

# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

## FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

## ÚSTAV STAVEBNÍ EKONOMIKY A ŘÍZENÍ

INSTITUTE OF STRUCTURAL ECONOMICS AND MANAGEMENT

## PROJEKTY PPP V ČESKÉ REPUBLICĚ A ZAHRANIČÍ

PPP PROJECTS IN THE CZECH REPUBLIC AND ABROAD

### DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

### AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Denisa Slezáková

### VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

prof. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.

BRNO 2023

# Zadání diplomové práce

Ústav: Ústav stavební ekonomiky a řízení  
Studentka: **Bc. Denisa Slezáková**  
Vedoucí práce: **prof. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.**  
Akademický rok: 2022/23  
Studijní program: N3607 Stavební inženýrství  
Studijní obor: Management stavebnictví

Děkan Fakulty Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

## Projekty PPP v České republice a zahraničí

### Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Zadání

- 1) PPP projekty, základní definice, související legislativní normy.
- 2) Proces realizace PPP projektů v předinvestiční fázi.
- 3) PPP v zahraničí, obecný pohled, příklady konkrétních projektů.
- 4) PPP v ČR, obecný pohled, příklady konkrétních projektů.
- 5) Případová studie, analýza českých a zahraničních PPP, vzájemná komparace procesů a dalších zjištění.

Výstupem diplomové práce je shrnutí poznatků o zadávání, příp. realizaci PPP projektů v českém a mezinárodním kontextu.

### Cíle a výstupy diplomové práce:

Cílem diplomové práce je komparace procesů realizace PPP projektů v českém a v mezinárodním prostředí.

### Seznam doporučené literatury a podklady:

- 1) KORYTÁŘOVÁ, Jana a Vít HROMÁDKA. Veřejné stavební investice I. El. studijní opora FAST VUT, 2022
- 2) Zákon č. 134/2016, o zadávání veřejných zakázek v platném znění
- 3) Procesní postup při přípravě a realizaci PPP projektů | 2012 | Ministerstvo financí ČR. Ministerstvo financí ČR [online]. Copyright © 2005.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku.

V Brně, dne 7. 2. 2022

L. S.

---

prof. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.  
vedoucí ústavu

---

prof. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.  
vedoucí práce

---

prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA, dr. h. c.  
děkan

## ABSTRAKT

Diplomová práce se zabývá projekty partnerství veřejného a soukromého sektoru. Práce se věnuje financování PPP projektů, procesu realizace a právnímu rámci v České republice. Diplomová práce se zabývá statistickým vývojem PPP projektů v Evropě a potenciálem České republiky k realizování projektů metodou PPP na základě zjištěných statistických poznatků.

## KLÍČOVÁ SLOVA

Veřejné zakázky, koncese, PPP projekty

## ABSTRACT

The final thesis is focused on projects Public Private Partnership. The final thesis is focused on financing PPP projects, process realization and legal framework in Czech Republic. The final thesis is focused statistical development PPP projects in Europe and potential of Czech Republic to realize projects by method PPP based on the findings statistical findings.

## KEYWORDS

Public Procurement, Concession, PPP projects

## BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

SLEZÁKOVÁ, Denisa. *Projekty PPP v České republice a zahraničí*. Brno, 2023. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav stavební ekonomiky a řízení. Vedoucí prof. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.

## PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem *Projekty PPP v České republice a zahraničí* zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 12. 1. 2023

---

Bc. Denisa Slezáková  
autor

## PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucí mé diplomové práce, prof. Ing. Janě Korytářové, Ph.D., za neskonalou trpělivost, ochotu a čas, jenž věnovala konzultacím mé diplomové práce.

# OBSAH

1. ÚVOD .....	12
2. CÍL PRÁCE .....	13
3. PPP PROJEKTY .....	14
3.1 Odvětví PPP projektů.....	15
4. FUNKCE SOUKROMÉHO SUBJEKTU V PPP PROJEKTECH .....	15
5. FINANCOVÁNÍ PPP PROJEKTŮ .....	16
5.1 BEZREGRESNÍ FINANCOVÁNÍ PPP PROJEKTŮ .....	17
5.2 ALTERNATIVY BEZREGRESNÍHO FINANCOVÁNÍ .....	18
5.3 JAK MŮŽE VEŘEJNÝ ZADAVATEL OVLIVNIT FINANCOVÁNÍ PPP PROJEKTŮ	19
5.3.1 OMEZENÍ VÝŠE POVOLENÉHO DLUHU .....	20
5.3.2 OBLIGACE, UPSANÁ NABÍDKA A SEŠITÉ FINANCOVÁNÍ.....	20
5.3.3 RBF FINANCOVÁNÍ .....	20
5.3.4 REFINANCOVÁNÍ DLUHU PROJEKTU .....	20
5.3.5 STEP-IN RIGHTS .....	21
5.3.6 PENZIJNÍ FONDY .....	21
6. LEGISLATIVA PPP PROJEKTŮ.....	22
6.1 KONCESE.....	22
6.1.1 DRUHY KONCESÍ .....	22
6.1.2 ZADÁVÁNÍ KONCESÍ .....	22
6.1.3 DŮLEŽITÉ POJMY .....	23
7. PROCES PPP PROJEKTU .....	24
7.1 SCHÉMA PROCESU PPP PROJEKTU.....	24
7.2 ETAPY PROCESU PPP PROJEKTU.....	26
7.2.1 IDENTIFIKACE PROJEKTU .....	26
7.2.2 POSOUZENÍ PROVEDITELNOSTI .....	26
7.2.3 PŘÍPRAVA PROJEKTU .....	27
7.2.4 VÝBĚR PARTNERA.....	27
7.2.5 UZAVŘENÍ SMLOUVY.....	27
7.2.6 ŘÍZENÍ A MONITOROVÁNÍ .....	28



7.2.7	UKONČENÍ SMLOUVY .....	28
8.	PPP PROJEKTY V EVROPĚ .....	29
8.1	STATISTICKÝ VÝVOJ PPP PROJEKTŮ V EVROPĚ OD ROKU 2011 .....	29
8.1.1	ROK 2011 .....	31
8.1.2	ROK 2012 .....	33
8.1.3	ROK 2013 .....	35
8.1.4	ROK 2014 .....	37
8.1.5	ROK 2015 .....	39
8.1.6	ROK 2016 .....	41
8.1.7	ROK 2017 .....	43
8.1.8	ROK 2018 .....	45
8.1.9	ROK 2019 .....	47
8.1.10	ROK 2020 .....	49
8.1.11	ROK 2021 .....	51
8.2	VYHODNOCENÍ VÝVOJE OSMI SLEDOVANÝCH KRITÉRIÍ PPP PROJEKTŮ V EVROPĚ OD ROKU 2011 .....	53
8.2.1	HODNOTA FINANČNĚ UZAVŘENÝCH TRANSAKCÍ.....	53
8.2.2	POČET FINANČNĚ UZAVŘENÝCH TRANSAKCÍ.....	54
8.2.3	PRŮMĚRNÁ VELIKOST TRANSAKCE .....	55
8.2.4	NEJVYŠŠÍ OBJEM PODLE ZEMÍ .....	56
8.2.5	NEJVYŠŠÍ POČET PROJEKTŮ DLE ZEMÍ.....	58
8.2.6	NEJVYŠŠÍ OBJEM DLE SEKTORŮ.....	59
8.2.7	NEJVYŠŠÍ POČET PROJEKTŮ DLE SEKTORŮ .....	60
8.2.8	POČET ZEMÍ PODÍLEJÍCÍCH SE NA TRHU PPP .....	61
8.3	CELKOVÉ HODNOCENÍ VÝVOJE PPP PROJEKTŮ V EVROPĚ OD ROKU 2011 62	
8.4	HISTORIE PPP PROJEKTŮ V EVROPĚ .....	64
8.5	NEJDŮLEŽITĚJŠÍ EVROPSKÉ PPP PROJEKTY .....	64
8.5.1	VISUTÝ MOST A ŽELEZNIČNÍ TUNEL - DÁNSKO.....	64
8.5.2	VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ – FRANCIE .....	65
8.5.3	TUNEL POD ŘEKOU LABE – NĚMECKO.....	65

8.5.4	DÁLNIČE A2 – POLSKO.....	65
8.5.5	SYSTÉM VÝBĚRU MÝTNÉHO PRO NÁKLADNÍ AUTOMOBILY – RAKOUSKO.....	65
8.5.6	DÁLNIČE D4 A RYCHLOSTNÍ SILNICE R7 – SLOVENSKO.....	66
9.	PPP PROJEKTY V ČESKÉ REPUBLICE.....	67
9.1	HISTORIE PPP PROJEKTŮ V ČESKÉ REPUBLICE .....	67
9.1.1	PPP CENTRUM ČESKÉ REPUBLIKY .....	67
9.1.2	ASOCIACE PPP .....	67
9.1.3	KONCESNÍ ZÁKON.....	67
9.1.4	ZÁKON O ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK .....	68
9.1.5	ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY .....	68
9.2	PROJEKTY PPP REALIZOVANÉ V ČESKÉ REPUBLICE.....	68
9.2.1	DÁLNIČE D47 .....	68
9.2.2	DÁLNIČE D3 A RYCHLOSTNÍ SILNICE R3 .....	68
9.2.3	DEPO MHD PLZEŇ.....	69
9.2.4	DÁLNIČE D4 .....	70
10.	PŘÍPADOVÁ STUDIE.....	72
10.1	STRATEGICKÉ PLÁNY ČESKÉ REPUBLIKY.....	72
10.1.1	NÁRODNÍ INVESTIČNÍ PLÁN.....	72
	DOPRAVA .....	73
	VZDĚLÁVÁNÍ, TRH PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ .....	73
	VÝZKUM, VÝVOJ, INOVACE A DIGITALIZACE .....	73
	ZDRAVÍ.....	73
	VEŘEJNÉ INSTITUCE A BEZPEČNOST.....	73
10.1.2	NÁRODNÍ PLÁN OBNOVY .....	74
10.1.3	INFORMAČNÍ SYSTÉM PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ .....	74
10.2	PŘÍNOSY PPP PROJEKTŮ.....	74
10.2.1	VALUE ENGINEERING.....	75
10.2.2	VALUE FOR MONEY .....	75
10.2.3	LIFE CYCLE COSTING.....	75
10.2.4	FINANCOVÁNÍ.....	75

10.2.5 VLASTNICTVÍ AKTIV .....	76
10.3 MOŽNOSTI VYUŽITÍ PPP V ČESKÉ REPUBLICE .....	76
11. ZÁVĚR .....	77
12. LITERATURA .....	78
13. SEZNAM OBRÁZKŮ .....	83
14. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ .....	84

# 1. ÚVOD

Diplomová práce se zabývá projekty partnerství veřejného a soukromého sektoru, neboli Public Private Partnership, zkráceně PPP. Jedná se o projekty, kde veřejnou službu či veřejnou infrastrukturu nezajišťuje veřejný sektor, ale sektor soukromý.

Práce se ve svém úvodu věnuje základnímu seznámení s projekty PPP, uvádí odvětví, v nichž se PPP projekty nejčastěji využívají a ukazuje základní funkce soukromého subjektu v PPP projektech.

Práce se zabývá financování PPP projektů a způsoby zajištění solventnosti projektů. Rozhodující podmínkou pro využití metody PPP je prokazatelná úspora nákladů pro zadavatele oproti řešení tradiční formou financování veřejných zakázek.

Legislativa PPP projektů se v minulosti řídila dvěma zákony, tedy Koncesním zákonem a Zákonem o veřejných zakázkách. V roce 2016 došlo ke zjednodušení legislativy a sloučení obou zákonů do jednoho. V současné době se zadávání veřejných zakázek řídí jediným právním předpisem, a to zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek v platném znění. V současné legislativě nalezneme projekty PPP pod pojmem koncese, jimiž se zabývá osmá část výše zmíněného zákona.

Proces realizace PPP projektů je zpravidla rozdělen do sedmi etap od identifikace projektu až po ukončení smlouvy. Do procesu vstupují kontrolní a schvalovací procesy, jež mají za úkol posoudit vhodnost projektu pro využití metody PPP, posoudit ekonomickou výhodnost a kontrolovat průběh celého projektu až po závěrečné vyhodnocení přínosů projektu.

Diplomová práce se zabývá také statistickým vývojem PPP projektů v Evropě od roku 2011 až do roku 2021. K posouzení vývoje využívá data Evropského odborného centra PPP (European PPP Expertise Centre, EPEC) pracujícím pod Evropskou investiční bankou. Statistika pracuje s osmi důležitými kritérii, mezi které patří kupříkladu hodnota finančně uzavřených transakcí, průměrná velikost finančně uzavřené transakce, ale také počet finančně uzavřených transakcí.

Publikace přibližuje historii PPP projektů v Evropě a uvádí nejdůležitější Evropské PPP projekty, mezi něž patří projekt Great Belt Link, nebo také Francouzský projekt LGV Sud Europe Atlantique.

Závěr práce je věnován PPP projektům v České republice. Práce popisuje vývoj právní legislativy v České republice a uvádí projekty realizované metodou PPP.

Případová studie vychází z poznatků o trhu projektů partnerství veřejného a soukromého sektoru na Evropské úrovni a aplikuje je na český trh veřejných zakázek. Studie pracuje se strategickými rozvojovými plány České republiky, uvádí přínosy PPP projektů a možnosti využití metody PPP v České republice.

## **2. CÍL PRÁCE**

Cílem diplomové práce je představení projektů PPP, analýza projektů PPP v mezinárodním prostředí a aplikace získaných poznatků na Český trh veřejných zakázek.

Dalším z cílů práce je ukázat přínosy projektů realizovaných metodou PPP a dokázat, že tato metoda není jen varianta možného financování veřejných zakázek, na kterou si veřejný zadavatel vzpomene, pokud nemá v rozpočtu dostatek financí pro budování potřebných infrastrukturních projektů.

Cílem práce je také vyvrátit mýty kolující o PPP projektech a dokázat, že se jedná o ucelený proces, jenž funguje v mnoha zemích Evropy, ale i po celém světě.

Cílem je dokázat, že projekty PPP mají přidanou hodnotu a potenciál pomoci České republice realizovat velké infrastrukturní projekty.

### 3. PPP PROJEKTY

PPP projekty, neboli projekty partnerství veřejného a soukromého sektoru, lze dle PPP Reference Guide chápat jako dlouhodobou smlouvu mezi soukromou stranou a veřejným subjektem, určenou k poskytování aktiv či služeb veřejnosti, ve které nese soukromý subjekt významné riziko a odpovědnost za řízení a odměňování. [1]

Proces zadávání PPP projektů je značně složitější než u konvenčních veřejných zakázek. Vyžadují podrobnou přípravu projektu, plánování a řádné řízení zadávání zakázek. Vyžadují také pečlivý návrh smlouvy pro stanovení standardů služeb, přidělení rizik a dosažení přijatelné rovnováhy mezi obchodními riziky a výnosy.[2]

Ujednání o partnerství veřejného a soukromého sektoru se liší od tradičního zadávání veřejných zakázek (dále také „VZ“) hned v několika ohledech. V rámci PPP projektů usilují společně veřejný a soukromí sektor o realizaci projektů veřejné infrastruktury. PPP Projekty obvykle sdílejí následující specifické vlastnosti:

1. dlouhodobá smlouva mezi veřejným zadavatelem a společností ze soukromého sektoru;
2. přenos určitých rizik projektu do soukromého sektoru s ohledem na projektování, stavbu, provoz či financování projektu;
3. přihlídnutí k důsledkům celého životního cyklu projektu a zaměření spíše na výstupy než vstupy projektu;
4. privátní financování;
5. platby soukromému sektoru, jenž můžou mít formu kupříkladu dálničních poplatků či koncesní platby.[2]

PPP projekty mají v rámci všech typů veřejných zakázek (dále také „VZ“) v zásadě neobvykle dlouhé smluvní období. Většina smluv se u daného typu veřejných zakázek uzavírá na smluvní období 20-30 let, ale lze nalézt samozřejmě také PPP projekty s kratším ale i delším smluvním obdobím. Dané specifikum je zapříčiněno tím, že smlouvy bývají většinou uzavírány na velkou část ne-li celý životní cyklus projektu.[1]

### 3.1 Odvětví PPP projektů

Projekty PPP zpravidla rozdělujeme do odvětví či sektorů. Základní odvětví PPP projektů:

- a) doprava a infrastruktura,
- b) zdravotní péče,
- c) vzdělávání,
- d) telekomunikace,
- e) energetika,
- f) životní prostředí,
- g) veřejný pořádek a bezpečnost,
- h) rekreace a kultura,
- i) bydlení,
- j) veřejné služby a
- k) jiné.[1]

Rozlišujeme tři nejdůležitější parametry PPP projektů:

- 1. typ použitého aktiva či služby,
- 2. funkce, za něž je soukromá strana odpovědná a
- 3. mechanismus plateb PPP projektů.[1]

## 4. FUNKCE SOUKROMÉHO SUBJEKTU V PPP PROJEKTECH

Hlavní charakteristikou PPP projektů je to, že spojují dohromady více fází či funkcí projektu. Funkce, za které odpovídá soukromá strana se liší v závislosti na typu aktiva či příslušné služby.[3]

Mezi typické funkce patří:

#### a) Design – inženýrská práce

Zahrnuje vývoj projektu od počáteční koncepce a výstupních požadavků až po konstrukční řešení.

#### b) Stavět nebo rekonstruovat

PPP projekty se zabývají jak novými aktivy či službami, tak i těmi stávajícími.

#### c) Financovat

Soukromá strana je obvykle povinna financovat jak vstupní náklady, tak i ty průběžné.

#### d) Udržovat

Soukromý subjekt má v rámci PPP projektů na starost také údržbu aktiv či infrastruktury v požadovaném standardu.

### e) Provozovat

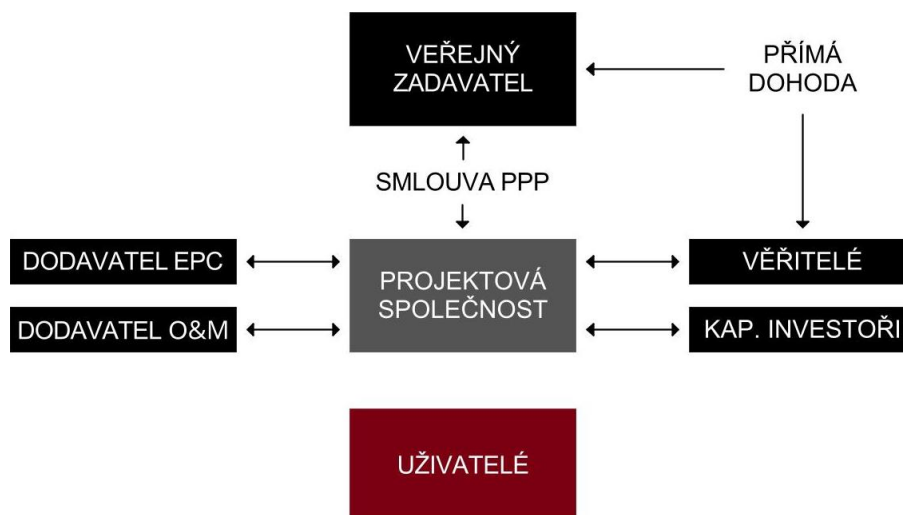
Provozní odpovědnost se může značně lišit v závislosti na povaze aktiva či služby. Soukromá strana by mohla být zodpovědná kupříkladu za technický provoz a poskytování služby buďto veřejnému odběrateli, nebo přímo konečným uživatelům.[1]

## 5. FINANCOVÁNÍ PPP PROJEKTŮ

Hlavním rozdílem mezi PPP projekty a tradičními veřejnými zakázkami je přenesení finanční odpovědnosti na soukromý sektor. Soukromá strana PPP projektů je odpovědná za získání financí a rozvoj finanční struktury projektů.[1]

Základní pojmy financování PPP projektů:

- **VEŘEJNÝ ZADAVATEL** – Česká republika a organizační složka státu, Česká národní banka, územní samosprávný celek, státní příspěvková organizace či jiná právnická osoba;
- **SOUKROMÝ ÚČASTNÍK** – projektová společnost;
- **AKCIONÁŘI PROJEKTU** – počáteční investoři, jenž připravují PPP projekty;
- **KAPITÁLOVÍ INVESTOŘI** – vývojáři projektu, stavební společnosti, soukromé kapitálové fondy atd.;
- **VĚŘITELÉ** – komerční banky, rozvojové banky a jiné finanční instituce jako jsou například penzijní fondy a pojišťovací společnosti.[1]



Obrázek 1: Typická struktura PPP projektů.

Soukromý účastník získává finance kombinací vlastního kapitálu a úvěru poskytovaného bankami, nebo prostřednictvím emisí dluhopisů či jiných finančních nástrojů. Finanční struktura je tedy kombinací vlastního kapitálu a dluhu dané soukromé společnosti.[1][4]



Veřejný zadavatel, má smluvní vztah primárně s projektovou společností, tento smluvní vztah bývá ovšem někdy doplněn také o dohodu s věřiteli. Projektová společnost dále uzavírá smlouvy o inženýringu, nákupu a výstavbě (Engineering, procurement and construction – EPC) a následně také o provozu a údržbě (Operations and Maintenance - O&M).[1]

Kapitáloví investoři nesou vyšší finanční riziko, než-li věřitelé. Daná skutečnost je zapříčiněna tím, že veškeré ztráty projektu nese nejprve kapitálový investor a věřitelé trpí až tehdy, je-li ztracena kapitálová investice. Kapitáloví investoři ovšem na oplátku očekávají vyšší výnosnost svých investic než věřitelé.[1]

Jedna ze základních ekonomických pouček říká, že vlastní kapitál je dražší, než ten cizí. Cílem akcionářů PPP projektů je minimalizovat procento vlastního kapitálu a naopak maximalizovat procento kapitálu cizího.[1][5]

Následující obrázek znázorňuje tok finančních prostředků PPP projektů, z něhož je patrné, že veřejný zadavatel komunikuje výhradně s projektovou společností, jenž zodpovídá za veškeré financování projektu.



Obrázek 2: Tok finančních prostředků PPP projektů

## 5.1 BEZREGRESNÍ FINANCOVÁNÍ PPP PROJEKTŮ

Variantou financování je také bezregresní financování PPP projektů. V této variantě financování mohou být věřitelé placeni pouze z výnosů projektové společnosti a nemůžou požadovat náhrady od kapitálových investorů. Dluh je tedy jistěn pouze finančními toky projektu a závazky projektové společnosti jsou chráněny od závazků kapitálových investorů.[1]

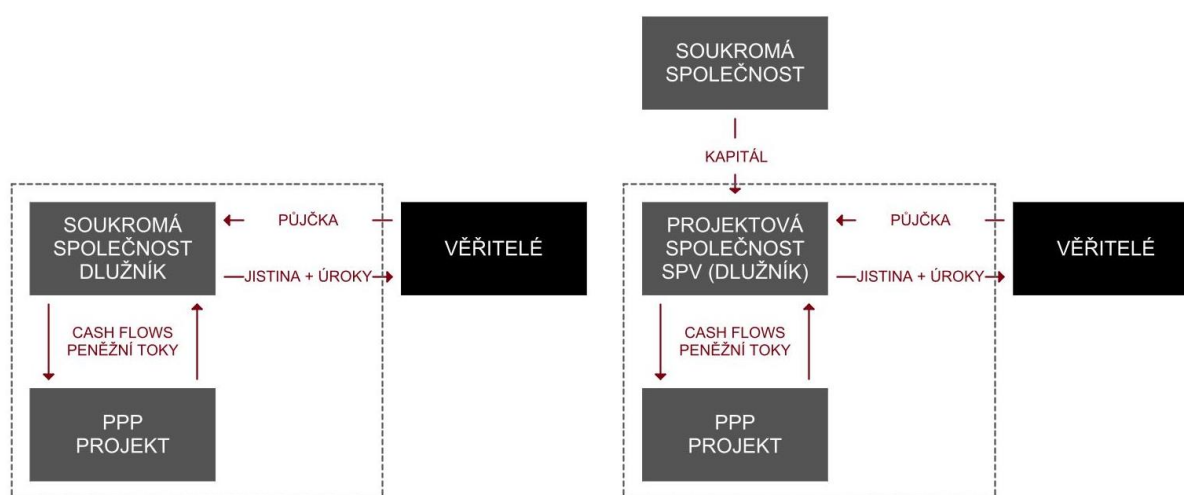
## 5.2 ALTERNATIVY BEZREGRESNÍHO FINANCOVÁNÍ

Jednou z možných alternativ bezregresního financování je, aby akcionáři projektu poskytovali podnikové záruky věřiteli za splacení celého nebo alespoň části dluhu projektu.[1]

Velké společnosti v oblasti infrastruktury využívají dva způsoby financování svých projektů:

- financování s úplným využitím podnikových financí, nebo
- financování s omezeným využitím podnikových financí.[1]

Obrázek níže na levé straně znázorňuje schéma financování s úplným využitím podnikových financí a na pravé straně schéma financování s omezeným využitím podnikových financí.



