

Prosinec 2021

Verze 1.6

PPP projekty pro municipality

Obecný úvod do využití soukromého kapitálu při výstavbě a provozu veřejné infrastruktury





Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI) je think-tank soukromého sektoru pro veřejnou infrastrukturu, sjednocující zájmy a názory více než 50 významných infrastrukturních dodavatelů a institucí – projektových a inženýrských kancelářích, stavebních společností, bank a poradců.

ARI prosazuje jasná pravidla plánování, veřejného zadávání a řízení transparentních smluvních vztahů **podle osvědčené mezinárodní dobré praxe**, která umožní dlouhodobě udržitelný a efektivní rozvoj veřejné infrastruktury. ARI vydává stanoviska a publikace, pořádá odborné diskuze a kulaté stoly za účasti zahraničních expertů, zástupců ministerstev, investorů a odborné veřejnosti zaměřené na oblast veřejné infrastruktury a veřejného zadávání.

Více na www.ceskainfrastruktura.cz a www.zelena-mesta.cz

ARI přináší budoucnost



Obsah

INVESTIČNÍ POTŘEBY ROSTOU	4
KONCESIONÁŘ	5
VHODNÝ TYP PRO PPP	6
MÝTY O PPP	7
PŘÍJMY	7
DÉLKA TRVÁNÍ	8
ROZDĚLENÍ RIZIK	8
VEŘEJNÉ ZADÁVÁNÍ	8
VÝHODY PPP	9
NEVÝHODY PPP	10
TRADIČNÍ MODEL	12
MIMOBILANČNÍ ÚČTOVÁNÍ	12
KDY PPP SELHÁVÁ	13
PŘÍPRAVA	14
PPP V ZEMÍCH EU	15
VYŠŠÍ EFEKTIVITA PPP V NĚMECKU	16
VYHODNOCENÍ PPP V NIZOZEMÍ	17
VYHODNOCENÍ PPP V AUSTRÁLI A NA NOVÉM ZÉLANDU	19
KONTAKTY	20
ODKAZY A REFERENCE	22
REFERENČNÍ PPP PROJEKTY V ČR A ZAHRANIČÍ	24

Titulní strana: Postupimské náměstí (Potsdamer Platz), Berlín, Spolková republika Německo

Druhá strana: Moderní knihovna, Stuttgart, Spolková republika Německo

© 2021 ARI a CZECHINVEST | verze 1.6 po aktualizaci v prosinci 2021

Tento dokument je podkladem pro diskuzi o využití modelu PPP jako další možnosti k podpoření a zefektivnění investiční politiky státu, krajů, měst a obcí do veřejné infrastruktury.

Autor



Ing. Tomáš Janeba

Prezident *Asociace pro rozvoj infrastruktury*, člen pracovního týmu ministra dopravy pro přípravu vysokorychlostních tratí, propagátor mezinárodní dobré praxe v oblasti veřejné infrastruktury, inovativních metod zadávání jako je Best Value nebo PPP, organizátor a moderátor řady odborných konferencí a kulatých stolů s domácími i zahraničními experty. V neposlední řadě optimista s vizí, že všechno se dá dělat mnohem lépe – jednodušeji, kvalitněji a rychleji.

Tomáš Janeba má šestnáctiletou zkušenost v oblasti infrastrukturních projektů a projektového financování z ČR, Velké Británie a zemí střední a východní Evropy. V letech 2006–2012 byl odpovědný za přípravu a realizaci investičních nabídek infrastrukturních projektů formou PPP, strukturování transakcí, řízení finančních a právních týmů v roli investora i poradce. Účastnil se řady projektů včetně dálničních a nemocničních PPP.

V roce 2006 spoluzakládal regionální kancelář pro CEE významného britského infrastrukturního fondu *John Laing plc*, manažera a vlastníka v oblasti veřejné infrastruktury ve světě. V letech 2004–2006 se v roli zástupce ředitele podílel na zahájení činnosti *PPP Centra*, agentury Ministerstva financí ČR. Předtím měl již sedmiletou mezinárodní zkušenost finančního poradce s korporátním a projektovým financováním z *PricewaterhouseCoopers*. Má titul inženýr ekonomie z VŠE a všechny úrovně ACCA.

Výhled investic do veřejné infrastruktury ukazuje, že veřejné zdroje nebudou stačit na pokrytí rostoucích potřeb, a tak **využití soukromého kapitálu může pomoci usplnit jejich dodání.**

Investiční potřeby rostou

Stále více veřejných zadavatelů se obrací na soukromý sektor, aby *navrhl, postavil, zafinancoval a provozoval* novou nebo stávající veřejnou infrastrukturu s cílem zlepšit poskytování služeb a správu zařízení dosud poskytovaných veřejným sektorem.

Zejména u investic do **ekonomické infrastruktury**, jako jsou silnice a dálnice, železnice, energetika, telekomunikace, vodovody a kanalizace, které mají vliv na růst produktivity a ekonomické prosperity státu, je výhodné, aby nastaly co nejdříve, neboť vedou k růstu ekonomiky a tím i k dalším příjmům státních rozpočtů. Totéž ovšem může platit u **sociální infrastruktury**, která poskytuje služby lidem. Neodkládání investic může zajistit potřeby obyvatel mnohem dříve.

Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP), zejména ta dlouhodobá, mohou pro veřejný sektor přinést významné výhody při zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb.

PPP proto může přimět veřejné zadavatele, aby uvažovali a pracovali novými způsoby, které vyžadují nové dovednosti. Mohou být nástrojem pro reformu zadávání veřejných zakázek a poskytování veřejných služeb, a nejen prostředkem k využití zdrojů soukromého sektoru.

Soukromý sektor bezesporu disponuje většími praktickými zkušenostmi a dovednostmi – zejména s řízením velkých stavebních projektů, proto jeho zapojení může přinést daňovým poplatníkům větší přínosy než v případě tradičního zadání, zejména, pokud je soukromý partner motivován k invenci a dlouhodobé kvalitě.



Přechod na udržitelnou a digitální ekonomiku vyžaduje investice do nových technologií a chytrých řešení ve všech oblastech. Využití nových inovativních metod zadávání bude zcela nezbytné.

PPP těží ze schopností a zkušeností soukromého sektoru profesionálně řídit a koordinovat stavební a technologické projekty. V sektorech jako jsou telekomunikace, vodohospodářství nebo energetika je dnes role soukromého sektoru zcela neomyslnitelná.

Co je PPP?

PPP je obecně užívanou zkratkou z anglického výrazu **Public Private Partnership**, v českém ekvivalentu Partnerství veřejného a soukromého sektoru.

PPP nemá právní význam a lze jej použít k popisu široké škály modelů spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem. Počínaje výstavbovou metodou *Design-Build* (navrhni a postav) až po plně licencované nebo regulované poskytovatele služeb. Nejčastěji užívané PPP modely jsou:

DBFM, navrhni-postav-financuj-spravuj, příjmem koncesionáře bývá většinou platba od zadavatele za dostupnost zařízení nebo služby; a

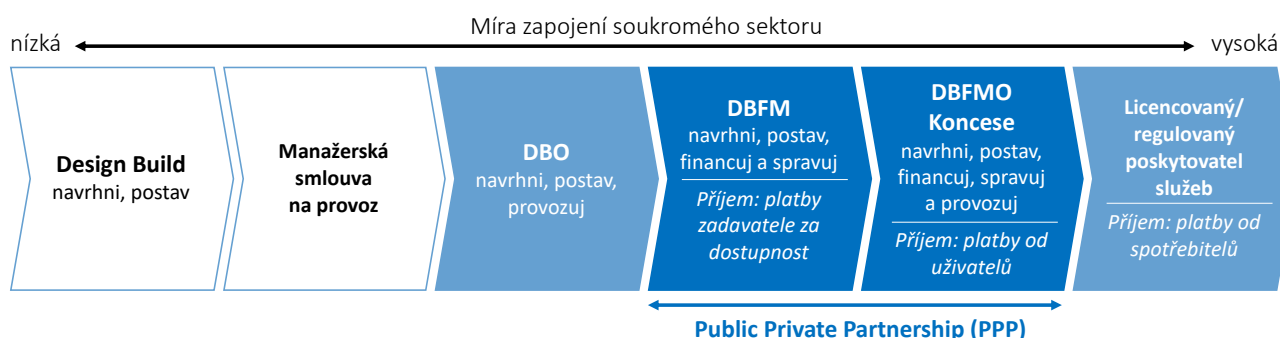
DBFMO, navrhni-postav-financuj-spravuj-provozuj, typ koncese, kdy příjmem koncesionáře tvoří příjmy od koncových uživatelů, např. mýtné dálnice.

Terminologie bývá vágní, místo DBFM se někdy používá DBFO. Důležité je porozumět rozdělení klíčových rizik a odpovědností mezi oběma sektory.

Nejvyšším modelem je služba poskytovaná několika licencovanými/regulovanými poskytovateli v určitém oboru, jako jsou telekomunikace, vodohospodářství, teplárenství nebo energetika.

Dlouhodobé koncese mohou být výhodné pro strategická aktiva, kde bývá omezená konkurence, jako jsou např. teplárny, kdy privatizací město ztrácí vliv.

Tabulka 1: Míra zapojení soukromého sektoru



Udělením dlouhodobé koncese zadavatel přesně definuje podmínky a kvalitu fungování včetně výše investic. Získá tak kompetence a kapitál bez ztráty vlastnictví a kontroly.

Tabulka 2: Definice PPP

Podstatou PPP projektů je **dlouhodobý smluvní vztah** mezi veřejným zadavatelem a soukromým partnerem, obvykle trvající 15 až 30 let, o zajištění veřejné infrastruktury nebo služby, ve které soukromý partner nese významné riziko a odpovědnost za řízení projektu, a jeho odměna je přímo spojena s jeho výkonem. **Veřejný sektor tak získává odborné kompetence bez ztráty vlastnictví a kontroly nad veřejnou službou.**

Koncesionář

Termín „koncesionář“ se obecně používá pro označení protistrany zadavatele v „koncesní smlouvě“, tzv. partnera ze soukromého sektoru. Zadávacího řízení se většinou účastní konsorcia dodavatelů a po udělení zakázky to vítězné zakládá speciální společnost pro účely realizace projektu. Ta se následně stává smluvní protistranou zadavatele, přičemž záruky za plnění dále nesou investoři a dodavatelé vítězného konsorcia.

Koncesionářem by měla být společnost registrovaná v ČR s jasnou vlastnickou strukturou, která na základě uzavřené koncesní smlouvy získá financování od svých vlastníků a věřitelů, většinou komerčních bank. Den podpisu finanční dokumentace se nazývá **finanční vypořádání** a v tento den se zafixuje cena financování a tím i konečná cena projektu. Finanční vypořádání proběhne většinou 2–3 měsíce po podpisu smlouvy.

Osvědčená vhodnost PPP pro určité typy projektů vychází z desítek let zkušeností ověřených na stovkách projektů po celém světě. Kapitál nezná hranic, ale pozná kvalitně připravené a životaschopné projekty, do nich je ochotný investovat a poskytnout své know-how.

Vhodný typ pro PPP

Ne každý projekt je vhodný pro PPP. Vždy se držíte osvědčené praxe a typově vyzkoušených projektů. PPP je vhodné pro větší a technicky komplexnější projekty, kde veřejným zadavatelům chybí dostatečné praktické a odborné zkušenosti projekt manažersky uřídit. Případně soukromý sektor vykazuje lepší schopnosti zajistit určitou službu, např. domovy pro seniory.

- **Nejčastěji bývá obsahem vybudování fyzického aktiva** – infrastruktury, budovy a zařízení nebo technologického celku a následná správa a generální údržba po dobu trvání smlouvy, tzv. **hard facility management**.
- **Poskytování služeb** dává smysl, pokud existuje dostatečný trh zkušených poskytovatelů, kteří jsou schopni službu díky svým zkušenostem zajistit efektivněji a/nebo kvalitněji než zadavatel. Typově se například jedná o správu a provoz domovů s pečovatelskou službou, nemocnic, služeb přepravy osob, dodávku vozového parku nebo dodávek tepla.
- **Kombinace obou je nejčastější model** pro zajištění zařízení, například nemocnic, domovů pro seniory nebo skupiny škol, včetně správy a generální údržby a tzv. **soft facility managementu**, tedy služeb jako je úklid, catering, bezpečnost a podobně. V praxi je obtížné oddělit generální údržbu od běžné správy a údržby, neboť špatná každodenní údržba může mít negativní vliv na dlouhodobý stav a kvalitu zařízení.

