všeobecnou metodu ke zkoumání jednotlivých složek a vlastností určitého předmětu, jevu či činnosti. [2]

Tato část práce se zabývá tím, co vlastně PPP je, jaká zahrnuje odvětví, popisuje účastníky těchto projektů.

Nejprve k vymezení pojmu PPP jako takového.

Jedná se o partnerství veřejného a soukromého sektoru, jak již nám anglický název napovídá. Je smluvního charakteru, jehož předmětem bývá zajištění financování, výstavby, obnovení, správy či údržby veřejné infrastruktury nebo poskytování veřejné služby.

PPP projekty zasahují do celé řady odvětví, které charakterizuje společné – a to zájem veřejnosti, jedná se tedy o projekty, které zajišťuje stát jako veřejný sektor.

Jedním z nejdůležitějších přínosných faktorů PPP je, že jde současně o investici a zároveň i o dlouhodobé poskytování služeb.

Soukromý sektor financuje výstavbu veřejné infrastruktury, jejíž součástí je budování veřejných služeb pomocí využití vlastních zdrojů a schopností; veřejný sektor poskytuje soukromému sektoru právo na provozování a současně tím přebírá na sebe podnikatelská rizika.

Spolupráce obou sektorů je postavena na snaze zmobilizovat finanční zdroje pro projekty veřejných služeb a veřejné infrastruktury [3].

3.1 Vymezení pojmu PPP projekt

Projekty PPP můžeme obecně vymezit čtyřmi faktory, které jsou pro ně charakteristické:

- a) Jako první můžeme uvést velmi složitou fázi přípravného procesu projektového financování, jehož součástí je i založení tzv. účelových společností (angl.

Special Purpose Vehicle – SPV), které vytvářejí příjmy dvojitým způsobem: (1) soukromá společnost vybuduje veřejnou infrastrukturu a je dlouhodobě odpovědná za její provozování a údržbu; sektor veřejné správy se zaváže platit roční poplatek na základě skutečné kvality poskytovaných služeb, anebo (2) soukromá společnost vybuduje a dlouhodobě provozuje veřejnou infrastrukturu a její náklady financuje přímo z poplatků vybíraných od uživatelů těchto služeb;

- b) hlavní část rizika vložených finančních prostředků do PPP projektu nese soukromý partner projektu, čímž se PPP liší od jiných forem investování, např. outsourcing¹ a contracting-out², kde podnikatelé nesou riziko zisku, nikoliv riziko investovaného kapitálu;
- c) dlouhodobé smluvní vztahy (minimálně tři roky); charakteristické jsou koncese na 20 až 40 roků (v ČR zákon o veřejných zakázkách limituje koncese na období určité);
- d) u běžných projektů se vstupy zajišťují veřejným sektorem, u projektů PPP požadované výstupy; soukromý sektor zajišťuje celý projekt – jeho realizaci, implementaci, údržbu a financování, zatímco veřejný sektor zajišťuje požadované cíle a kritéria projektu z hlediska veřejného zájmu, definuje požadovanou kvalitu služeb, cenovou politiku a kontrolu stanovených cílů [4].

3.2 Dělení PPP projektů

Partnerství veřejného a soukromého sektoru můžeme také dělit podle různých charakteristických hledisek. Rozdělíme si je tedy na tři základní skupiny podle VYSKOČILA [4] a to na:

- dělení podle míry rizika – podle Eurostatu dělíme rizika PPP projektů podle určitých pravidel, které zahrnují jejich výskyt v celé šíři, a pro možnost

¹ Outsourcing je takový stav (nebo činnost k němu vedoucí), kdy vstup, který by firma jinak získala z takového zdroje, koupí od jiného (podnikatelského) subjektu jako službu (nebo zboží). Tím odstraní interní činnosti související s obhospodařováním zdroje [21].

² Contracting out
Podstatou tohoto nástroje je zajišťování veřejných služeb soukromým sektorem. Pokud veřejný sektor rozhodne o zajištění veřejných služeb touto cestou, děje se tak především prostřednictvím smluvních vztahů mezi poskytovatelem a veřejným sektorem. Můžeme se tak setkat i s českým ekvivalentem „kontraktování“ [22].

jejich schematickeho posuzovani vytvoril analyzu predevsim triu typu rizik: riziko vystavby, riziko dostupnosti a riziko odbytu

- deleni podle formy – forem partnerstvi verejného a soukromého sektoru je mnoho, obecně se deli do čtyř skupin, které se diferencují majetkovou equitou PPP a podílem rizik mezi oběma sektory: (1) hlavní část rizika náležící sektoru veřejné správy – patří sem vystavby na klíč, outsourcing, leasing apod.; vlastnictví majetku je státní a soukromý sektor je zodpovědný jen za přesně definované činnosti s omezenou odpovědností;
(2) hlavní část rizika náležící soukromého sektoru, ovšem s garancí veřejných financí – jedná se o dlouhodobé projekty, většinou nad 20 let, které jsou převážně financované z veřejných zdrojů, přičemž soukromý partner nese odpovědnost za všechna předepsaná kritéria stavby, ale neodpovídá za budoucí odbyt infrastruktury anebo za její veřejnou dostupnost;
(3) klasické PPP projekty s převahou rizik náležící soukromému sektoru – majitelem infrastruktury je účelově založená společnost (SPV), financování se zajišťuje projektovým financováním anebo leasingem a (4) je už na hranici privatizace a soukromého sektoru.
- podle struktury – struktura PPP projektů může být velmi rozmanitá, především z pohledu smluvní vztahů. Proto se doporučuje neomezovat se pouze na jedno hledisko, ale ponechat soukromému sektoru volnost a prostor pro invence. Například schéma projektu PPP: projekt – vystavba – financování – provozování s koncesí. Pro tento typ projektu se používá projektové financování se založením účelové společnosti (SPV), která je nositelkou koncese a akcionářem je soukromý, ale i veřejný partner a často i financující banky (5). Vedle citovaných pěti typických smluvních vztahů se v rámci projektů PPP ještě sjednává a uzavírá celá řada smluv, jejichž tvorba trvá déle než rok [4].

4.3 Oblasti využití PPP projektů

Typickými příklady realizace formou PPP jsou projekty v následujících oborech:

- dopravní infrastruktura – dálnice, tunely, mosty, rychlodráhy

- administrativní případně ubytovací kapacity – úřady, soudy, ubytovny, administrativní prostory, věznice
- zdravotnictví – nemocnice
- školství – univerzitní komplexy, studentské koleje, školy
- obrana – výzbroj, speciální infrastruktura
- utility – vodárenství
- pojišťovnictví – sdílení rizik

4.3.1 Role a požadavky veřejného a soukromého partnera v projektech PPP

- Role veřejného partnera v projektech PPP
 - zadavatel – zajištění existence trvalé politické vůle a závazku veřejného sektoru aktivně se podílet na projektu PPP
 - odběratel – platba soukromému partnerovi za dostupnost služby (nebo umožnění soukromému partnerovi výběr plateb přímo od uživatelů služby)
 - regulátor – dohlížitel na kvalitu poskytované služby
 - stratég – „Jak dál s veřejnou službou?“

Příklady požadavků veřejného partnera v projektech PPP:

- doplnění zdrojů
 - urychlení a usnadnění implementace projektů
 - zlepšení úrovně služeb
 - zlepšení dostupnosti služeb a
 - zlepšení efektivity služeb
- Role soukromého partnera v projektech PPP představují poskytování
 - dodatečných finančních zdrojů
 - managementu (dovedností a zkušeností)
 - know-how a know-what
 - vyšší přidané hodnoty spotřebiteli a veřejnosti a
 - lepší identifikace potřeb a optimální využití zdrojů
- Příklady požadavků soukromého partnera v projektech PPP:
- přiměřený zisk

- odměny za snížení rizika veřejnému partnerovi
- jasná právní a regulační pravidla projektů PPP
- růstový potenciál v oblasti poskytovaných služeb
- politická podpora projektům PPP a
- nezpochybnitelnost dohodnutých projektů PPP

3.4 Účastníci PPP projektů

Každý projekt PPP je jedinečný, proto i struktura je u každého projektu individuální. Pro zjednodušení si uvedeme klíčové skupiny zúčastněných.