Obrázek 3: Úplné a částečné využití podnikových financí ke krytí cizích zdrojů financování.

Věřitelé poskytují půjčky přímo mateřské společnosti na základě jejího úvěrového ratingu a rozvahy. Pokud dojde k selhání projektu, mají věřitelé k dispozici veškeré finanční prostředky společnosti, ale jejich půjčka je obecně nezajištěná, není jištěna konkrétními aktivy.[1]

Jednou z variant řešení bývá vytvoření společnosti pro zvláštní účely (Special Purpose Company - SPV), která má v držení veškerá aktiva projektu. Věřitelé následně poskytují půjčky právě SPV a mají dohled nad jejím fungováním. Pokud dojde k selhání projektu, věřitelé mají nárok pouze na finance generované SPV, nikoliv však na finance kapitálových investorů. Investoři dávají přednost omezenému postihu, kdy je riziko projektu omezeno na kapitál, jenž vložili do společnosti SPV.[1]

Z pohledu veřejného sektoru je nutné dohlédnout na to, aby společnost pro zvláštní účely (SPV) byla dobře financována, tedy aby byl poměr cizího a vlastního

kapitálu společnosti co nejvyváženější, aby byly investice co nejvíce kryty aktivy společnosti. Tato skutečnost také motivuje věřitele k tomu, aby se více zaměřili na schopnost projektu vytvářet zisky.[1]

Z pohledu věřitelů není varianta omezeného postihu (ručení pouze aktivy SPV) zcela dostačující, mají obavy o své investice, a tak obvykle vyžadují další jištění kapitálových investorů či třetích stran.[1]

### **5.3 JAK MŮŽE VEŘEJNÝ ZADAVATEL OVLIVNIT FINANCOVÁNÍ PPP PROJEKTŮ**

Veřejný zadavatel musí primárně zajistit, aby byl projekt solventní, tedy aby bylo zaručeno splácení finančních závazků v dohodnutých lhůtách.[1][6]

Velmi důležité, leč komplikované, je řízení rizik projektu od zadání zakázky až po úplné finanční uzavření projektu a také definování práv a povinností všech účastníků projektu.[1]

Z pohledu financování je v případě PPP projektů důležité, aby existovala možnost budoucího refinancování dluhů projektu.[1]

Veřejní zadavatelé se na projektu mohou podílet také jako poskytovatelé půjček kapitálu, ale třeba také jako poskytovatelé záruk věřitelům. Záruky mohou poskytovat přímo či prostřednictvím státních finančních institucí, jako jsou rozvojové banky či penzijní fondy.[1]

Aby byl projekt financovatelný, musejí si být věřitelé jistí, že projektová společnost bude schopná splácet své závazky, tedy jak již bylo zmíněno výše, bude solventní. Provozní finanční toky společnosti musejí být tak vysoké, aby pokryly splátky úvěrů a zároveň byl projekt pro investory ziskový.[1]

Věřitelé, uvažující o účasti na projektu, pečlivě hodnotí rizika projektu a to jak byla rozdělena mezi všechny smluvní strany. Pokud bude soukromému subjektu přiděleno příliš velké riziko, věřitelé obvykle sníží částku, jenž jsou ochotni na daný projekt poskytnout. Čím nižší bude procento cizího kapitálu projektu, tím vyšší bude muset být procento vlastního kapitálu poskytované kapitálovými investory. Následně musíme kalkulovat s tím, že kapitáloví investoři obvykle požadují vyšší zhodnocení svých investic nežli věřitelé, jako jsou kupříkladu banky a jiné finanční instituce. Všechny výše zmíněné skutečnosti mohou v konečném důsledku vést k prodražování projektu.[1]

Z pohledu veřejného zadavatele jsou tedy klíčovými faktory zajištění finanční životaschopnosti projektu a optimální alokace rizik všech smluvních stran projektu. Věřitelé i akcionáři mají tendence přijímat co nejméně rizik a zároveň

maximalizovat návratnost svých investic. Veřejný zadavatel tedy musí odolávat tlaku, jenž na něj vyvíjejí ostatní smluvní strany a nepřebírat více rizik projektu, než je nutné.[1]

### **5.3.1 OMEZENÍ VÝŠE POVOLENÉHO DLUHU**

Akcionáři projektu chtějí obvykle dosáhnout co nejvyšších výnosů svých akcií. K tomu by nejraději využili vyšší pákový efekt, kterého dosáhnou vysokým poměrem dluhu k vlastnímu kapitálu. K tomu vede akcionáře také skutečnost, že veřejní zadavatelé obvykle poskytují větší ochranu věřitelům nežli kapitálovým investorům. Cílem veřejného zadavatele je ovšem udržení co možná nejvyváženějšího poměru cizího a vlastního kapitálu projektu. Možnou variantou dosažení vyváženého stavu je zavedení minimálního podílu vlastního kapitálu projektu a tím tedy omezení výše povoleného dluhu.[1]

### **5.3.2 OBLIGACE, UPSANÁ NABÍDKA A SEŠITÉ FINANCOVÁNÍ**

Smlouva PPP projektu se někdy uzavírá a podepisuje dříve, nežli dojde k finančnímu uzavření projektu. Veřejný zadavatel proto může požadovat vystavení obligací projektu, která může být vystavena pokud v předem stanoveném termínu nebude dosaženo finančního uzavření projektu.[1]

Upsanou nabídkou, rozumíme nabídku, s již smluvně zavedenými finančními závazky. Následně poté musí věřitelé dokončit hloubkovou kontrolu financí ještě před uzavřením výběrového řízení.[1]

Obě výše zmíněné metody ovšem vedou k prodražování projektů již v průběhu zadávacího řízení. Další variantou je proto tzv. sešité financování. Jedná se o předem připravený balíček financování projektu, jenž veřejný zadavatel poskytuje uchazečům.[1]

### **5.3.3 RBF FINANCOVÁNÍ**

Revenue-Based Financing, zkráceně RBF, do češtiny je možné jej přeložit jako financování založené na výsledcích. Daná metoda financování je na půl cesty mezi půjčkou a prodejem ekvity. Investor poskytuje kapitál firmě za předem pevně stanovené procento z výnosů projektu. Návratnost investice je přímo závislá na výnosech projektu, tím se podobá ekvitě, tedy získání podílu. RBF je poskytováno formou dluhu, tím se naopak podobá více klasické půjčce.[1][7]

### **5.3.4 REFINANCOVÁNÍ DLUHU PROJEKTU**

Pod pojmem refinancování rozumíme splácení úvěru úvěrem novým, ideálně s výhodnějšími podmínkami.[8]

Refinancování za příznivějších podmínek může snížit celkové náklady projektu a také zlepšit návratnost investorům. Veřejný zadavatel může, ale také nemusí předem stanovit podmínky refinancování projektu.[1]

Důvodů k refinancování dluhu projektu může být několik, k těm nejčastějším patří ten, že projekt nemohl získat úvěr či půjčku s dostatečně dlouhou dobou splatnosti. Taková možnost může nastat kupříkladu proto, že projekt byl vypsán na kratší dobu, než je ideální doba splácení. Další důvodem může být nedůvěra věřitelů, jenž nechtěli poskytnout úvěr s dlouhou dobou splácení, poněvadž se jim zdál příliš riskantní. Riziko je typicky nejvyšší ve fázi výstavby a postupně se snižuje, a tak mohou věřitelé v průběhu projektu nabídnout projektové společnosti výhodnější podmínky.[1]

Refinancovat projekt ale může požadovat projektová společnost i z toho důvodu, že se v průběhu projektu na kapitálovém trhu změnila podmínky a ty jenž vyjednali na začátku projektu již nejsou pro společnost výhodné. Tato situace přitom může v případě PPP projektů nastat docela běžně, neboť běžná délka PPP projektů se pohybuje v desítkách let.[1][9]

Dále se refinancování využívá také tehdy, potřebuje-li projektová společnost navýšit dluh projektu, tato možnost není příliš častá, ale nastat může.[1][9]

### **5.3.5 STEP-IN RIGHTS**

Step-in rights, neboli práva zásahu do projektu, umožňují zadavateli či věřitelům vstoupit do projektu ještě před ukončením smlouvy, nebo v případě selhání projektu aby projekt tak zachránili a vyřešili krizovou situaci. Step-in rights také umožňují zadavateli vypovědět smlouvu o PPP projektu a plně převzít projekt, pokud projektová společnost neplní závazky projektu. [1][10]

Aby byla práva „step-in“ efektivní, je důležité mít přímou dohodu mezi veřejným zadavatelem a věřiteli projektu, jenž upravuje proces vyžadování a provádění těchto práv. Práva „step-in“ chrání jak práva věřitelů, tak veřejné zájmy.[1]

### **5.3.6 PENZIJNÍ FONDY**

Penzijní fondy mohou investovat do PPP projektů prostřednictvím dluhopisů. Penzijní fondy mají dlouhodobé závazky a musejí tedy investovat do dlouhodobých aktiv. Investiční profil těchto fondů je tedy ideální k financování PPP projektů. Výnosy PPP projektů se snaží držet krok s inflací, což je naopak výhodné pro penzijní fondy, jenž jsou na inflaci velmi náchylné. [1][2]

Toto financování ovšem není příliš časté, jelikož mu brání přísné regulace pro investice penzijních fondů a také nedostatek dobře strukturovaných a připravených PPP projektů. [1]

## **6. LEGISLATIVA PPP PROJEKTŮ**

Zadávání všech veřejných zakázek se v České republice řídí Zákon o zadávání veřejných zakázek č. 134/2016 Sb. v platném znění, dále také ZZVZ. V daném legislativním předpise ovšem pojmy jako partnerství veřejného a soukromého sektoru, Public-Private Partnership nebo PPP projekty nenalezneme. Neznamená to ovšem, že by se česká právní legislativa danou problematikou nezabývala a nijak ji neupravovala, PPP projekty nalezneme pod pojmem koncese, jimiž se zabývá osmá část výše zmíněného zákona.[4]

Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, sjednotil dříve samostatné zákony č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách a č. 139/2006 Sb., o koncesním řízení a koncesních smlouvách. Díky tomu došlo ke sjednocení dříve roztržitěné právní úpravy zadávání veřejných zakázek a koncesí.[11]

### **6.1 KONCESE**

Koncese jsou dle ZZVZ úplatné smlouvy, jejichž prostřednictvím jeden nebo více zadavatelů svěřuje jednomu nebo více hospodářským subjektům provedení stavebních prací nebo poskytování a řízení služeb.[4]

Rozdíly mezi koncesemi a tradičními veřejnými zakázkami byly blíže popsány v kapitole číslo tři této práce a patří mezi ně částečný přenos rizik na dodavatele, privátní financování nebo kupříkladu také platby soukromého sektoru.

#### **6.1.1 DRUHY KONCESÍ**

Dle zákona rozlišujeme dva druhy koncesí:

- koncese na stavební práce a
- koncese na služby.

Koncesí na stavební práce rozumíme uzavření úplatné smlouvy, kterou zadavatel zadá poskytnutí činnosti podle § 14 odst. 3 písm. a), b) nebo c) ZZVZ dodavateli.[4]

Koncesí na služby rozumíme uzavření úplatné smlouvy, kterou zadavatel zadá poskytnutí jiných činností než podle § 14 odst. 3 písm. a) až c) ZZVZ, dodavateli.[4]

#### **6.1.2 ZADÁVÁNÍ KONCESÍ**

Jak bylo uvedeno výše, zadávání se řídí Zákonem o zadávání veřejných zakázek č. 134/2016 Sb. v platném znění. Pro koncese platí obecná pravidla zadávání veřejných zakázek a poté hlava číslo tři upravující průběh koncesního řízení.[4]

Rozdělení VZ dle předpokládané hodnoty:

- a) VZ malého rozsahu:
  - na dodávky a služby do 2 000 000 Kč,
  - na stavební práce do 6 000 000 Kč,
- b) VZ podlimitní:
  - na dodávky a služby od 2 000 000 Kč do 3 653 000 Kč na dodávky a služby zadávané ústředními orgány státní správy,
  - na dodávky a služby od 2 000 000 Kč do 5 610 000 Kč na dodávky a služby zadávané veřejnými zadavateli na nižší úrovni,
  - na stavební práce od 6 000 000 Kč do 140 448 000 Kč,
- c) VZ nadlimitní:
  - dodávky a služby nad 3 653 000 Kč,
  - na stavební práce nad 140 448 000 Kč.
  - na dodávky a služby nad 11 247 000 Kč pro sektorové zadavatele,
  - na stavební práce nad 140 448 000 Kč pro sektorové zadavatele.[12]

Současné finanční limity jsou platné od 1.1.2022, jsou uvedeny v Kč bez DPH a jsou stanoveny vždy na dva roky.[4][12]

Zákon o zadávání veřejných zakázek stanovuje ve svých paragrafech:

- postup v koncesním řízení dle § 180,
- lhůty v koncesním řízení dle § 181,
- technické podmínky koncesního řízení dle § 182,
- hodnocení nabídek v koncesním řízení dle § 183,
- výběr dodavatele a ukončení koncesního řízení dle § 184 a
- oznámení o výsledku koncesního řízení dle § 185.[4]

### 6.1.3 DŮLEŽITÉ POJMY

Důležité pojmy týkající se koncesí:

- a) **zadavatel** - veřejný sektor, tedy stát, státní organizace, územní samosprávný celek, nebo jiná organizace dle ZZVZ,
- d) **koncesionář** - investor či dodavatel ze soukromého sektoru,
- e) **projektová společnost** - Special Purpose Vehicle zkráceně také SPV, je organizace založená pouze pro potřeby daného PPP projektu,
- f) **koncesní projekt** - projekt zpracovaný zadavatelem, jenž vymezuje základní činnosti budoucí koncesní smlouvy
- g) **koncesní smlouva** - smlouva mezi zadavatelem a koncesionářem sestavená na základě koncesního projektu,
- h) **koncesní řízení** - řízení, jenž vede k uzavření koncesní smlouvy.[53]

## 7. PROCES PPP PROJEKTU

Proces PPP projektů je rozdělen do sedmi etap, přičemž mezi jednotlivými etapami jsou nastaveny kontrolní a schvalovací procesy. Kontrolní procesy jsou postaveny na mezinárodních zkušenostech a platné legislativě. Mají formu otázek a indikují, zda je projekt připraven vstoupit do další fáze procesu. Kontrolní procesy by měl zajišťovat nezávislý orgán, nebo nezávislý odborník z veřejného sektoru. Schvalovacím procesem rozumíme povinnost schválení studie proveditelnosti či koncesní smlouvy.[1][10]

### 7.1 SCHÉMA PROCESU PPP PROJEKTU

Schéma procesu PPP projektu jenž zobrazuje následující obrázek je rozděleno do sedmi etap a vstupují do něj kontrolní a schvalovací procesy.

Proces PPP projektů začíná identifikací projektu, v této fázi se provádí test strategické vhodnosti a následně může padnout rozhodnutí o přípravě studie proveditelnosti.

Následuje posouzení proveditelnosti spolu s testem ekonomické výhodnosti následovaný schválením studie proveditelnosti.

Dále se přistoupí k přípravě projektu a v rámci této fáze je také rozhodnuto o zahájení výběru vhodného projektového partnera.

Čtvrtá fáze se věnuje výběru partnera, na jehož konci by se mělo rozhodnout o podpisu smlouvy a následném schválení smlouvy.

V následující páté fázi dochází k uzavření smlouvy a rozhoduje se o připravenosti služby.

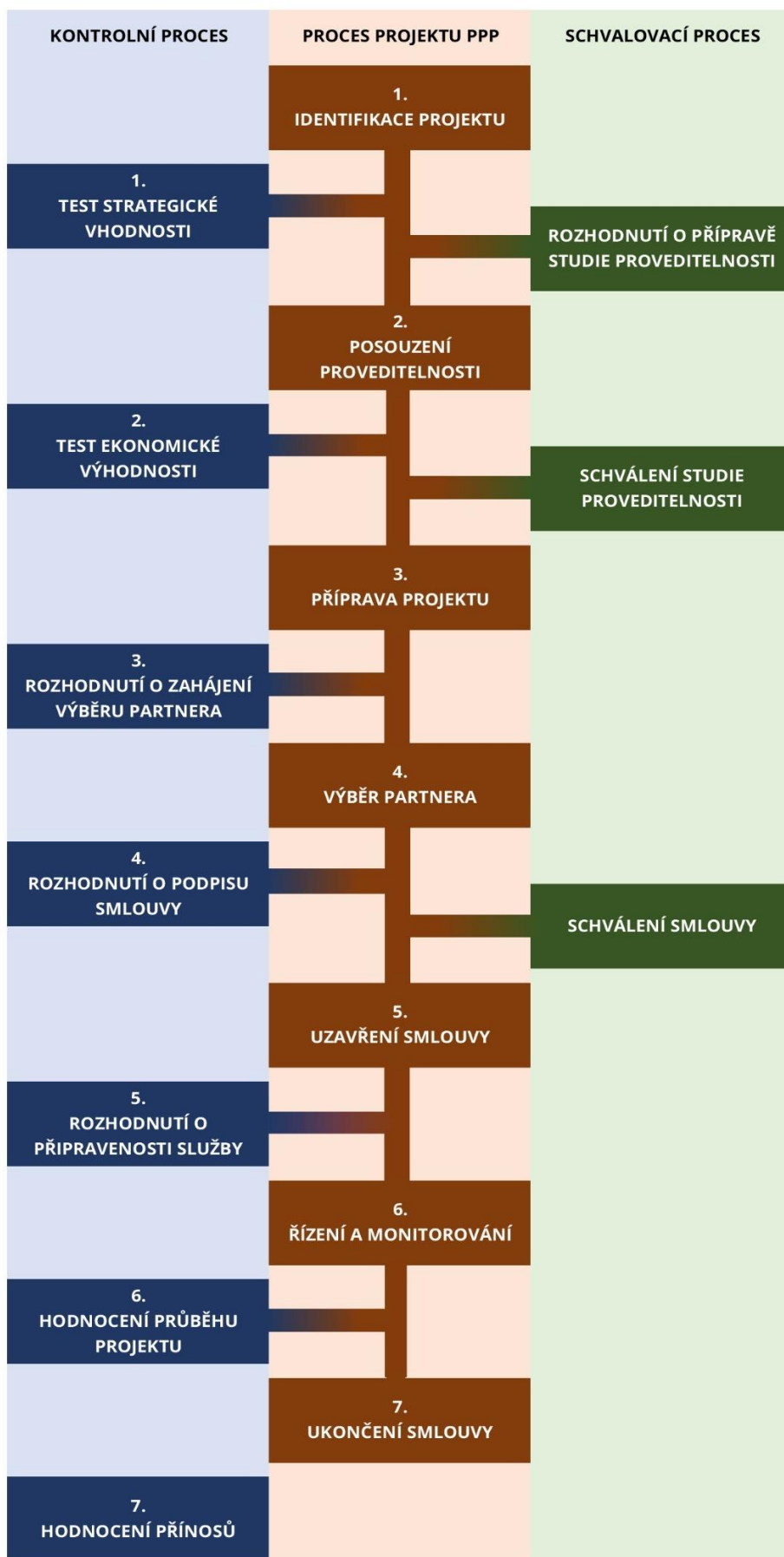
Šestá fáze se věnuje řízení a monitorování projektu a provádí se také celkové hodnocení průběhu projektu.

Poslední fáze se zabývá ukončením smlouvy a závěrečným zhodnocením přínosů projektu.

Následující obrázek znázorňuje kompletní schéma PPP projektu popsané výše rozdělené do třech sloupců:

- kontrolní proces,
- proces projektu PPP a
- schvalovací proces.[10]





Obrázek 4: Schéma procesu PPP projektu

## 7.2 ETAPY PROCESU PPP PROJEKTU

Proces PPP projektů je rozdělen do sedmi etap:

1. identifikace projektu,
2. posouzení proveditelnosti,
3. příprava projektů,
4. výběr partnera,
5. uzavření smlouvy,
6. řízení a monitorování smlouvy,
7. ukončení smlouvy.[10]

### 7.2.1 IDENTIFIKACE PROJEKTU

První fáze procesu se věnuje identifikaci projektu a jejím cílem je identifikace potřeb zadavatele a výstupů projektů.[10]

Podrobné rozdělení činností dané fáze projektu:

- identifikace a posouzení potřeb z hlediska dlouhodobé strategie,
- specifikace projektu,
- identifikace dostupných finančních zdrojů,
- jmenování řídicího výboru, projektového manažera a komunikátora projektu.[10]

V první fázi projektu provádíme test strategické vhodnosti, jehož cílem je především potvrzení vhodnosti realizace projektu formou PPP. Test strategické vhodnosti k ověření vhodnosti používá 14 kontrolních otázek a pokud je posouzení vhodné, projekt může postoupit do další své fáze. Test provádí stanovený řídicí výbor spolu s Ministerstvem financí.[10]

Po testu strategické vhodnosti následuje rozhodnutí o přípravě studie proveditelnosti. Výstupem první fáze je strategický záměr projektu.[10]

### 7.2.2 POSOUZENÍ PROVEDITELNOSTI

Druhá fáze projektu se zabývá posouzením proveditelnosti daného projektu a jejím cílem je zajištění projektového týmu nebo kupříkladu příprava zadávací dokumentace.[10]

Podrobné rozdělení činností dané fáze projektu:

- identifikace potřeb externí asistence,
- rozpočet na práci projektového týmu,
- zadávací řízení veřejné zakázky na odborného poradce,
- vypracování studie proveditelnosti a
- úvodní testování trhu.[10]

Ve druhé fázi projektu se provádí test ekonomické výhodnosti, jehož cílem je posoudit ekonomickou výhodnost realizace projektu formou PPP oproti tradičnímu zadávání a schopnosti dosažení Valu efor Money, neboli hodnoty za peníze. Při pozitivním výsledku testu ekonomické výhodnosti dochází ke schválení studie proveditelnosti.[10]

Výstupem druhé fáze je zadávací dokumentace s rozsahem plnění poradenských služeb, rozpočet na práci poradců, podepsaná smlouva na práci poradců a studie proveditelnosti.[10]

### **7.2.3 PŘÍPRAVA PROJEKTU**

Třetí fáze projektu se zabývá přípravou projektu a cílem této etapy je zajištění podmínek pro úspěšný výběr soukromého partnera.[10]

Podrobné rozdělení činností dané fáze projektu:

- příprava zadávacího řízení k výběru partnera,
- projektová dokumentace a návrh koncesní smlouvy a
- testování trhu.[10]

Součástí třetí fáze je rozhodnutí o zahájení výběru partnera. Rozhodnutí provádí na základě 14 otázek řídicí výbor spolu s Ministerstvem financí a posuzuje se v něm připravenost projektu k zahájení zadávacího řízení.[10]

Výstupem třetí fáze je strategie výběru soukromého partnera, specifikace výstupů projektu, matice rizik, stanovení platebního mechanismu, návrh smlouvy a dotazník pro testování trhu.[10]

### **7.2.4 VÝBĚR PARTNERA**

Čtvrtá fáze projektu se zabývá výběrem vhodného partnera a jejím cílem je výběr nejvhodnějšího partnera pro realizaci projektu. Jedinou činností dané fáze je realizace soutěžního a transparentního výběru partnera.[10]

Součástí čtvrté fáze je rozhodnutí o podpisu smlouvy. Rozhodnutí je sestaveno na základě odpovědí na 11 otázek a posuzuje jej řídicí výbor spolu s Ministerstvem financí. Pokud je rozhodnutí o podpisu smlouvy kladné, následuje schvalovací proces koncesní smlouvy dle ZZVZ v platném znění.[10]

Výstupem čtvrté fáze je finální verze studie proveditelnosti a koncesní smlouvy.[12]

### **7.2.5 UZAVŘENÍ SMLOUVY**

Pátá fáze projektu se zaměřuje na uzavření koncesní smlouvy a jejím cílem je podpis koncesní smlouvy.[10]

Podrobné rozdělení činností dané fáze projektu:

- podpis smluvní dokumentace projektu,
- podpis finanční dokumentace projektu a
- zahájení a ukončení výstavby infrastruktury.[10]

Součástí páté fáze projektu je rozhodnutí o připravenosti služby. Rozhodnutí je provedeno na základě 13 otázek, jenž jsou zaměřeny na připravenost služby před zahájením pravidelných plateb soukromému partnerovi. Řídící výbor spolu s Ministerstvem financí ověří, zda byly naplněny cíle smlouvy po ukončení stavební fáze projektu a při poskytování služeb.[10]

Výstupem páté fáze projektu je podepsaná koncesní smlouva a předávací protokol stavby.[10]

### **7.2.6 ŘÍZENÍ A MONITOROVÁNÍ**

Šestá fáze projektu se zaměřuje na řízení a monitorování smlouvy a její cílem je kontrola průběhu projektu v souladu se smlouvou po celou dobu její platnosti a odstraňovat případné nedostatky.[10]

Podrobné rozdělení činností dané fáze projektu:

- řízení změn v mezích smlouvy,
- monitorování plnění smlouvy a
- úpravy cen.[10]

Součástí šesté fáze je zhodnocení průběhu projektu. Tento kontrolní proces by měl probíhat průběžně po celou dobu projektu a vyhodnocuje jej řídicí výbor spolu s Ministerstvem financí na základě 12 otázek.[10]

Výstupy šesté fáze jsou průběžné monitorovací zprávy a zprávy o stavu realizace projektu.[10]

### **7.2.7 UKONČENÍ SMLOUVY**

Úkolem sedmé, poslední fáze projektu, je zdárné ukončení smlouvy.[10]

Podrobné rozdělení činností dané fáze projektu:

- Předčasné ukončení a kompenzace,
- Řádné ukončení smlouvy.[10]

Kontrolním procesem závěrečné fáze projektu je zhodnocení přínosů, tedy vyhodnocení spolupráce a sumarizace získaných znalostí a zkušeností. Závěrečným výstupem je finální správa o projektu.[10]

## 8. PPP PROJEKTY V EVROPĚ

Evropské odborné centrum PPP, neboli EPEC (European PPP Expertise Centre) pracující pod EIB - Evropskou investiční bankou, vede podrobné statistiky o trhu s PPP projekty od roku 1990. Za tu dobu bylo formou PPP finančně uzavřeno 1799 projektů v celkové hodnotě 368,3 mld. EUR (hodnoty odpovídají období od roku 1990 do roku 2021 včetně).[13]

Posláním EPEC je podpora veřejného sektoru při zajišťování projektů partnerství veřejného a soukromého sektoru a sdílení dobré praxe.[13]

Nejdůležitější funkce Evropského odborného centra PPP:

- sdílení informací o trhu PPP,
- vývoj pokynů a nástrojů PPP,
- vývoj právního a regulačního rámce PPP,
- řešení praktických problémů při zavádění PPP,
- strategické odborné poradenství a další.[13]

EPEC sídlí v oddělení poradenských služeb Evropské investiční banky a jeho členy jsou národní nebo regionální veřejné orgány, které jsou odpovědné za politiku nebo programy PPP v jednotlivých Evropských zemích.[13]

### 8.1 STATISTICKÝ VÝVOJ PPP PROJEKTŮ V EVROPĚ OD ROKU 2011

Evropské expertní centrum PPP (European PPP Expertise Centre) vydává každý rok v březnu přehled evropského trhu PPP projektů za minulý rok. Publikace pracuje s projekty v hodnotě alespoň 10 milionů EUR a se zabývá projekty typu:

- navrhni-postav-financuj-provozuj (design-build-finance-operate - DBFO),
- navrhni-postav-financuj-udržuj (design-build-finance-maintain - DBFM) a
- ujednání o koncesích.