Investičně náročnější projekty jsou lepší pro PPP.

Čím větší je kapitálová hodnota projektu, tím větší úspory může PPP přinést. Zároveň příprava projektu a zadávacího řízení je nákladnější díky potřebě externích poradců, bez kterých se zadavatelé neobejdou. Projekty s investicí nad 500 mil. Kč jsou vhodnější než ty menší. V některých oborech se ale úspěšně daří i menším projektům, jako jsou například domovy pro seniory. Standardizace projektové a zadávací dokumentace může pomoci zlevnit a urychlit přípravu.

Spojování menších projektů do většího celku je cesta, jak realizovat například výstavbu a správu školních nebo sportovních zařízení. Čím je projekt větší,

tím větší zájem vzbudí u kvalitních dodavatelů a tím větší potenciál pro invenci a úspory má.

Koncesionář staví do majetku zadavatele. Je běžnou praxí požadovat, aby koncesionář vystavěl zařízení ihned od počátku do majetku zadavatele. U správně připravených PPP projektů investoři, ani financující instituce nevyžadují zajištění úvěru aktivem. U projektů s platbou za dostupnost je financování poskytnuto na kreditní riziko zadavatele, tedy jeho schopnost uhradit své závazky.

Nová výstavba „na zelené louce“ je pro PPP lepší.

Koncesionář si řídí všechna rizika a je ochotný nést odpovědnost za své technické řešení a jeho stav. V případě rekonstrukcí, kdy má přebírat již stávající zařízení, je velmi obtížné nést odpovědnost za technický stav, např. skrytých vad. V případě rekonstrukcí je doporučeno, aby existující zařízení mohl koncesionář zcela generálně zrekonstruovat, ideálně zdemolovat a vystavět nové. PPP může být ale využito i na revitalizaci brownfieldů. V těchto případech, pro ověření vhodnosti, je třeba důkladně zanalyzovat stav a konzultovat s trhem potenciálních uchazečů – viz *Tržní konzultace*.

Tabulka 3: Typově vhodné projekty pro PPP

V kompetenci municipalit

- Parkovací domy a integrované systémy parkování
- Dostupné bydlení a administrativní budovy
- Vodohospodářská infrastruktura a čističky vod
- Energetika (teplárenství) a utility
- Pouliční osvětlení a projekty energetických úspor

V kompetenci krajů

- Domovy s pečovatelskou službou, domovy pro seniory, domovy se zvláštním režimem
- Nemocnice a polikliniky
- Školy, univerzitní kampusy a ubytovací zařízení
- Výstavba nebo rekonstrukce a údržba sítě krajských silnic
- Výstavba nebo rekonstrukce a údržba sítě mostů
- Zajištění flotily vlakových souprav, lokomotiv a autobusů

V kompetenci státu

- Dálniční, železniční a vodohospodářské stavby
- Nádražní budovy, letiště a přístavy
- Energetická infrastruktura
- Policejní a hasičské stanice, justiční areály a věznice

Mýty o PPP

O modelu PPP koluje mnoho mýtů, zejména z praktického nepochopení, třemi hlavními jsou:

- **PPP je drahé, protože si stát půjčí levněji.**
Nejčastější a neustále opakovaný argument poukazuje na fakt, že stát si dokáže půjčit finanční prostředky levněji, proto je pro něho přece výhodnější si na stavbu půjčit a vystavět ji ve vlastní režii. Pravdivá je pouze první půlka, stát si dokáže půjčit opravdu levněji, ale náklad financování je pouhá část z celkových nákladů. **Největší podíl nákladů infrastrukturního projektu je, vedle jeho investičních nákladů, zejména náklad na údržbu a generální opravy.** Za 25 let je to velká částka a ruku na srdce, kdo z nás ví, jak dlouho si která stavba udrží svoji kvalitu a kdy bude muset znovu projít rekonstrukcí. Dnes žádný soudný ekonom nemůže odpovědně prohlásit, zda stát vyjde výhodněji, když si sám půjčí a postaví, protože analýza, kolik nás ve skutečnosti stojí jednotlivé stavby po dobu 20–30 let prostě neexistuje. Výhodnost PPP proto hledejme někde jinde – **klíčem je dlouhodobá odpovědnost.**
- **PPP je skryté zadlužení.** Naopak, zadavatel ví přesně kolik jej bude projekt stát v dlouhém období. Pořizuje dostupnost infrastruktury formou služby na principu: **není služba – není platba.** Odpověď naleznete také níže v části *Mimobilanční účtování*.
- **PPP je forma privatizace veřejných služeb.**
Opět přesný opak. Veřejný sektor díky dlouhodobým PPP smlouvám využívá zkušeností, kompetencí a kapitálu soukromého sektoru, aniž by ztratil kontrolu a vlastnictví svého aktiva. Nově vystavené zařízení se staví do majetku zadavatele, ten si předem určí, za jakou kvalitu a stav bude platit. Koncesionář je motivován ziskem k plnění podmínek smlouvy. Pokud se tak ale neděje, může přijít o zisk i svůj kapitál.

Příjmy

Příjmy koncesionáře záleží na obsahu PPP projektu, ale v principu jsou dvojího typu:

- **Platba za dostupnost,** využívá se u převážné většiny PPP projektů. Veřejný sektor platí koncesionáři pravidelné platby, pokud infrastruktura, zařízení a/nebo služba, která je předmětem plnění smlouvy, je dostupná koncovým uživatelům. Tato částka může být zadavatelem snížena o tzv. **penalizace**, srážky z plateb v případě nedostupnosti nebo nedostatečné kvality;
 - **Příjem od konečných uživatelů,** mohou mít podobu poplatků za užívání nebo vstup, mýtného, jízdného, stočného a podobně. PPP projektů, kde převažuje příjem od uživatelů, není mnoho. V tomto případě koncesionář nese tzv. **riziko poptávky** a typově se jedná o mýtné dálnice, železniční koncese a podobně. Tento typ vypadá z pohledu zadavatelů lákavě, ale je potřeba velmi dobře zvážit výhodnost a míru rizik.
- Riziko poptávky je podstatné riziko,** pokud ho koncesionář má nést, může požadovat značnou rizikovou přírážku a finanční instituce poskytnou menší díl seniorního financování a navíc draž. Chování uživatelů se může změnit bez ohledu na kvalitu projektu, například z důvodu ekonomické krize (méně dopravy) nebo zdravotní krize (zákaz užívání/provozu). Projekt může zkolabovat bez selhání koncesionáře.
- **Kombinace obou druhů příjmů.** Obecně se doporučuje, aby komerční příjem byl pouze doplňkový/motivační, aby byl směřován přímo na zadavatele nebo byl sdílen. PPP projekty s platbou za dostupnost jsou v konečném důsledku pro daňové plátce levnější, proto bývá výhodnější, aby stát využil PPP pro kvalitní dodání na čas a v rámci rozpočtu, a riziko poptávky a příjem od uživatelů ponechal sobě.

PPP lépe spojuje odpovědnost s délkou životnosti aktiva. Běžné záruky jsou mezi 5–10 lety, koncesionář ručí svým kapitálem 20–30 let. Jakákoliv nekvalita nebo skryté vady se za 20 let jistě projeví.

Délka trvání

Délka trvání koncesní smlouvy může být libovolná, 15–50 let, nejčastěji bývá mezi 20–30 roky. Doba by měla být v souladu s cíli a obsahem projektu a projít nejdříve důkladnou analýzou výhodnosti.

Odpovědnost je více spojena s délkou životnosti aktiva.

Běžná životnost veřejné infrastruktury, zařízení a budov bývá mezi 40–50 roky a více. Délka smlouvy 25–30 let se zdá být v praxi jako ideální z pohledu optimalizace řešení, výběru technologií a řízení celoživotních nákladů. Cykly generálních oprav jsou mezi 10–20 lety. Přenést odpovědnost za kvalitní provedení stavby a správnou volbu technologického řešení na koncesionáře je správné, neboť jakákoliv případná nekvalita nebo selhání se za tuto dobu projeví.

Financování koresponduje více s délkou životnosti aktiva.

Rozložení splácení dluhového financování PPP projektů na 18–22 let je u komerčních bank dosažitelné, stejně jako u běžných hypoték občanům. Rozložení splácení sice zvyšuje celkovou částku zaplacených úroků, ale snižuje výši roční platby a tím zvyšuje dostupnost pro zadavatele. Pokud může veřejnost využívat kvalitní zařízení mnohem dříve, mohou benefity i příjmy zadavatele převýšit náklad financování.

Předem určený stav a kvalita při předání na konci.

Už při podpisu smlouvy je sjednán stav a kvalita infrastruktury nebo zařízení pro předání po uplynutí smlouvy. Koncesionář má povinnost 3–7 let před koncem smlouvy tvořit dostatečnou rezervu pro případ, že by skutečný stav neodpovídal podmínkám při vrácení. Za tímto účelem může zadavatel také zadržet část plateb koncesionáři před vypršením smlouvy.

Rozdělení rizik

Koncesionář má nést odpovědnost za rizika, která dokáže řídit lépe,

ve srovnání se zkušenostmi a schopnostmi veřejného zadavatele. Rizika vhodná pro koncesionáře jsou rizika spojená s designem, projektem, výstavbou, provozem a údržbou, náklady obnovy, použitých technologií nebo financování.

Zadavatel si má ponechat všechna rizika, na která koncesionář nemá vliv. Mezi taková rizika patří riziko

inflace, změny zákonů, diskriminační regulace ze strany státu, v určitých typech projektů také riziko poptávky. Zadavatel by měl nést odpovědnost za dodání pozemků, získání územního povolení, někdy také stavebního povolení. Některá rizika se mohou sdílet, ale pro správné rozdělení využijte soutěžní dialog.

Tabulka 4: Typické rozdělení vybraných rizik

Koncesionář	Zadavatel / stát
- Projektová příprava - Výstavba - Financování - Správa a provoz - Celoživotní obnova - Dostupnost	- Získání pozemků - Získání územního rozhodnutí* - Inflace/kurz - Poptávka po službě - Změna legislativy

* Záleží na velikosti a typu projektu, u menších projektů pozemních staveb koncesionář převezme i riziko získání ÚR, naopak u velkých liniových staveb stát běžně dodá ÚR i SP.

Veřejné zadávání

Koncesionář je vybrán dle podmínek zadávacího řízení veřejné zakázky zadané dle zákona 134/2016 Sb., Zákona o zadávání veřejných zakázek (ZZVZ).

Nejvhodnější a nejčastěji užívané je zadávací řízení se soutěžním dialogem,

které umožňuje zadavateli vést s vybraným počtem uchazečů dialog s cílem nalézt nejlepší řešení k splnění svých potřeb. Trvá déle, ale zvyšuje jistotu správného provedení. Je možné také využít koncesní řízení, otevřené řízení se nedoporučuje.

Institut předběžné tržní konzultace (PTK) je vhodný k získání informací průzkumem trhu.

Doporučuje se využít konzultace před vyhlášením zadávacího řízení k výběru poradců i vlastního koncesionáře. Dialog s potenciálními uchazeči je klíčový pro správné nastavení veřejné zakázky a podmínek řízení. Správně provedená konzultace zvyšuje informovanost, transparentnost a podporuje konkurenci mezi uchazeči.

Kritérium ekonomické výhodnosti je nejvhodnější pro výběr koncesionáře.

Cenová část nabídky bývá většinou vypočtená jako suma čistých současných hodnot všech plateb za dostupnost, ale může mít i jiné formy. Jako necenové se může hodnotit např. vliv na životní prostředí (uhlíková stopa).