- veřejná správa – zadavatel
Pokud hovoříme o zadavateli, hovoříme o zástupci veřejného sektoru, kterým může být zástupce samosprávného celku nebo centrální úřad. Zadavatel definuje své potřeby, nese odpovědnost za přípravu projektu, za vyhlášení veřejné soutěže a výběr nejlepší nabídky, má charakter smluvní strany ve smluvní dokumentaci projektu, zodpovídá za dohled nad projektem po celou dobu jeho provedení a zároveň zodpovídá za závazky finančního plnění, vyplývajícího ze smluvního vztahu s investorem podle jeho míry plnění dle zadání projektu.
- Projektová společnost – sponzor, koncesionář
V angličtině používáme termín Special Purpose Vehicle (SPV). Koncesionářem se rozumí společnost, která zastává veřejnou službu za partnera z veřejného sektoru. Ve většině případů se jedná o konsorcium společností zahrnující stavební společnosti, facility management společnosti a banky, vybrané ve veřejné soutěži na základě předložení nejlepší nabídky. Investor je smluvní protistranou zadavateli a je zodpovědný za realizaci a dodávání služby podle zadání projektu.
- Poradce
S veřejným sektorem často spolupracují odborní poradci (finanční, právní, techničtí), kteří pomáhají při zpracovávání studií proveditelnosti, soutěžních podmínek, uzavírání smluv apod.

- **Stavební společnost – kontraktor**
Stavební společnosti bývají velmi často součástí projektového konsorcia. Dále zastávají realizaci stavby, která je ošetřena příslušnými smlouvami o dílo. Koncesionář dá plnou moc kontraktorovi na výstavbu – ve většině případů je tímto dodavatelem část koncesionářského konsorcia, projektová firma, a tato účast je schválena všemi zainteresovanými stranami. Jeho účast konsorciu zabezpečuje nejefektivnější a nejúčinnější návrh a realizaci projektu. Kontraktor přebírá zodpovědnost za návrh, výstavbu, implementaci projektu a smlouvy se subdodavateli.
- **Provozovatel**
Provozovatelé jsou společnosti, které zodpovídají za provoz a údržbu určitého zařízení podle provozovatelské smlouvy. Provozovatel je členem konsorcia koncesionářů.
- **Dodavatelé**
Dodavatelé jsou účastníci procesu PPP projektů, kteří poskytují zařízení, nerostné suroviny nebo služby. Spolehlivost dodavatelů ovlivňuje včasnost a řádnost realizace projektu.
- **Investoři**
Investoři přinášejí do projektu buď vlastní kapitál, nebo věcné investice. V roli investora může přicházet v úvahu každá ze zúčastněných stran. Investory mohou být akcionáři i věřitelé, kteří představují soukromý sektor, poskytující finanční zdroje.
- **Věřitelé**
Věřitelé podporují koncesionáře v době vyjednávání s klientem tím, že během realizace projektu poskytnou koncesionáři úvěr. V roli věřitelů mohou vystupovat banky, mezinárodní věřitelské společnosti, ale také soukromí majitelé dluhopisů nebo cizí vlády.
- **Odběratelé**
Odběratelem služeb produkovaných zařízením (PPP projektem) je buď stát (veřejnoprávní organizace) anebo přímí uživatelé – občané. Pokud je stát jediným odběratelem, tak je smluvně zavázaný k odběru minimálního množství za minimální cenu (tzv. smluvně zavázané výnosy). Pokud jsou odběrateli naopak přímí spotřebitelé, tak jsou

výnosy závislé na trhu, což je složitěji kalkulovatelné a předvídatelné. Riziko, že partner ze soukromého sektoru nevytvoří dostatečný zisk, je o to vyšší.

- Pojišťovny
Pojišťovny částečně kryjí hospodářské riziko a případně některá ekologická rizika [26].

Grafická podoba výše popsaného je uvedena v Příloze 1 – Obecné schéma základních zúčastněných stran PPP projektu.

3.5 Možnosti financování PPP projektů

Projekty lze financovat dvěma základními způsoby a to buď z vlastních, nebo z cizích zdrojů. Vlastní zdroje zahrnují jak vlastní kapitál, tak i zdroje plynoucí z rozpočtu daného zadavatele. Jako cizí zdroje nejčastěji uvádíme úvěrové financování nebo financování dluhopisy.

Tabulka 1 uvádí možné cizí a vlastní zdroje financování v oblasti PPP projektů.

Tabulka 1 – Cizí a vlastní zdroje financování PPP projektů

Cizí zdroje	Vlastní zdroje
Úvěr	Vlastní kapitál
Seniorní úvěr	
Provozní úvěr	Juniorní úvěr
Dluhopisy	

Zdroj: [5]

U PPP projektů se nejčastěji objevují seniorní (nadřízené) úvěry, juniorní (mezaninové, podřízené, akcionářské) úvěry a provozní úvěry.

Možné zdroje financování dále doplníme o předpoklady, které také vstupují do finančního modelu.

Konkrétně se jedná o:

- poměr cizího a vlastního kapitálu
- vnitřní výnosové procento vlastního kapitálu
- ukazatele úrokového krytí

Typy úvěrů

Úvěr (Credit)

Ministerstvo financí České republiky definuje úvěr (credit) jako formu dočasného postoupení zboží nebo peněžních prostředků (půjčku) věřitelem, na principu návratnosti, dlužníkovi, který je ochoten za tuto půjčku po uplynutí nebo v průběhu doby splatnosti zaplatit určitý úrok ve formě peněžité premie.

Jako hlavní instituce, které poskytují žadatelům finanční prostředky, můžeme uvést zejména:

- komerční banky
- pojišťovny
- penzijní fondy
- Evropská investiční banka

Seniorní úvěr (Senior debt)

- nazýván též nadřazený

Jedná se o úvěr, který je splatný prioritně před všemi ostatními úvěry dlužníka.

Tento typ úvěru poskytuje banka a prioritně se využívá na financování výstavby infrastruktury [5].

Provozní úvěr (Operation debt)

Podle MFČR je provozní úvěr určen k financování provozních potřeb podnikatele jako je nákup zboží, materiálu, menšího investičního majetku, k financování pohledávek a podobně.

Tento typ úvěru bývá obvykle poskytován jako krátkodobý či střednědobý, jen výjimečně se poskytuje dlouhodobě. Poskytující instituce nevyžaduje k zajištění nemovitost a není ani nutné udávat účel úvěru.

Provozní úvěr se využívá při realizaci provozní části projektu [5].

Juniorní úvěr (Junior debt)

Jedná se o úvěr, jehož splátka má pro dlužníka nižší prioritu než splátka seniorního úvěru, ale vyšší prioritu než výplata dividend akcionářům.

Tento typ úvěru označujeme také za mezaninový, podřízený nebo akcionářský. Jeho hlavním charakteristickým rysem je přechod mezi vlastním kapitálem a dlouhodobým bankovním úvěrem.

Juniorní úvěr je poskytován jak bankou nebo soukromým investorem, tak upisovateli vlastního kapitálu.

Poměr cizího a vlastního kapitálu (Debt Equity Ratio)

Poměr cizího a vlastního kapitálu je jedním z ukazatelů charakterizujících dluhové zatížení podniku.

Dle §6, odst. 4 zákona c. 513/1991 Sb., obchodního zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, je vlastní kapitál definován jako vlastní zdroje financování obchodního majetku podnikatele, který se v rozvaze vykazuje na straně pasiv. Součástí vlastního kapitálu je základní kapitál, kapitálové fondy, fondy tvořené ze zisku a nedělitelný fond družstev a nerozdělené výsledky běžného období i minulých let.

Cizí kapitál představuje dluh, který musí společnost v určité době splatit.

Míra zadluženosti, tedy poměr cizího a vlastního kapitálu, je závislá na:

- výdajích spojených se získáním příslušného druhu kapitálu,
- velikosti a stabilitě podnikového zisku,
- majetkové struktury podniku,
- udržení kontroly nad činností podniku [5]

Vnitřní výnosové procento vlastního kapitálu (Internal Rate of Return)

Vnitřní výnosové procento (IRR) je pak taková hodnota diskontní míry, při níž je současná hodnota zkoumaných finančních toků rovna nule.

Vnitřní výnosové procento pak vyjádříme pomocí následujícího vzorce:

$$VVP = k_e = r_f + \beta_L * (r_m - r_f) + SP \quad (I.)$$

kde platí:

k_e výnosnost pro investora

r_f bezriziková míra – základní součást požadované výnosové míry je stanovena na úrovni výnosu státních dluhopisu s dobou splatnosti porovnatelnou s délkou PPP projektu;

$_L$ zadlužený koeficient beta – je to nezadlužený koeficient beta u (viz níže) upravený o zadluženost dané společnosti. Tím se do projektu zahrne zvýšené riziko pro společnost, které souvisí s dlouhodobým financováním;

$(r_m - r_f)$ tržní přírážka – v teorii CAPM modelu lze tržní přírážku interpretovat jako rozdíl mezi dlouhodobým výnosem akciových trhu (r_m) a výnosy bezrizikových dluhopisu (r_f);

SP přírážka za velikost (Size Premium) – vzhledem k tomu, že investor považuje investování do menší (finančně méně stabilní) společnosti za více rizikové, požaduje proto vyšší výnos ze svých peněz jako prémii za další podstoupené riziko. Přírážky jsou pravidelně publikovány;

$_u$ nezadlužený koeficient beta – vyjadřuje základní rizikovost daného trhu a určuje se statisticky jako průměr podle beta koeficientu účastníku na daném trhu, tzn., že vyjadřuje, jak se mění hodnota akcie dané společnosti oproti změně akciového trhu. Hodnotu koeficientu je možné získat ze zdrojů ekonomických zpravodajských agentur. Zadlužený koeficient beta lze z nezadluženého koeficientu beta odvodit podle následujícího vztahu:

$$_L = _u * [1 + (1 - t) * (D/E)],$$

kde platí:

$_L$ zadlužený koeficient beta;

$_u$ nezadlužený koeficient beta;

t dlouhodobá daňová sazba;

D/E podíl cizího a vlastního kapitálu společnosti [5].