Každá aktualizace trhu se zabývá několika důležitými parametry. Uvádí, kolik projektů v předešlém roce dosáhlo finančního uzavření a v jaké hodnotě. Uvádí také, kolik zemí Evropy se podílelo na trhu PPP projektů. Příslušná data porovnává a rozděluje jak mezi státy, tak i mezi sektory. V publikaci je vždy také uvedeno porovnání s minulými lety. Publikace vždy uvádí nejdůležitější projekty daného roku a zabývá se i podmínkami jejich financování a mírou splatnosti úvěrů.

V následujících kapitolách bude podrobně zpracován vývoj PPP projektů od roku 2011 do roku 2021, přičemž bude detailně sledován vývoj osmi důležitých kritérií:

1. hodnota finančně uzavřených transakcí v mld. EUR,
2. počet finančně uzavřených transakcí,

3. průměrná velikost transakce v mil. EUR,
4. nejvyšší objem podle zemí v procentech z celkového objemu,
5. nejvyšší počet projektů dle zemí,
6. nejvyšší objem dle sektorů,
7. nejvyšší počet projektů dle sektorů v procentech z celkového objemu,
8. počet zemí podílejících se na trhu PPP.

V každé z následujících kapitol porovnání budou vždy uvedeny grafy vykreslující:

- a) rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů v daném roce,
- b) sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů.

Poté bude uvedeno vyhodnocení jednotlivých kritérií a následně i celkového vývoje PPP projektů v Evropě za sledované období.

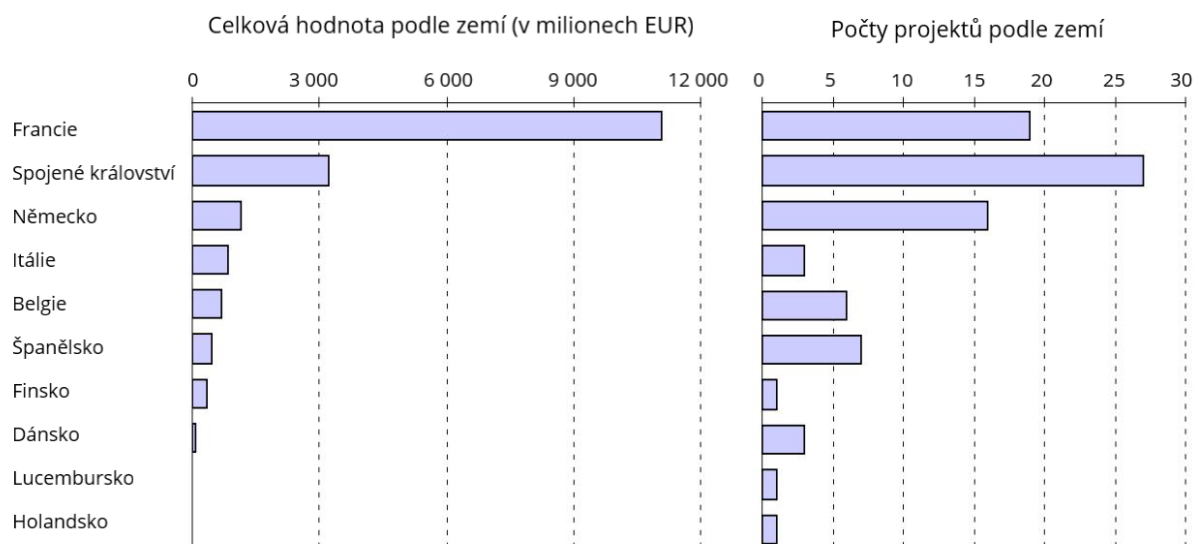
## 8.1.1 ROK 2011

Hodnoty sledovaných statistických údajů PPP projektů v roce 2011 [14]:

Sledované kritérium	Hodnota kritéria
Hodnota finančně uzavřených transakcí	17,9 mld. EUR
Počet finančně uzavřených transakcí	84
Průměrná velikost transakce	213 mil. EUR
Nejvyšší objem dle zemí	Francie, 62 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle zemí	Spojené království, 27 projektů
Nejvyšší objem projektů dle sektorů	Doprava, 58 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle sektorů	Vzdělávání a veřejné služby, 23 projektů
Počet zemí podílejících se na trhu PPP	10

Následující graf zobrazuje rozdělení zemí v roce 2011 podle:

- objemu projektů v milionech EUR v jednotlivých zemích,
- počtu projektů v jednotlivých zemích.

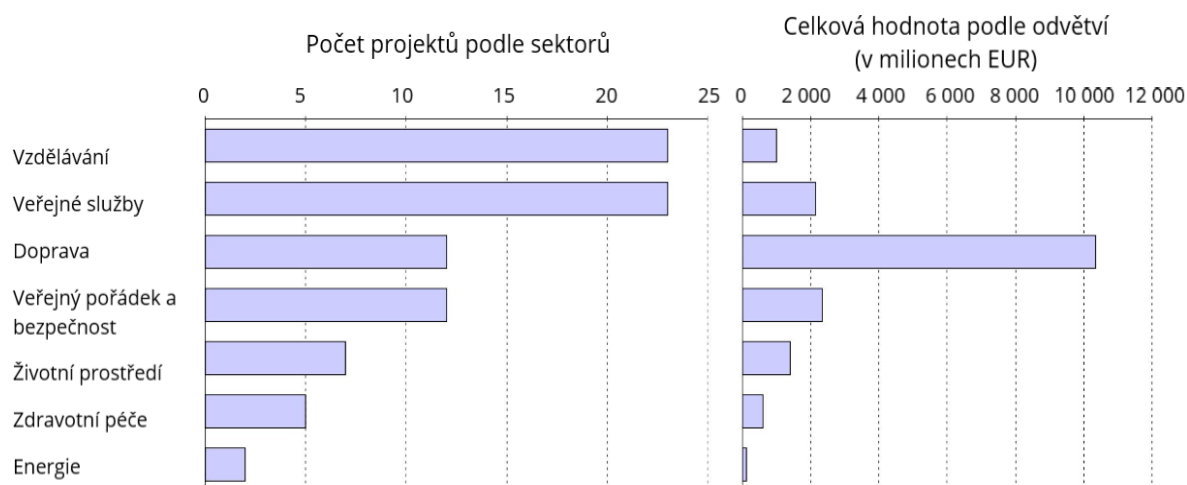


Obrázek 5: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2011.

Z grafu je patrné, že nejvyššího objemu v roce 2011, 62 % celkového objemu, dosáhla Francie. Nejvyšší počet projektů v daném roce, 27 projektů z celkového počtu 84, mělo Spojené království.

Graf, uvedený níže, znázorňuje sektorové členění projektů v roce 2011 podle:

- počtu projektů v jednotlivých sektorech,
- hodnoty v milionech EUR v jednotlivých sektorech.



Obrázek 6: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2011.

Z grafu lze vyčíst, že nejvyššího počtu projektů dosáhly v roce 2011 sektory vzdělávání a veřejné služby se shodným počtem 23 projektů z celkového počtu 84 projektů. Nejvyššího objemu v roce 2011, 58 % celkového objemu, dosáhl sektor dopravy.



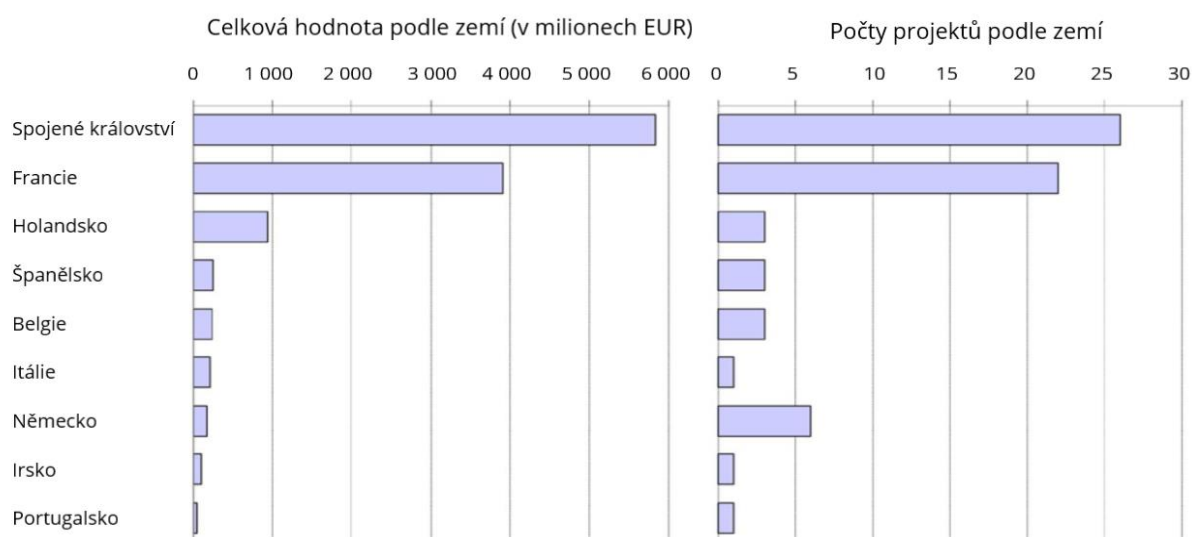
## 8.1.2 ROK 2012

Hodnoty sledovaných statistických údajů PPP projektů v roce 2012 [15]:

Sledované kritérium	Hodnota kritéria
Hodnota finančně uzavřených transakcí	11,7 mld. EUR
Počet finančně uzavřených transakcí	66
Průměrná velikost transakce	177 mil. EUR
Nejvyšší objem dle zemí	Spojené království, 48 % cel. objemu
Nejvyšší počet projektů dle zemí	Spojené království, 26 projektů
Nejvyšší objem projektů dle sektorů	Doprava, 59 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle sektorů	Vzdělávání, 18 projektů
Počet zemí podílejících se na trhu PPP	9

Následující graf zobrazuje rozdělení zemí v roce 2012 podle:

- objemu projektů v milionech EUR v jednotlivých zemích,
- počtu projektů v jednotlivých zemích.

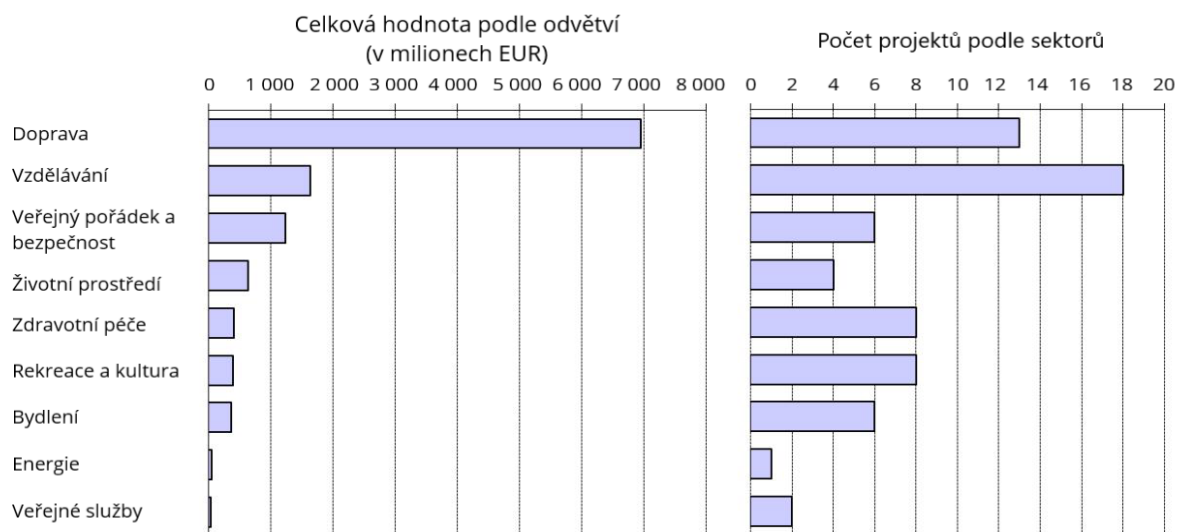


Obrázek 7: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2012.

Z grafu je patrné, že nejvyššího objemu v roce 2012, 48 % celkového objemu, dosáhlo Spojené království. Nejvyšší počet projektů v daném roce, 26 projektů z celkového počtu 66, mělo Spojené království.

Graf, uvedený níže, znázorňuje sektorové členění projektů v roce 2012 podle:

- a) hodnoty v milionech EUR v jednotlivých sektorech,
- b) počtu projektů v jednotlivých sektorech.



Obrázek 8: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2012.

Z grafu lze vyčíst, že nejvyššího objemu v roce 2012, 59 % celkového objemu, dosáhl sektor dopravy. Nejvyššího počtu projektů dosáhl v roce 2012 sektor vzdělávání s počtem 18 projektů z celkového počtu 66 projektů.

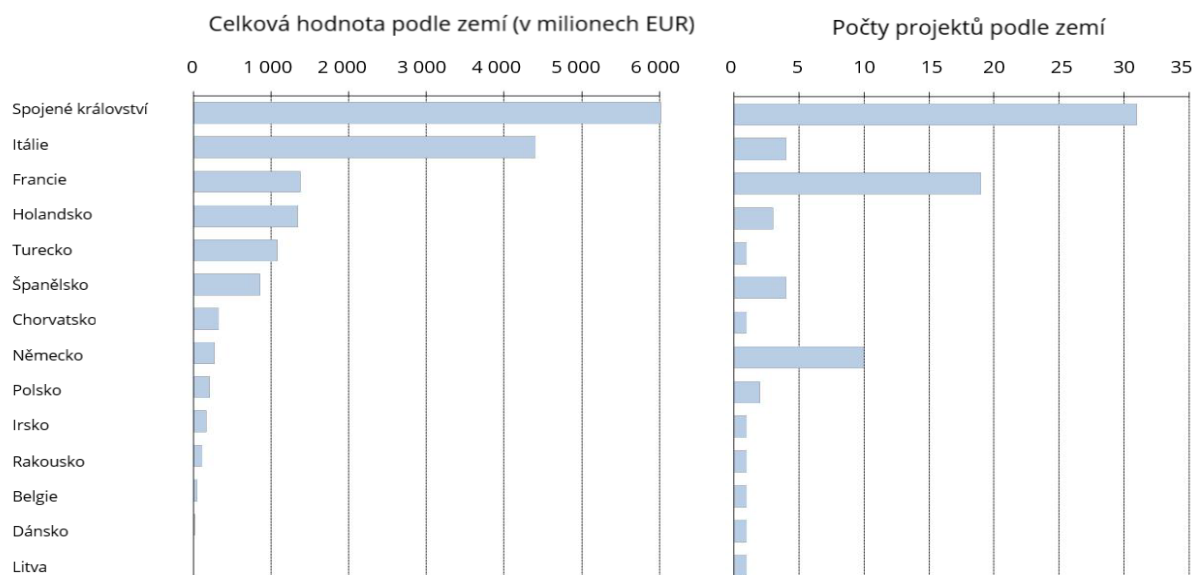
### 8.1.3 ROK 2013

Hodnoty sledovaných statistických údajů PPP projektů v roce 2013 [16]:

Sledované kritérium	Hodnota kritéria
Hodnota finančně uzavřených transakcí	16,3 mld. EUR
Počet finančně uzavřených transakcí	80
Průměrná velikost transakce	203 mil. EUR
Nejvyšší objem dle zemí	Spojené království, 37 % cel. objemu
Nejvyšší počet projektů dle zemí	Spojené království, 31 projektů
Nejvyšší objem projektů dle sektorů	Doprava, 59 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle sektorů	Vzdělávání, 21 projektů
Počet zemí podílejících se na trhu PPP	14

Následující graf zobrazuje rozdělení zemí v roce 2013 podle:

- objemu projektů v milionech EUR v jednotlivých zemích,
- počtu projektů v jednotlivých zemích.

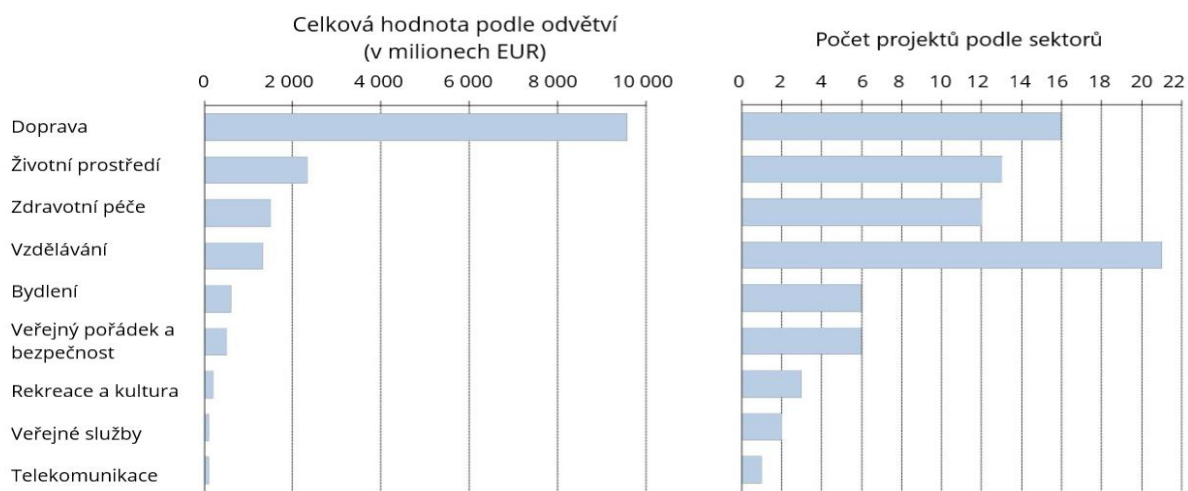


Obrázek 9: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2013.

Z grafu je patrné, že nejvyššího objemu v roce 2013, 37 % celkového objemu, dosáhlo Spojené království. Nejvyšší počet projektů v daném roce, 31 projektů z celkového počtu 80, mělo Spojené království.

Graf, uvedený níže, znázorňuje sektorové členění projektů v roce 2013 podle:

- a) hodnoty v milionech EUR v jednotlivých sektorech,
- b) počtu projektů v jednotlivých sektorech.



Obrázek 10: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2013.

Z grafu lze vyčíst, že nejvyššího objemu v roce 2013, 59 % celkového objemu, dosáhl sektor dopravy. Nejvyššího počtu projektů dosáhl v roce 2013 sektor vzdělávání s počtem 21 projektů z celkového počtu 80 projektů.

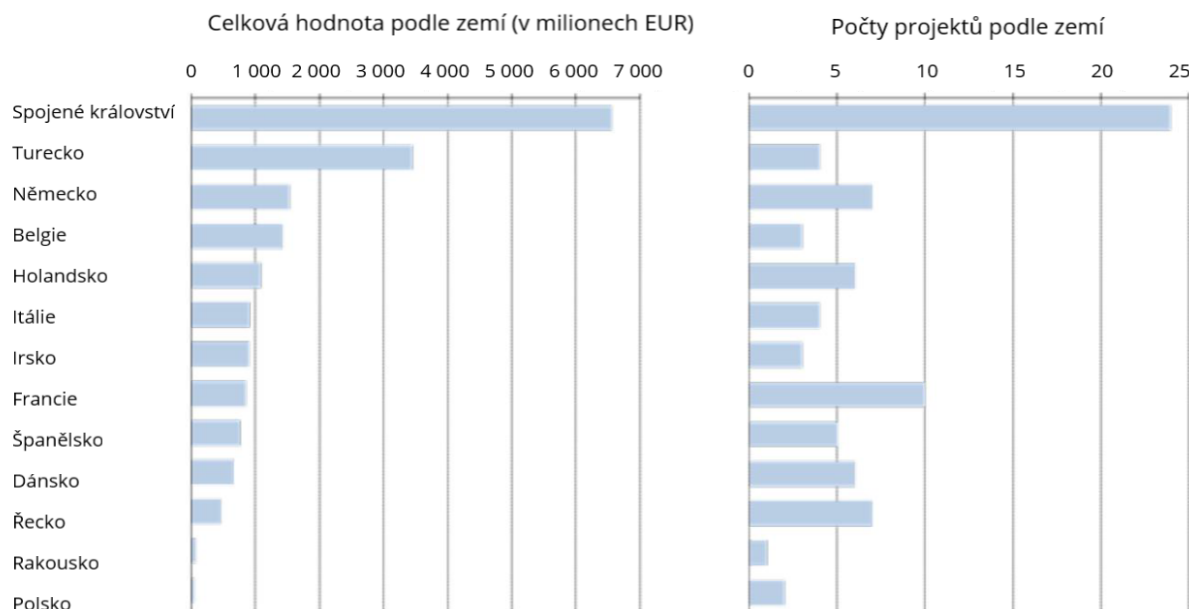
## 8.1.4 ROK 2014

Hodnoty sledovaných statistických údajů PPP projektů v roce 2014 [17]:

Sledované kritérium	Hodnota kritéria
Hodnota finančně uzavřených transakcí	18,7 mld. EUR
Počet finančně uzavřených transakcí	82
Průměrná velikost transakce	229 mil. EUR
Nejvyšší objem dle zemí	Spojené království, 35 % cel. objemu
Nejvyšší počet projektů dle zemí	Spojené království, 24 projektů
Nejvyšší objem projektů dle sektorů	Doprava, 63 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle sektorů	Doprava, 23 projektů
Počet zemí podílejících se na trhu PPP	13

Následující graf zobrazuje rozdělení zemí v roce 2014 podle:

- objemu projektů v milionech EUR v jednotlivých zemích,
- počtu projektů v jednotlivých zemích.