Výhody PPP

PPP má řadu výhod proti tradičnímu modelu zadávání, ale jen u vhodných projektů využívajících jeho potenciál:

Prostor pro invenci. Spojení projektanta, stavebníka a provozovatele již od přípravy návrhu projektu umožňuje **jedinečné využití know-how všech aktérů pro optimalizaci efektivního dlouhodobého řešení.**

Nákladová efektivita. PPP umožňuje optimalizaci celoživotních nákladů, koncesionář zvolí **vyšší investici do kvalitnějšího řešení**, pokud mu sníží celkové náklady na provoz a údržbu. **Jeho cenová nabídka může být stále nižší**, než když ušetří na investici.

Zajištění kvality. Zadavatel neplatí, pokud zařízení není zprovozněno, je nedostupné nebo nedosahuje kvality. Kromě určitých situací zadavatel neřeší důvody, prostě platí **není služba – není platba**. Na tu první má koncesionář nárok, až po úspěšném zahájení provozu.

Komplexní odpovědnosti. Zadavatel získá jednu jedinou protistranu – **dlouhodobě odpovědnou** za funkčnost a kvalitu svého řešení – návrh, výstavbu, finance a provoz. Nikdo se nemá na koho vymlouvat.

Zajištění. Funkčnost a kvalita plnění je zajištěna vlastním kapitálem investorů koncesionáře, který získají zpět pouze a jen tehdy, pokud projekt dojde úspěšně až do konce trvání smlouvy, tedy za 20–30 let.

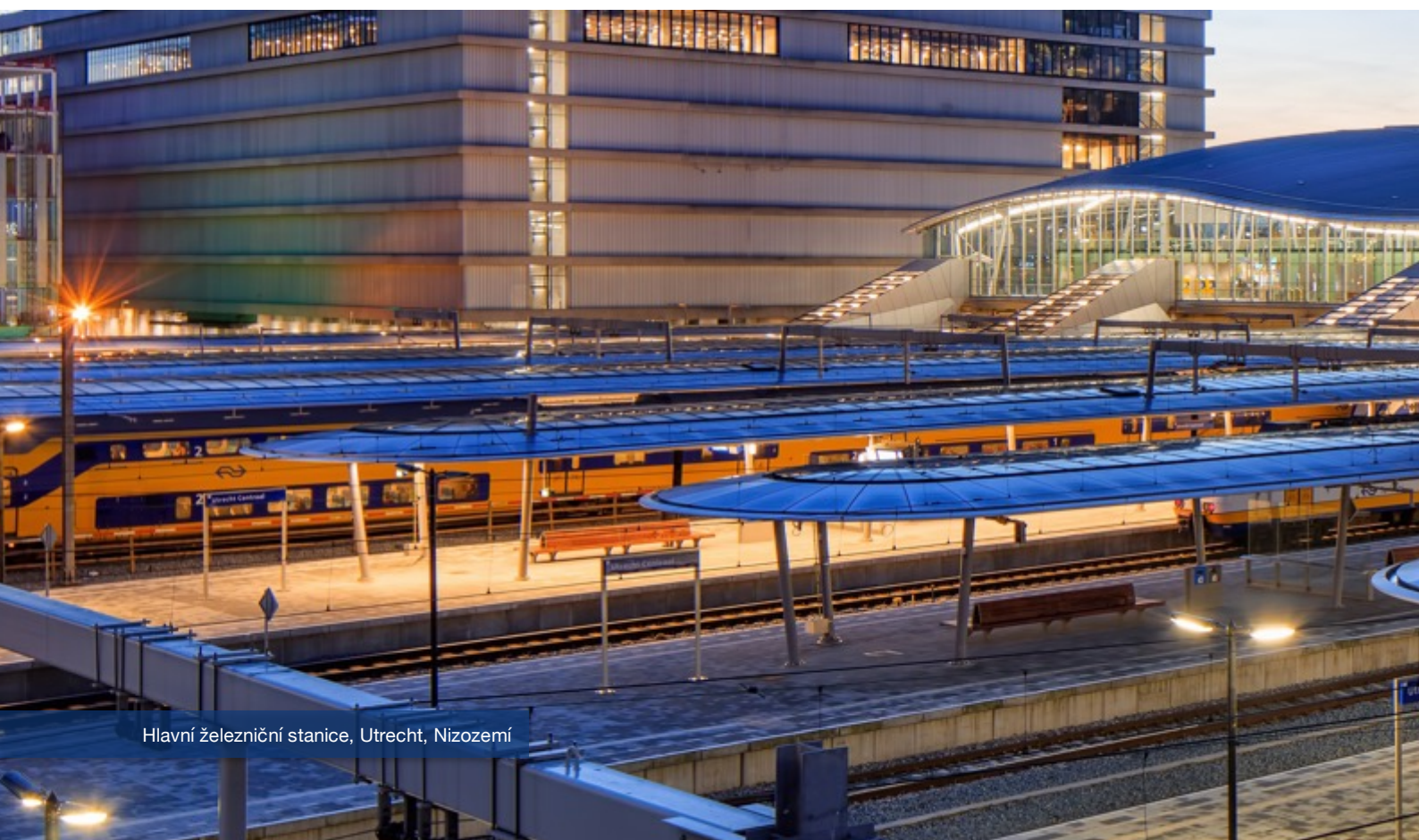
Proto jsou nejčastějšími investory specializované infrastrukturní nebo penzijní fondy, které vyhledávají investice sice s nižším, ale dlouhodobým výnosem.

Dodatečná kontrola. Financující instituce také dozorují plnění projektu, a v případě hrozícího selhání mohou sami iniciovat změny na straně koncesionáře.

Transparentnost a jistota výdajů. Podpisem koncesní smlouvy ví zadavatel maximální cenu, kolik za projekt zaplatí v každém roce po dobu trvání smlouvy (20–30 let), včetně pravidelných generálních oprav udržující stejný stav a kvalitu zařízení po celou dobu projektu.

Přenos rizik. Rizika, která zadavateli plynou z vlastnictví a provozu veřejné infrastruktury, obvykle nesou **značné a často skryté náklady**. Přenesením části rizik, které koncesionář dokáže lépe řídit, se mohou snížit celkové náklady projektu pro veřejný sektor a minimalizovat riziko pro daňové poplatníky.

Nezvyšuje zadlužení státu. Dle rozpočtových pravidel EU, při splnění určitých kritérií, se závazek plateb zadavatele ani dluh koncesionáře nezapočítávají do míry zadlužení státu. Projekt je pořízen formou služby. Nejedná se o skryté zadlužení, neboť MFČR eviduje závazek všech plateb veřejných zadavatelů za projekt v celém období.



Hlavní železniční stanice, Utrecht, Nizozemí

Nevýhody PPP

PPP má také řadu nevýhod, které je třeba respektovat a v žádném případě neignorovat. Níže uvedené nevýhody představují reálná rizika, která je třeba znát:

Nezpochybnitelná potřebnost. Projekty PPP jsou dlouhodobé, proto jsou častěji přezkoumávány, zejména po volbách. Zvolte projekt, jehož dlouhodobá potřebnost je nezpochybnitelná. Především pochybnostem důkladným a objektivním dokumentováním svých rozhodnutí, zejména u cest a možností, kterými jste se nevydali, přestože pro vás je to jasné.

Potřeba dlouhodobé vize. Zadavatel by měl vidět dál než jen samotnou výstavbu. Příprava PPP vyžaduje vyšší zapojení na straně zadavatele, neboť musí specifikovat výstupy služby, jak má zařízení dlouhodobě fungovat, ne jak má vypadat, a to může být obtížnější cvičení. Jasná představa a zafixování požadavků je nutné před výzvou k podání nabídek, následné větší změny jsou obtížné.

Náročnější příprava. Na rozdíl od tradiční stavební zakázky, příprava PPP projektu zahrnuje nejen vyjasnění požadavků na funkčnost stavby, ale také požadavků na údržbu, správu a provoz po celou dobu trvání projektu. Příprava PPP projektu je náročnější než tradiční stavební zakázka. Standardizace smluvních

podmínek ze strany centrálních orgánů může zadavatelům výrazně pomoci s přípravou projektů.

Dražší příprava. Vzhledem k množství práce bývá příprava pro zadavatele nákladnější (viz *Proces přípravy dále*) a bez kvalitních poradců s praktickými zkušenostmi z úspěšně realizovaných projektů je téměř nemožná. Dostatečný rozpočet na přípravu a odhodlání k výběru zkušených externích poradců jsou mezi hlavními předpoklady úspěchu.

Změny v průběhu jsou obtížné. Vzhledem k dlouhodobosti smlouvy, odpovědnosti koncesionáře a pevné ceně je obtížné měnit obsah projektu po zahájení jeho realizace. Dílčí změny jsou možné, ale ne ty podstatné s vlivem na cenu a rizika projektu. Proto je nutné zvolit projekty dlouhodobě potřebné a do požadavků a výsledného řešení zapracovat flexibilitu předvídající budoucí potřeby.

Větší a na zelené louce. Vzhledem k vyšší náročnosti a nákladům na přípravu, jsou pro PPP vhodnější investičně větší projekty. Stejně tak se doporučuje novostavba, před rekonstrukcí stávajících zařízení/infrastruktury. Převzít dlouhodobou odpovědnost za již existující zařízení, které si koncesionář sám nepostavil je obtížné a rizikové. Může to vést ke zbytečnému nacenění rizika do ceny projektu. Vhodná je tržní konzultace s potenciálními uchazeči o jejich zájmu a možnostech řešení. Většinový názor bývá ten realističtější a vyplácí se ho respektovat.



V obou případech se přípravy i realizace infrastrukturního projektu účastní stejné profese.

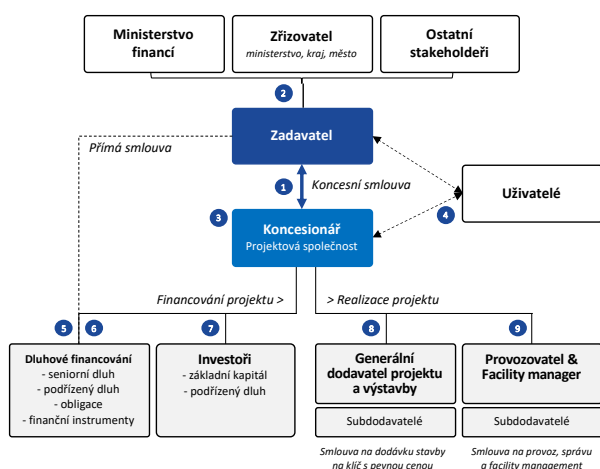
V PPP je navíc pouze koncesionář v roli integrátora, který nese odpovědnost za dlouhodobou kvalitu svého řešení, za něž ručí vlastním kapitálem investovaným v projektu.

PPP model

Zadavatel se soustředí na vyspecifikování výstupu, tzv. **funkční specifikaci** toho, co má projekt naplnit, jak vybudovaná infrastruktura, tak poskytované služby.

Koncesionář je zodpovědný za vlastní návrh řešení, včetně technologií, materiálů, systémů a způsobu výstavby. Zapojením dodavatelů všech fází projektu optimalizuje řešení, koncesionář mnohdy volí kvalitnější a dražší řešení investice. Pokud provoz a údržba bude úspornější, jeho celkové náklady v dlouhém období mohou být stále nižší. Jako první investuje svůj kapitál.

Tabulka 5: Schéma vztahů a rolí v PPP modelu



- Koncesní smlouva** je hlavní smlouva zajišťující práva a povinnosti koncesionáře po celou dobu trvání projektu (20–30 let), specifikuje požadavky na stavbu i poskytované služby, platební a penalizační mechanismus atd.
- Zajištění zřizovatelem** vůči poskytovatelům financování bývá nutné, pokud zadavatelem je subjekt založený a financovaný městem, krajem, nebo státem.
- Koncesionář** má většinou formu speciální společnosti (s.r.o./a.s.) založené v ČR pouze za účelem dodání projektu. Díky tomu případné selhání jednoho z dodavatelů, např. insolvence stavební firmy, nemusí ohrozit plnění celého projektu. Koncesionář, případně věřitelé nahradí dodavatele a pokračují, aniž by zadavatel nebo uživatelé poznali rozdíl.