Vnitřní výnosové procentu je v praxi velmi oblíbené a používané, protože udává předpokládanou výnosnost investice, kterou srovnáváme s požadovanou výnosností. Pokud je investice financovaná úvěrem, mělo by VVP být vyšší než úroková míra.

Ukazatele úrokového krytí (LLCR, ADSCR)

ADSCR (Annual Debt Service Cover Ratio) ukazuje na schopnost dlužníka splácet úvěr z disponibilního ročního peněžního toku a počítá se jako podíl provozního peněžního toku a dluhové služby v daném roce.

Jedná se o ekonomický ukazatel vyjadřující výši volných peněžních toků (tzn. čistého příjmu), které mohou být použity ke splácení úvěru.

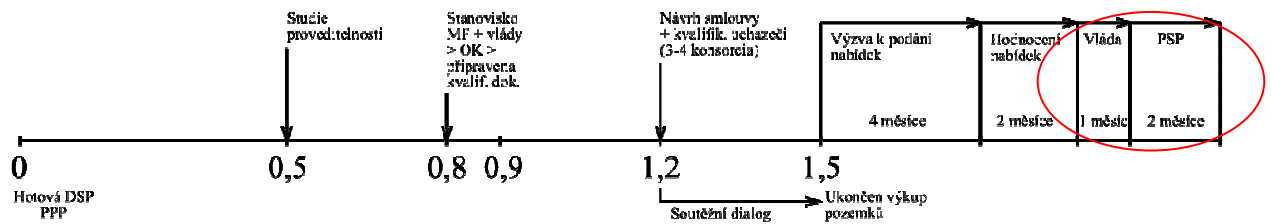
LLCR (Loan Life Cover Ratio) je dáno poměrem současné hodnoty peněžních toků a během zbývajících doby splácení a zbývajících jistiny úvěru.

Jde také o ekonomický ukazatel vyjadřující ale schopnost dlužníka splácet úvěr z disponibilního peněžního toku a počítá se jako podíl čisté současné hodnoty provozního peněžního toku a dluhové služby za celou dobu úvěru [5].

3.6 Vlastní analýza PPP projektu

Analýza PPP projektu byla provedena na pilotním projektu financování a výstavby dálnice D3/ rychlostní silnice R3. Blíže je popsána v aplikační části této práce, kde jsou porovnány výhody a nevýhody financování D3 pomocí PPP a veřejné zakázky.

Obrázek 5 - Časová osa běžného PPP projektu – fáze přípravy

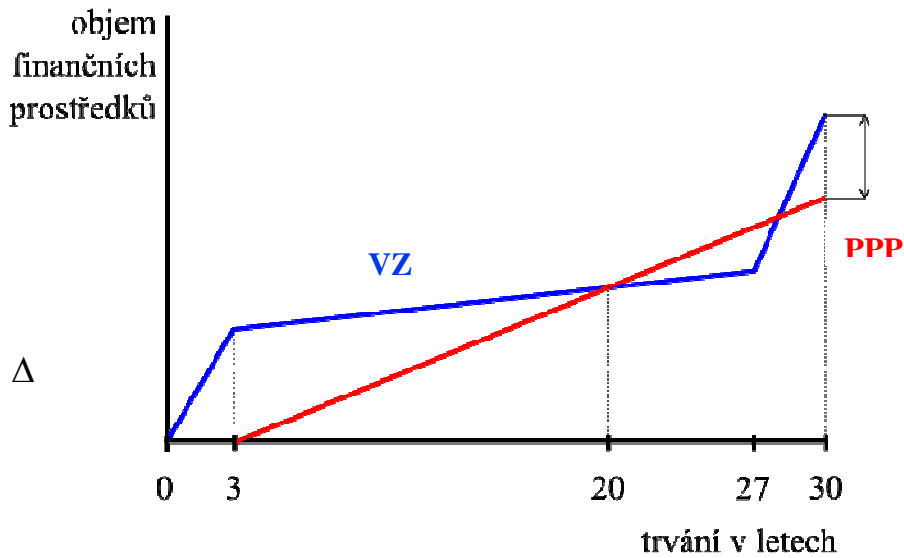


Zdroj: osobní konzultace se specialistou

Výše uvedený graf znázorňuje časový průběh přípravy obecného PPP projektu. Na obrázku je zvýrazněna nejkritičtější část přípravných fází projektu. Jedná se o kritické tři měsíce, kdy rozhodnutí vlády může znehodnotit téměř celou přípravu projektu i již vynaložené finanční prostředky.

Následující obrázek - Graf porovnání PPP a veřejné zakázky znázorňuje rozdílný vývoj mezi těmito dvěma modely. Modrá křivka znázorňuje financování veřejné zakázky obecného projektu, červená křivka znázorňuje financování pomocí PPP projektu. PPP projekt může ušetřit spousty finančních prostředků. Jak byl PPP projekt efektivní, se bohužel dozvíme až ke konci doby trvání projektu, kdy oba modely můžeme díky konečné vypovídací hodnotě porovnat.

Obrázek 6 – Graf: porovnání PPP a VZ



Zdroj: osobní konzultace se specialistou

PPP projekt D3/R3 je pilotním projektem PPP v resortu dopravy, jehož hlavním cílem je dovyprojektování, financování, výstavba, provozování a údržba příslušných úseků dálnice D3/rychlostní silnice R3. Projekt byl zařazen mezi pilotní projekty PPP usnesením vlády č. 1017 ze 17. srpna 2005 v úseku Tábor – Bošilec. Využití modelu PPP pro tento úsek bylo ale v roce 2008 přehodnoceno. Jeho realizace byla zahájena klasickým způsobem a je navržena ke spolufinancování z OPD. Usnesení vlády č. 672 z 2. června 2008 byl rozsah projektu změněn tak, že zahrnuje celou jihočeskou část dálnice D3/rychlostní silnice R3, kdy severní úseky vystavěné státem mají být koncesionářem pouze provozovány a udržovány.

4 APLIKAČNÍ ČÁST

Pátá kapitola je dělena do tří podkapitol, přičemž první podkapitola obsahuje informace o největších PPP projektech u nás, druhá podkapitola se zabývá základními informacemi o dálnici D3/ rychlostní silnici R3, kde přiblíží trasu této komunikace, třetí podkapitola je věnována možnostem pořízení výstavby dálnice D3/ rychlostní silnici R3, kde nastíní základní rozdíly mezi PPP projektem a veřejnou zakázkou a porovná výstupy obou možností financování výstavby dálnice.

Konkrétní projekty v ČR

Mezi největší PPP projekty u nás patří výstavba dálnice D3, rekonstrukce dálnice D1, aircon na Ruzyni a výstavba dálnice D11, která vede z Prahy na Hradec Králové a Pardubice [12].

Přes to, že D1 je známá velmi špatným stavem vozovky a s tím spojenou i vysokou četností často velmi vážných dopravních nehod, je tato práce podrobněji zaměřena na dálnici D3, která je nám nejbližší a propojí trasu Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko.