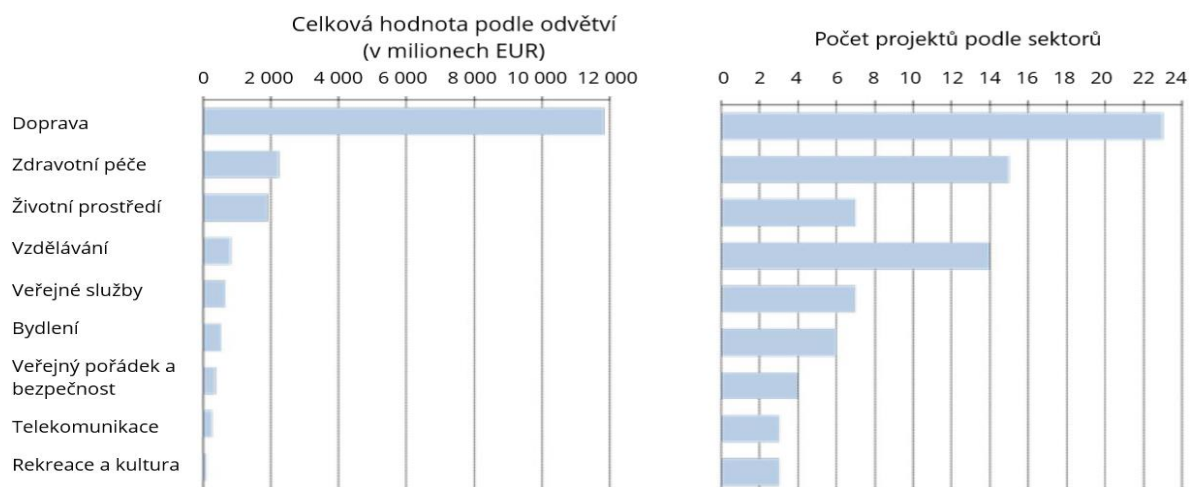


Obrazek 11: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2014.

Z grafu je patrné, že nejvyššího objemu v roce 2014, 35 % celkového objemu, dosáhlo Spojené království. Nejvyšší počet projektů v daném roce, 24 projektů z celkového počtu 82, mělo Spojené království.

Graf, uvedený níže, znázorňuje sektorové členění projektů v roce 2014 podle:

- hodnoty v milionech EUR v jednotlivých sektorech,
- počtu projektů v jednotlivých sektorech.



Obrázek 12: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2014.

Z grafu lze vyčíst, že nejvyššího objemu v roce 2014, 63 % celkového objemu, dosáhl sektor dopravy. Nejvyššího počtu projektů dosáhl v roce 2014 sektor dopravy s počtem 23 projektů z celkového počtu 82 projektů.

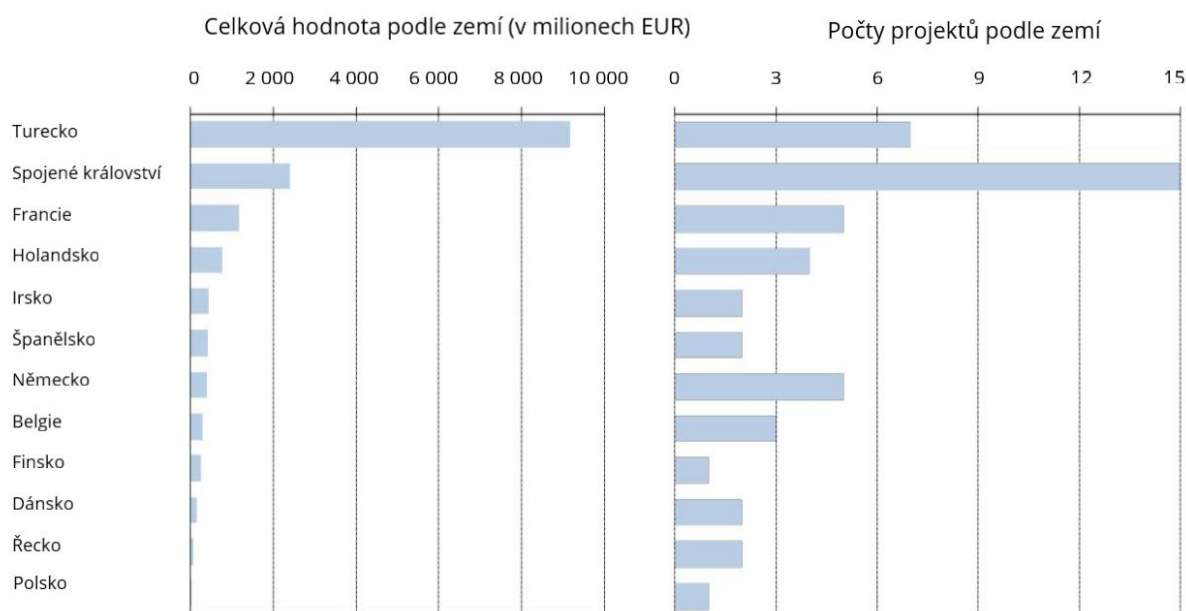
## 8.1.5 ROK 2015

Hodnoty sledovaných statistických údajů PPP projektů v roce 2015 [18]:

Sledované kritérium	Hodnota kritéria
Hodnota finančně uzavřených transakcí	15,6 mld. EUR
Počet finančně uzavřených transakcí	49
Průměrná velikost transakce	319 mil. EUR
Nejvyšší objem dle zemí	Turecko, 59 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle zemí	Spojené království, 15 projektů
Nejvyšší objem projektů dle sektorů	Doprava, 60 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle sektorů	Vzdělávání, 15 projektů
Počet zemí podílejících se na trhu PPP	12

Následující graf zobrazuje rozdělení zemí v roce 2015 podle:

- objemu projektů v milionech EUR v jednotlivých zemích,
- počtu projektů v jednotlivých zemích.

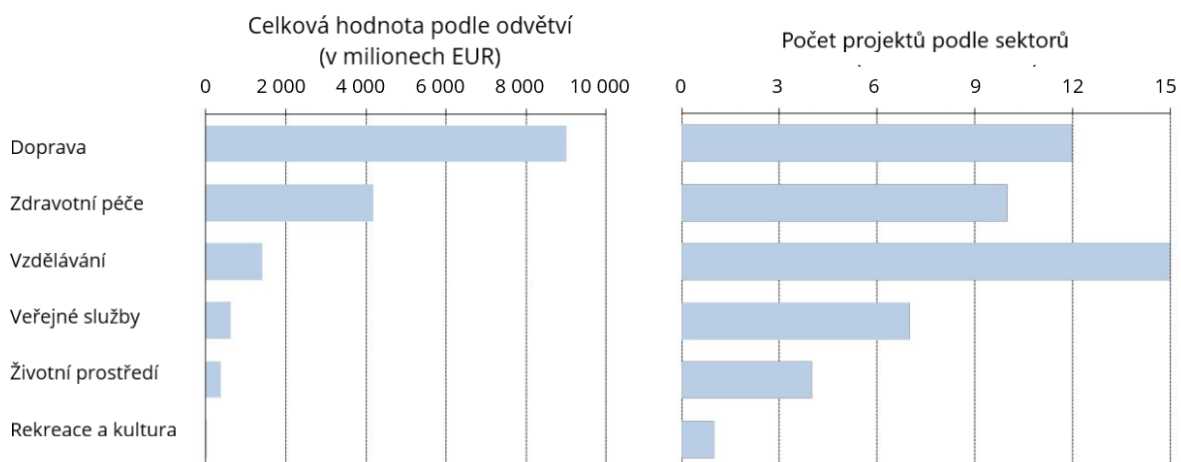


Obrázek 13: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2015.

Z grafu je patrné, že nejvyššího objemu v roce 2015, 59 % celkového objemu, dosáhlo Turecko. Nejvyšší počet projektů v daném roce, 15 projektů z celkového počtu 49, mělo Spojené království.

Graf, uvedený níže, znázorňuje sektorové členění projektů v roce 2015 podle:

- a) hodnoty v milionech EUR v jednotlivých sektorech,
- b) počtu projektů v jednotlivých sektorech.



Obrázek 14: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2015.

Z grafu lze vyčíst, že nejvyššího objemu v roce 2015, 60 % celkového objemu, dosáhl sektor dopravy. Nejvyššího počtu projektů dosáhl v roce 2015 sektor vzdělávání s počtem 15 projektů z celkového počtu 49 projektů.



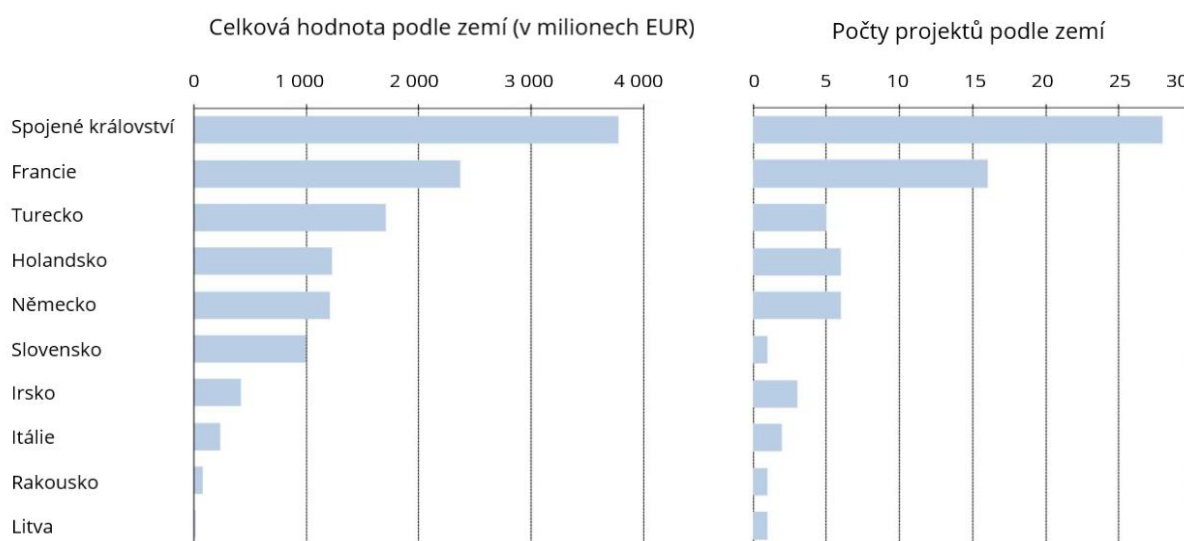
## 8.1.6 ROK 2016

Hodnoty sledovaných statistických údajů PPP projektů v roce 2016 [19]:

Sledované kritérium	Hodnota kritéria
Hodnota finančně uzavřených transakcí	12 mld. EUR
Počet finančně uzavřených transakcí	69
Průměrná velikost transakce	174 mil. EUR
Nejvyšší objem dle zemí	Spojené království, 32 % cel. objemu
Nejvyšší počet projektů dle zemí	Spojené království, 28 projektů
Nejvyšší objem projektů dle sektorů	Doprava, 31 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle sektorů	Vzdělávání, 27 projektů
Počet zemí podílejících se na trhu PPP	10

Následující graf zobrazuje rozdělení zemí v roce 2016 podle:

- objemu projektů v milionech EUR v jednotlivých zemích,
- počtu projektů v jednotlivých zemích.

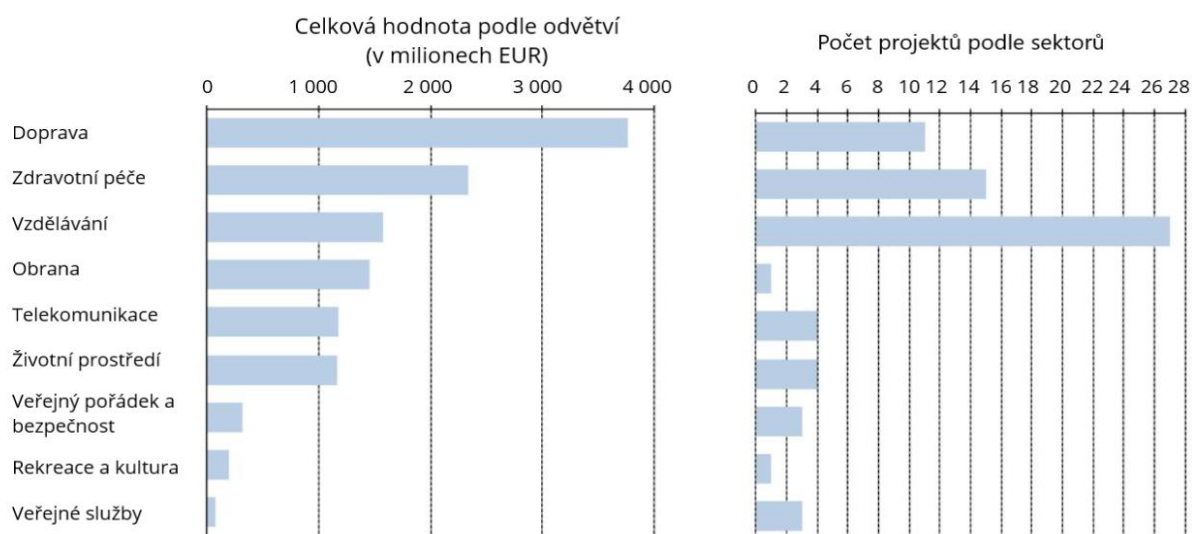


Obrázek 15: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2016.

Z grafu je patrné, že nejvyššího objemu v roce 2016, 32 % celkového objemu, dosáhlo Spojené království. Nejvyšší počet projektů v daném roce, 28 projektů z celkového počtu 69, mělo Spojené království.

Graf, uvedený níže, znázorňuje sektorové členění projektů v roce 2016 podle:

- a) hodnoty v milionech EUR v jednotlivých sektorech,
- b) počtu projektů v jednotlivých sektorech.



Obrázek 16: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2016.

Z grafu lze vyčíst, že nejvyššího objemu v roce 2016, 31 % celkového objemu, dosáhl sektor dopravy. Nejvyššího počtu projektů dosáhl v roce 2016 sektor vzdělávání s počtem 27 projektů z celkového počtu 69 projektů.

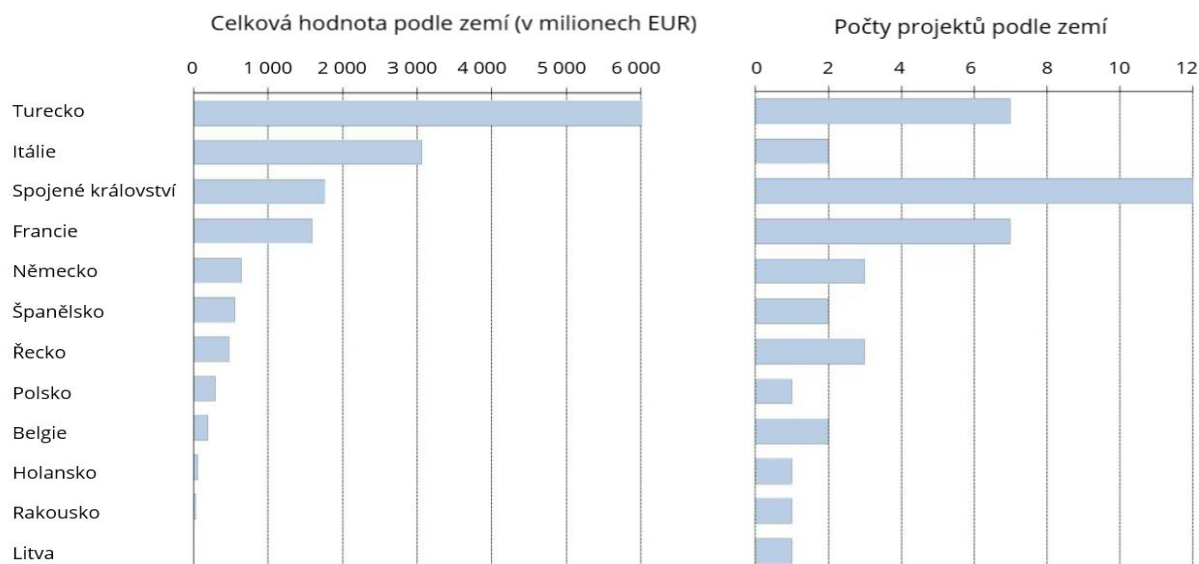
## 8.1.7 ROK 2017

Hodnoty sledovaných statistických údajů PPP projektů v roce 2017 [20]:

Sledované kritérium	Hodnota kritéria
Hodnota finančně uzavřených transakcí	14,4 mld. EUR
Počet finančně uzavřených transakcí	42
Průměrná velikost transakce	351 mil. EUR
Nejvyšší objem dle zemí	Turecko, 42 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle zemí	Spojené království, 12 projektů
Nejvyšší objem projektů dle sektorů	Doprava, 53 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle sektorů	Vzdělávání a doprava, 10 projektů
Počet zemí podílejících se na trhu PPP	12

Následující graf zobrazuje rozdělení zemí v roce 2017 podle:

- objemu projektů v milionech EUR v jednotlivých zemích,
- počtu projektů v jednotlivých zemích.

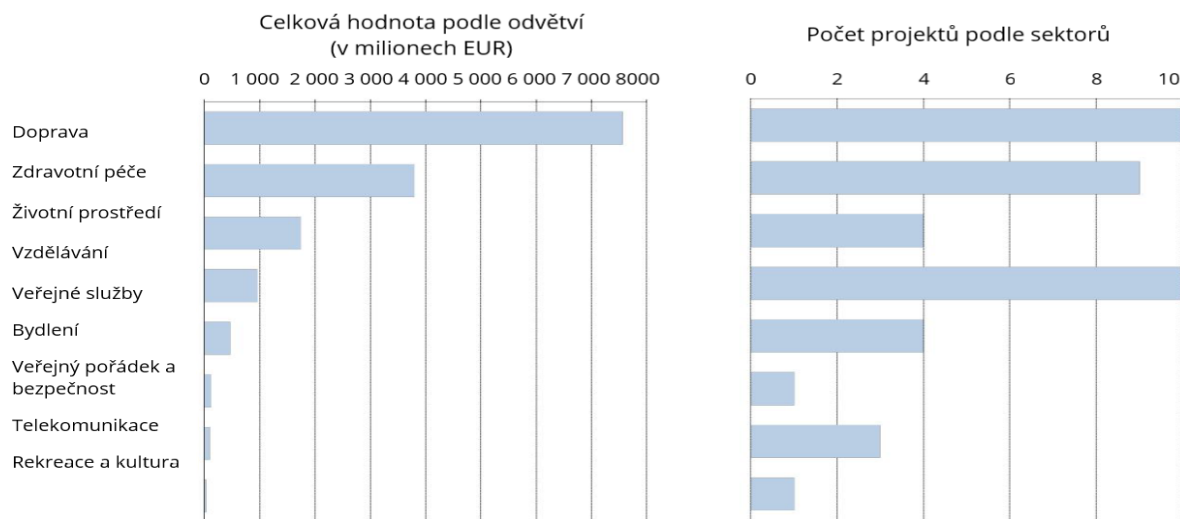


Obrazek 17: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2017.

Z grafu je patrné, že nejvyššího objemu v roce 2017, 42 % celkového objemu, dosáhlo Turecko. Nejvyšší počet projektů v daném roce, 12 projektů z celkového počtu 42, mělo Spojené království.

Graf, uvedený níže, znázorňuje sektorové členění projektů v roce 2017 podle:

- a) hodnoty v milionech EUR v jednotlivých sektorech,
- b) počtu projektů v jednotlivých sektorech.



Obrázek 18: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2017.

Z grafu lze vyčíst, že nejvyššího objemu v roce 2017, 51 % celkového objemu, dosáhl sektor dopravy. Nejvyššího počtu projektů dosáhly v roce 2017 sektory vzdělávání a dopravy se shodným počtem 10 projektů z celkového počtu 42 projektů.

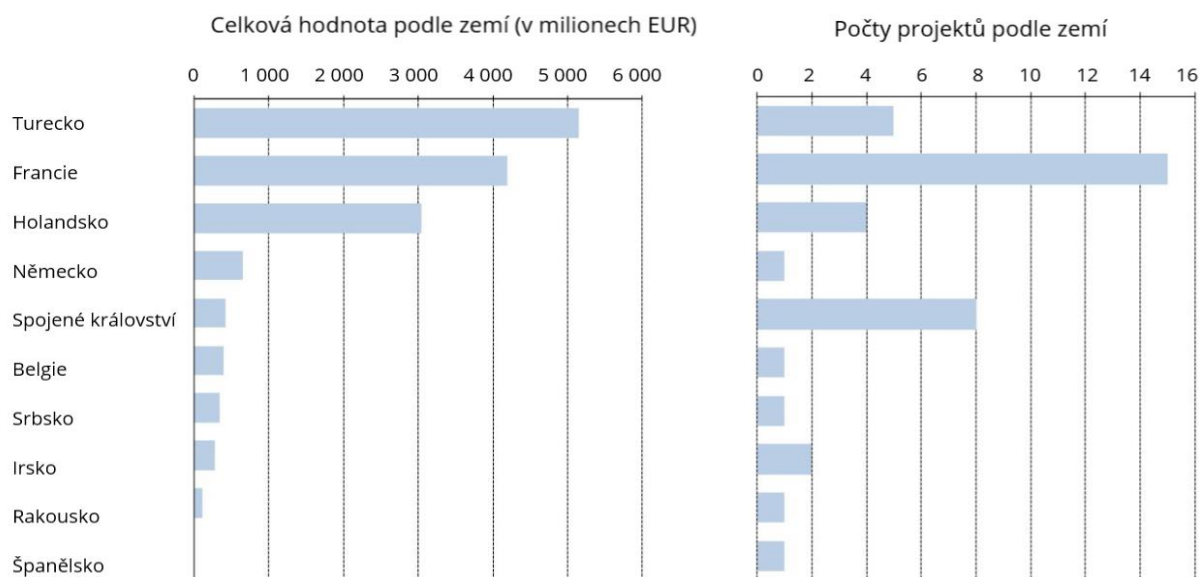
## 8.1.8 ROK 2018

Hodnoty sledovaných statistických údajů PPP projektů v roce 2018 [21]:

Sledované kritérium	Hodnota kritéria
Hodnota finančně uzavřených transakcí	14,6 mld. EUR
Počet finančně uzavřených transakcí	39
Průměrná velikost transakce	375 mil. EUR
Nejvyšší objem dle zemí	Turecko, 35 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle zemí	Francie, 15 projektů
Nejvyšší objem projektů dle sektorů	Doprava, 48 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle sektorů	Vzdělávání, 9 projektů
Počet zemí podílejících se na trhu PPP	10

Následující graf zobrazuje rozdělení zemí v roce 2018 podle:

- objemu projektů v milionech EUR v jednotlivých zemích,
- počtu projektů v jednotlivých zemích.

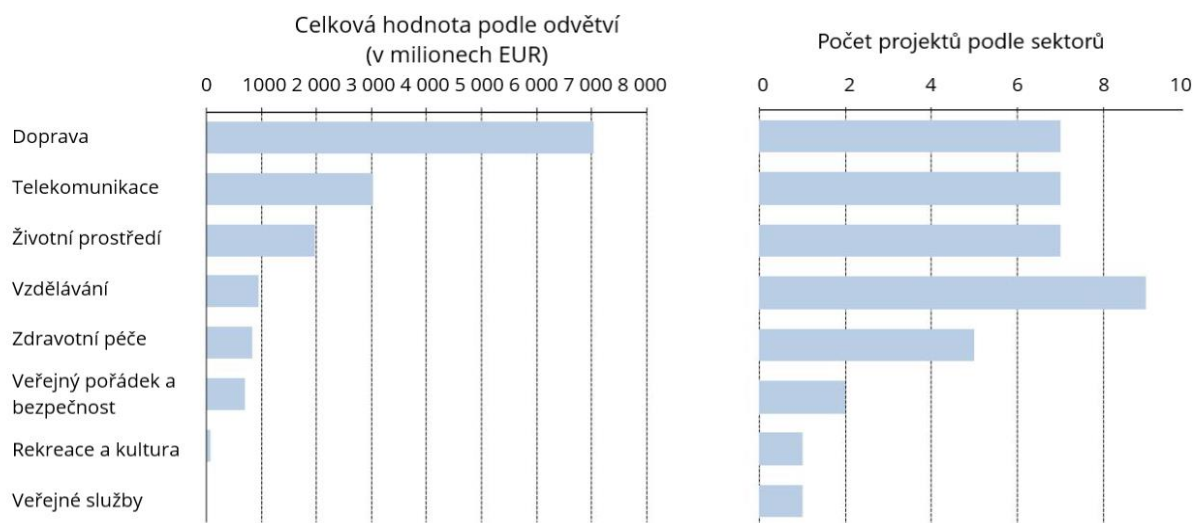


Obrázek 19: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2018.

Z grafu je patrné, že nejvyššího objemu v roce 2018, 35 % celkového objemu, dosáhlo Turecko. Nejvyšší počet projektů v daném roce, 15 projektů z celkového počtu 39, měla Francie.

Graf, uvedený níže, znázorňuje sektorové členění projektů v roce 2018 podle:

- a) hodnoty v milionech EUR v jednotlivých sektorech,
- b) počtu projektů v jednotlivých sektorech.



Obrázek 20: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2018.

Z grafu lze vyčíst, že nejvyššího objemu v roce 2018, 48 % celkového objemu, dosáhl sektor dopravy. Nejvyššího počtu projektů dosáhl v roce 2018 sektor vzdělávání s počtem 9 projektů z celkového počtu 39 projektů.