- Komerční příjmy** od uživatelů mohou směřovat buď k zadavateli nebo koncesionáři. Pokud komerční příjmy budou tvořit podstatnou část příjmů koncesionáře, ten ponese tzv. riziko poptávky. Riziko poptávky je jedno z hlavních rizik PPP projektů a má velký vliv na cenu financování, neboť koncesionář může mít pouze omezený vliv na chování uživatelů. Doporučuje se důkladně zvážit, která strana má toto riziko nést, jinak může být zbytečně započteno v celkové ceně projektu.
- Financování** koncesionáře je kombinace dluhového financování a vlastního kapitálu investorů. U méně rizikových projektů s platbou za dostupnost může být podíl až 90:10 (d:vk), projekty nesoucí riziko poptávky (komerční příjmy od uživatelů) jsou rizikovější a mají menší podíl seniorního dluhu, podíl může být až 50:50. Nejčastější formy seniorního financování jsou úvěry, případně dluhopisy.
- Finanční instrumenty** u PPP projektů mohou mít podobu juniorního nebo mezaninového financování, případně různých forem garancí. Jejich cílem je snížit expozici vůči rizikům pro seniorní věřitele a celkově zlevnit náklady financování. Poskytnout je mohou zejména Českomoravská záruční a rozvojová banka, Národní rozvojový fond, Evropská investiční banka nebo Evropská banka pro obnovu a rozvoj.
- Investoři** jsou akcionáři koncesionáře, poskytují vlastní kapitál a nesou největší riziko, volí management, schvalují klíčová rozhodnutí koncesionáře a jsou tedy hlavní hybatelé projektu. Nejčastějšími investory jsou specializované nadnárodní infrastrukturní a penzijní fondy, které vlastní desítky až stovky PPP projektů, mají odbornou kapacitu a know-how. Nezřídka bývá požadavkem, aby stavební společnost držela minoritní podíl v koncesionáři a byla tak více závislá na výsledku.
- Generální dodávka na klíč s pevnou cenou** je způsob zadání výstavby koncesionářem, dodavatel stavby ručí za projekt i stavbu, předem se zavazuje ke konečné pevné ceně stavby, včetně vybavení. Projekt kontroluje a spory řeší tzv. **nezávislý inženýr**, pracující pro obě strany smlouvy.
- Správa, údržba a provoz** může být zjištěna buď přímo zaměstnanci koncesionáře, nebo je svěřena externímu facility manažerovi na základě dlouhodobé smlouvy.

Postupy v PPP kopírují dobrou praxi užívanou v soukromém sektoru. Když pro sebe staví Škoda Auto nebo Amazon, tak ví přesně, co chce a dokáže si výsledek pohlídat. **Stát má určovat strategii a naplňovat potřeby rozvoje, má definovat funkci a kontrolovat kvalitu plnění koncových služeb, ale nemá mít ambice řídit investiční projekty.**

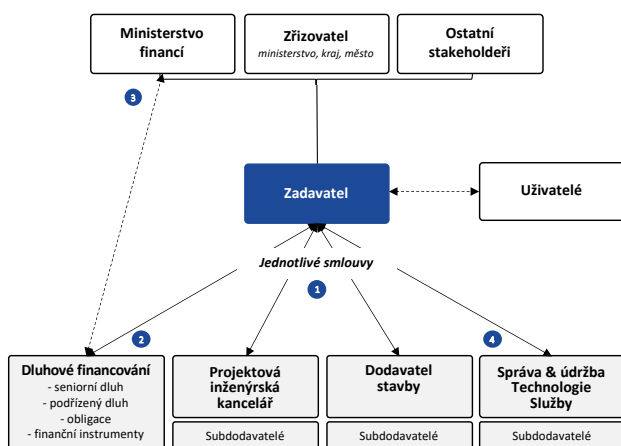
Tradiční model

Dnes běžně užívaný model u většiny veřejných zakázek. U větších stavebních projektů vyžaduje od veřejného zadavatele relativně značné odborné zkušenosti a kompetence kvalitního projektového řízení, více dostupné v soukromém sektoru.

Zadavatel musí přesně vyspecifikovat rozsah jednotlivých plnění pro všechny profese. Sám si přebírá projektovou dokumentaci, vybírá řešení, technologie, materiály a stavební zakázku zadává v detailu výkazu výměr v otevřeném řízení. Značná řada zadavatelů připravuje a realizuje „větší“ stavby bez předchozích zkušeností a dostatečných odborných kapacit.

Zadavatel je odpovědný za správné určení celého procesu. Dodavatelé v pokročilejších fázích projektu (správci, provozovatelé) nemají vliv na výběr řešení, materiály, ani technologie. Výběr dodavatelů podle nejnižší ceny v průběhu projektu vytváří velký tlak na zadavatele a na výslednou kvalitu celého projektu.

Tabulka 6: Schéma vztahů a rolí v tradičním modelu



- Jednotlivé dodavatelské smlouvy** si koordinuje sám zadavatel, volí si technické řešení a nese odpovědnost za převzetí dodávek. Každý dodavatel je odpovědný pouze za své plnění, bez vlivu na předešlé fáze – design, stavbu a technologie.

- Dluhové financování** si zjednáva zadavatel sám na své vlastní kreditní riziko. Cena financování bývá levější než cena financování koncesionáře, ale financování není spojeno s průběhem stavební zakázky. Hradit úroky a splátky je zadavatel povinen neohledně na skutečnost, zda je zařízení úspěšně uvedeno v provoz a je dostupné, nebo je defektní a nefunkční. S dodavatelem se může soudit, ale závazky vůči věřitelům musí plnit. V PPP jsou věřitelé závislí na kvalitě plnění smlouvy a jejich zájmy jsou více spojeny se zájmy koncesionáře.
- Úvěr zadavatele zvyšuje zadlužení státu.** Na rozdíl od PPP, úvěr, který čerpá zadavatel, zvyšuje ukazatele celkového veřejného zadlužení, viz. *Mimobilanční účtování*, to může omezovat další investiční množství.
- Reaktivní údržba je drahá.** V tradičním modelu, kdy údržba a správa je financována každoročními příspěvky z veřejných rozpočtů, bývá stav veřejné infrastruktury dlouhodobě podfinancovaný. Opravy, které reagují až na defekty, jsou v konečném důsledku drahé. Pravidelná údržba a obnova je v dlouhém období nejlevnější. V PPP je zajištěn stabilní příspěvek a koncesionář musí dodržovat plán obnovy, viz. *Vyšší efektivita PPP*, srovnávací studie německých škol.

Mimobilanční účtování

Závazným předpisem pro sestavování finančních účtů je tzv. *Evropský systém účtů – ESA 2010*. Ten povoluje, jednoduše řečeno, v případě, kdy koncesionář nese odpovědnost za (i) **stavební riziko** a (ii) **riziko dostupnosti** služby nebo **riziko poptávky** po službě, aby stát své závazky z plateb nevykazoval v položce svého zadlužení. V PPP pořizuje infrastrukturu formou služby, na principu: není služba – není platba. Princip platí i když je aktivum vystavěno do majetku státu.

Tento rozdíl oproti klasické veřejné zakázce je významný i z pohledu limitů zadlužení vyplývajících ze zákona o pravidlech rozpočtové odpovědnosti (Zákon č. 23/2017 Sb.), který se vztahuje i na hospodaření územních samosprávných celků.

Mimobilanční účtování PPP projektů bývá někdy mylně nazýváno jako *skryté zadlužování státu*. Omyl, závazky plynoucí z PPP jsou totiž státu známy již od podpisu smlouvy a jsou evidovány MFČR, ale v jiném ukazateli.

PPP je dobrý sluha, ale špatný pán. Pokud zvolíte nevhodný typ projektu, podceníte přípravu nebo nemáte zkušené poradce, velice pravděpodobně skončíte s neúspěšným projektem.

Kdy PPP selhává

Praktické poznatky ze selhání minulých projektů ukazují časté důvody a chyby:

Nevhodný typ projektu. Byl zvolen nevhodný typ a obsah projektu, nevhodný model plateb – byla příliš velká důvěra v příjmy od třetích stran, byly ignorovány názory a požadavky uchazečů v soutěžním dialogu.

Nedostatečně připravené zadání. Častým selháním je snaha uspěchat přípravu nebo ušetřit najmutím poradců bez praktických zkušeností. Zadavatel si musí dobře vybrat, dostatečně prověřit zkušenosti a hodnotit kvalitu týmu, nejvhodnější je **metoda Best Value**.

Nevhodné zadávací řízení. Byl zvolen jiný typ než řízení se **soutěžním dialogem** nebo **koncesní řízení**. Pokud se nejedná o vyzkoušený model a neexistuje již standardizovaná smlouva, je otevřené nebo užší řízení pro PPP zcela nevhodné. Bez dialogu s uchazeči nelze projekt správně připravit, úspěchání zadávacího řízení zcela jistě vede rychle a neomylně k neúspěchu.

Špatné rozdělení rizik. Zadavatelé mají tendenci předat všechna rizika na koncesionáře, přitom v PPP je pravidlem, že riziko nese ta strana, která ho dokáže lépe řídit. Například získání pozemků a povolení jsou rizika, která nejlépe zvládne veřejný sektor, rozdělení je třeba důkladně zvážit. Rizika, která neumí koncesionář řídit, zbytečně zvyšují cenu rizikovou přírážkou.

PPP je vnímán jako „drahé“. Zadavatelé nejsou zvyklí přemýšlet v celkových nákladech životního cyklu. Srovnávat cenu výstavby a cenu PPP projektu za 30 let je stejné, jako „srovnávat jablka s hruškami“. PPP je upřímné, neboť jako jediná metoda ocení celkové náklady. Důležitá je fáze posouzení proveditelnosti, kdy se mimo jiné ověřuje, zda na projekt bude zadavatel mít dostatek prostředků.

Nedostatečná komunikace. Zadavatelé často nedostatečně a nesprávně komunikují s veřejností, to vzbuzuje pochybnosti a mylné představy. Je důležité kvalitně posoudit proveditelnost projektu a sdílet jasné informace. Netransparentnost zničí i dobrý projekt.



Hlavní železniční stanice, Berlín, Německo

Příprava jakéhokoliv investičního projektu musí vyjít ze strategických plánů. Rozhodnutí, zda zvolit PPP nebo jiný způsob zadání má být podle výhodnosti. Pro PPP volte typově vhodné projekty, kde existuje dostatečná konkurence a zkušenosti.

Příprava

Příprava PPP projektů vychází z dobré investiční praxe veřejných zadavatelů a má tyto doporučené fáze:

0 Fáze Strategický plán a identifikace projektů

PPP projekty jsou dlouhodobé, a proto bude jejich potřeba několikrát testována, zejména po volbách. Proto je důležité, aby se touto metodou realizovaly pouze projekty, jejichž potřeba je nezpochybnitelná.
*Výstup > **Strategický plán rozvoje a plán investic***
*Kontrolní proces > **Test potřebnosti***

1 Fáze Strategické posouzení

Posouzení projektu z pohledu typové vhodnosti, investiční velikosti, finanční dostupnosti a zkušeností zadavatele, včetně rozhodnutí o najmutí finančního, právního a technického poradce na fáze 2–5.
*Výstup > **Předběžná studie proveditelnosti***
*Kontrolní proces > **Test strategické vhodnosti***

2 Fáze Posouzení proveditelnosti

Ekonomické, právní a technické posouzení proveditelnosti projektu, různých variant řešení, včetně hodnoty za peníze, variant zadání PPP a tradičním způsobem.
*Výstup > **Studie proveditelnosti***
*Kontrolní proces > **Test ekonomické výhodnosti***

3 Fáze Strategické posouzení

Nejdůležitější pro úspěch jsou zkušenosti a kvalita externích poradců. Příprava projektové, smluvní a zadávací dokumentace musí reflektovat dobrou praxi. Novátorská řešení většinou vedou k neúspěchu.
*Kontrolní proces > **Rozhodnutí o zahájení výběru***

4 Fáze Výběr koncesionáře

Soutěžní dialog je nezbytný pro správné zadání veřejné zakázky, umožňuje dialog s vybranými uchazeči nad optimálním zadáním projektu. Otevřené řízení je nevhodné pro PPP projekty a výběr koncesionáře.
*Kontrolní proces > **Rozhodnutí o výběru nabídky***

Podpis smlouvy a finanční vypořádání

Fáze mezi výběrem vítěze, podpisem smlouvy a finančním vypořádáním trvá několik měsíců a vyžaduje nasazení obou smluvních stran a budoucích věřitelů.
*Kontrolní proces > **Rozhodnutí o podpisu smlouvy***

5 Fáze Realizace projektu

Podpisem smlouvy práce zadavatele nekončí, důležitou roli má tzv. **manažer smlouvy**, který odpovídá za monitorování, reportování a zejména komunikaci s koncesionářem. Také zadavatel má povinnosti, kterým musí dostát, většinou dodat např. pozemky, povolení a podobně, záleží na projektu. Konečná odpovědnost za zajištění veřejné služby ale zůstává stále na zadavateli.
*> **Pravidelný monitoring a reportování vůči MF ČR***



V zemích EU bylo za 30 let zrealizováno modelem PPP téměř **1 900 projektů** a proinvestováno **EUR 390 miliard**, z toho:

52 % do dopravy,
13 % do zdravotnictví a
9 % do školství.