5.1 Základní informace o dálnici D3/ rychlostní silnici R3

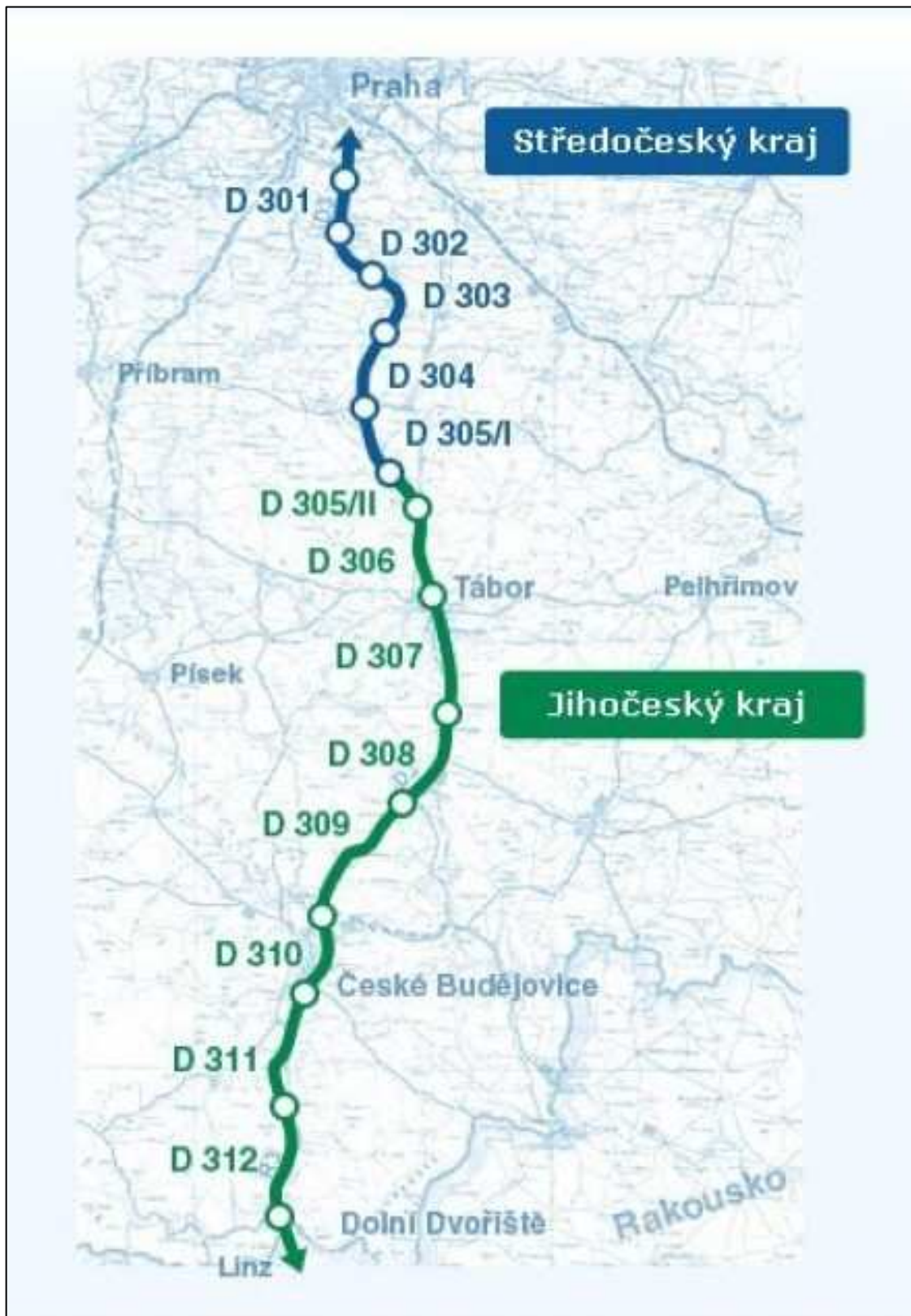
Dálnice D3

Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko

172 km (17 km v provozu, 25 km ve stavbě, 130 km v přípravě)

Dálnice D3/ rychlostní silnice R3 propojí Prahu a oblast jižních Čech a napojí Táborsko a Českobudějovicko na republikovou dálniční síť. Na jižním konci naváže na hraničním přechodu Dolní Dvořiště také na silniční síť Rakouska, a to díky připravované rakouské kapacitní komunikaci S10, která povede do Unterweikersdorfu, kde začíná dálnice A7 (ta se v Linci napojuje na A1). Navržená trasa D3 (i D8) leží na hlavním mezinárodním silničním tahu E55, vedoucím ze Skandinávie přes naše území do Řecka [7].

Obrázek 7 – Dálnice D3 na území České republiky



Zdroj: [19]

O dálnici v trase dnešní D3 se uvažovalo již v roce 1939, v roce 1963, kdy vznikla základní síť dálnic bývalého Československa, D3 ovšem chyběla a byla přidána až v roce 1987. První část budoucí D3 byla v roce 1991 otevřena v podobě obchvatu města Tábor. V letech 2004 a 2005 na ni severně navázal úsek po Chotoviny. V prosinci 2007 byla zprovozněna další část, a to po Mezno v plném profilu a po Novou Hospodu v profilu polovičním. Po dostavbě na plný profil byl úsek Nová Hospoda – Mezno zprovozněn na konci roku 2009. D3 tak měří pouze 17 km, ale původní obchvat Tábora (3,5 km) není jako dálnice zatím označen.

Obrázek 8

– D3 v provozu / úsek Nová Hospoda – Tábor-jih



Zdroj obrázku: [27]

Od října 2008 je ve výstavbě 25 km dlouhý úsek mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí s plánovaným uvedením do provozu v roce 2011. Tento úsek měl být původně zkušebně finančně a částečně také investorsky zajišťován metodou PPP

(Public Private Partnership) –

společné financování státu a soukromého sektoru. Díky zpoždění při výběru koncesionáře PPP a neúnosné dopravní situaci na silnici I/3 v této oblasti bylo nakonec z důvodu urychlení výstavby přistoupeno k financování tohoto úseku ze státního rozpočtu.

Na obrázku 8 je znázorněna D3 již v provozu, úsek dálnice u Tábora tvoří obchvat města. Od roku 1991 ve čtyřproudém uspořádání. Fotografie je pořízena ve směru na Prahu.

Obrázek 9 – D3, úsek Nová Hospoda – Mezno – Chotoviny / prosinec 2007



Zdroj: [28]

Na obrázku 9 je letecký snímek těsně před zprovozněním z prosince 2007, jedná se o Estakádu Rzavá v 69,4 km ve směru na Tábor.

Příprava D3 v Jihočeském kraji

V současnosti se uvažuje o tom, že celý úsek D3 mezi Veselím nad Lužnicí a hranicí s Rakouskem bude financován metodou PPP (Public Private Partnership) – společné financování státu a soukromého sektoru. Pokud vše proběhne hladce, mohla by výstavba prvních úseků začít rokem 2013 [11].

V příloze 7 je pak uveden úplný harmonogram výstavby celé D3/R3.

5.2 Možnosti pořízení výstavby dálnice D3/ rychlostní silnice R3

Nejvhodnější variantou vedoucí k realizaci projektu výstavby dálnice D3/ rychlostní silnice R3 v celé její délce, je možnost pořízení:

- klasickým modelem realizace
- koncesním modelem, kdy je využita spolupráce veřejného a soukromého sektoru [11].

Obě tyto varianty jsou popsány níže, přičemž finanční analýzu obou těchto možností obsahuje kapitola č. 5.3

4.2.1 Klasický model

Klasický model vychází z běžně používané praxe veřejného sektoru, který postupně a odděleně zadává provedení všech jednotlivých částí projektové dokumentace a stavby, eventuálně i služby podporující provoz, technickou správu a údržbu. Funkci investora, provoz a financování zajišťuje příslušný Zadavatel s použitím prostředků veřejných rozpočtů, případně zdrojů z fondů EU.

Klasický model přípravy a realizace projektu

Strukturovaný dodavatelský model:

1. Veřejný sektor koordinuje celý proces přípravy, realizace a provozu.
2. Na základě samostatných výběrových řízení zajišťuje soukromý sektor oddělené zhotovení projektové dokumentace, realizaci stavby a související činnosti (inženýrská činnost pro získání stavebního povolení, stavební dozor, BOZP, odpovědný geodet inženýra stavby, odpovědný geolog inženýra stavby, archeologický průzkum, pyrotechnický průzkum, atd.).
3. Údržba je zajišťována vlastními silami veřejného sektoru (veřejné zakázky na nákupy příslušné techniky, materiálu apod.)

Klasický model představuje výchozí srovnávací základ pro vyhodnocení jiných možností způsobu pořízení a financování projektu [11].

Podstata klasického modelu

Zadavatelem zakázek na realizaci dálničních staveb s použitím Klasického modelu je v současné době ŘSD, jehož základním předmětem činnosti je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy, zabezpečení jejich výstavby a modernizace, vč. jejich správy, údržby a oprav.

ŘSD při výstavbě dálnice fakticky vystupuje jako investor, budoucí provozovatel a správce. Investiční prostředky a prostředky pro provoz a technickou správu a údržbu i investiční opravy dálnic jsou získávány zejména prostřednictvím SFDI³.