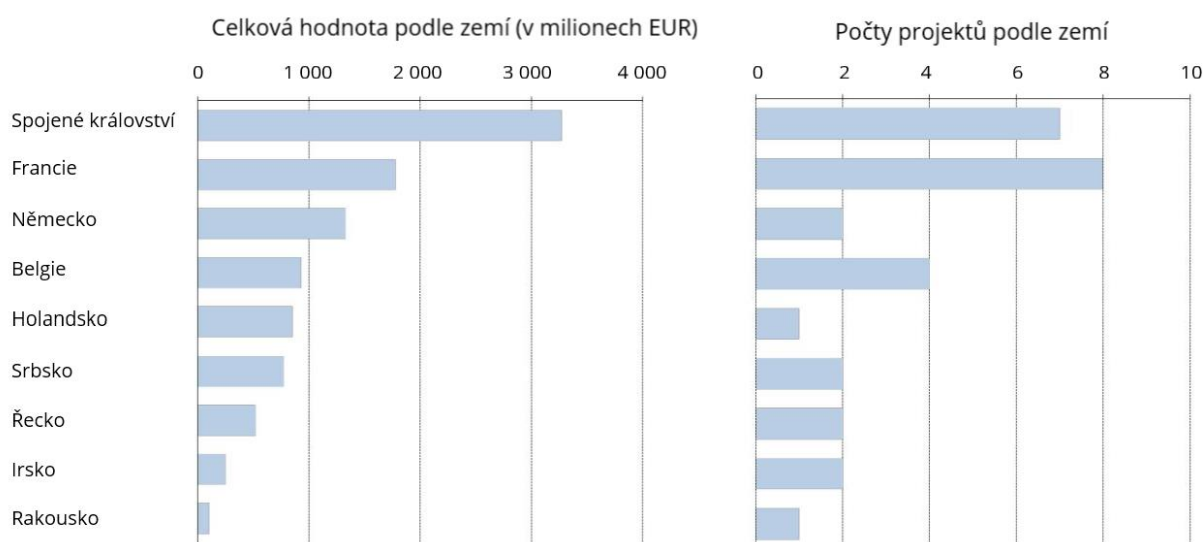
## 8.1.9 ROK 2019

Hodnoty sledovaných statistických údajů PPP projektů v roce 2019 [22]:

Sledované kritérium	Hodnota kritéria
Hodnota finančně uzavřených transakcí	9,8 mld. EUR
Počet finančně uzavřených transakcí	29
Průměrná velikost transakce	338 mil. EUR
Nejvyšší objem dle zemí	Spojené království, 34 % cel. objemu
Nejvyšší počet projektů dle zemí	Francie, 8 projektů
Nejvyšší objem projektů dle sektorů	Doprava, 61 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle sektorů	Doprava, 10 projektů
Počet zemí podílejících se na trhu PPP	9

Následující graf zobrazuje rozdělení zemí v roce 2019 podle:

- objemu projektů v milionech EUR v jednotlivých zemích,
- počtu projektů v jednotlivých zemích.

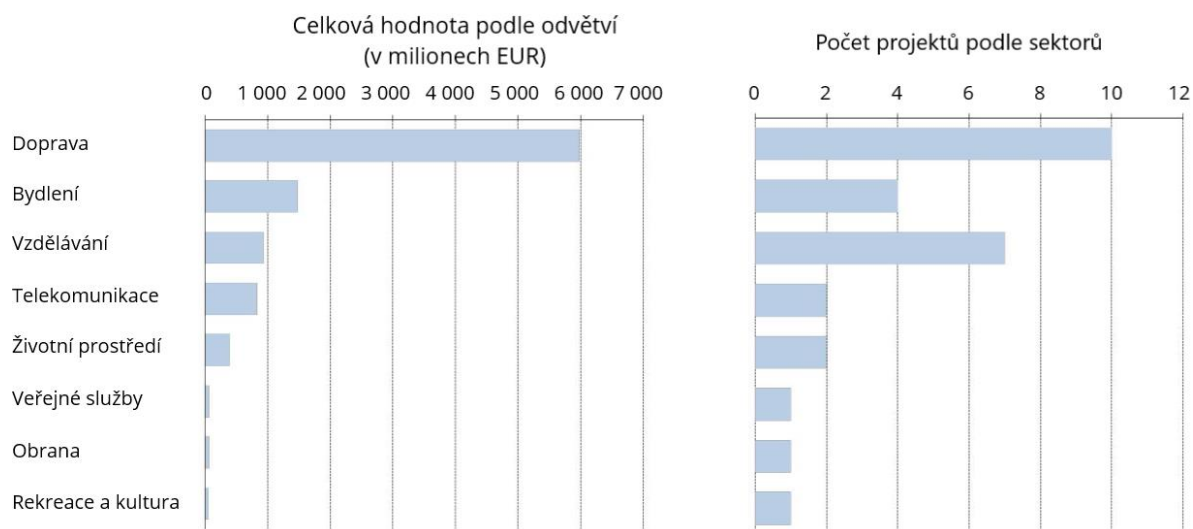


Obrázek 21: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2019.

Z grafu je patrné, že nejvyššího objemu v roce 2019, 34 % celkového objemu, dosáhlo Spojené království. Nejvyšší počet projektů v daném roce, 8 projektů z celkového počtu 29, měla Francie.

Graf, uvedený níže, znázorňuje sektorové členění projektů v roce 2019 podle:

- a) hodnoty v milionech EUR v jednotlivých sektorech,
- b) počtu projektů v jednotlivých sektorech.



Obrázek 22: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2019.

Z grafu lze vyčíst, že nejvyššího objemu v roce 2019, 61 % celkového objemu, dosáhl sektor dopravy. Nejvyššího počtu projektů dosáhl v roce 2019 sektor dopravy s počtem 10 projektů z celkového počtu 29 projektů.



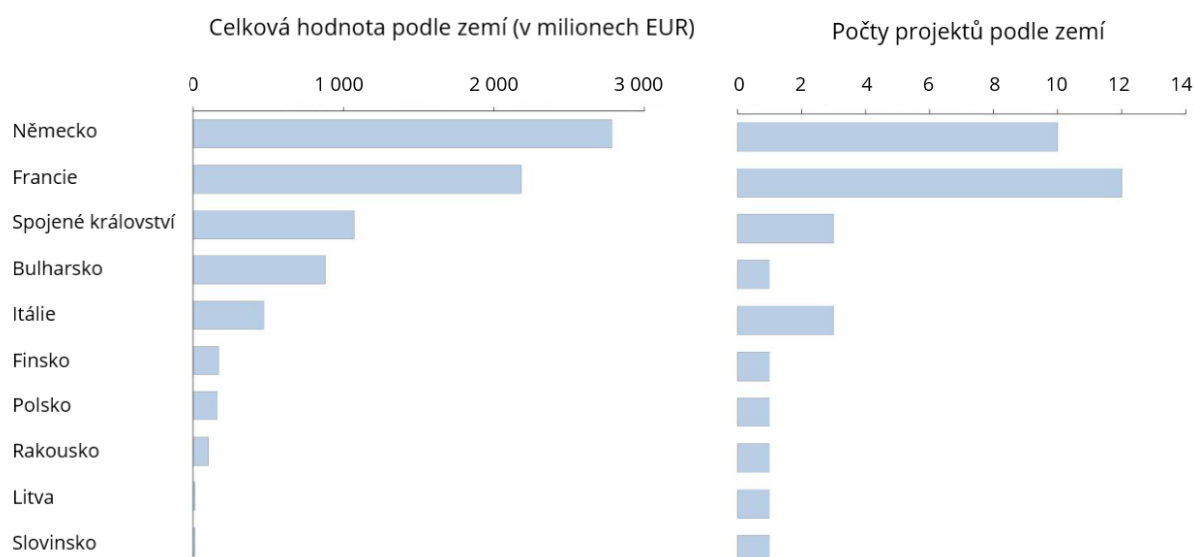
## 8.1.10 ROK 2020

Hodnoty sledovaných statistických údajů PPP projektů v roce 2020 [23]:

Sledované kritérium	Hodnota kritéria
Hodnota finančně uzavřených transakcí	7,9 mld. EUR
Počet finančně uzavřených transakcí	34
Průměrná velikost transakce	231 mil. EUR
Nejvyšší objem dle zemí	Německo, 35 % cel. objemu
Nejvyšší počet projektů dle zemí	Francie, 12 projektů
Nejvyšší objem projektů dle sektorů	Doprava, 62 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle sektorů	Vzdělávání, 10 projektů
Počet zemí podílejících se na trhu PPP	10

Následující graf zobrazuje rozdělení zemí v roce 2020 podle:

- objemu projektů v milionech EUR v jednotlivých zemích,
- počtu projektů v jednotlivých zemích.

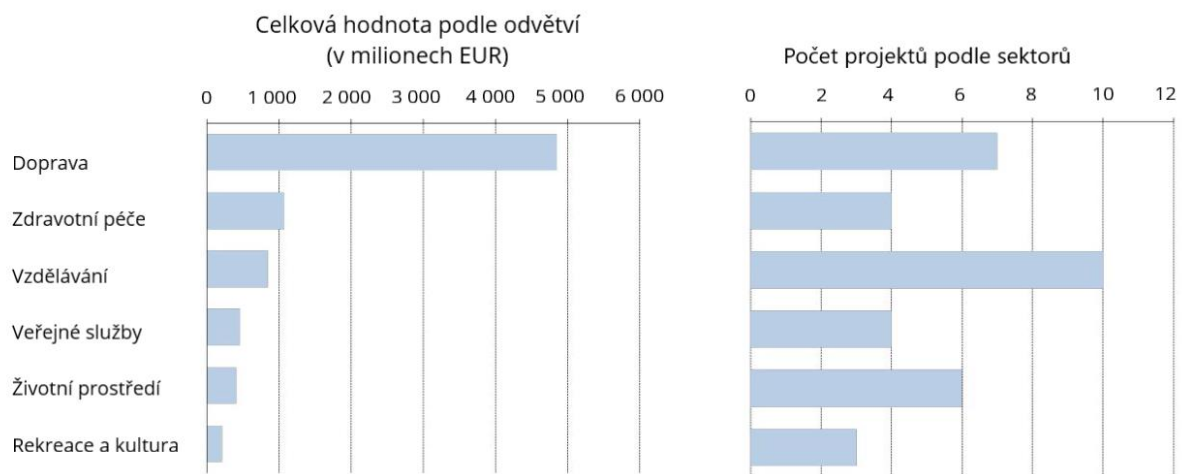


Obrázek 23: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2020.

Z grafu je patrné, že nejvyššího objemu v roce 2020, 35 % celkového objemu, dosáhlo Německo. Nejvyšší počet projektů v daném roce, 12 projektů z celkového počtu 34, měla Francie.

Graf, uvedený níže, znázorňuje sektorové členění projektů v roce 2020 podle:

- hodnoty v milionech EUR v jednotlivých sektorech,
- počtu projektů v jednotlivých sektorech.



Obrázek 24: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2020.

Z grafu lze vyčíst, že nejvyššího objemu v roce 2020, 62 % celkového objemu, dosáhl sektor dopravy. Nejvyššího počtu projektů dosáhl v roce 2020 sektor vzdělávání s počtem 10 projektů z celkového počtu 34 projektů.

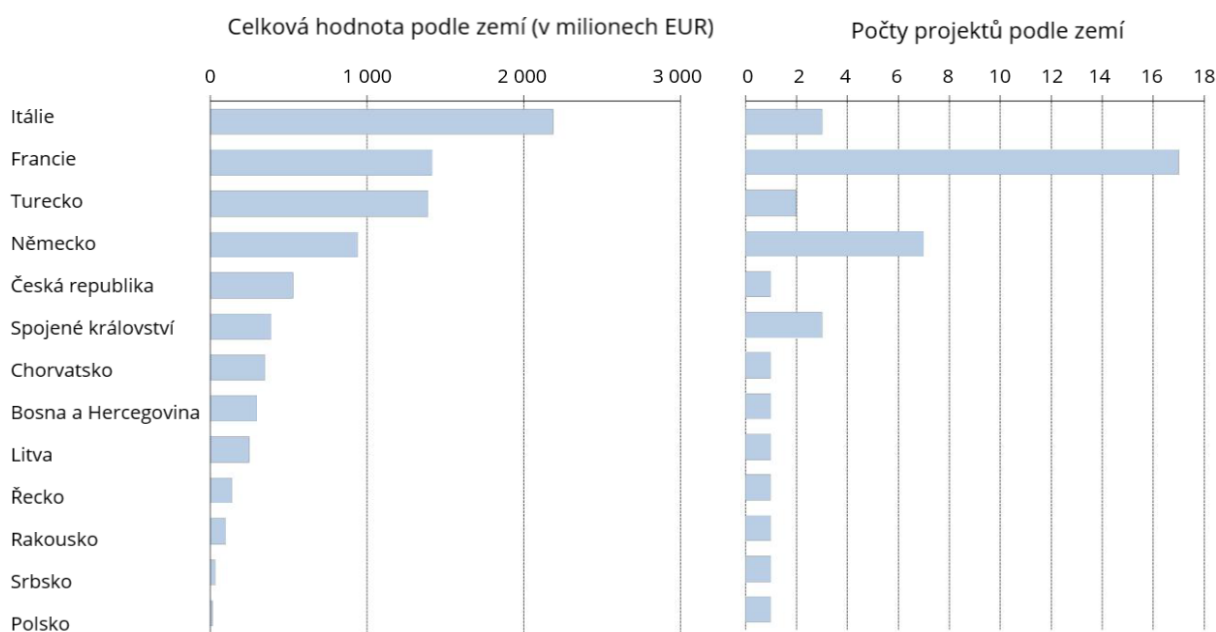
## 8.1.11 ROK 2021

Hodnoty sledovaných statistických údajů PPP projektů v roce 2021 [24]:

Sledované kritérium	Hodnota kritéria
Hodnota finančně uzavřených transakcí	8 mld. EUR
Počet finančně uzavřených transakcí	40
Průměrná velikost transakce	201 mil. EUR
Nejvyšší objem dle zemí	Itálie, 28 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle zemí	Francie, 17 projektů
Nejvyšší objem projektů dle sektorů	Doprava, 75 % celkového objemu
Nejvyšší počet projektů dle sektorů	Doprava, 16 projektů
Počet zemí podílejících se na trhu PPP	13

Následující graf zobrazuje rozdělení zemí v roce 2021 podle:

- objemu projektů v milionech EUR v jednotlivých zemích,
- počtu projektů v jednotlivých zemích.

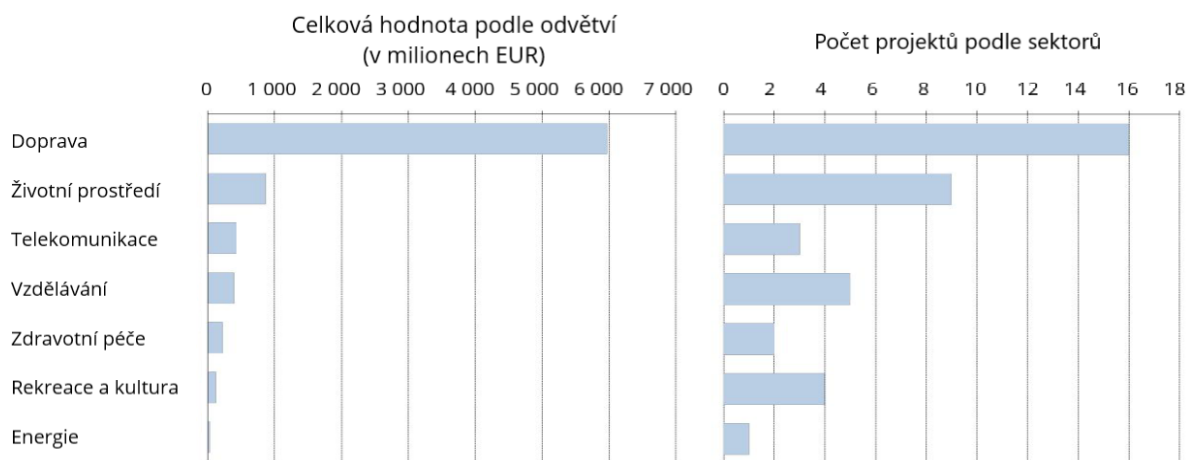


Obrázek 25: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2021.

Z grafu je patrné, že nejvyššího objemu v roce 2021, 28 % celkového objemu, dosáhla Itálie. Nejvyšší počet projektů v daném roce, 17 projektů z celkového počtu 40, měla Francie.

Graf, uvedený níže, znázorňuje sektorové členění projektů v roce 2021 podle:

- hodnoty v milionech EUR v jednotlivých sektorech,
- počtu projektů v jednotlivých sektorech.



Obrázek 26: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2021.

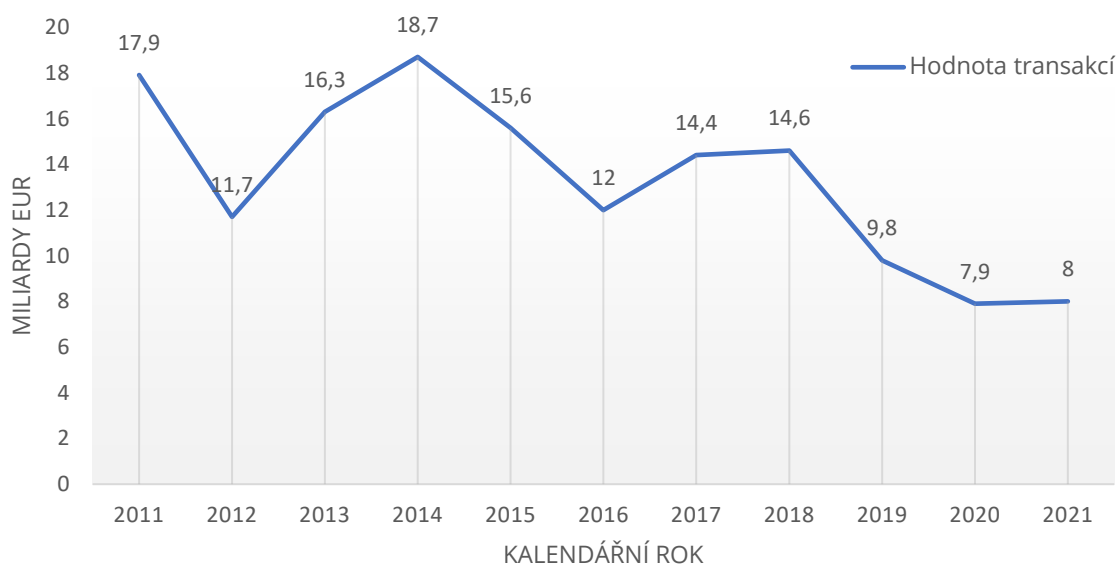
Z grafu lze vyčíst, že nejvyššího objemu v roce 2021, 75 % celkového objemu, dosáhl sektor dopravy. Nejvyššího počtu projektů dosáhl v roce 2021 sektor dopravy s počtem 16 projektů z celkového počtu 40 projektů.

## 8.2 VYHODNOCENÍ VÝVOJE OSMI SLEDOVANÝCH KRITÉRIÍ PPP PROJEKTŮ V EVROPĚ OD ROKU 2011

V předcházející kapitole jsme sledovali osm důležitých kritérií vývoje PPP projektů v Evropě od roku 2011 až po současnost. Daná kritéria budou blíže vyhodnocena v následujících kapitolách.

### 8.2.1 HODNOTA FINANČNĚ UZAVŘENÝCH TRANSAKCÍ

Z údajů uvedených v předcházejících kapitolách byl sestaven následující graf, jenž zobrazuje vývoj hodnoty finančně uzavřených transakcí v miliardách EUR za sledované období.



Obrázek 27: Hodnota finančně uzavřených transakcí za sledované období.

Nejvyšší hodnota finančně uzavřených transakcí za sledované období byla v roce 2014 a to 18,7 miliardy EUR. Této skutečnosti v daném roce výrazně pomohlo uzavření 11 velkých projektů, jejichž celková hodnota dosáhla 11 mld. EUR.

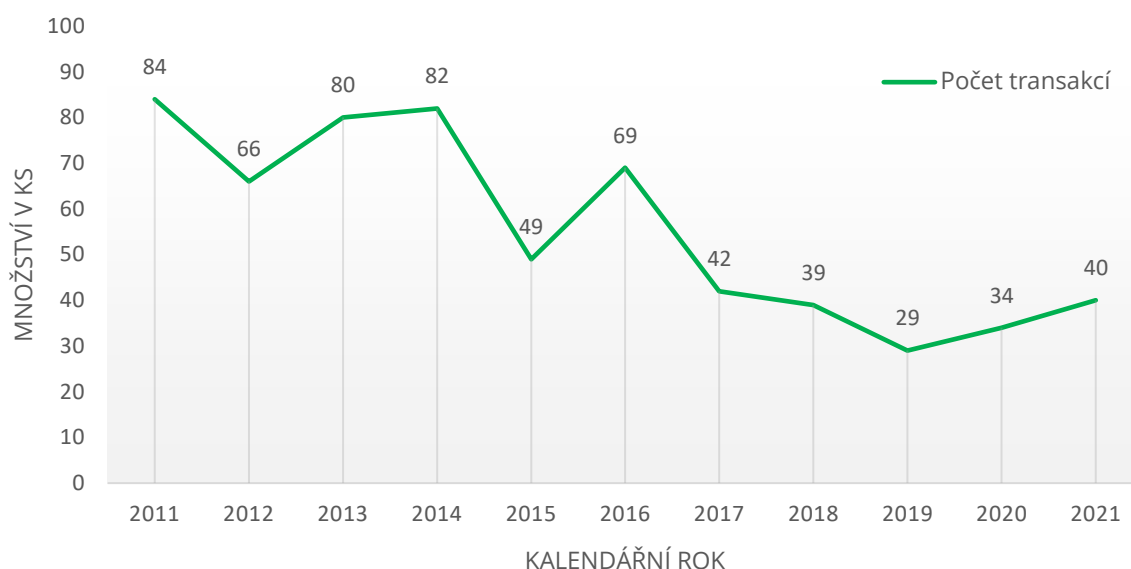
Nejzásadnější projekty roku 2014:

- druhá fáze projektu železnice Intercity Express Programme for Rolling Stock Replacement (Spojené království, 2,6 mld. EUR)
- projekt dálnice Northern Marmara Motorway (Turecko, 2 mld. EUR)
- projekt dálnice A11 Brugge-Zeebrugge Motorway (Belgie, 1,1 mld. EUR).

Naopak nejhorší byla situace v posledních dvou letech sledovaného období. V roce 2020 byl objem finančně uzavřených transakcí 7,9 mld EUR a v roce 2021 8 mld. EUR. Celkový objem má ovšem klesající tendenci již od roku 2019. Trh PPP projektů kopíruje celkový objem veřejných investic na jehož propadu má nejvyšší míru zavinění krize způsobená pandemií COVID-19.

## 8.2.2 POČET FINANČNĚ UZAVŘENÝCH TRANSAKCÍ

Následující graf, jenž byl sestaven na základě dat z předcházejících kapitol, zobrazuje vývoj počtu finančně uzavřených transakcí za sledované období.



Obrázek 28: Počet finančně uzavřených transakcí za sledované období.

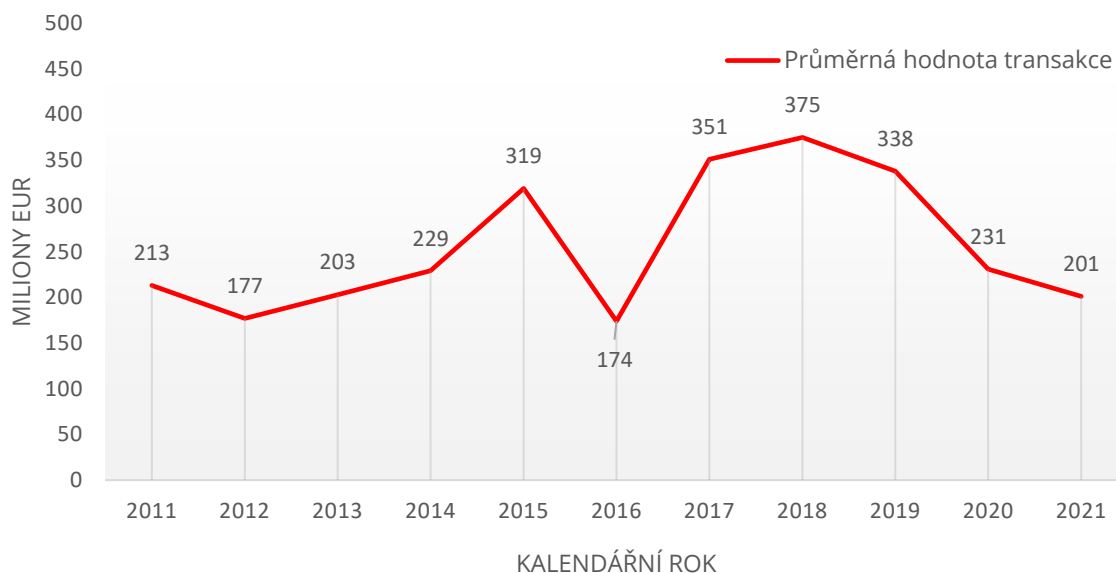
Nejvyšší počet finančně uzavřených transakcí byl zaznamenán v prvním roce sledovaného období 2011 s 84 projekty, následován roky 2013 s 80 a 2014 s 82 projekty. Ale je to výrazně méně než v předcházejících letech 2009 a 2010, kdy bylo uzavřeno 118 112 projektů.[14]

Trh s PPP projekty má dle daného kritéria klesající tendenci již od roku 2015, kdy nastal výrazný pokles z 82 projektů v roce 2014 na 49 projektů ve zmiňovaném roce 2015, což je pokles o 40% projektů. Tento pokles byl zapříčiněn především velkým množstvím uzavřených projektů v předešlém roce, ale nastínil také pokles v letech následujících.