PPP v zemích EU

Za posledních 30 let se v zemích EU zrealizovalo téměř **1 900 projektů formou PPP** a bylo proinvestováno přes 10 bilionů korun (EUR 390 miliard) v typových projektech a sektorech jako jsou:

Doprava

384 projektů, 52 % investic | dálnice, rychlostní silnice, tunely, mosty, správa regionálních silnic, železnice, rychlodráhy, tramvajové linky;

Zdravotnictví a sociální péče

388 projektů, 13 % investic | nemocnice, polikliniky, domovy pro seniory;

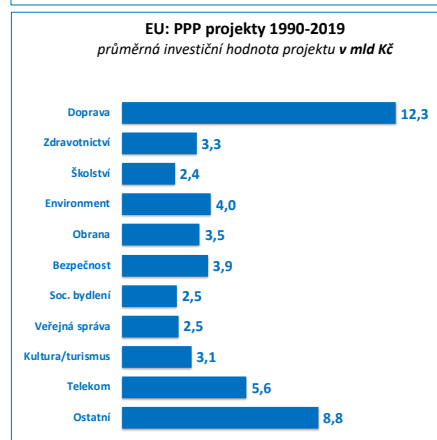
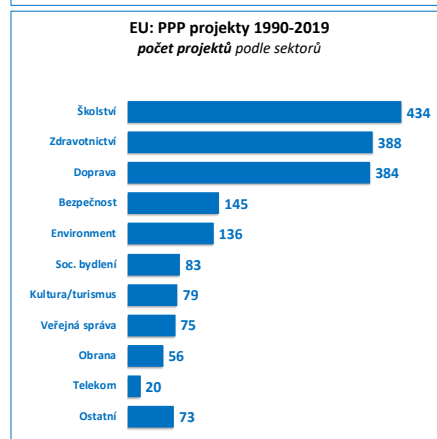
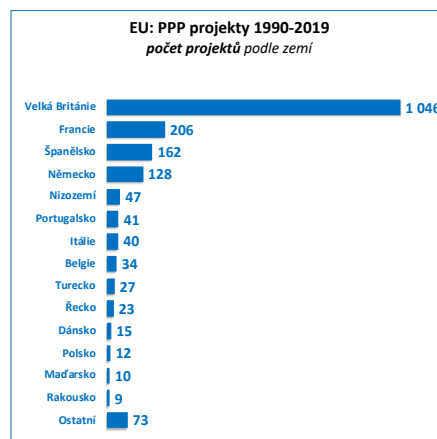
Školství

434 projektů, 9 % investic | univerzitní kampusy, školy, školky, studentské ubytování;

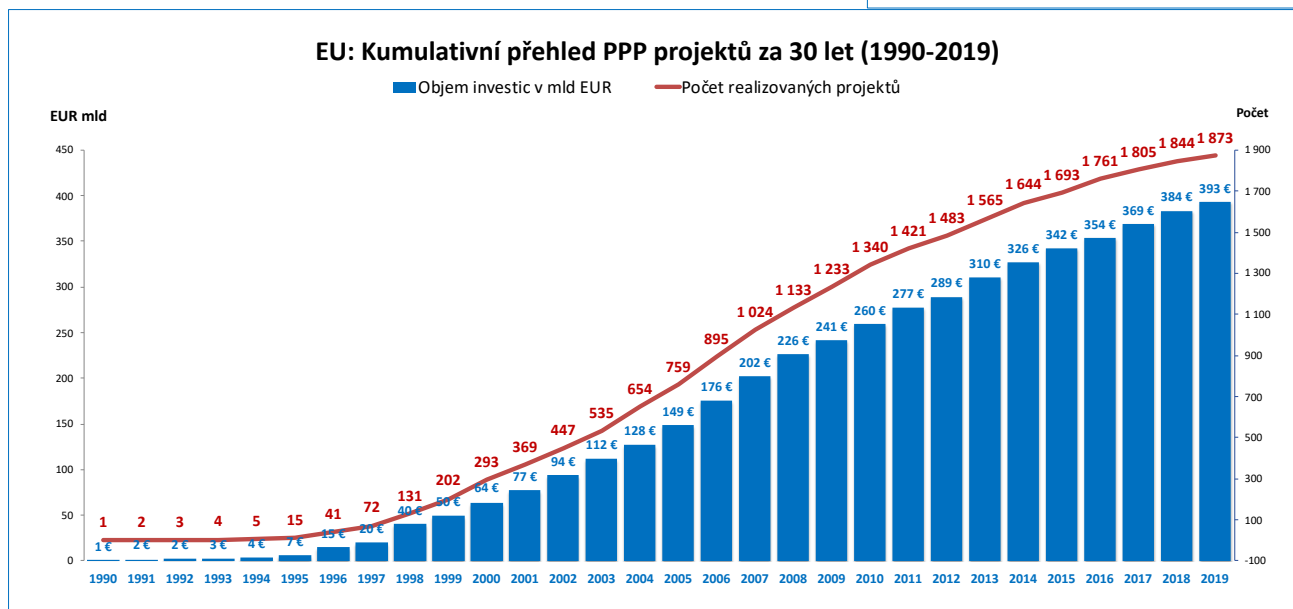
Administrativní budovy, bezpečnost, sociální bydlení, kultura a turismus

382 projektů, 13 % investic | úřady, soudy, studentské ubytovny, administrativní budovy, věznice, policejní a hasičské stanice; a

Utility | vodárenství, energetika, odpady a spalovny.



Zdroj: EIB-EPEC





„Kvalita PPP zařízení dlouhodobě převyšuje kvalitu státních zařízení. Jistota finančních prostředků na správu a dlouhodobou údržbu je u PPP zařízení základem úspěchu. Proaktivní údržba je v konečném důsledku levnější než nákladná obnova nedostatečně udržovaného.“

Vyšší efektivita PPP v Německu

Častý argument, že soukromý kapitál je dražší než zdroje ze státního rozpočtu, případně za kolik se zadlužuje stát, je samozřejmě pravdivý. Je to ale argument, který jednostranně odvádí pozornost od podstaty problému.

Náklady financování jsou jen jednou z mnoha položek v celkových projektových výdajích. U infrastrukturních projektů s životností přesahující 20–30 let jsou, zdaleka největším výdajem každého investora a zadavatele, výdaje na provoz a celoživotní údržbu, které několikrát přesahují původní investici.

V zahraničí existuje nespočet analýz posuzujících výhodnost PPP projektů proti konvenčním projektům. Jednou z posledních je studie stavu německých škol.

Školní PPP projekty prokázaly

- o 30 % nižší stavební náklady
- o 30 % kratší dobu výstavby

Vyšší efektivita PPP škol v Německu

Ze zprávy *PPP-Schulstudie*, Dr. Jörg Christen, Raffaele Guerriero z roku 2019, která zmapovala ekonomickou efektivitu výstavby a údržby v 880 konvenčních školách a 50 školních PPP projektech v Německu, vyplynulo:

- **44 tisíc německých škol je silně podinvestováno**, chybí částka EUR 42,8 mld.
- Jedním z hlavních důvodů je skutečnost, že rozpočty na údržbu jsou příliš nízké. Rozpočty více než 800 konvenčně vystavěných a provozovaných škol jsou o **více než 50 % pod limitem**. Na školách se nedodrží směrnice KGSt pro financování údržby.

Na druhé straně 50 srovnatelných školních PPP projektů vykázalo:

- o 12–31 % levnější stavební náklady,
- o 30 % kratší dobu výstavby,
- jasné výhody v dlouhodobé údržbě – dvojnásobně vysoké výdaje na údržbu, ale ...
- ... přesto nižší celkové náklady na životní cyklus u PPP projektů.
- Proaktivní údržba je levnější než reaktivní, tedy udržuji, když mám, a ne když už musím po defektech.
- U PPP projektů existují požadavky uživatelů na dodržování časů odezvy a oprav, včetně automatického snížení plateb (penalizace), pokud nejsou splněny kvalitativní požadavky.
- U PPP projektů mají koncesionáři rezervní účty pro rychlý přístup k fondům, které stavební úřady označují za „kvantový skok“. I přesto, že PPP projekty mají dvojnásobně vyšší rozpočty na údržbu, jsou jejich celkové náklady na životní cyklus nižší než u srovnávaných konvenčních projektů s podhodnocenou údržbou.





Vyhodnocení PPP v Nizozemí

POUČENÍ Z 15 LET PROJEKTŮ DBFM NA RWS

LEREN VAN 15 JAAR DBFM-PROJECTEN BIJ RWS

Hodnoticí zpráva vydaná 12. října 2020 a vypracovaná Erasmus University Rotterdam, Department of Public Administration and Sociology ve spolupráci s GovernEur a University of Groningen z pověření Rijkswaterstaat (RWS) a Bouwend Nederland.

V Nizozemí se PPP model využívá pro výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury u projektu silnic/dálnic, železnic a vodních cest již 15 let. Tato hodnoticí zpráva je považována za důležitý podklad pro vyjasnění diskuse o budoucnosti zadávání veřejných zakázek a uzavírání smluv u projektů dopravní infrastruktury. Tato zpráva je výjimečná oproti jiným analýzám – díky své detailnosti a množství informací o projektech, které pro běžné analýzy, nebývají k dispozici (z důvodu důvěrnosti).

Zpráva porovnávala **PPP projekty** (DBFM, navrhni-postav-zafinancuj-spravuj, prům. velikosti 7 mld Kč) a **Design & Build projekty** (D&B, navrhni-postav, prům. velikosti 4,5 mld Kč) infrastruktury silniční a vodních cest (včetně tunelů) z devíti pohledů: času, financí, kvality, inovací, dostupnosti, rizik, flexibility, spolupráce a role bank a investorů. Zpráva je k nalezení: www.eur.nl/essb/nieuws/publiek-private-samenwerkingen-van-rijkswaterstaat-onderzocht

„PPP projekty převyšují projekty D&B ...“

ČAS: překonávají ostatní projekty, pokud jde o časnost dodávky a dostupnost stavby.

NÁKLADY: z pohledu zadavatelů mají lepší nákladovou jistotu z hlediska dodatečných nákladů (2x nižší).

DOSTUPNOST: dosahují vysokou míru dostupnosti pro uživatele, mají méně uzavírek a oprav = mají vyšší sociální přidanou hodnotu.

KVALITA: přístup k životnímu cyklu vede k vyšší kvalitě provozu a údržby, než když údržbu provádí veřejný investor sám.