Jednotlivé roční rozpočty SFDI jsou finančně limitovány a jejich vývoj probíhal a probíhá v následujících relacích:

Tabulka 2 - Vývoj finančního rozpočtu SFDI

Rok	Výše rozpočtu SFDI [mld. Kč]
2006 – Upravený rozpočet	63,5
2007 – Upravený rozpočet	84,2
2008 – Upravený rozpočet	97,86
2009 – Upravený rozpočet	93
2010 – Návrh rozpočtu	96,02
2011 – Výhled	76,2

Zdroj: [11]

4.2.2 Koncesní model

Hlavním principem koncesního modelu je koncepční snaha o plnohodnotné zapojení soukromého sektoru do problému rozvoje veřejných služeb spolu s odlišnou definicí konečného cíle jejich rozvoje, jímž nejsou požadavky konkrétních investic pro dané časové období, ale celkový přidaný užitek (*vyjádřený specifickými výkonovými a kvalitativními ukazateli*) rozvoje veřejných služeb, realizovaný ve stanoveném časovém období za souhrnnou předem známou cenu.

Koncesní model zároveň mění zaběhnuté postupy i rozsah a charakter kompetencí veřejného sektoru při poskytování veřejných služeb. Z obecného pohledu přináší Koncesní model veřejnému sektoru zejména tyto výhody:

³ SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury je zřízen zákonem 104/2000 Sb. Účelem fondu je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest [23].

Realizace Projektu ve stanoveném horizontu – Koncesionář obdrží první platby Služebního až v okamžiku zahájení provozu na dokončeném Funkčním celku. Koncesní model tak umožňuje veřejnému sektoru přeměnit jednorázové investiční výdaje na tok nepřerušovaných plateb za činnost Koncesionáře. Příslušný projekt tak může být realizován formou Koncesního modelu i tehdy, pokud je dostupnost potřebného objemu veřejných zdrojů v daném čase omezena.

Lepší stimuly pro výkon - převzetí rizika dostupnosti dálnice resp. rychlostní silnice, by mělo stimulovat Koncesionáře ke kvalitním dodávkám Služeb. K plným platbám Služebního dochází pouze tehdy, jsou-li Koncesionářem plně dodržovány stanovené smluvní standardy jeho činnosti.

Snížení nákladů na životní cyklus - účast Koncesionáře vede ke snížení investičních i provozních nákladů a nákladů životního cyklu (modernizace, rekonstrukce po celou dobu trvání smlouvy).

Lepší rozložení rizik – faktický přenos rizika na ten subjekt, jež umí s rizikem lépe zacházet, čímž se celková bilance daného projektu, realizovaného ve spolupráci se soukromým sektorem, zlepší oproti Klasickému modelu. Cílem však není minimalizace rizika, ale jeho optimalizace s cílem dosáhnout co nejlepší Hodnoty za peníze.

Zlepšení kvality Služeb – zapojením Koncesionáře dochází ke zlepšení kvality např. díky úsporám z rozsahu či zavedení inovací do dodávky Služeb.

Zvýšená efektivita - dlouhodobost trvání koncesionářské smlouvy a skutečnost, že při realizaci projektu jsou využívány soukromé zdroje bank, společně s motivem dosažení zisku a případných úspor na straně koncesionáře jsou faktory, které vytváří tlak na efektivitu činností prováděných koncesionářem.

Optimální rozložení kompetencí managementu - zadavatel se zabývá činnostmi monitorovacími a regulačními. Koncesionář se zabývá činností podnikatelskou, tzn. finanční, stavební, provozní a údržbářskou.

Podstata koncesního modelu - zadavatel zajišťuje služby na jednotlivých funkčních celcích prostřednictvím koncesionářů a řeší s nimi výhradně otázky výkonových a kvalitativních parametrů Služeb a plateb za ně. Technicko – realizační a provozní otázky ponechává v plné kompetenci koncesionářů. Efekty koncesního modelu proto nelze vidět jen v oblasti vyšší efektivnosti transakce [10].

Logika koncesního modelu je následující:

- Koncesionář investici podle výkonového a kvalitativního popisu služeb dovyprojektuje a postaví.
- Koncesionář investici podle výkonového a kvalitativního popisu služeb spravuje a udržuje.
- Koncesionář zajišťuje nutné investice životního cyklu.
- Koncesionář po smluvenou dobu zajišťuje služby a poskytuje je přímo veřejnosti a je garantem výkonových a kvalitativních parametrů veřejné služby vůči veřejnosti.
- Koncesionář financuje příslušnou fázi projektu.
- Zadavatel za služby poskytnuté koncesionářem platí služebné.
- Délka trvání koncesionářské smlouvy v oblasti silničních a dálničních staveb může být v zákonném rozmezí 25 až 35 let.
- Koncesionář se vybírá na celou dobu trvání příslušné fáze projektu.

Charakteristiky koncesního modelu

Základní charakteristiky koncesního modelu na základě výše uvedeného jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 3 - Základní charakteristiky koncesního modelu

Předpokládaná doba trvání projektu:	Výstavba: 2 roky od počátku výstavby funkčního celku s cílem zprovoznění prvního funkčního celku vystavěného koncesionářem (funkční celek C) v 7/2013 a posledního funkčního celku v termínu 7/2015. Provozování: předpokládaná doba provozování minimálně po dobu 30 let od zprovoznění příslušného funkčního celku; provozování bude ukončeno jednotně pro všechny funkční celky v rámci každé fáze projektu a bude trvat maximálně 35 let od uzavření koncesionářské smlouvy.
Koncesionář:	Koncesionář v rámci příslušné fáze projektu realizuje: <ul style="list-style-type: none">• dopracování potřebné projektové dokumentace,• financování,• výstavbu,• provoz a údržbu• koncesionář snáší:<ul style="list-style-type: none">• investiční a provozní náklady, náklady životního cyklu, náklady financování,• rizika výstavby a dostupnosti.

Zadavatel:	<p>5 ZADAVATELI PŘINÁLEŽÍ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zajištění pravomocného územního rozhodnutí • zajištění majetkoprávní přípravy pozemků • vlastnictví stavby <p>Zadavatel snáší:</p> <ul style="list-style-type: none"> • platby Služebného po dobu minimálně 30-ti let
Platební mechanismus:	<p>Služebné založené na tom, zda je příslušný funkční celek dálnice dostupný, resp. zda není zcela nebo částečně nedostupný. Dostupnost a kvalitativní parametry dálnice D3 a rychlostní silnice R3 budou definovány Zadavatelem dle jeho technických požadavků na projekt v koncesionářských smlouvách. Srážky ze služebného budou uplatňovány ve všech případech, nedostupnosti dálnice D3 a rychlostní silnice R3 mimo těch, jejichž vznik nemůže být ze strany koncesionáře ovlivněn. Srážky budou aplikovány též v případech, kdy funkční celek nebude dosahovat stanovených kvalitativních parametrů. V případě úplné nedostupnosti dálnice a rychlostní silnice z důvodů pochybení koncesionáře nebude služebné hrazeno vůbec.</p>

Zdroj: [10]

5.2.3 Porovnání modelů pořízení projektu

Na základě stanovených cílů i uvedené charakteristiky klasického a koncesního modelu lze uvést základní výhody koncesního modelu, a to zejména z hledisek:

- mimobilanční povahy projektu,
- realizace projektu v předpokládaném časovém horizontu a z toho plynoucí společenské a ekonomické multiplikační efekty projektu,
- hodnoty za peníze,
- kvality poskytovaných služeb.

Přehled hodnocených aspektů je uveden níže v tabulce uvedené v příloze č. 5 s tím, že analýza způsobů realizace doporučené varianty včetně předpokládaných finančních toků jednotlivých forem řešení a posouzení ekonomické výhodnosti koncesního modelu oproti klasickému modelu je předmětem kapitoly č. 5.4, proto je nutné níže uvedené závěry posuzovat ve spojení s touto kapitolou.

Na závěr zhodnocení variant pořízení projektu lze konstatovat, že pořízení projektu formou klasického modelu, byť je teoreticky možné, není reálné v daném časovém horizontu, se kterým se počítá v případě koncesního modelu. V případě, že by projekt měl být pořízen klasickým modelem, postupovala by výstavba etapovitě po malých

úsecích. Tím by i řešení všech zmíněných negativ, které vyvolávají nutnost realizace projektu, bylo odsunuto do vzdálenějšího časového horizontu. Při využití koncesního modelu dojde k realizaci projektu v reálně stanoveném horizontu, čímž budou i dříve vyřešena všechna negativa, která vedou k nutnosti jeho realizace.

Z provedeného hodnocení v obecné rovině vyplývá, že pro realizaci projektu je výhodnější koncesní model oproti klasickému modelu.

5.3 Souhrn výstupů z komplexního finančního modelu

Kapitola 5.3 obsahuje shrnutí výstupů z komplexního finančního modelu výstavby dálnice D3/ rychlostní silnice R3. Porovnáva objem peněžních toků PPP projektu s objemem peněžních toků klasického modelu projektu v prvních dvou fázích výstavby dálnice.