Minimum dle grafu nastalo v roce 2019, kdy bylo uzavřeno nejméně projektů za sledované období, tedy 29. V daném roce bylo uzavřeno pouze 6 velkých významných projektů. Tato skutečnost byla nejspíše zapříčiněna hlavně krizí COVID-19 zmiňovanou v předcházející kapitole. Od daného roku má křivka ovšem mírně stoupající tendenci v počtech uzavřených projektů a snad bude i nadále na vzestupu.

### 8.2.3 PRŮMĚRNÁ VELIKOST TRANSAKCE

Následující graf, jenž byl sestaven na základě dat z předcházejících kapitol, zobrazuje vývoj průměrné velikosti transakce v milionech EUR za sledované období.



Obrázek 29: Průměrná velikost transakce za sledované období.

Graf přímo závisí na dvou předchozích sledovaných veličinách, tedy na hodnotě finančně uzavřených transakcích a jejich počtu v příslušném roce.

Na grafu je vidět, že průměrná velikost transakce, byla v průběhu let značně proměnlivá. Pohybovala se v rozmezí od 174 milionů EUR do 375 milionů EUR.

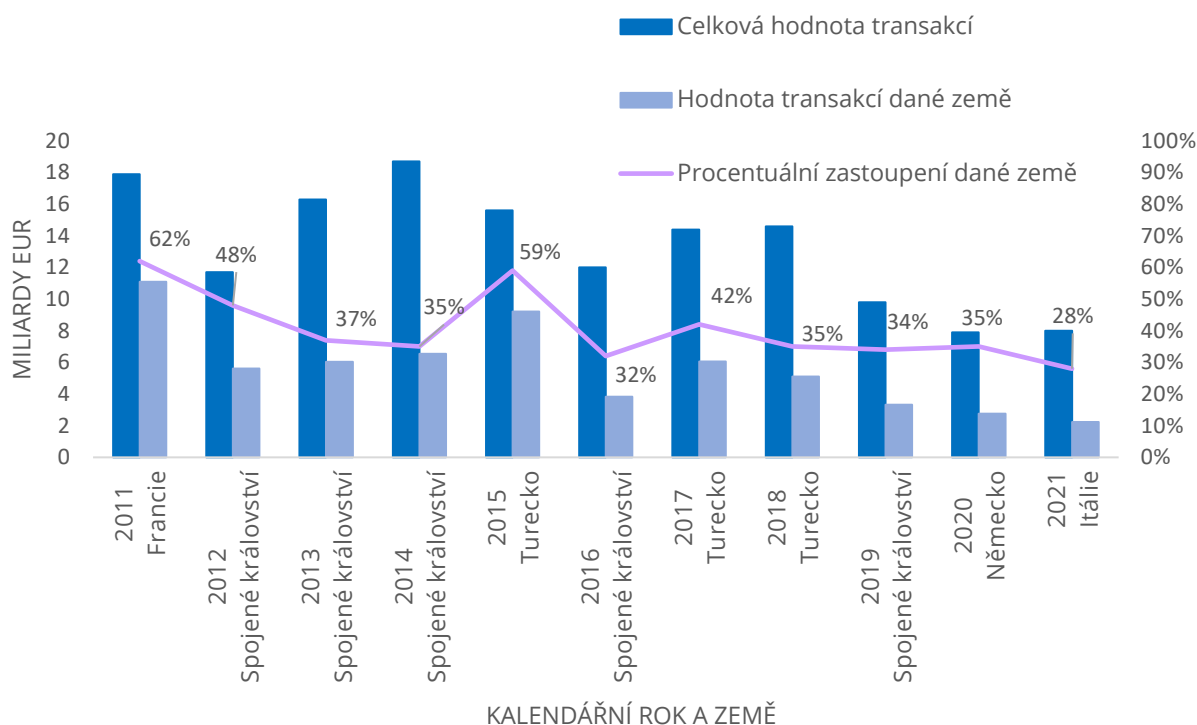
Minimum nastalo v roce 2016, kdy byl docela velký počet transakcí 69 v poměrně nízké celkové hodnotě 12 miliard EUR. Na tuto skutečnost měl vliv hlavně sektor vzdělávání s poměrně velkým počtem 27 finančně uzavřených projektů, jenž mají z pravidla daleko menší hodnotu, než velké projekty sektoru dopravy.

Naopak nejvyšší průměrná hodnota uzavřených transakcí byla v letech 2017 až 2019. V příslušných letech byl zaznamenán výrazný pokles nejen v počtu uzavřených transakcí, ale také v jejich celkové hodnotě.

Maximum 375 milionů EUR nastalo v roce 2018, kdy bylo finančně uzavřeno 39 PPP projektů v celkové hodnotě 14,6 miliard EUR. Daleko nejvýznamnějším byl v daném roce sektor dopravy, jenž tvořil se svými 7 projekty téměř polovinu celkového objemu, konkrétně 48 %.[21]

## 8.2.4 NEJVYŠŠÍ OBJEM PODLE ZEMÍ

Následující graf, jenž byl sestaven na základě dat z předcházejících kapitol, zobrazuje vývoj zemí s největším objemem transakcí v procentech za sledované období.



Obrázek 30: Nejvyšší objem podle zemí v procentech za sledované období.

V prvním roce sledovaného období měla největší procentuální objem Francie 62%, jedná se také o maximum celého sledovaného období od roku 2011 do roku 2021.

Nejzásadnější Francouzské projekty roku 2011:

- projekt železnice Tours-Bordeaux High-speed Railway (5,4 mld. EUR),
- výstavba sídla ministerstva obrany Ministry of Defence Headquarters (1,5 mld. EUR),
- projekt železnice Bretagne-Pays de la Loire high-speed Railway (1,2 mld. EUR).

Z výše uvedené grafu vyplývá, že procentuálně nejaktivnější, co do objemu finančně uzavřených projektů za sledované období, bylo Spojené království. Spojené království se na vrcholu dané statistiky objevilo pětkrát z čehož v letech 2012 až 2014 hned třikrát za sebou. Daná skutečnost je zapříčiněná jednak celkovou velikostí ekonomiky Spojeného království, jenž je v současné době na 5. místě největších světových ekonomik, ale také dlouholetou tradicí PPP projektů v dané zemi.[34]



Nejzásadnější projekty Spojeného království:

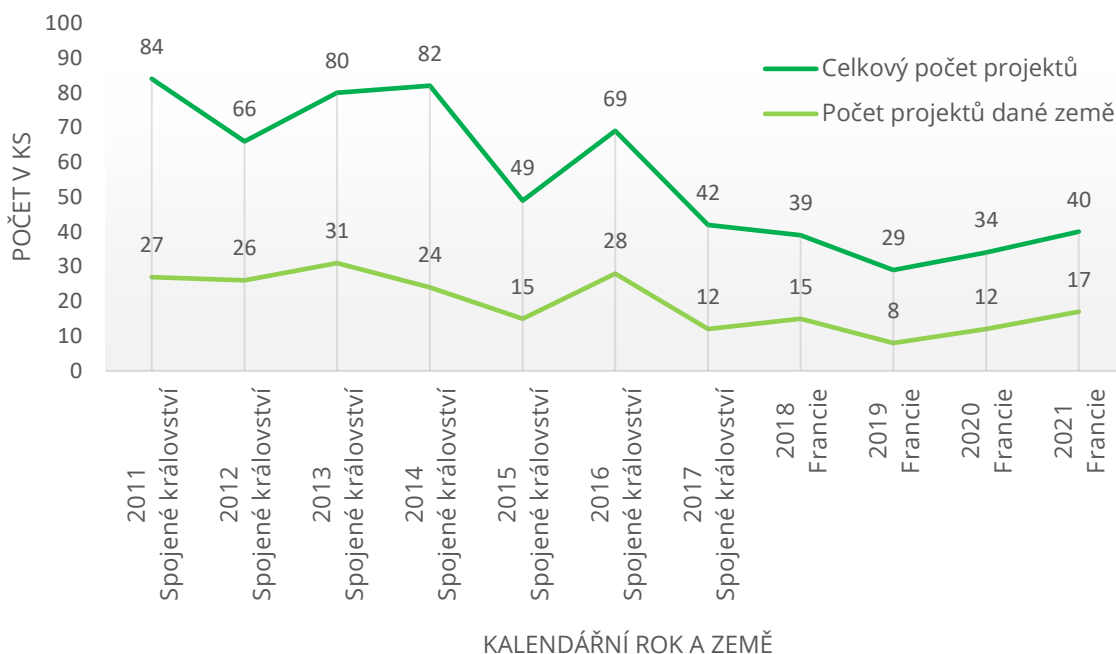
- projekt železnice The Intercity Express Programme (2012; 3,2 mld. EUR),
- železniční projekt The Thameslink Rolling Stock (2013; 1,9 mld. EUR),
- železniční projekt The Intercity Express Programme for Rolling Stock Replacement (2014; 2,6 mld. EUR),
- silniční tunel The Silvertown Tunnel (2019; 1,4 mld. EUR).

V letech 2015 a poté v letech 2017 a 2018 statistice vévodilo Turecko. Za to se zasloužily hlavně velké dopravní projekty:

- projekt letiště The Third Istanbul Airport (2015; 6 mld. EUR),
- dálniční projekt Marmara Motorway - Kurtköy-Akyazı Section (2017; 1,8 mld. EUR),
- projekt silničního mostu Canakkale Bridge (2018; 3,1 mld. EUR).

## 8.2.5 NEJVYŠŠÍ POČET PROJEKTŮ DLE ZEMÍ

Následující graf, jenž byl sestaven na základě dat z předcházejících kapitol, zobrazuje vývoj zemí s nejvyšším počtem transakcí v porovnání s celkovým počtem finančně uzavřených transakcí za sledované období.



Obrázek 31: Nejvyšší počet projektů dané země za sledované období.

Výše uvedené statistice vévodilo od roku 2011 až do roku 2017 Spojené království a poté jej na čele žebříčku vystřídala až do konce sledovaného období Francie.

Z grafu může dále vyčíst, že vývoj počtu uzavřených projektů dle jednotlivých zemí nepřímě kopíruje vývoj celkového počtu všech projektů za sledované období.

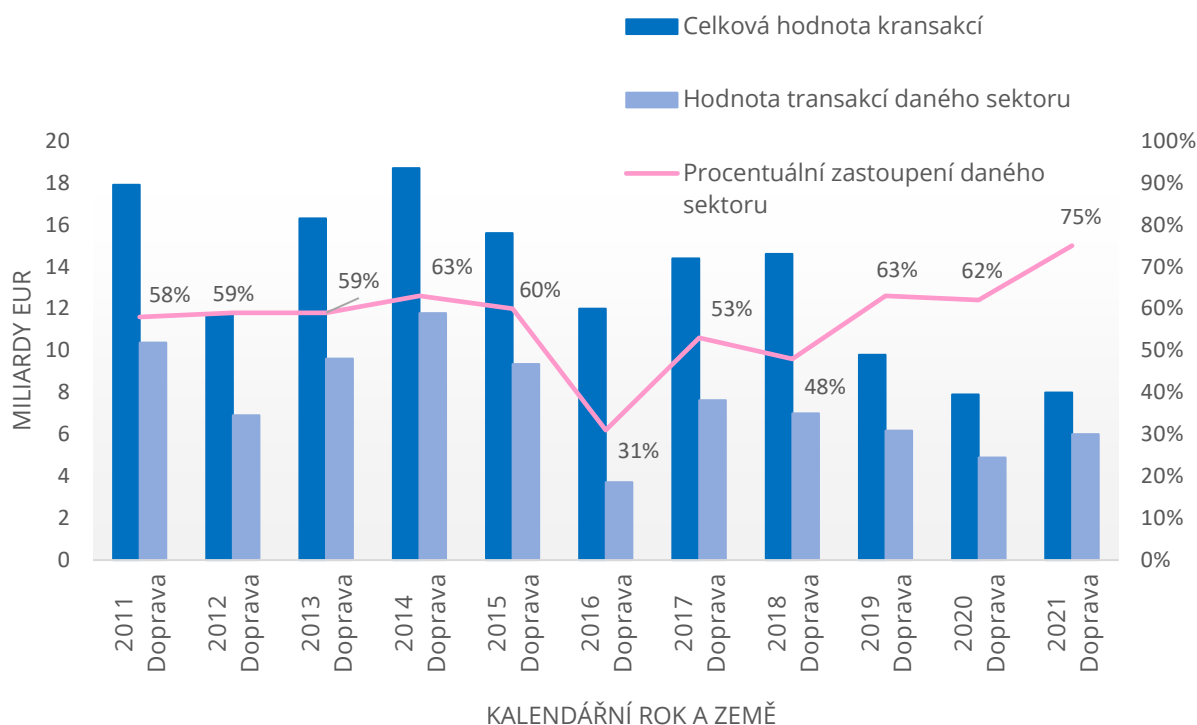
Nejvyššího počtu projektů za sledované období dosáhlo Spojené království v roce 2013 s maximem 31 finančně uzavřených projektů. Maximum bylo rozděleno do mnoha sektorů:

- životní prostředí – 9 projektů,
- vzdělávání – 7 projektů,
- zdravotní péče – 7 projektů,
- bydlení – 4 projekty atd.[13]

Minimum naopak nastalo v roce 2019, kdy byla zemí s nejvyšším počtem projektů Francie s pouhými 9 projekty, což bylo malé množství jak oproti roku 2018 s 15 projekty, tak i roku 2020 s 12 projekty.

## 8.2.6 NEJVYŠŠÍ OBJEM DLE SEKTORŮ

Následující graf, jenž byl sestaven na základě dat z předcházejících kapitol, zobrazuje vývoj sektorů s největším objemem transakcí v procentech za sledované období.



Obrázek 32: Nejvyšší objem dle sektorů v procentech za sledované období.

Ve všech letech sledovaného období vévodil statistice sektor dopravy.

Z grafu je patrné, že procentuální zastoupení v průběhu let nevykazuje příliš velké výkyvy. Výjimkou je především rok 2016 a poslední rok hodnoceného období 2021.

V roce 2016 měl sektor dopravy pouze 31 % z celkového finančního objemu. V daném roce bylo procentuální rozdělení mezi sektory neobvykle vyvážené:

- doprava – 31 % celkového objemu,
- zdravotní péče – 19 % celkového objemu,
- vzdělávání – 13 % celkového objemu atd.[19]

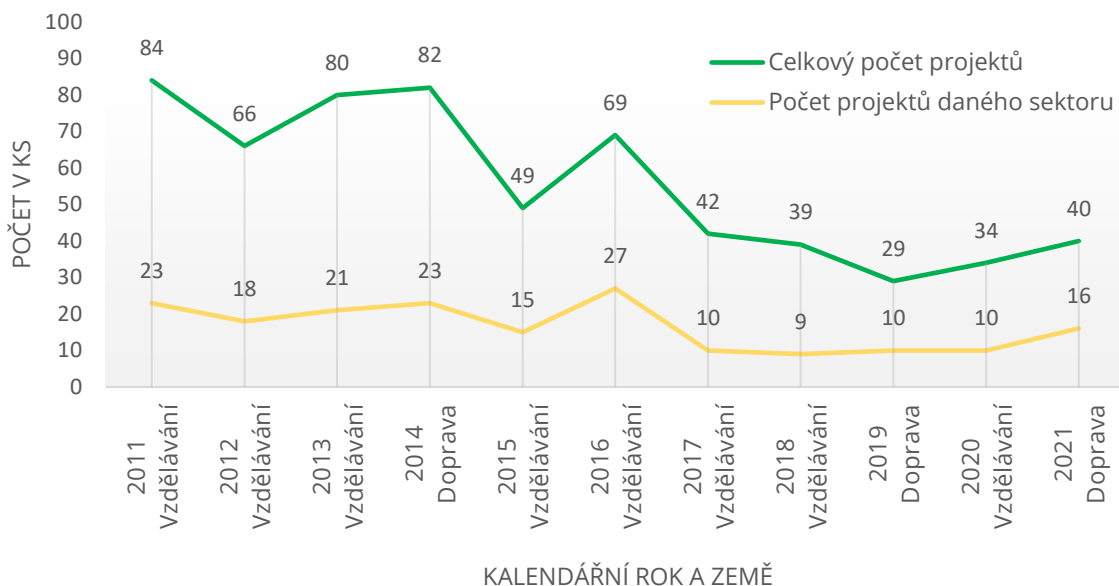
V roce 2021 bylo sektorové rozdělení naopak značně nevyvážené:

- doprava – 75 % celkového objemu,
- životní prostředí – 11 % celkového objemu,
- telekomunikace – 5 % celkového objemu atd.

Důvodem je jak celková nižší hodnota projektů, tak hlavně velké množství finančně uzavřených projektů sektoru dopravy, 16 oproti 12 v předcházejícím roce.[23]

## 8.2.7 NEJVYŠŠÍ POČET PROJEKTŮ DLE SEKTORŮ

Následující graf, jenž byl sestaven na základě dat z předcházejících kapitol, zobrazuje vývoj sektorů s nejvyšším počtem transakcí v porovnání s celkovým počtem finančně uzavřených transakcí za sledované období.



Obrázek 33: Nejvyšší počet projektů daného sektoru za sledované období.

Z grafu je patrné, že vývoj počtu finančně uzavřených projektů dle jednotlivých sektorů nepřímě kopíruje vývoj celkového počtu všech projektů za sledované období.

Celkem osmkrát za sledované období měl prvenství sektor vzdělávání a třikrát měl převahu sektor dopravy.

Maxima, 27 projektů z celkových 69, dosáhl sektor vzdělávání v roce 2016, kdy měl velmi výraznou převahu nad ostatními sektory:

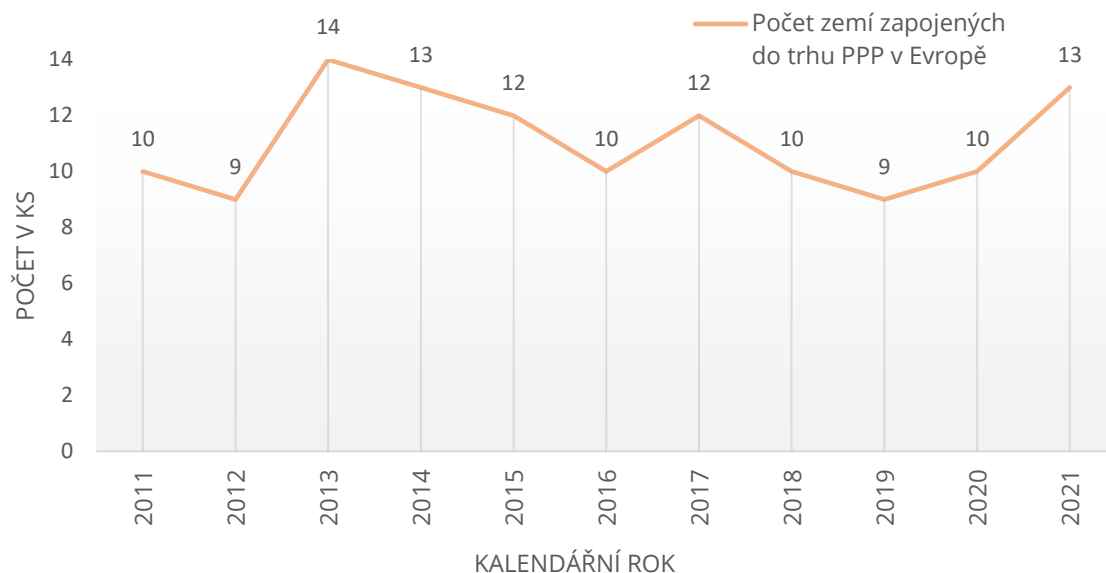
- vzdělávání – 27 projektů,
- zdravotní péče – 15 projektů,
- doprava – 11 projektů atd.[19]

Naopak minima bylo dosaženo v roce 2018, kdy měl sektor vzdělávání jen drobnou převahu oproti zbylým sektorům:

- vzdělávání – 9 projektů,
- doprava – 7 projektů,
- telekomunikace – 7 projektů,
- životní prostředí – 7 projektů
- zdravotní péče – 5 projektů atd.[21]

## 8.2.8 POČET ZEMÍ PODÍLEJÍCÍCH SE NA TRHU PPP

Následující graf, jenž byl sestaven na základě dat z předcházejících kapitol, zobrazuje vývoj počtu zemí podílejících se na trhu PPP projektů za sledované období.



Obrázek 34: Počet zemí podílejících se na trhu PPP projektů za sledované období.

Z grafu vyplývá, že počet zemí podílejících se na trhu PPP projektů byl v průběhu sledovaného období poměrně nestálý a pohyboval se od 9 do 14 zemí.

Maximálního počtu 14 zemí bylo dosaženo v roce 2013, kdy byl také poměrně velký počet transakcí o velkém objemu – 80 projektů o objemu 16,3 mld. EUR.

Minimální počet zemí se evropského trhu s PPP projekty účastnil v roce 2012 a také 2019.

Země, podílející se na trhu PPP projektů - počet účastí za sledované období (první rok účasti za sledované období):

- Francie – 11 (2011)
- Spojené království – 11 (2011)
- Německo – 11 (2011)
- Holandsko – 9 (2011)
- Rakousko – 8 (2013)
- Itálie – 8 (2011)
- Belgie – 8 (2011)
- Španělsko – 7 (2011)
- Irsko – 7 (2012)
- Turecko – 7 (2013)
- Polsko – 6 (2013)
- Litva – 5 (2013)
- Řecko – 5 (2014)
- Dánsko – 4 (2011)
- Finsko – 3 (2011)
- Srbsko – 3 (2018)
- Chorvatsko – 2 (2013)
- Lucembursko – 1 (2011)
- Portugalsko – 1 (2012)
- Slovensko – 1 (2016)
- Bulharsko – 1 (2020)
- Slovinsko – 1 (2020)
- Česká republika -1 (2021)
- Bosna a Hercegovina – 1 (2021)

## 8.3 CELKOVÉ HODNOCENÍ VÝVOJE PPP PROJEKTŮ V EVROPĚ OD ROKU 2011

Celkové hodnocení vývoje PPP projektů vychází z předcházejících kapitol, kde byl podrobně popsán vývoj osmi důležitých kritérií PPP projektů od roku 2011 až do roku 2021.

Za sledované období bylo finančně uzavřeno 614 transakcí (v hodnotě nad 10 mil. EUR) o celkové hodnotě 146,9 mld. EUR, přičemž průměrná hodnota transakce činila 239 mil. EUR.

Na trhu PPP projektů se za sledované období podílelo celkem 24 Evropských zemí. Francie, Spojené království a Německo se podíleli na trhu PPP v každém roce sledovaného období. Naopak 7 zemí, spolu s Českou republikou, se na trhu PPP projektů podílelo pouze jednou za sledované období.

Procentuálně nejaktivnější zemí, co do objemu finančně uzavřených projektů za sledované období, bylo Spojené království, jenž se na vrcholu dané statistiky objevilo pětkrát z jedenácti sledovaných let.

Za nejaktivnější země, co do počtu finančně uzavřených projektů za sledované období, lze považovat Spojené království a Francii. Spojené království bylo na vrcholu žebříčku od roku 2011 až do roku 2017, poté jej od roku 2018 až do konce sledovaného období na vrcholu nahradila Francie.