ZÁVĚRY HODNOTÍCÍ ZPRÁVY:

ČASOVÁ VÝKONNOST

Průměrné zrychlení nebo zpoždění realizační fáze, porovnáno 9 PPP projektů a 12 D&B projektů:

- PPP projekty **ZRYCHLILY** čas výstavby o **19 %** (zprovoznění před termínem dokončení),
- D&B projekty **ZPOZDILY** čas výstavby o **7 %** (dokončený po původním termínu dokončení).

U projektů D&B je jasný vztah mezi velikostí projektu a časovým výkonem. Menší projekty fungují lépe než větší (a složitější) projekty. Dle průzkumu velké a složitější PPP projekty fungují stejně dobře z hlediska času jako mnohem menší a méně složitě projekty D&B.

Závěr: PPP projekty překonávají ostatní typy projektů, pokud jde o časnost dodávky a dostupnosti stavby. Důvodem je motivace platby za dostupnost, na kterou má koncesionář nárok až po zprovoznění.

NÁKLADOVÁ VÝKONNOST

Průměrné navýšení nákladů proti původní ceně ze smlouvy, porovnáno 12 PPP projektů a 18 D&B projektů, kde PPP projekty byly investičně v průměru téměř 2x větší:

- PPP projekty **navýšily** náklady o **14 %**,
- D&B projekty **navýšily** náklady o **28 %**.

Změny rozsahu jsou největší kategorií dodatečných nákladů u projektů PPP a D&B, zejména v důsledku změn technicko-fyzikálních podmínek, za nichž je projekt prováděn. Příkladem jsou měnící se geologické podmínky nebo dostupnost materiálů.

Závěr: z pohledu veřejných zadavatelů mají PPP projekty lepší nákladovou jistotu z hlediska dodatečných nákladů proti projektům D&B.

DOSTUPNOST SLUŽBY

Platby za dostupnost krácené o případné penalizace vedou k včasnému dodání stavby, ale také k **rychlé reakci během fáze údržby na poškození nebo závady**, které ohrožují dostupnost a tím i příjem koncesionáře. Respondenti schvalují důležitost dostupnosti jako výkonnostního kritéria, protože tím se do centra pozornosti dostává uživatel a tím sociální funkce projektu. **Závěr: výsledkem je tedy nejen včasné dodání nebo omezení nákladů pro zadavatele, ale především také realizace sociální přidané hodnoty.**

Koncesionář je nucen předem pečlivě promyslet, jak má být organizován proces přípravy a výstavby a jak má být organizována fáze provozu a údržby, aby se dosáhlo nejlepší možné dostupnosti. Investuje do monitorovacích systémů ve fázi údržby, což umožňuje rychlou reakci na omezení penalizací za sníženou dostupnost.

KVALITA A INOVACE

Vyšší kvalita údržby: přístup k životnímu cyklu v PPP projektech byl vyhodnocen jako jeden z důležitých důvodů vyšší kvality. Specifikace kvality a systém penalizací při jejím nedodržení vedou k vyšší kvalitě provozu a údržby, než kdyby investor prováděl údržbu sám. Při provádění údržbových prací se navíc bere v úvahu delší období.

PPP projekty umožňují lepší optimalizaci: tím, že se při návrhu projektu rozhoduje o použití materiálů a jejich implementaci, je ve fázi údržby zapotřebí méně práce, ušetří se náklady a lze dosáhnout vyšší dostupnosti infrastruktury (méně oprav a uzavírek).

PPP je inovativnější: dosahuje v oblasti inovací výrazně vyšších výsledků než smlouvy D&B, zejména z pohledu inovativních produktů a nových pracovních postupů. Dlouhodobost v PPP volí osvědčené technologie, neexperimentuje.

SPOLUPRÁCE

Respondenti u PPP hodnotili kladně řadu procesních inovací, poukazovali na odlišné pracovní metody, zejména mezi dodavateli staveb, ve kterých různá oddělení v rámci stavební společnosti lépe spolupracují. Respondenti také pozitivně hodnotili rostoucí spolupráci a komunikaci mezi koncesionářem a zadavatelem. Výsledky průzkumu naznačují, že se to odráží ve velmi silné korelaci s výkonem. Strany si stále více uvědomují důležitost dobré spolupráce a kvalita spolupráce se zvyšuje.

RIZIKA

Respondenti zprávy souhlasí s principem, že „*rizika by měla nést strana, která je může nejlépe ovlivnit a kontrolovat*“, ale že to nebyl vždy způsob, jakým byla rizika rozdělována. Přestože se v Nizozemí PPP využívá už 15 let, respondenti z veřejného i soukromého sektoru uvádějí, že existuje potřeba dalšího zlepšování a vzájemné debaty o rozdělení rizik, zejména o jejich sdílení. K řízení rizik také přispívá aktivní role bank.



„95 % zaměstnanců uvedlo, že **dává přednost práci v zařízení PPP před tradičním státem vlastněným a provozovaným zařízením.**

Někteří rovněž uvedli, že zkušenost s modelem PPP byla pro ně významnou kariérní výhodou.“

Vyhodnocení PPP v Austrálii a na Novém Zélandu

Zpráva Infrastructure Partnerships Australia:

Měření hodnoty a výsledků služeb PPP projektů sociální infrastruktury v Austrálii a na Novém Zélandu

z května 2020 posuzovala, zda PPP projekty naplnily slibovaná očekávání.



Úspěch PPP nemocnic, škol a soudních budov v Austrálii a Novém Zélandu

Zpráva posuzovala 12 PPP projektů sociální infrastruktury, které jsou již ve fázi v provozu mezi 3–15 lety a došla k závěrům:

- Austrálie má 25 let zkušeností s PPP v dopravní a sociální infrastruktuře, kde vedle dálnic, tunelů a mostů, vybudovala také řadu nemocnic, škol a soudních budov.
- Výsledky řady studií ukazují, že PPP **snižuje pravděpodobnost eskalace času a nákladů** na velkých projektech během fáze designu a výstavby.

V průzkumu spokojenosti 58 zástupců poskytovatelů služeb, tedy z řad zadavatelů, zaměstnanců konvenčních i PPP projektů, manažerů a ředitelů, státních zaměstnanců jako jsou doktoři, zdravotní personál a učitelé vyplynulo:

- **95 %** uvedlo, že jejich PPP projekt **dodal službu původně slíbenou** zadavatelem;
- **95 %** uvedlo, že **dává přednost práci v zařízení PPP** před tradičním státem vlastněným a provozovaným zařízením. Někteří rovněž uvedli, že zkušenost s modelem PPP byla významnou kariérní výhodou;
- **82 %** vyjádřilo **velké ocenění kvality služeb** poskytovaných provozovatelem facility managementu v PPP zařízení;
- **100 %** uvedlo, že jejich PPP zařízení byly **vedeny do provozu včas**, a od té doby **fungovaly lépe než tradiční model**;
- Úroveň spokojenosti s kvalitou služeb **zůstala vysoká po všechny roky provozu a projekty dodaly hodnotu za peníze (VFM)**. To dokládá, že model PPP je úspěšným prostředkem k dosažení a udržení pozitivních výsledků;
- Hodnota za peníze, původně hodnocená vládou jako součást nabídkového řízení, byla **udržována po celou fázi provozu** PPP projektu bez příznaku zvyšování ceny nebo převodu rizika zpět na zadavatele;
- Tato analýza prokázala, že 10 z 12 zkoumaných projektů **splnilo nebo překonalo původní odhady** vyčíslené v *komparátoru veřejného sektoru (PSC)*. Zajímavé je, že tam, kde se PSC nezlepšilo, se zdálo, že je zvýšená spokojenost poskytovatelů služeb s přijímanými službami. Ve skutečnosti tedy vyšší platba vedla k vyšší úrovni služeb; a
- Výsledek jasně ukazuje, že v Austrálii a na Novém Zélandu **PPP plní svůj slib**. Vlády by měly i nadále zvažovat a používat model PPP pro poskytování služeb sociální infrastruktury jako **způsob, který přináší větší výhody poskytovatelům služeb a uživatelům a lepší hodnotu pro daňové poplatníky**.

Kontakty

Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI)

Poslání	ARI je think-tank soukromého sektoru pro veřejnou infrastrukturu, sjednocující zájmy a názory více než 50 významných infrastrukturních dodavatelů a institucí. Prosazuje jasná pravidla plánování, veřejného zadávání a projektového řízení podle osvědčené dobré mezinárodní praxe, která umožní dlouhodobě udržitelný a efektivní rozvoj veřejné infrastruktury v ČR.
Role	ARI poskytuje know-how a technickou podporu ze strany soukromého sektoru. Sdružuje investory, projekt-inženýrské kanceláře, stavební společnosti, poradce a banky se zkušenostmi s přípravou, realizací a financováním PPP projektů z domova i zahraničí.
Kontakt	e: office@ceskainfrastruktura.cz , m: +420 606 640 251
Adresa	Na příkopě 583/15, 110 00 Praha 1
Link	www.ceskainfrastruktura.cz/temata/ppp-pro-verejnou-infrastrukturu/ www.zelena-mesta.cz/oblasti/financovani/

CzechInvest

Poslání	Agentura pro podporu podnikání a investic. Spojením regionálního, centrálního a mezinárodního působení zajišťuje integritu služeb a schopnost propojovat globální trendy s regionálními podmínkami v České republice. Jedním z hlavních cílů CzechInvestu je přeměna České republiky v inovačního lídra Evropy. CzechInvest je státní příspěvkovou organizací podřízenou Ministerstvu průmyslu a obchodu ČR.
Role	CzechInvest poskytuje podporu veřejným zadavatelům a investorům v regionech s cílem rozvoje podnikatelského prostředí. Podpora bude mít podobu odborné asistence s přípravou analýz potřeb a strategických plánů, identifikace vhodných projektů, metodické posouzení projektů a výběr vhodných poradců.
Kontakt	Odbor podnikatelské lokalizace e: nemovitosti@czechinvest.org , t: +420 296 342 500
Adresa	Štěpánská 15, 120 00 Praha 2
Link	www.czechinvest.org/cz/Sluzby-pro-municipality/Online-akademie-pro-starosty/Podpora-podnikani/Public-Private-Partnership

Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR)

Poslání	Ministerstvo pro místní rozvoj má z titulu kompetenčního zákona na starosti rozvoj regionálních partnerů – obcí, měst a krajů. V současné době ministerstvo reaguje na úkol reformovat veřejné investování vedoucí k jeho vyšší efektivitě – MMR se snaží úkol v oblasti koordinace veřejného investování naplňovat především optikou územních partnerů.
Role	Metodická role v oblasti veřejného investování, v oblasti přípravy projektů a PPP projektů. Dále správa a aktualizace Národního investičního plánu (NIP).
Kontakt	e: info@mmr.cz , t: +420 224 861 111
Adresa	Staroměstské náměstí 6, 110 15 Praha 1
Link	www.mmr.cz

Národní rozvojová banka (NRB)

Poslání	Národní rozvojová banka, a.s., je rozvojovou bankou České republiky. Napomáhá v souladu se záměry hospodářské politiky vlády České republiky a regionů rozvoji malého a středního podnikání, infrastruktury a dalších sektorů ekonomiky vyžadujících veřejnou podporu.
Role	NRB jako rozvojová banka podporuje budování a rozvoj infrastruktury České republiky. Za tímto účelem byl nedávno zřízen i Národní rozvojový fond a současně se rozšířilo portfolio banky o financování projektů veřejné infrastruktury a to jak ve spolupráci s konkrétními realizátory projektů, tak ve spolupráci s veřejnými partnery. Cílovými segmenty jsou zejména doprava, životní prostředí, energetika, školství, zdravotnictví či sociální oblast. Banka vystupuje jako znalostní centrum pro finanční nástroje (úvěry, záruky, kapitálové vstupy) a v rámci PPP financování nabízí zejména specifické záruky (platební, za předčasné ukončení smlouvy, za úvěry) a také specifické úvěry (pro zvýšení dostupnosti financování, mezaninové).
Kontakt	e: info@nrb.cz , t: +420 222 710 116
Adresa	Národní rozvojová banka, a.s., Jeruzalémská 964/4, 110 00 Praha 1
Link	www.nrb.cz

Národní rozvojový fond (NRF)