Fáze I.: Zahájení zadávacího řízení ve vztahu k Funkčnímu celku C (projektování, výstavba, provozování a údržba) a ve vztahu k Funkčním celkům A a B (provozování a údržba) s tím, že v průběhu zadávacího řízení dojde k vyjasnění a následnému rozhodnutí o tom, zda je pro Zadavatele výhodnější realizovat Funkční celek C samostatně nebo Funkční celek C spolu s provozováním a údržbou Funkčních celků A a B. Zahájení zadávacího řízení pro Fázi I. projektu se předpokládá v první polovině roku 2010 [11].

Fáze II.: Zahájení zadávacího řízení ve vztahu k Funkčním celkům D a E s časovým odstupem s tím, že v průběhu zadávacího řízení dojde k vyjasnění a následně rozhodnutí o tom, zda-li je možno realizovat oba Funkční celky společně, či zda dojde ke zúžení pouze jeden Funkční celek, s tím, že zbylý Funkční celek by byl zadáván samostatně v další Fázi, kdy by to stav jeho přípravy a podmínky na trhu umožňovaly [11].

Mapa funkčních celků je obsažena v příloze č. 8.

Výhody a nevýhody těchto dvou variant jsou obsaženy v příloze č. 5

Projekt PPP

Tabulka 4 - Fáze I. Zadání projektu – peněžní toky

Koncesní model	Nominální hodnoty včetně inflace (Kč)	Diskontovaná hodnota (Kč, NPV)
Výnosové úroky	425 593 552	168 088 900
CAPEX	7 488 307 065	6 252 402 053
OPEX	3 421 887 110	1 338 066 219
Ostatní provozní výdaje	2 314 818 264	919 654 602
LCC	8 814 488 007	2 736 629 227
Daně	801 952 853	323 787 972
Finanční výdaje (bez úmoru)	13 962 115 426	6 537 953 377
Výdaje celkem	36 803 568 725	18 108 493 450

¹ IRR – vnitřní výnosové procento vlastního kapitálu stanoveno jako kombinace výnosů vlastníků Koncesionáře z vkladu do základního jmění a podřízeného dluhu.

¹ Annual Debt Service Cover Ratio - Jedná se o finanční ukazatel krytí dluhové služby, na základě kterého věřitelé hodnotí schopnost dlužníka splácet úvěr. Tento ukazatel ukazuje na schopnost dlužníka splácet úvěr z disponibilního ročního peněžního toku.

Zdroj: [11]

Tabulka 5 - Fáze II. Zadání projektu – peněžní toky

Koncesní model	Nominální hodnoty včetně inflace (Kč)	Diskontovaná hodnota (Kč, NPV)
Výnosové úroky	1 260 614 453	453 675 272
CAPEX	17 952 698 906	13 580 576 507
OPEX	2 621 520 027	901 534 843
Ostatní provozní výdaje	1 676 071 830	583 635 463
LCC	5 473 981 021	1 496 660 419
Daně	2 078 606 169	531 576 558
Finanční výdaje (bez úmoru)	35 416 220 297	14 045 651 705
Výdaje celkem	65 219 098 249	31 39 635 494

Zdroj: [11]

Klasický model

Tabulka 6 - Fáze I. – zadání projektu

Klasický model	Nominální hodnoty (Kč)	Diskontovaná hodnota (Kč, NPV)
Investiční výdaje (CAPEX)	7 947 298 099	5 721 138 668
Provozní výdaje (OPEX)	3 848 094 151	1 479 876 263
Výdaje na životní cyklus (LCC)	8 401 953 600	2 593 332 757
Rizika	3 578 390 529	1 781 974 543
Finanční výdaje	15 736 859 068	923 685 901
Celkem	39 512 595 447	12 500 008 132

Zdroj: [11]

Tabulka 7 - Fáze II – zadání projektu

Klasický model	Nominální hodnoty (Kč)	Diskontovaná hodnota (Kč, NPV)
Investiční výdaje (CAPEX)	18 313 243 179	13 183 424 401
Provozní výdaje (OPEX)	2 951 190 655	995 253 347
Výdaje na životní cyklus (LCC)	6 065 100 491	1 994 617 555
Rizika	6 787 021 960	4 306 040 335
Finanční výdaje	41 907 355 740	2 361 348 604
Celkem	76 023 912 025	22 840 684 242

Zdroj: [11]

Finanční analýza projektů

Vzhledem k tomu, že k výdajům bude docházet v průběhu celého období trvání příslušné fáze projektu, je nezbytné provést srovnání obou modelů pomocí diskontování jednotlivých finančních toků odpovídajícím diskontním faktorem. Protože výdaje jsou uváděny v nominální výši (to jest ve výši zohledňující očekávanou míru inflace) je nutné, aby také diskontní faktor byl vyjádřen nominálně.

Jelikož vstupní data jsou uváděna v nominální hodnotě, není možné použít reálnou diskontní sazbu - ta by se použila v případě, že i vstupní data jsou uváděna v reálných hodnotách, nicméně na výslednou výši hodnoty za peníze nemá zvolený postup vliv.

Vzhledem k rozdílnému časovému průběhu finančních toků u klasického a koncesního modelu (u klasického modelu je významná část výdajů vynaložena již v období

výstavby, zatímco v případě koncesního modelu je služebné v podstatě rovnoměrně rozloženo do celého období trvání koncesionářské smlouvy) je srovnání velice citlivé na použitou diskontní sazbu. Je však zřejmé, že finální výsledek hodnoty za peníze je možné získat až po obdržení cenových nabídek v rámci zadávacího řízení [11].

Výchozí hodnoty jsou uvedeny v příloze č. 3: Porovnání modelů pořízení projektu výstavby dálnice D3.

6 ZÁVĚR

Bakalářská práce byla zaměřena na analýzu Public private partnership projektu a financování dopravní infrastruktury s využitím PPP.

Nároky na dopravu, kvalitu silnic a dálnic, rychlost i komfort se rok od roku zvyšují. Se snahou urychlení komunikace i dopravy musel přijít nový způsob financování výstavby komunikací, který zabezpečí plynulý, méně nákladný a méně rizikový způsob dokončení staveb a možnost přiblížení se tak evropskému standardu na pozemních komunikacích.

Public private partnership jsou projekty v zahraničí běžně využívány v takovéto problematice. ČR s formou financování pomocí PPP projektů nemá zatím mnoho zkušeností.

Na základě provedených analýz je možné konstatovat, že navrhovaná varianta řešení Fáze I. projektu – výstavba, provozování a udržování úseků 0308/C až 0309/III a provozování a udržování úseků 0305/II až 0309/III dálnice D3 s využitím koncesního modelu nejlépe splňuje cíle projektu, požadavky zadavatele a potřeby veřejnosti, a to zejména z pohledu zajištění kvalitního dopravního spojení a odstranění stávajících negativních dopravních vlivů v daných úsecích dálnice D3.

Financování projektu takového rozsahu jako je výstavba dálnice D3/ rychlostní silnice R3 pomocí veřejné zakázky je z časových i finančních důvodů nemožné.

V případě potvrzení platnosti ÚR je potřeba rozhodnout o aktualizaci koncesního projektu k aktuálnímu dni, spolu s jeho doplněním o základní parametry zadávacích podmínek dle požadavku stanoveného usnesením vlády č. 158/2010 pro možnost zahájení zadávacího řízení. Koncesní projekt pak lze předložit k projednání vládě do 2,5 měsíce od tohoto rozhodnutí.

6 SUMMARY

The bachelor work was focused on the analysis of Public Private Partnership projects and the financing of transport infrastructure in PPP.

Claims for services, quality of roads and highways, speed and convenience are increasing year by year. The effort to accelerate communication and transport had come a new way to finance road construction, which ensures a smooth, less costly and less risky way to completion of construction and the possibility of approaching the European standard on the road.

Public Private Partnership projects abroad are commonly used in such problems. Czech Republic does not have much experience with a form of financing through PPP yet.

Based on the analysis it can be concluded that the proposed alternative solutions to Phase I of the project - the construction, operation and maintenance of sections 0308 / C to 0309/III and operation and maintenance of the sections 0305/II 0309/III to D3 using the concession model best meets project objectives, client demands and needs of the public, especially from the viewpoint of ensuring the quality of transport links and the removal of the existing negative impacts of traffic in those sections of the D3.

Financing a project of this magnitude as the construction of the D3 motorway / dual carriageway contract with R3 is both time and financial reasons, impossible.