Projekty PPP byly za sledované období rozděleny celkem do 10 sektorů, přičemž jen 4 sektory se podílely na trhu s PPP projekty v každém roce sledovaného období:

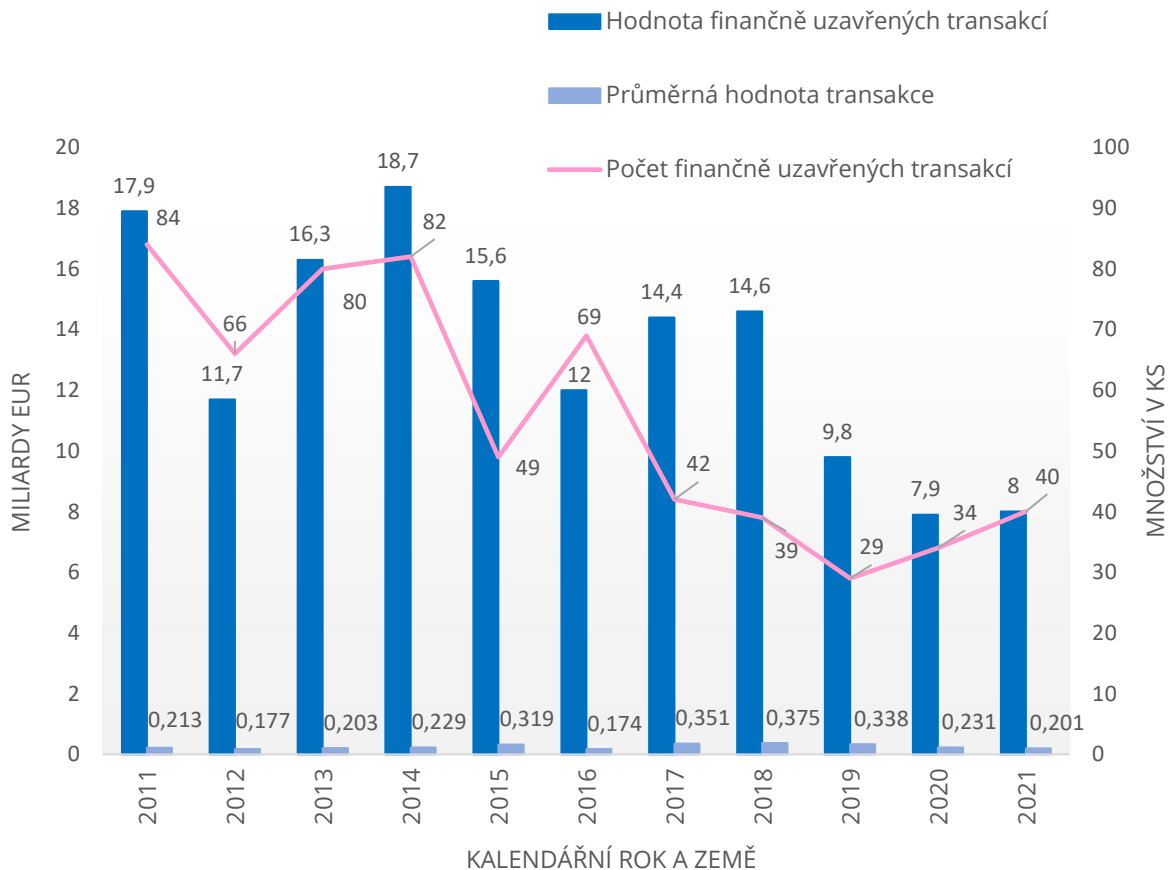
1. vzdělávání,
2. veřejné služby,
3. doprava a
4. životní prostředí.

Procentuálně nejaktivnějším sektorem, co do objemu finančně uzavřených projektů za sledované období, byl jednoznačně sektor dopravy, jenž dominoval žebříčku po celou dobu sledovaného období.

Za nejaktivnější sektor, co do počtu finančně uzavřených projektů za sledované období, lze považovat sektor vzdělávání, jenž se na vrcholu žebříčku objevil celkem sedmkrát z jedenácti sledovaných let.

Následující graf znázorňuje vývoj prvních tří sledovaných kritérií za sledované období:

1. hodnota finančně uzavřených transakcí v mld. EUR,
2. počet finančně uzavřených transakcí,
3. průměrná hodnota transakce v mld. EUR.



Obrázek 35: Vývoj finančně uzavřených transakcí, počtu finančně uzavřených transakcí a počtu transakcí za sledované období.

Z grafu lze vyčíst, že vývoj PPP projektů v Evropě za sledované období byl značně proměnlivý. Nejvyšší objemy a počty transakcí lze sledovat na začátku sledovaného období, tedy v letech 2011 a 2014. Naopak nejnižší objemy a počty transakcí lze pozorovat na konci hodnoceného období v letech 2019 až 2021.

Na grafu lze také sledovat relativní závislost celkového objemu finančně uzavřených transakcí na jejich počtu. Největší odchylky této závislosti lze sledovat ve dvou po sobě jdoucích letech 2015 a 2016. Tuto odchylku nejlépe popisuje skok třetího sledovaného kritéria – průměrné hodnoty transakce, jenž byla v roce 2014 229 mil. EUR, v následujícím roce 2015 skokově vzrostla na 319 mil. EUR a v roce 2016 naopak skokově klesla na nejnižší zaznamenanou hodnotu 174 mil. EUR, aby poté v roce 2017 opět vzrostla na hodnotu 351 mil. EUR.

## **8.4 HISTORIE PPP PROJEKTŮ V EVROPĚ**

Počátky historie partnerství soukromého a veřejného sektoru v Evropě lze sledovat už v období Římské říše před dvěma tisíci lety. Římané tímto způsobem budovali síť poštovních stanic, jenž byly stavěny a spravovány soukromým partnerem po dobu pěti let. Tento postup ovšem vymizel s pádem Římské říše a objevil se znovu až o mnoho stovek let později ve Francii během 12. a 13. století a poté v daleko větším rozsahu v 16. a 17. století. V roce 1669 začala Francie zadávat veřejné zakázky na stavební práce, dláždění silniční sítě, jejichž součástí bylo povinné osmi až desetileté období, po které musel stavebník silnici udržovat.[26]

V 19. století bylo pro Evropu stoletím revoluce. Ve velké se začal rozvíjet průmysl a spolu s ním také stavebnictví. V oblasti dopravy dominovaly stavby železnic, jenž byly ve velkém množství financovány převážně soukromými podnikateli. Jednalo se o první koncesní smlouvy, tak jak je známe v moderní historii.[26]

Trend se obrátil ve 20. století, v důsledku první a druhé světové války, kdy byla veřejná infrastruktura financována především z veřejných prostředků.[26]

Projekty PPP se v Evropě znovu ve větší míře rozběhly od 60. let 20. století, kdy se ve Francii a také ve Španělsku začaly ve větší míře objevovat projekty výstavby zpoplatněných dálnic financované soukromými konsorciemi.[26]

Evropské expertní centrum PPP, EPEC, jenž je součástí poradenských služeb Evropské investiční banky, sbírá data o Evropských PPP projektech od roku 1990. Na základě sesbíraných dat vydává přehledy, statistiky a odborné publikace o PPP.[13]

## **8.5 NEJDŮLEŽITĚJŠÍ EVROPSKÉ PPP PROJEKTY**

Za nejdůležitější Evropské PPP projekty z pohledu České republiky lze považovat první PPP projekt spolufinancovaný Evropskou investiční bankou EIB od roku 1990, projekt PPP s největším finančním objemem a projekty PPP sousedních zemí České republiky.

### **8.5.1 VISUTÝ MOST A ŽELEZNIČNÍ TUNEL - DÁNSKO**

Vůbec prvním Evropským PPP projektem spolufinancovaným EIB od roku 1990, byl projekt Great Belt Link. Jedná se o projekt 18 kilometrů dlouhého visutého mostu s železničním tunelem, spojujícího východní a západní Dánsko.[27][28]

Projekt byl rozdělen do několika etap a samotná výstavba probíhala od roku 1991 až do roku 1998.[28]

Celkové náklady na projekt činily 2,8 mld. EUR, přičemž 2,46 mld. EUR bylo poskytnuto EIB a dalšími úvěrovými smlouvami.[27][28]



### **8.5.2 VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ – FRANCIE**

Největším Evropským PPP projektem je projekt LGV Sud Europe Atlantique. Tento francouzský projekt zahrnuje výstavbu cca. 300 km vysokorychlostní železniční trati mezi Tours a Bordeaux.[27][29]

Celkové náklady na projekt činily přibližně 7,8 mld. EUR a projekt je financován největší koncesní smlouvou na železnici na světě.[29]

Smlouva, která je uzavřena na 50 let, zahrnuje návrh, výstavbu, provoz a údržbu kompletní nově vzniklé železniční tratě.[29]

Financování projektu:

- společnost LISEA - VINCI Concessions a VINCI SA (33.4%),
- grantový program CDC Infrastructure (25.4%),
- speciální investiční subjekt SOJAS (22%),
- investiční fondy AXA Private Equity (19.2%).

Financování společnosti LISEA je kombinací vlastního kapitálu společnosti, úvěrů komerčních bank a úvěru Evropské investiční banky, jenž poskytla projektu finance ve výši 1,2 mld. EUR.[29]

### **8.5.3 TUNEL POD ŘEKOU LABE – NĚMECKO**

The Fourth Tube Elbe Tunnel 1&2 je prvním Německým PPP projektem od roku 1990. Projekt byl realizován od roku 1997 a Německo tak bylo první sousední zemí České republiky, která využila partnerství veřejného a soukromého sektoru.[27][30]

Tunel dlouhý 3,1 km vede pod řekou Labe v Hamburku a je součástí dálnice A7.[30]

### **8.5.4 DÁLNIČE A2 – POLSKO**

Polský projekt dálnice A2 spojuje Varšavou s Berlínem a na východě s Běloruskem, byl prvním Polským PPP projektem od roku 1990. Hlavním stavebníkem je konsorcium 18 polských společností AWSA, jenž uzavřelo v roce 2000 koncesní smlouvu s Polským ministerstvem dopravy, tato smlouva má trvat po dobu 37 let. Práce na projektu započaly v roce 2001 a stavba byla rozdělena do tří úseků.[27][30]

### **8.5.5 SYSTÉM VÝBĚRU MÝTNÉHO PRO NÁKLADNÍ AUTOMOBILY – RAKOUSKO**

Projekt Euroypass LKW Maut, byl prvním PPP projektem v Rakousku od roku 1990. Projekt obsahoval návrh, výstavbu, financování a provoz systému výběru mýtného pro nákladní automobily. Projekt byl zahájen v roce 2004 a smlouva byla uzavřena

na 11,5 let, včetně 1,5 roku výstavby. Celkové odhadované náklady projektu činí 260 mil. EUR.[27][32]

#### **8.5.6 DÁLNIČE D4 A RYCHLOSTNÍ SILNICE R7 – SLOVENSKO**

Projekt dálnice D4 kolem Bratislavy a napojení rychlostní silnice R7, je prvním projektem na Slovensku využívajícím model PPP. Projekt zahrnuje návrh, výstavbu, financování a údržbu cca 27 km komunikací. Koncesní smlouva byla uzavřena v roce 2016 a celkové náklady jsou odhadovány na 883 mil. EUR.[27][33]

## **9. PPP PROJEKTY V ČESKÉ REPUBLICE**

Snaha realizovat PPP projekty v České republice, byla již po roce 2000, ale první velký projekt dosáhl finančního uzavření až v roce 2021.

### **9.1 HISTORIE PPP PROJEKTŮ V ČESKÉ REPUBLICE**

Historie PPP projektů v České republice není příliš obsáhlá. První zmínka o Partnerství veřejného a soukromého sektoru na úrovni vlády České republiky, se objevuje v usnesení vlády č.7 ze dne 7. ledna 2004. Hovoří se zde o podpoře zavádění a používání PPP tam, kde je to pro veřejný sektor výhodné k zajištění veřejných služeb a infrastruktury, a to jak na úrovni centrální státní správy, tak na úrovni samosprávných územních celků. Publikace dále uvádí, že Ministerstvo financí České republiky zřídí PPP Centrum, jenž bude mít za úkol poskytovat odbornou podporu při provádění PPP projektů. Usnesení vlády zmiňuje také potřebu legislativních změn pro umožnění a zjednodušení implementace zadávání projektů metodou PPP.[35]

#### **9.1.1 PPP CENTRUM ČESKÉ REPUBLIKY**

Na základě zkušeností z jiných zemí Evropy, kde se při zadávání projektů metodou PPP osvědčilo fungování specializovaných odborných poradenských center, bylo v červnu roku 2004 Ministerstvem financí České republiky zřízeno PPP Centrum České republiky. Nově vzniklá organizace, PPP Centrum a.s., byla založena hlavně za účelem finančního a ekonomického poradenství, pořádání kurzů a školení, a také vydavatelské a nakladatelské činnosti týkající se problematiky PPP. Činnost PPP centra byla ukončena v roce 2012 a jeho dosavadní činnost převzalo Ministerstvo financí České republiky a Ministerstvo pro místní rozvoj.[36][37]

#### **9.1.2 ASOCIACE PPP**

V roce 2004 vznikla také Asociace pro podporu projektů partnerství veřejného a soukromého sektoru v České republice (Asociace PPP). Asociace byla založena jako sdružení fyzických a právnických osob fungujících v oblasti investic a měla za úkol rozvíjet investování formou PPP. V roce 2012 byla změněna na Asociaci pro rozvoj infrastruktury, jenž se zabývá širším spektrem projektů a nespécializuje se pouze na projekty PPP.[36][37]

#### **9.1.3 KONCESNÍ ZÁKON**

Zákon č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení, dále také koncesní zákon. Zákon upravuje podmínky a postup veřejného zadavatele při uzavírání koncesních smluv v rámci spolupráce mezi veřejnými zadavateli a jinými subjekty. Nabyt účinnosti 1.07.2006 a koncese se jím řídily až do roku 2016, kdy jej nahradil Zákon o zadávání veřejných zakázek č. 134/2016 Sb.[4][38]

### **9.1.4 ZÁKON O ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK**

Zákon č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek, dále také ZZVZ, nabytí platnosti 29. 6. 2016 a v aktualizovaném znění platí dodnes. Příslušný zákon upravuje zadávání veškerých veřejných zakázek včetně koncesí. Zadávání koncesí upravuje část osmá daného zákona.[4]

### **9.1.5 ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY**

Asociace pro rozvoj infrastruktury, zkráceně ARI, vznikla v roce 2012 transformací původní Asociace PPP.

Asociace se snaží o zvýšení efektivity při obnově a rozvoji veřejné infrastruktury v České republice, pokouší se také o prosazení alternativních metod zadávání a financování veřejných projektů včetně PPP. ARI je členem týmu specialistů na PPP fungujícím při Evropské hospodářské komisi OSN.[39]

ARI se věnuje mnoha tématům rozvoje veřejné infrastruktury a je propagátorem a autorem několika projektů, mezi které patří kupříkladu:

- a) PPP pro veřejnou infrastrukturu,
- b) spolupráce na přípravě Národního investičního plánu,
- c) koncept Zelená města,
- d) zavádění digitalizace do stavebnictví,
- e) prosazování zadávání a hodnocení veřejných zakázek metodou Best Value a jiné.[39]

## **9.2 PROJEKTY PPP REALIZOVANÉ V ČESKÉ REPUBLICĚ**

Projekty realizované metodou PPP, lze i po více než dvacetileté snaze o jejich implementování do rozvoje infrastruktury České republiky, počítat pouze v jednotkách.

### **9.2.1 DÁLNIČE D47**

Jedním z pilotních projektů PPP měla být v Česku výstavba dálnice D47 na Ostravu. Vláda zadala v roce 2002 zakázku na stavbu dálnice bez výběrového řízení izraelské společnosti Housing&Construction. Stavba měla stát kolem 125 miliard korun a firma ji měla udržovat a provozovat po dobu 30 let.[36][40]

Zástupci vlády ovšem od smlouvy v roce 2003 odstoupili a dálnice byla nakonec postavena klasickým způsobem, přičemž nebyly použity ani finance z Evropských dotačních fondů.[37][40]

### **9.2.2 DÁLNIČE D3 A RYCHLOSTNÍ SILNICE R3**

Dalším plánovaným projektem, jenž měl využívat metodu PPP, byl projekt dálnice D3 a rychlostní silnice R3. Záměrem projektu bylo zlepšit dopravní obslužnost

regionu Jižních Čech propojením Prahy s oblastí Tábora a Českých Budějovic a dálniční sítí Rakouska. Projekt měl zahrnovat výstavbu, provozování a údržbu celkem 113,5 km komunikací po dobu 30 let a investiční náklady byly odhadovány na 28,4 mld. Kč.[37][41]

Záměr PPP projektu D3/R3 začal vznikat již v roce 2005 a v průběhu přípravy docházelo k zásadním projektovým změnám. Důvodem krachu projektu bylo mnoho aspektů mezi které patřilo zanedbání samotné přípravy projektu, ale také tlak na přenesení velkého objemu rizik na privátního partnera.[37][41]

### **9.2.3 DEPO MHD PLZEŇ**

Projekt depa městské hromadné dopravy v Plzni, je prvním úspěšným projektem v České republice zadaným metodou PPP. Projekt byl realizován metodou DBFOT, neboli Design-Build-Finance-Operate-Transfer (navrhni-postav-financuj-provozuj-převeď).[42][43]

Cílem projektu bylo vybudování nového areálu dopravní základny pro trolejbusy a autobusy a zajištění služeb odstavení, údržby a oprav vozového parku.[42]

Smlouva byla podepsána v květnu roku 2012 a nabyla účinnosti od ledna roku 2013. Délka trvání smlouvy je plánována na 29 let a celkové projektové náklady jsou odhadovány na 1,985 mld. Kč. Jedná se o projekt s hodnotou pod 10 mld. EUR, a tak nebyl zahrnut do statistik Evropského centra pro PPP EPEC.[42]

Zadavatelem projektu byla firma Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. a ručitelem za finanční závazky bylo město Plzeň.[42]

Dodavatelem je Sdružení MHD SERVIS PLZEŇ. Do projektu bylo zapojeno hned několik stavebních společností. Opravárenský závod vybuodovala firma Metrostav a.s. a odstavný závod Sdružení CITY, které sdružuje stavební společnosti SWIETELSKY stavební s.r.o. a ENGADA Europe a.s.[42]

Financování projektu je kombinací:

- vlastního jmění (cca 7 %),
- podřízené půjčky (cca.26 %),
- dlouhodobého bankovního úvěru (cca 46 %) a
- dotace EU ze strukturálních fondů (cca 21 %).[42]

Platební mechanismus projektu je formou:

- plateb za dostupnost, které jsou upraveny o inflaci a
- záloh na odkup infrastruktury.[42]

## 9.2.4 DÁLNIČE D4

Projekt dálnice D4, je prvním velkým úspěšně realizovaným projektem PPP v České republice. Projekt dosáhl finančního uzavření v roce 2021 a Česká republika se tak jako jedna z posledních zemí Evropy zapsala svým projektem do statistik Evropského odborného centra PPP - EPEC (European PPP Expertise Centre).[44]

Projekt získal prestižní ocenění za nejlepší evropský PPP projekt roku 2021. Mezinárodní ocenění bylo vyhlášeno v renomované ročence Project Finance International (PFI). FDI již 25 let celosvětově monitoruje a vyhláší nejvýznamnější transakce v oblasti projektového financování dopravních staveb, infrastruktury a energetiky.[45]

Cílem projektu je rekonstrukce stávajících a výstavba nových úseků D4 a I/20 v celkové délce 41,7 kilometrů mezi Příbramí a Pískem. Projekt je realizován metodou DBFO, koncesionář je tedy odpovědný za projektování, výstavbu, financování, provoz a údržbu nově vzniklé infrastruktury.[44]

Záměr realizovat dálnice D4 metodou PPP oznámilo Ministerstvo dopravy České republiky v roce 2015 a vláda následně 13.1.2016 schválila záměr realizace dané veřejné zakázky právě metodou PPP.[46]

Zadavatel projektu, Ministerstvo dopravy České republiky, vyhlásilo v roce 2016 otevřené výběrové řízení pro zajištění poradenských služeb souvisejících s přípravou výběrového řízení na koncesionáře projektu. Výsledkem byla smlouva o poskytování poradenských služeb ze dne 27. 11. 2017, na jejímž základě probíhala spolupráce s ŘSD ČR, se Státním fondem dopravní infrastruktury (SFDI) a s externím poradenským konsorciem (sdružení White&Case, Česká spořitelna, Obermeyer-Helika a spol. Siebert+Talaš).[46]

Dne 14. 5. 2018 byla podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek v platném znění, oficiálně vyhlášena soutěž na koncesionáře formou soutěžního dialogu. Výběrové řízení probíhalo od roku 2018 až do roku 2020 a lhůta na podání nabídek byla několikrát prodloužena a to hlavně z důvodu pandemické krize. Na konci výběrového řízení, byla jako nejlepší vyhodnocena nabídka francouzské společnosti Via Salis s.r.o.[45][46]

Koncesionář, Via Salis s.r.o., je tvořen společnostmi VINCI Highways SAS, VINCI Concessions SAS a Meridiam Investments SAS.[46]

Projekt dosáhl finančního uzavření v roce 2021, koncesionářská smlouva byla schválena vládou dne 4. 1. 2021, usnesením č. 4/2021. Smlouva byla uzavřena dne 15. 2. 2021 na období 25 let a předpokládané investiční náklady jsou ve výši 24,9 mld. Kč.[47]

Platební mechanismus byl stanoven jako platba za dostupnost a bude probíhat měsíčně od počátku koncesní lhůty až do dne ukončení koncesní smlouvy. Koncesionář se dle smlouvy povinen předložit zadavateli vždy do 5. dne následujícího měsíce:

- měsíční zprávu o poskytování služeb a
- výpočet výše měsíční platby společně s návrhem částky k fakturaci.[47]

Zadavatel může na základě smlouvy fakturovanou částku rozporovat a v případě neplnění služeb dle smlouvy požadovanou měsíční platbu neuhradit. Daná skutečnost, je jednou z nejdůležitějších částí koncesních smluv. Pokud koncesionář neplní závazky stanovené koncesní smlouvou, zadavatel za služby neplatí vůbec, nebo platí nižší částku. Koncesionář je tak výrazně motivován k plnění koncesní smlouvy.[47]

## 10. PŘÍPADOVÁ STUDIE

Případová studie vychází z poznatků o trhu projektů partnerství veřejného a soukromého sektoru na Evropské úrovni a aplikuje je a Český trh veřejných zakázek.

### 10.1 STRATEGICKÉ PLÁNY ČESKÉ REPUBLIKY

Česká republika vydala v minulých letech hned několik strategických plánů, jenž popisují, jakým směrem by se měl stát ubírat v nejbližších letech:

- Národní investiční plán České republiky;
- Národní plán obnovy;
- Strategický rámec Česká republika 2030;
- Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050;
- Vnitrostátní plán České republiky v oblasti energetiky a klimatu;
- Národní politika výzkumu, vývoje a inovací České republiky 2021+;
- Strategie vzdělávací politiky ČR do roku 2030+;
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+;
- Zdraví 2030;
- Politika ochrany klimatu v ČR;
- Koncepce rozvoje venkova 2021-2027 a jiné.