Poslání	Národní rozvojový fond SICAV, a.s. je akciovou společností s proměnlivým kapitálem, kde 100% vlastní Českomoravská záruční a rozvojová banka, a.s. Jejím hlavním cílem je prostřednictvím podfondů, do kterých investují soukromí investoři, poskytovat rizikovější vrstvy financování projektů, zejména v oblasti infrastruktury.
Role	Národní rozvojový fond financuje část projektových nákladů a především díky podřízenému charakteru jeho finanční účasti (mezanin, juniorní dluh) umožní z pohledu ostatních věřitelů redukovat finanční rizika a bude tak schopen mobilizovat další soukromé zdroje.
Kontakt	e: nrf@nrb.cz , t: +420 255 721 252
Adresa	Národní rozvojový fond SICAV, a.s. IČO: 098 29 482 Na Florenci 1496, 110 01, Praha 1
Link	www.nrb.cz/o-nas/o-nrb/dcerine-spolecnosti/nrf/

Evropská investiční banka (EIB)

Poslání	Evropská investiční banka poskytuje dlouhodobé financování projektů, záruky a poradenství, čímž prosazuje cíle Evropské unie. Podporuje jak projekty v rámci EU, tak mimo ni. Jejimi akcionáři jsou členské státy EU. EIB je hlavním podílníkem Evropského investičního fondu (EIF) a obě tyto organizace spolu tvoří skupinu EIB. Činnosti EIB se zaměřují na šest prioritních oblastí: klima a životní prostředí, rozvoj, inovace a dovednosti, malé podniky, infrastruktura a soudržnost.
Role	Role EIB nespočívá pouze v financování PPP / poskytování projektového financování, ale také v poskytování specializovaného PPP poradenství se svým týmem odborníků EPEC - European PPP Expertise Centre . Posláním EPEC je podporovat veřejný sektor v celé Evropě při zajišťování lepších partnerství veřejného a soukromého sektoru. Děje se tak prostřednictvím tří pilířů aktivit - podpory přípravy PPP projektů, podpory rozvoje PPP metodologie a sdílení osvědčených postupů.
Kontakt	e: prague@eib.org , t: +420 222 191 179
Adresa	Klimentská 46, 110 00 Praha 1
Link	www.eib.org , www.eib.org/epec , www.eib.org/en/infocentre/contact/offices/ue/czech-republic.htm

Odkazy a reference

Česká republika

Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI): www.ceskainfrastruktura.cz/temata/ppp-pro-verejnou-infrastrukturu/

CzechInvest:

www.czechinvest.org/cz/Sluzby-pro-municipality/Online-akademie-pro-starosty/Podpora-podnikani/Public-Private-Partnership

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR: www.mmr.cz

Ministerstvo financí ČR - Metodiky pro realizaci PPP: www.mfcr.cz/cs/legislativa/metodiky

Národní rozvojová banka (NRB): www.nrb.cz

Národní rozvojový fond SICAV (NRF): www.nrb.cz/nrf/

Zahraničí

Ministerstvo financí SR - Metodické dokumenty k PPP projektom

www.mfsr.sk/sk/financie/ppp-projekty/metodicke-dokumenty-k-ppp-projektom/

Evropský systém účtů ESA 2010

Nařízení EU č. 549/2013 z 21/05/2013 - [eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R0549&from=de)
ec.europa.eu/eurostat/web/esa-2010

Evropská investiční banka (EIB): www.eib.org

EIB – European PPP Expertise Centre (EPEC): www.eib.org/epec/

EPEC PPP Guide: www.eib.org/epec/g2g/guidance/index.htm

Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD): www.ebrd.com/infrastructure/infrastructurePPPs.com

Světová banka (World Bank): ppp.worldbank.org/public-private-partnership/overview/practical-tools/toolkits

PPP Knowledge Lab: pppknowledgelab.org

PPP Bulletin: www.partnershipsbulletin.com

Příloha

Referenční PPP projekty v ČR a zahraničí

stav k prosinci 2021

PPP projekty v České republice

Depo městské hromadné dopravy, Plzeň

Parkovací dům Rychtářka, Plzeň

Domov pro seniory, Humpolec

Domov pro seniory, Praha 13

Dálnice D4 mezi Příbramí a Pískem

PPP projekty v zahraničí

Program sociálního bydlení, Irsko

Program výstavby škol, Vídeň, Rakousko

Program výstavby škol, Espoo, Finsko

PR1BINA – Rychlostní silnice R1, Slovensko

Průběžně připravujeme další, více naleznete na linku níže:

www.ceskainfrastruktura.cz/temata/ppp-pro-verejnou-infrastrukturu/#projekty





DEPO MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY, PLZEŇ

POPIS

Sektor

Doprava – městská doprava - revitalizace

Město

Plzeň

Popis

Původní stav dopravních základen, zejména co se týče vozoven a dílen, byl na nevyhovující úrovni, která se projevila zejména nedostatečnou kapacitou areálů, nepraktickým uspořádáním a zastaralostí objektů, chybějícími částmi technologií a nevhodným způsobem odstavování vozidel. Cílem projektu bylo:

- **Pořízení (vybudování) nového areálu dopravní základny pro trolejbusy a autobusy** (tramvaje zůstaly v původní vozovně) formou revitalizace brownfieldu, který by umožnil zajištění služeb údržby a odstavování vozidel a souvisejících činností na adekvátní úrovni, včetně jeho údržby a obnovy po dobu trvání veřejné zakázky. Toto aktivum (včetně pozemku) je po dobu trvání koncesní smlouvy ve vlastnictví Dodavatele a na konci koncesního období bude převedeno na Zadavatele; a
- **Zajištění služeb odstavu, údržby a oprav vozového parku** (tj. autobusů, trolejbusů i tramvají), které jsou ve vlastnictví Zadavatele. **Dodavatel garantuje dostupnost vozového parku.** Aby toto mohlo být provedeno bez negativního dopadu na zaměstnance Zadavatele byla součástí projektu koupě divize Zadavatele (formou koupě části podniku), které se do té doby o tyto vozový park starala. Zadavatel má právo si na konci projektu odkoupit tuto divizi zpět.

Nová dopravní základna pro Plzeňský městský dopravní podnik (PMDP) má plochu necelých 12 ha. a zahrnuje haly pro provádění servisu vozidel, strojní myčky, lakovací boxy, skladovací prostory, čerpací stanice, atd. Součástí jsou také dva odstavné prostory - zastřešený odstav pro parkování trolejbusů a venkovní odstav pro parkování autobusů včetně zařízení pro předehřevy motorů. V administrativní čtyřpodlažní budově bude kompletní technické zázemí, školící prostory, šatny a sociální zařízení jak pro potřeby zadavatele, tak pro potřeby dodavatele. Součástí budovy bude také stravovací zařízení a archivy. V depu umístěno 112 vozidel autobusů a 86 vozidel trolejbusů, ale kapacita depa výhledově umožňuje umístit až 175 vozidel autobusů a 136 vozidel trolejbusů.

V oblastech, kde může dojít ke kumulaci vozidel (např. myčky, čerpací stanice) byl vytvořen akumulační prostor, který umožňuje čekání vozidel, aniž by byl ohrožen průjezd areálem. Pro vjezd do areálu slouží dvě hlavní brány, které obě dvě umožňují vjezd i výjezd vozidel obou trakcí (to znamená, že obě brány jsou zatrolejovány).

Zadavatel

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., ale za finanční závazky Zadavatele ručí Město.

PROJEKT

Typ

DBFOT (design-build-finance-operate-transfer/navrhni-postav-financuj-provozuj-převed')

Aktuální stav

Služby jsou poskytované od roku 2013 (zpočátku v původních vozovnách), nová dopravní základna je v provozu od roku 2014.

Délka smlouvy

29 let (01/2013 – 12/2041).

Smlouva byla podepsaná 05/2012, ale stala se účinnou až od 01/2013.

Investiční hodnota

Náklady na výstavbu byly cca. **1 620 mil. Kč** bez DPH, celkově financované projektové náklady včetně počátečního pracovního kapitálu, finančních nákladů v době výstavby a rezervních účtů byly cca. **1 985 mld. Kč**.

Povolení, pozemky, aktiva

- Dodavatel zajistil pozemky, územní rozhodnutí i stavební povolení pro novou dopravní základnu.
- Pozemky i novou dopravní základnu, včetně zařízení, po dobu trvání smlouvy vlastní Dodavatel, na konci projektu budou tato aktiva převedena na Zadavatele.
- Vozidla městské hromadné dopravy a dopravní základna pro tramvaje zůstávají ve vlastnictví Zadavatele po celou dobu smlouvy. Prostory původních dvou dopravní základen byly po dostavbě nového areálu dány k dispozici městu.

FINANCE

Platební mechanismus

Platby za dostupnost (upravovanou o inflaci) a platby zahrnující zálohu na odkup infrastruktury (neindexovaná část). Platby za dostupnosti byly hrazeny od počátku účinnosti koncesní služby (01/2013), zatímco platby záloh na odkup infrastruktury započaly až od 01/2016 a byly podmíněny předchozím dokončením, kolaudací a zprovozněním nové dopravní základny.

Dodavatel

Sdružení MHD SERVIS PLZEŇ zahrnující následující členy:

- ŠKODA CITY SERVICE s.r.o. (SPV, účelově založena společnost, vedoucí Konsorcia)
- Bammer trade a.s. (SPV, účelově založena společnost)
- ŠKODA TRANSPORTATION a.s.
- ŠKODA ELECTRIC a.s.
- CIAS HOLDING a.s.

Vlastníky projektových aktiv a poskytovateli služeb dle koncesní smlouvy jsou dvě účelové společnosti (ŠKODA CITY SERVICE a Bammer trade). Ty také projekt zafinancovaly a jsou příjemci bankovního úvěru. Ostatní společnosti poskytovaly odbornou expertizu a/nebo slouží jako subdodavatelé pro účelově založené společnosti

Financování

Kombinace:

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

Dotace byla přislíbena před podpisem koncesní smlouvy. Riziko, že nebudou podmínky dotace splněny a dotace nebude obdržena nebo bude krácené nese plně Dodavatel.

MILNÍKY

05/2012

Podpis koncesní smlouvy.

01/2013

Koncesní smlouva se stala účinnou, začátek poskytování služeb spočívajících zejména v odstavu, údržbě a opravách vozového parku, počátek plateb za dostupnost.

09/2014

Dokončení přesunu ze dvou starých areálů do nově vybudované dopravní základny. Dvě z původních vozoven byly uvolněné pro další využití městem.

04/2015

Termín zprovoznění dle smlouvy se Zadavatelem.

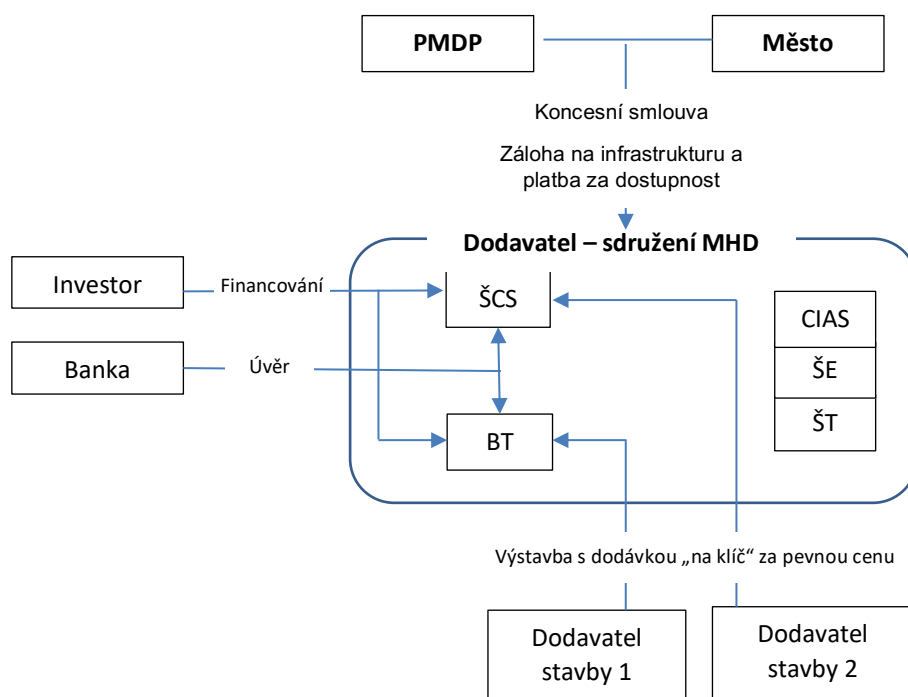
01/2016

Začátek plateb záloh za infrastrukturu.