In the case of validating planning permit is needed to decide on the concession project update to the current day, along with its addition to the basic parameters required by the specifications laid down by Government Resolution No. 158/2010 for the possibility of launching a procurement procedure. OBC then be submitted to the government within 2.5 months from this decision.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] <http://www.hajduch.net/cesko/doprava>
- [2] BUCHTELOVÁ, Růžena, et al. *Akademický slovník cizích slov*. Český Těšín : Academia, 2000. 834 s.
- [3] JURČÍK, Radek ; OSTŘÍŽEK, Jan. *Veřejné zakázky a veřejně-soukromá partnerství*. Brno : Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně, 2008. 241 s. ISBN 978-80-7375-159-3.
- [4] VYSKOČIL, V. K.; ŠTRUP, O.; PAVLÍK, M. *Facility management a Private Public Partnership*. Praha : Professional Publishing, 2007. 262 s.
- [5] http://www.mfcr.cz/cps/rde/xbcr/mfcr/Financni_modely.pdf (str. 53 - xx)
- [6] KRUTINA, Václav. *Ekonomika podniku*. [s.l.] : [s.n.], 2009. 120 s.
- [7] <http://www.dalnice-d3.cz/zakladni-informace-o-dalnici-d3>
- [8] NKÚ – kontrola č. 10/15
- [9] Status report – PPP D3/R306/2009 – 06/2010
- [10] Projekt PPP D3/R3. *Koncesní projekt*. Praha : Česká republika - Ministerstvo dopravy, 2009. 124 s.
- [11] www.pppcentrum.cz
- [12] www.hajduch.net/system/files/image/cesko/hospodarstvi/dalnice.jpg
- [13] www.hajduch.net/system/files/image/cesko/hospodarstvi/koridory.jpg
- [14] www.hajduch.net/system/files/image/cesko/hospodarstvi/ropovod.jpg
- [15] www.hajduch.net/system/files/image/cesko/hospodarstvi/plynovod.jpg
- [16] <http://management-marketingu.blogspot.com/2010/09/6-primarni-sekundarni-zdroje-dat.html>
- [17] <http://tn.nova.cz/zpravy/domaci/v-rijnu-zacne-stavba-dalsiho-useku-d3-s-problemy.html>
- [18] BRUCKNER, T.; VOŘÍŠEK, J. *Outsourcing informačních systémů*. Praha : EKOPRESS, 1998. [186]. Dostupné z WWW: <<http://nb.vse.cz/~bruckner/tbouts.htm>>. ISBN 80-86119-07-6.
- [19] DOLEŽAL, Petr. *Možnosti využití prvků new public managementu při řízení územně samosprávných celků*. Brno, 2006. 84 s. Diplomová práce. Masarykova univerzita.
- [20] <http://www.sfdi.cz/CZ/>

- [21] http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/rr_ppp_metodiky_postupy_45313.html
- [22] KŘIVDA, Vladislav; RICHTÁŘ, Michal ; OLIVKOVÁ, Ivana . 2. *Silniční doprava*. Ostrava : VŠB - TUO, 2007. 170 s. Dostupné z WWW: <http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/Zdopr/02_SD.pdf>. ISBN 978-80-248-1521-3.
- [23] Česká republika. Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, 3, s. 42-64.
- [24] ZELENÝ, Lubomír. *Doprava : Ekonomické souvislosti rozvoje*. první. Praha : Vysoká škola ekonomická, 1995. 111 s.
- [25] EISLER, Jan; HOBZA, Milan. *Ekonomika podniku dopravy*. Praha : Vysoká škola ekonomická, 1994. 217 s.
- [26] BURNET, M., *Public-Private Partnerships (PPP) – A Decision Maker’s Guide*. London: European union publishers, 2007. 195 s. ISBN 13 978-90-6779-204
- [27] http://foto.ceskedalnice.cz/nase-foto/provoz/d3/usek_3/slides/D3f10.html
- [28] <http://foto.ceskedalnice.cz/nase-foto/vystavba/d3/mezno-chotoviny/0712-letecke/slides/071204-06.html>

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Obecné schéma základních zúčastněných stran PPP projektu

Příloha 2: Schéma metodik v procesu PPP

Příloha 3: Porovnání modelů pořízení projektu výstavby dálnice D3

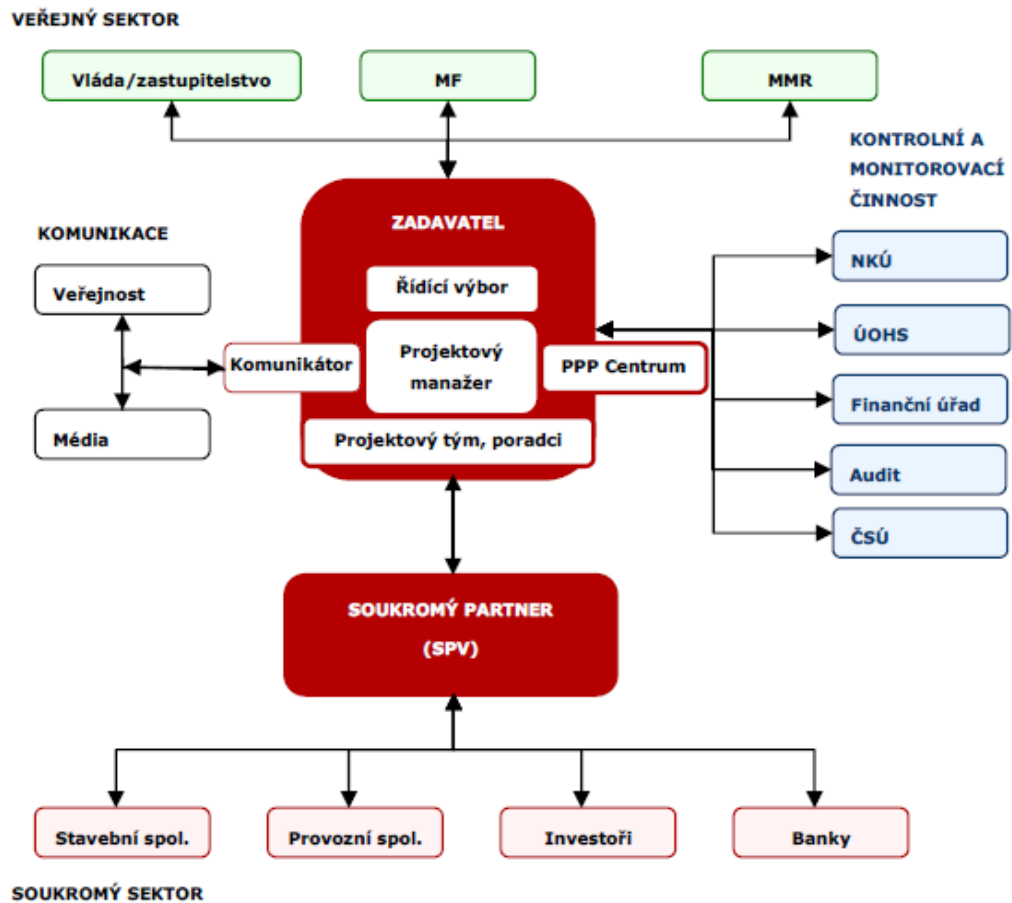
Příloha 4: Předpokládaný časový harmonogram realizace projektu

Příloha 5: Harmonogram realizace Fáze I. Projektu (Fáze II. s obdobnou délkou trvání s časovým odstupem)