#### 10.1.1 NÁRODNÍ INVESTIČNÍ PLÁN

Národní investiční plán České republiky, zkráceně NIP, zobrazuje celostátní investiční strategii od roku 2020 do roku 2050. Jedná se o první ucelený dlouhodobý investiční plán v historii Česka. Cílem vytvoření plánu bylo shromáždění veškerého investičního potenciálu země na jednom místě a dosažení strategického vývoje země. Vláda si od národního investičního plánu dále slibuje zvýšení efektivity využívání finančních zdrojů, ale i celkové zlepšení životní úrovně země. Národní investiční plán by měla využívat jak vláda, tak municipality, a průběžně jej aktualizovat.[48]

Do národního investičního plánu byly zařazeny plánované investice o velikosti alespoň 50 mil. Kč (dopravní projekty 300 mil. Kč) a s dopadem převyšujícím 5 let.[48]

Česká republika by se ve své strategii neměla upínat pouze k dotačním programům Evropské unie, ale začít uvažovat i o jiných možnostech a konceptech financování projektů. Dnes není známo, zda-li budou a v jakém množství peníze z Evropské unie i po roce 2027 (aktuální programové období 2021 – 2027). Je nezbytně nutné, aby se veřejný sektor připravil na to, že do financování projektů bude muset zapojit nejen veřejné finance, ale také privátní.[48][49]



Na základě projektů NIP byl sestaven investiční potenciál jednotlivých resortů. Není překvapivé, že největší potenciál má sektor dopravy, který následuje průmysl spolu se stavebnictvím, energetika, životní prostředí, zdraví, vzdělávání a v neposlední řadě sektor výzkumu, vývoje, inovace a digitalizace.[48]

Strategické oblasti pro investice národního investičního plánu také z vyplývají z hospodářské strategie České republiky. Následující kapitoly uvádějí priority jednotlivých strategických oblastí.[48]

## **DOPRAVA**

Priority oblasti dopravy:

- zprovoznění strategických úseků dálnic a s tím související rozvoj transevropské dopravní sítě,
- zrychlení výstavby,
- výstavba kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury
- bezbariérovost komunikací atd.[48]

## **VZDĚLÁVÁNÍ, TRH PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ**

Priority oblasti vzdělávání, trh práce a sociálních věcí:

- zvyšování kapacit vzdělávacích zařízení,
- rozšiřování služeb péče o děti v předškolním věku, zejména ve věku do 3 let,
- sociální služby,
- dostupné bydlení atd.[48]

## **VÝZKUM, VÝVOJ, INOVACE A DIGITALIZACE**

Priority oblasti výzkum, vývoj, inovace a digitalizace:

- vysokorychlostní internet a optická vlákna,
- Inovace, rozvoj technologií, umělá inteligence,
- Podpora provádění vědy a výzkumu atd.[48]

## **ZDRAVÍ**

Priority oblasti zdraví:

- modernizace nemocnic,
- podpora vědy a výzkumu,
- kvalitní zdravotní služby atd.[48]

## **VEŘEJNÉ INSTITUCE A BEZPEČNOST**

Priority oblasti veřejné instituce a bezpečnost:

- efektivní on-line služby,
- Klientsky orientovaný přístup ve veřejné správě – digitalizace agend atd.[48]

### 10.1.2 NÁRODNÍ PLÁN OBNOVY

Národní plán obnovy (NPO) je souhrn reforem a investic, které chce Česká republika realizovat díky finančním prostředkům z Evropské unie. Plán vydalo Ministerstvo průmyslu a obchodu v roce 2021 a vznikl v reakci na recesi probíhající v České republice.[50]

Národní plán obnovy počítá s celkovou výší investic 190,6 mld. Kč. Většinu této částky, konkrétně 179,1 mld. Kč, by mohla Česká republika získat ve formě grantů z projektu Evropské unie Nástroje pro oživení a odolnost.[50]

Investice plánované Národním plánem obnovy jsou rozděleny do šesti pilířů:

- digitální transformace,
- fyzická infrastruktura a zelená tranzice,
- vzdělávání a trh práce,
- instituce a regulace a podpora podnikání v reakci na COVID-19,
- výzkum, vývoj a inovace,
- zdraví a odolnost obyvatelstva.[50]

### 10.1.3 INFORMAČNÍ SYSTÉM PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ

Ministerstvo pro místní rozvoj v roce 2021 spustilo Informační systém projektových záměrů (ISPZ). Díky tomu by měl vzniknout zdroj informací pro stát, regiony a další subjekty. Systém má za úkol snížit byrokratickou zátěž a vytvořit kvalitní a jednotnou databázi projektových záměrů. Sesbírané informace budou sloužit k tvorbě strategií a analýz regionální a dotační politiky.[51]

Velké projekty budou ze systému přebírány do Národního investičního plánu a Národního plánu obnovy.[51]

Sesbíraná data budou ve zjednodušené formě poskytována i široké veřejnosti, která tak bude moci sledovat, jaké projekty se připravují.[51]

## 10.2 PŘÍNOSY PPP PROJEKTŮ

Zavedení PPP projektů v České republice by bylo velkým přínosem pro budování chybějící infrastruktury. Je důležité si uvědomit, že PPP není jen model financování, na který si zadavatel vzpomene, pokud nemá v rozpočtu dostatek financí pro budování svých plánovaných projektů, ale má mnoho jiných a zajímavějších přínosů.

PPP má velmi dobré předpoklady k tomu, aby infrastrukturní projekty byly dodány včas, v rozpočtu a ve vyšší kvalitě, než při použití klasického systému zadávání VZ.

Projekty Public Private Partnership v sobě v ideálním případě snoubí to nejlepší ze všech odvětví. V průběhu přípravy projektu se setkávají projektant, stavitel,

provozovatel a financier. Výsledkem může být inovativní projekt s optimalizovanými náklady po celou dobu životního cyklu.

V následujících kapitolách budou nastíněny některé významné přínosy zadávání projektů metodou PPP.

### 10.2.1 VALUE ENGINEERING

Jednou z velkých výhod PPP projektů je Value Engineering, tedy řízení projektové přípravy s důrazem na optimální řešení. V případě PPP zadavatel přemýšlí nad tím, co by mělo být výsledkem projektu, co by chtěl získat. Zadavatel musí tedy velmi dobře specifikovat svou vizi, potřeby a veškeré výstupní parametry. Následný proces tvorby nabídky v rámci výběrového řízení je mnohdy velmi zajímavý a inovativní.[52]

### 10.2.2 VALUE FOR MONEY

Dalším velkým přínosem je Value for Money, neboli vyšší hodnota za peníze. V oblasti veřejných výdajů lze chápat Value for Money jako snahu o získání maximálních výstupů s minimálními náklady, nebo také ideální poměr kvality a ceny.**Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**

### 10.2.3 LIFE CYCLE COSTING

Důležitým přínosem PPP projektů je Life Cycle Costing (LCC), tedy náklady životního cyklu. Cena projektu PPP, je stanovena na celý životní cyklus projektu, jenž v sobě zahrnuje:

- pořizovací náklady;
- náklady související s užíváním;
- náklady na údržbu;
- náklady spojené s koncem životnosti;
- náklady spojené s dopady na životní prostředí.**Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**

### 10.2.4 FINANCOVÁNÍ

Díky možnosti využití soukromého financování může zadavatel realizovat i takové projekty, na které by v danou chvíli neměl finanční prostředky. Platby za dostupnost jsou v případě PPP projektů průběžné a rozložené do celé délky projektu. Platební kalendář je předem jasně daný, zadavatel přesně ví, kolik peněz a kdy zaplatí a to po celou dobu trvání projektu. V případě PPP projektů navíc zadavatel platí pouze za to, co skutečně funguje. Pokud koncesionář neplní koncesní smlouvu, tak dostane zapláceno částečně, nebo také vůbec. Daná skutečnost je dostatečná motivace k plnění koncesní smlouvy.[52]

### **10.2.5 VLASTNICTVÍ AKTIV**

Vlastníkem vzniklých aktiv, je již od začátku zadavatel projektu. To je jedna z nejdůležitějších skutečností v rámci celého konceptu PPP projektů.[52]

### **10.3 MOŽNOSTI VYUŽITÍ PPP V ČESKÉ REPUBLICĚ**

Česká republika má velký potenciál k využívání projektového modelu PPP. Stát je ve fázi, kdy má vytvořený dlouhodobý investiční plán a připravuje databázi projektových záměrů. Nyní by se měla Česká republika rozhodnout, jakým způsobem bude projekty realizovat. Je to velmi vhodný čas pro zavádění a testování inovativních zadávacích metod.

V Evropě jsou PPP projekty hojně využívány při budování:

- dopravní infrastruktury,
- zdravotnických zařízení,
- vzdělávacích zařízení,
- sociálního a nájemního bydlení,
- domovů pro seniory a jiných sociálních zařízení,
- širokopásmového připojení a digitalizace
- a mnoho jiných.

Databáze realizovaných projektů v rámci Evropy je tedy velmi obsáhlá a pestrá a Česká republika má při zavádění metody PPP zajisté kde čerpat.

Již nyní se v České republice objevují snahy využívat metodu PPP pro stavby sociálních zařízení jako jsou domovy důchodců, nájemního bydlení nebo kupříkladu při projektech městské hromadné dopravy po vzoru projektu Plzeňského depa.

## 11. ZÁVĚR

Cílem práce bylo komparace procesů realizace PPP projektů v českém a v mezinárodním prostředí.

Teoretická část vysvětluje základní pojmy projektů PPP, znázorňuje procesy fungování daných projektů a jejich financování a přibližuje právní rámec PPP projektů v České republice.

Práce se podrobně zabývá statistickým vývojem PPP projektů v Evropě od roku 2011 a aplikuje zjištěné poznatky na český trh veřejných zakázek.

Případová studie aplikuje poznatky zjištěné v Evropských statistikách na strategické plány České republiky a uvádí možné přínosy PPP projektů pro Českou republiku.

Bylo prokázáno, že model PPP má velmi dobré předpoklady k tomu, aby infrastrukturní projekty byly dodány v čas, v rozpočtu a ve vyšší kvalitě, než při použití klasického systému zadávání VZ.

Závěrem lze konstatovat, že Česká republika má velký potenciál k využívání projektového modelu PPP. Zavedení PPP projektů v České republice by bylo velkým přínosem pro budování chybějící infrastruktury a výsledkem mohou být inovativní projekty s optimalizovanými náklady po celou dobu životního cyklu.

## 12. LITERATURA

- [1] World Bank. 2017. *Public-Private Partnerships : Reference Guide Version 3*. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29052> License: CC BY 3.0 IGO.
- [2] European Investment Bank. 2015. *The Guide to Guidance. European Investment Bank*, Luxembourg. <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/b2eed643-fcf5-467f-bf5e-8f296a707870>.
- [3] The APMG Public-Private Partnerships Certification Program. *The APMG Public-Private Partnerships Certification Program* [online]. Copyright © 2020 APM Group Ltd. [cit. 24.08.2020]. Dostupné z: <https://ppp-certification.com/>
- [4] *Veřejné zakázky: Registr smluv ; Hospodářská soutěž ; Investiční pobídky ; Rejstřík k zákonu o zadávání veřejných zakázek : redakční uzávěrka ..* Ostrava: Sagit, 2005-. ÚZ. ISBN 978-80-7488-281-4.
- [5] *Cizí kapitál, cizí zdroje, závazky* (Liabilities, Liability) - ManagementMania.com. [online]. Copyright © 2011 [cit. 27.08.2020]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/cizi-zdroje-kapital>
- [6] *Solventnost, solventní - definice, co je to solvenstvnost a kdo je solventní - Bezplatná právní poradna online zdarma pro všechny. Úvodní stránka - Bezplatná právní poradna online zdarma pro všechny* [online]. Copyright © [cit. 27.08.2020]. Dostupné z: <https://www.bezplatnapravni poradna.cz/ruzne/pravnicko-slovník/674-solventnost-solventni-definice-co-je-to-solvenstvnost-a-kdo-je-solventni.html>
- [7] *Nemusíte hned dávat podíl. Startupy i investoři začínají objevovat alternativy financování, víc než růst sledují zisk - CzechCrunch*. CzechCrunch - novinky ze světa byznysu, startupů, technologií a vzdělávání [online]. Copyright © 2020 CzechCrunch.cz. Server provozuje společnost CzechCrunch s.r.o. se sídlem Plaská 622 [cit. 28.08.2020]. Dostupné z: <https://www.czechcrunch.cz/2020/08/prodej-ekvity-jako-jediny-zpusob-financovani-startupy-i-investori-zacinaji-objevovat-alternativy-vic-nez-rust-sleduji-zisk/>
- [8] *Co je Refinancování | Peníze.cz*. Peníze.cz - Půjčky, Kurzy měn, Akcie, Hypotéky, Bydlení, Daně [online]. Copyright © 2000 [cit. 29.08.2020]. Dostupné z: <https://www.penize.cz/slovník/refinancovani>
- [9] *Konsolidace půjček - 3 nejčastější důvody pro refinancování úvěru - Měšec.cz*. Srovnání a online prodej finančních produktů na Měšec.cz - Chytře na osobní finance [online]. Copyright © 2012 [cit. 29.08.2020]. Dostupné z:

- <https://prodej.mesec.cz/pujcky/konsolidace-pujcek/texty/3-nejcastejsi-duvody-pro-refinancovani-uveru/>
- [10] *Procesní postup při přípravě a realizaci PPP projektů* | 2012 | Ministerstvo financí ČR. Ministerstvo financí ČR [online]. Copyright © 2005 [cit. 29.08.2020]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/legislativa/metodiky/2012/procesni-postup-pri-priprave-a-realizaci-9537>
- [11] *Obrana dodavatele proti postupu zadavatele při z* | epravo.cz. EPRAVO.CZ – *Váš průvodce právem - Sbírka zákonů, judikatura, právo* [online]. Copyright © EPRAVO.CZ [cit. 3.09.2020]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/obrana-dodavatele-proti-postupu-zadavatele-pri-zadavani-verejnych-zakazek-v-rezimu-koncesi-maleho-rozsahu-108890.html>
- [12] *Nové limity ve veřejných zakázkách od 1. ledna 2022 . Veřejné zakázky z České republiky a Evropské unie* [online]. Dostupné z: <https://www.verejna-soutez.cz/service/novinky/Nove-limity-ve-verejnych-zakazkach-od-1-ledna-2022>
- [13] EPEC Data Portal. [cit. 27.10.2022] Dostupné z: <https://data.eib.org/epec>
- [14] *Market Update - Review of the European PPP Market in 2011.* [cit. 22.10.2022] Dostupné z: [https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2011\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2011_en.pdf)
- [15] *Market Update - Review of the European PPP Market in 2012.* [cit. 22.10.2022] Dostupné z: [https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2012\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2012_en.pdf)
- [16] *Market Update - Review of the European PPP Market in 2013.* [cit. 22.10.2022] Dostupné z: [https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2013\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2013_en.pdf)
- [17] *Market Update - Review of the European PPP Market in 2014.* [cit. 22.10.2022] Dostupné z: [https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2014\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2014_en.pdf)
- [18] *Market Update - Review of the European PPP Market in 2015.* [cit. 22.10.2022] Dostupné z: [https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2015\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2015_en.pdf)
- [19] *Market Update - Review of the European PPP Market in 2016.* [cit. 22.10.2022] Dostupné z: [https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2016\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2016_en.pdf)
- [20] *Market Update - Review of the European PPP Market in 2017.* [cit. 22.10.2022] Dostupné z: [https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2017\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2017_en.pdf)

- [21] *Market Update - Review of the European PPP Market in 2018.*  
[cit. 22.10.2022] Dostupné z:  
[https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2018\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2018_en.pdf)
- [22] *Market Update - Review of the European PPP Market in 2019.*  
[cit. 22.10.2022] Dostupné z:  
[https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2019\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2019_en.pdf)
- [23] *Market Update - Review of the European PPP Market in 2020.*  
[cit. 22.10.2022] Dostupné z:  
[https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2020\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2020_en.pdf)
- [24] *Market Update - Review of the European PPP Market in 2021.*  
[cit. 22.10.2022] Dostupné z:  
[https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2021\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2021_en.pdf)
- [25] *Market Update - Review of the European PPP Market in 2020.*  
[cit. 23.10.2022] Dostupné z:  
[https://www.eib.org/attachments/publications/epec\\_ppp\\_financed\\_by\\_eib\\_1990\\_2021\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/publications/epec_ppp_financed_by_eib_1990_2021_en.pdf)
- [26] *Overview of PPP experience* [cit. 4.12.2022] Dostupné z:  
<https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/1-21.pdf>
- [27] *Public-private partnerships (PPPs) financed by the European Investment Bank from 1990 to 2021.* [cit. 10.11.2022] Dostupné z:  
<https://www.eib.org/en/publications/epec-ppps-financed-by-the-european-investment-bank-since-1990-2021>
- [28] *Storebaelt.* [cit. 25.11.2022] Dostupné z: <https://storebaelt.dk/om-storebaelt/fakta-historie/>
- [29] *High-speed rail between Tours and Bordeaux Réseau Ferré de France and VINCI sign world's biggest rail concession contract.* [cit. 25.11.2022] Dostupné z:  
<https://www.eib.org/attachments/press/lgv-sud-europe-atlantique-en.pdf>
- [30] *EIB financing for the 4th Elbe tunnel bore in Hambourg.* [cit. 26.11.2022]  
Dostupné z: <https://www.eib.org/en/press/all/1997-058-eib-financing-for-the-4th-elbe-tunnel-bore-in-hambourg>
- [31] *A2 Toll Motorway.* [cit. 27.11.2022] Dostupné z: [https://www.roadtraffic-technology.com/projects/a2\\_toll\\_motorway/](https://www.roadtraffic-technology.com/projects/a2_toll_motorway/)
- [32] *Europass LKW Maut.* [cit. 1.12.2022] Dostupné z:  
<https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20020391>
- [33] *D4R7 SLOVAKIA PPP.* [cit. 2.12.2022] Dostupné z:  
<https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20150059>
- [34] *Indicators of economy in the United Kingdom.* [cit. 25.10.2022] Dostupné z:  
<https://www.worlddata.info/europe/united-kingdom/economy.php>



- [35] *Politika vlády České republiky v oblasti Partnerství veřejného a soukromého sektoru*. [cit. 9.12.2022] Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/podpora-z-narodnich-zdroju/partnerstvi-verejneho-a-soukromeho-sekto/zakladni-informace>
- [36] *Projekty PPP v oblasti Fondu soudržnosti*. [cit. 9.12.2022] Dostupné z: [https://www.dotaceeu.cz/getmedia/03763453-888b-4514-817e-20e04f4be746/1134724731-bro-ura-ppp\\_-\\_p\\_03763453-888b-4514-817e-20e04f4be746.pdf](https://www.dotaceeu.cz/getmedia/03763453-888b-4514-817e-20e04f4be746/1134724731-bro-ura-ppp_-_p_03763453-888b-4514-817e-20e04f4be746.pdf)
- [37] HOUROVÁ, Veronika. *Právní aspekty realizace PPP projektů*. 2018. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, Katedra obchodního práva. Vedoucí práce Klee, Lukáš.
- [38] KRUTÁK, Tomáš, David DVOŘÁK a Libor VACEK. *Zákon o koncesních smlouvách a koncesním řízení: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2006. ISBN 978-80-7179-418-9.
- [39] O ARI – Asociace pro rozvoj infrastruktury. *Asociace pro rozvoj infrastruktury - Sjednocujeme a prosazujeme dobrou mezinárodní praxi* [online]. Copyright © Asociace pro rozvoj infrastruktury 2019 [cit. 10.12.2022]. Dostupné z: <https://www.ceskainfrastruktura.cz/o-ari/>
- [40] Dálnice D47, stavba 4707 Bílovec - Ostrava, Rudná pohledem projektanta. *Časopis stavebnictví: časopis stavebních inženýrů, techniků a podnikatelů*. Brno: EXPO DATA, 2010. ISSN 1802-2030. Dostupné také z: <https://www.casopisstavebnictvi.cz/clanky-dalnice-d47-stavba-4707-bilovec-ostrava-rudna-pohledem-projektanta.html>
- [41] *Ministerstvo financí ČR* [online]. Copyright © [cit. 10.12.2022]. Dostupné z: [https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/2009\\_PPP-PROJEKT-D3R3-Stavba-a-financovani-useku-dalnice-D3-a-rychlostni-silnice-R3.pdf](https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/2009_PPP-PROJEKT-D3R3-Stavba-a-financovani-useku-dalnice-D3-a-rychlostni-silnice-R3.pdf)
- [42] *Asociace pro rozvoj infrastruktury - Sjednocujeme a prosazujeme dobrou mezinárodní praxi* [online]. Copyright © [cit. 11.12.2022]. Dostupné z: <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/08/PPP-Projekt-Depo-MHD-Plzen-v2-print.pdf>
- [43] Depo MHD Plzeň – Zelená města. *Zelená města - Posláním zelených měst je podpora trvale udržitelného rozvoje* [online]. Copyright © Asociace pro rozvoj infrastruktury 2019 [cit. 11.12.2022]. Dostupné z: <https://www.zelena-mesta.cz/projekty/depo-mhd-plzen/>
- [44] Vláda ČR schválila dostavbu dálnice D4 formou PPP – Zelená města. *Zelená města - Posláním zelených měst je podpora trvale udržitelného rozvoje* [online]. Copyright © Asociace pro rozvoj infrastruktury 2019 [cit. 12.12.2022]. Dostupné z: <https://www.zelena-mesta.cz/tiskove-zpravy/vlada-cr-schvalila-dostavbu-dalnice-d4-formou-ppp/>

- [45] Ministerstvo dopravy ČR - Média a tiskové zprávy. *Ministerstvo dopravy ČR - Domovská stránka* [online]. Copyright © 2022 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 12.12.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Renomovana-rocenka-ocenila-PPP-projekt-dalnice-D4>
- [46] Ministerstvo dopravy ČR - Média a tiskové zprávy. *Ministerstvo dopravy ČR - Domovská stránka* [online]. Copyright © 2022 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 16.12.2022]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Dostavba-32-kilometru-pisecke-dalnice-D4-zacina,-o>
- [47] Ministerstvo dopravy | Registr smluv. *Úvod | Registr smluv* [online]. Copyright © Ministerstvo vnitra [cit. 16.12.2022]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/15826267>
- [48] *Národní investiční plán | Vláda ČR* [online]. Copyright ©p [cit. 18.12.2022]. Dostupné z: [https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Narodni-investicni-plan-CR-2020\\_2050.pdf](https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Narodni-investicni-plan-CR-2020_2050.pdf)
- [49] DotaceEU - Programové období 2021-2027. *Object moved* [online]. Copyright ©2022 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 20.12.2022]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/evropske-fondy-v-cr/kohezni-politika-po-roce-2020>
- [50] Dokumenty | Národní plán obnovy. *Národní plán obnovy* [online]. [cit. 20.12.2022]. Dostupné z: <https://www.planobnovy.cz/dokumenty>
- [51] Ministerstvo pro místní rozvoj ČR - Informační systém projektových záměrů. *Object moved* [online]. Copyright ©2022 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 20.12.2022]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/cs/microsites/ispz/narodni-investicni-plan>
- [52] PPP v praxi: Má PPP přidanou hodnotu? – Zelená města. *Zelená města - Posláním zelených měst je podpora trvale udržitelného rozvoje* [online]. Copyright © Asociace pro rozvoj infrastruktury 2019 [cit. 22.12.2022]. Dostupné z: <https://www.zelena-mesta.cz/video/ppp-v-praxi-ma-ppp-pridanou-hodnotu/>
- [53] KORYTÁROVÁ, Jana a Vít HROMÁDKA. *Veřejné stavební investice I*. El. studijní opora FAST VUT, 2022

## 13. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Typická struktura PPP projektů. ....	16
Obrázek 2: Tok finančních prostředků PPP projektů .....	17
Obrázek 3: Úplné a částečné využití podnikových financí ke krytí cizích zdrojů financování.....	18
Obrázek 4: Schéma procesu PPP projektu .....	25
Obrázek 5: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2011. ....	31
Obrázek 6: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2011.....	32
Obrázek 7: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2012. ....	33
Obrázek 8: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2012.....	34
Obrázek 9: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2013. ....	35
Obrázek 10: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2013.....	36
Obrázek 11: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2014. ....	37
Obrázek 12: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2014.....	38
Obrázek 13: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2015. ....	39
Obrázek 14: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2015.....	40
Obrázek 15: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2016. ....	41
Obrázek 16: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2016.....	42
Obrázek 17: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2017. ....	43
Obrázek 18: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2017.....	44
Obrázek 19: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2018. ....	45
Obrázek 20: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2018.....	46
Obrázek 21: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2019. ....	47
Obrázek 22: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2019.....	48
Obrázek 23: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2020. ....	49
Obrázek 24: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2020.....	50
Obrázek 25: Rozdělení zemí podle hodnoty a počtu projektů 2021. ....	51
Obrázek 26: Sektorové členění podle počtu a hodnoty projektů 2021.....	52
Obrázek 27: Hodnota finančně uzavřených transakcí za sledované období. ....	53
Obrázek 28: Počet finančně uzavřených transakcí za sledované období.....	54
Obrázek 29: Průměrná velikost transakce za sledované období. ....	55
Obrázek 30: Nejvyšší objem podle zemí v procentech za sledované období. ....	56
Obrázek 31: Nejvyšší počet projektů dané země za sledované období.....	58
Obrázek 32: Nejvyšší objem dle sektorů v procentech za sledované období. ....	59
Obrázek 33: Nejvyšší počet projektů daného sektoru za sledované období. ....	60
Obrázek 34: Počet zemí podílejících se na trhu PPP projektů za sledované období. ....	61
Obrázek 35: Vývoj finančně uzavřených transakcí, počtu finančně uzavřených transakcí a počtu transakcí za sledované období. ....	63

## 14. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

ARI ...	Asociace pro rozvoj infrastruktury
a.s. ...	akciová společnost
ČR ...	Česká republika
DBFM ...	Design Build Finance Maintain
DBFO ...	Design Build Finance Operate
DBFOT ...	Design Build Finance Operate Transfer
EIB ...	European Investment Bank
EPC ...	Engineering, procurement and construction
EPEC ...	European PPP Expertise Centre
EU ...	Evropská unie
EUR ...	Euro
ISPZ ...	Informační systém projektových záměrů
Kč ...	Koruna česká
LCC ...	Life Cycle Costing
MF ...	Ministerstvo financí
ks ...	kusy
MHD ...	městská hromadná doprava
mld ...	miliarda
mil ...	milion
NPO ...	Národní plán obnovy
NIP ...	Národní investiční plán
OSN ...	United Nations Organization
PFI ...	Project Finance International
PPP ...	Public Private Partnership
RBF ...	Revenue-Based Financing

ŘSD ČR ...	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
Sb ...	sbírka
SFDI ...	Státní fond dopravní infrastruktury
SPV ...	Special Purpose Company
s.r.o. ...	společnost s ručením omezeným
VZ ...	veřejná zakázka
ZZVZ ...	zákon o zadávání veřejných zakázek
§ ...	paragraf
% ...	procenta