Příloha 6: Ilustrativní mapa projektu D3/R3

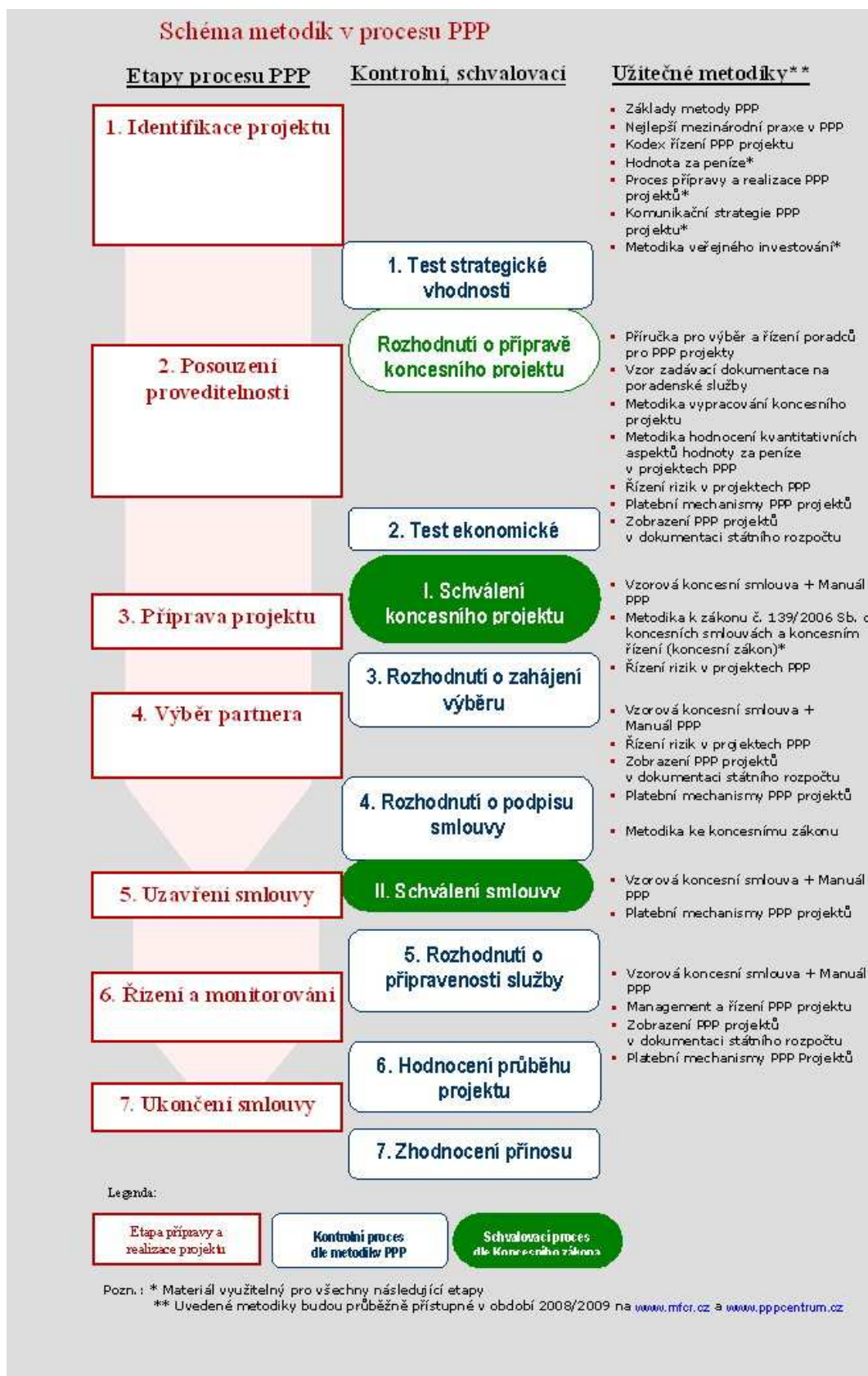
PŘÍLOHY

Příloha 1: Obecné schéma základních zúčastněných stran PPP projektu



Zdroj: [24]

Příloha 2: Schéma metodik v procesu PPP



Zdroj: [24]

Příloha 3: Porovnání modelů pořízení projektu výstavby dálnice D3

<u>Srovnávací kritéria</u>	<u>Klasický model</u>	<u>Koncesní model</u>	<u>Vhodnější model v rámci kritéria</u>
<u>Vliv Projektu na rozpočet vládního sektoru</u>			
Mimobilanční evidence aktiv	Klasický model neumožňuje evidovat aktiva Projektu mimo bilanci vlády, což znamená, že financování ovlivní vládní dluh a deficit vládního sektoru a může přispět k neplnění maastrichtských kritérií.	Koncesní model je koncipován jako vyhovující požadavkům Eurostat pro mimobilanční evidenci aktiv, v důsledku čehož nedojde k negativnímu dopadu na bilanci vlády.	Koncesní model
<u>Nákladové hledisko</u>			
Investiční náklady	Investiční náklady Klasického modelu se odvíjí od zaběhnutých mechanismů jejich výpočtu, způsobu výběru dodavatelů stavby, poměrů na dodavatelském trhu a omezených kontrolních mechanismů veřejného sektoru, který je zaměřen spíše na získávání zdrojů, než aby snižoval jednotkové náklady svých staveb.	Koncesní model může zajistit snížení investičních nákladů a to zejména snížením nákladů prvotních kalkulací, větším důrazem na konkurenční prostředí nabídek dodavatelů, vyspělejšími mechanismy výběru a výraznou orientací Koncesionáře na dosažení úspor.	Koncesní model
Provozní náklady	Provozní náklady jsou v České republice standardně na dobré úrovni a to zejména proto, že jsou dlouhodobě regulovány úspornými provozními rozpočty.	Koncesní model může vést k mírnému snížení provozních nákladů jen optimalizací některých procesů. Lze však očekávat, že se Koncesionář zaměří spíše na zvýšení kvality Služeb provozovatelům dálnice v mezích stanoveného provozního rozpočtu.	Rovnocenné
Náklady technické	Náklady technické správy	Koncesní model vede	Koncesní

správy a údržby	a údržby jsou podobně jako provozní náklady v České republice standardně na dobré úrovni a to zejména proto, že jsou dlouhodobě regulovány úspornými provozními rozpočty. Někdy však nedostatek prostředků vede až k podfinancování technické správy a údržby, což se v dlouhodobém časovém horizontu projeví ve špatném technickém stavu komunikací a v nízké kvalitě služeb, což následně vede k výrazně vyšším nárokům na investiční opravy.	zejména k lepšímu dlouhodobému plánování procesů technické správy a údržby. V dlouhodobém kontextu to představuje úspory díky delší životnosti vozovky a jejího vybavení.	model
Náklady životního cyklu	Úroveň nákladů životního cyklu se odvíjí od stávající praxe příslušných Zadavatelů, kteří při jejich zajišťování postupují stejně jako v případě kapitálových investic.	Úspory v oblasti investic životního cyklu se dotýkají dvou oblastí: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Racionálnější přístup Koncesionáře ke kalkulaci jeho nákladových limitů, méně formální mechanismy výběru dodavatelů a výraznou orientací organizace na dosažení úspor. ▪ Prodloužené cykly investičních oprav a modernizací. 	Koncesní model
Náklady rizik Projektu	V Klasickém modelu nejsou zpravidla rizika hospodaření patrná, a proto nejsou známy ani jejich náklady. Tyto náklady lze však zjistit podrobnou rizikovou analýzou.	V Koncesním modelu Koncesionář pečlivě řídí svá rizika a navíc má lepší předpoklady a nástroje jim předcházet. Proto jsou náklady rizik v případě Koncesního modelu nižší.	Koncesní model
<u>Rychlost realizace Projektu</u>			
Faktor rychlejší	Realizace Projektu není,	Koncesní model umožní	Koncesní

<p>realizace s přihlédnutím k dřívějšímu výběru mýtného, odstranění negativ kvůli nimž je Projekt realizován a k dalším společenským a ekonomickým multiplikačním efektům.</p>	<p>vzhledem ke zhodnocenému stavu rozpočtu SFDI realizovatelná v plánovaném časovém horizontu a byla by pravděpodobně realizována v neucelených celcích, čímž by se pozitivních efektů realizace Projektu dosáhlo až v delším časovém horizontu.</p>	<p>zlepšení všech uvedených faktorů ve stejné míře jako Klasický model, avšak v dřívějším časovém horizontu.</p>	<p>model</p>
<p><u>Podpora konkurenčního prostředí</u></p>			
<p>Motivační faktor – dlouhodobá motivace státu dosahovat stejných výsledků i kvality, jakých dosahuje soukromý sektor</p>	<p>V Klasickém modelu chybí možnost srovnávání a sebereflexe veřejného sektoru se sektorem soukromým. Také dále kvůli chybějící finanční motivaci způsobené pevně danými a garantovanými finančními prostředky z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury není vyvolán tlak na úspory jak v investičních tak provozních nákladech.</p>	<p>Koncesní model přináší přirozenou konkurenci, která dlouhodobě motivuje obě strany ve směru zefektivnění procesů. Soukromá iniciativa ukáže možnosti jiného přístupu k řešení problémů. V tomto smyslu lze jako pozitivní vidět i velký tlak seniorních věřitelů na efektivitu koncesionáře (a tím akcionářů) a tlak na minimalizaci Srážek Služebního a tím vysokou kvalitu Služeb.</p>	<p>Koncesní model</p>

Příloha 6: Předpokládaný časový harmonogram realizace projektu

Část I.: Časování realizace projektu dle finančních modelů

Činnost	Funkční celky A+B		Funkční celek C		Funkční celky D+E	
	Koncesní model	Klasický model	Koncesní model	Klasický model	Koncesní model	Klasický model
Zahájení výstavby	-	-	1.7.2011	1.7.2014	1.7.2013	1.7.2014
Zahájení provozu	1.7.2011	1.7.2011	1.7.2013	1.7.2016	1.7.2015	1.7.2016
Ukončení provozu	30.6.2043	30.6.2043	30.6.2043	30.6.2043	30.6.2045	30.6.2045

Příloha 8: Ilustrativní mapa projektu D3/R3