12/2041

Konec koncesní doby.

Struktura



KONTAKT

Koncesionář

Škoda Transportation,

Marek Herbst, MBA, Vicepresident – Služby, t: +420 378 186 700, e: marek.herbst@skoda.cz

Financující banka

ČSOB, Ing. Jan Troják, m: +420 603 800 226, e: jtrojak@csob.cz

Poradce banky

Havel & Partners AK

Mgr. Josef Hlavíčka, m: +420 605 234 245, e: Josef.Hlavicka@havelpartners.cz

VÍCE INFORMACÍ

V případě zájmu o více informací o projektu nebo konzultaci k tématu kontaktujte:

ČSOB, Ing. Jan Troják, m: +420 603 800 226, e: jtrojak@csob.cz

Referenční informace včetně videa: www.skoda.cz/reference/full-servis-plzen/

Informace o dalších vzorových PPP projektech naleznete na stránkách ARI.



PARKOVACÍ DŮM RYCHTÁŘKA, PLZEŇ

POPIS

Sektor

Doprava – městská doprava – parkovací dům

Město

Plzeň

Popis

Výstavba, financování a údržba nového parkovacího domu s kapacitou 447 parkovacích míst a 1 600 m² komerčních ploch v Plzni. Koncesionář získal připravené územní rozhodnutí a stavební povolení. Stavební povolení mohl následně upravit podle své potřeby.

Koncesionář zajistil doprojektování, výstavbu a financování a následujících 19 let zajišťuje facility management parkovacího domu. Parkovací dům provozuje městská společnost v rámci celoměstského parkovacího systému. Koncesionář má vedle služebného od města příjmy z komerčních ploch v rámci parkovacího domu.

Parkovací dům byl budován do majetku zadavatele, v jeho vlastnictví jsou i pozemky.

Zadavatel

Statutární město Plzeň

PROJEKT

Typ

DBFM (design-build-finance-maintain / navrhni-postav-zafinancuj-provozuj)

Aktuální stav

V provozu

Délka smlouvy

1 rok výstavby a 19 let provozu (provoz zahájen v roce 2011)

Investiční hodnota

~ 200 mil. Kč (*investiční cena aktiva*)

Povolení, pozemky, aktiva

ÚR a SP zajištěny zadavatelem s možností následné modifikace SP koncesionářem, pozemky i budova jsou ve vlastnictví zadavatele.

FINANCE

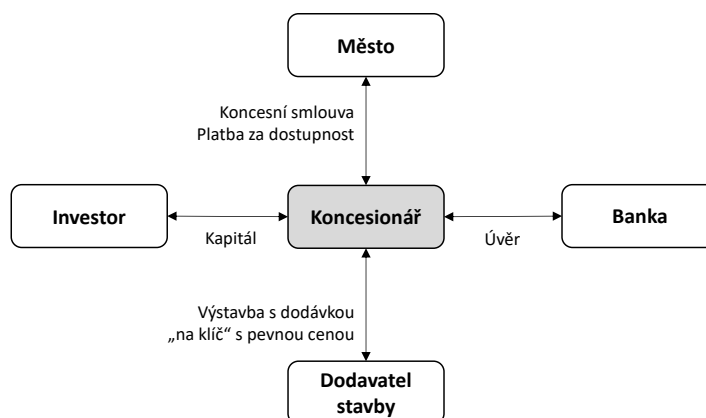
Platební mechanismus

Poplatek za dostupnost, příjmy z komerčních ploch

Koncesionář/investor

HERMOSA Parking Plzeň, a.s.

Struktura



MILNÍKY

06/2011	Zahájení provozu zařízení
05/2010	Schválení smlouvy
03/2010	Podání nabídek
06/2009	Schválení Koncesního projektu (studie proveditelnosti)

KONTAKT

Zadavatel	Magistrát města Plzně - Technický úřad, Mgr. Hynek Tomášek, t: +420 378 034 001, e: tomasekh@plzen.eu
Koncesionář	HERMOSA Parking Plzeň, a.s., Martin Král
Poradce	NEWTON Business Development, Ing. Michal Tesař, t: +420 602 373 422, e: michal.tesar@newton.cz
Link	www.parkingplzen.cz/cz/parkovaci-domy/parkovaci-dum/rychtarka/

VÍCE INFORMACÍ

V případě zájmu o více informací o projektu nebo konzultaci k tématu kontaktujte:

NEWTON Business Development,
Ing. Michal Tesař, m: +420 602 373 422, e: michal.tesar@newton.cz

Informace o dalších vzorových PPP projektech naleznete na stránkách ARI.

Project Brief

Construction, financing and maintenance of a new parking house with a capacity of 447 parking spaces and 1,600 m² of commercial space in Pilsen. The concessionaire obtained a prepared zoning decision and a building permit. He could then adjust the building permit to his needs.

The concessionaire has provided final design, construction and financing, and for the next 19 years he is providing facility management for the parking house. The parking house is operated by a city company within the city-wide parking system. The concessionaire receives availability payment from the client, but also revenues coming from the commercial space within the parking house.

The parking house was built into the property of the client.



DOMOV PRO SENIORY, HUMPOLEC

POPIS

Sektor Sociální infrastruktura – sociální služby

Město Humpolec

Popis Návrh, výstavba, financování, provoz a údržba domova pro seniory a domova se zvláštním režimem s kapacitou 203 lůžek. Stávající zařízení v Humpolci zřizované krajem sídlí ve dvou nevyhovujících objektech. Koncesionář naprojektuje a vybuduje nový objekt na pozemku jedné ze stávajících lokalit a převezme provoz a klienty z obou původních objektů. Původní objekt v lokalitě bude zdemolován a lokalita revitalizována.

Koncesionář bude provozovat zařízení po dobu 25 let od data plánovaného otevření na vlastní účet. Bude získávat předem vysoutěžené služebné (formou poplatku za dostupnost) a nárokové platby od klientů (poplatek za stravu a ubytování, příspěvky na péči). Zadavateli hradí pachtovné za použití objektu a pozemků.

Pozemky i zařízení je po celou dobu koncese ve vlastnictví zadavatele, jemuž bude po konci koncese předáno.

Zařízení je zařazeno do komunitního plánu Kraje Vysočina a bude získávat provozní dotace, jejich výše bude proporcčně snižovat služebné, které platí zadavatel koncesionáři.

Zadavatel Kraj Vysočina

PROJEKT

Typ DBFO (design-build-finance-operate / navrhni-postav-zafinancuj-provozuj)

Aktuální stav Probíhající výstavba

Délka smlouvy 29 let, 4 roky příprava a výstavba + 25 let provoz (*předpokládané zahájení provozu 2022*)

Investiční hodnota cca. 208 mil. Kč (*předpokládaná cena výstavby*)

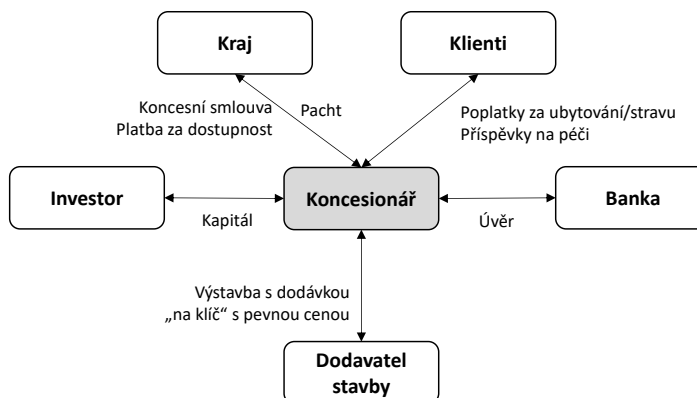
Povolení, pozemky, aktiva Pozemky i zařízení jsou ve vlastnictví zadavatele, ÚR a SP si zajistil koncesionář.

FINANCE

Platební mechanismus Poplatek za dostupnost. Zařízení je zařazeno do komunitního plánu Kraje Vysočina a bude získávat provozní dotace, jejich výše bude proporčně snižovat služebné, které platí zadavatel koncesionáři.

Koncesionář/investor Rezidence Humpolec, s.r.o. / skupina SeneCura

Struktura



MILNÍKY

05/2022 Očekávané dokončení revitalizace areálu po demolici původního objektu
01/2022 Očekávané zahájení provozu nového zařízení
04/2020 Zahájení výstavby nového objektu
12/2019 Zahájeno nové sloučené územní a stavební řízení (v návaznosti na dodatek smlouvy)
11/2016 Nabytí účinnosti koncesní smlouvy (dodatek 05/2019)
07/2015 Zahájení koncesního řízení
06/2014 Schválení Koncesního projektu (studie proveditelnosti)

KONTAKT

Zadavatel Odbor sociálních věcí **Krajského úřadu Kraje Vysočina**,
JUDr. Věra Švarcová, t: +420 564 602 819, e: svarcova.v@kr-vysocina.cz

Koncesionář **Rezidence Humpolec, s.r.o. (skupina SeneCura)**,
Ondřej Plšek, m: +420 602 210 087, e: o.plsek@senecura.cz

Poradce **NEWTON Business Development**,
Ing. Michal Tesař, m: +420 602 373 422, e: michal.tesar@newton.cz

VÍCE INFORMACÍ

V případě zájmu o více informací o projektu nebo konzultaci k tématu kontaktujte:

NEWTON Business Development

Ing. Michal Tesař, m: +420 602 373 422, e: michal.tesar@newton.cz

Informace o dalších vzorových PPP projektech naleznete na stránkách ARI [ZDE](#).



DOMOV PRO SENIORY, PRAHA 13

POPIS

Sektor Sociální infrastruktura – sociální služby

Město Městská část Praha 13

Popis

Provozování a údržba (facility management) domova pro seniory a domova se zvláštním režimem s kapacitou 110 lůžek. Koncesionář zajišťuje pouze dlouhodobý provoz zařízení včetně jeho údržby.

Koncesionář platí zadavateli pachtovné za možnost využití objektu a provoz zařízení je na komerčním principu. Zadavatel má právo do zařízení umístit libovolný počet klientů, za které doplácí rozdíl vysoutěžené ceny za lůžko a skutečných výnosů na klienta. Veškeré příjmy koncesionáře z provozu zařízení mu zůstávají.

Koncese je uzavřena až na 15 let, přičemž po 10 letech mají obě strany právo smlouvu bez kompenzací ukončit. Zařízení prozatím není zařazeno do komunitního plánu Hlavního města Prahy a nezískává tak žádné provozní dotace.

Zadavatel Městská část Praha 13

PROJEKT

Typ Provozní koncese

Aktuální stav V provozu

Délka smlouvy 10 + 5 let provozu

Investiční hodnota -

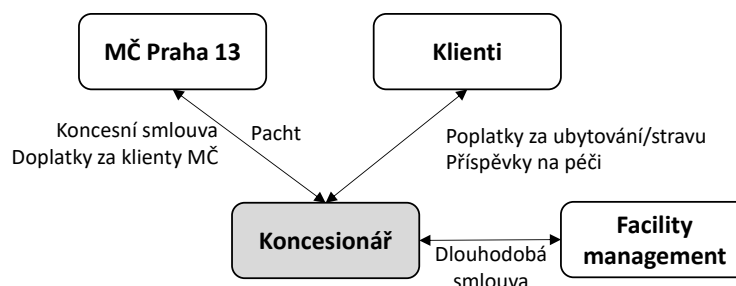
Povolení, pozemky, aktiva Pozemky i budova jsou ve vlastnictví zadavatele.

FINANCE

Platební mechanismus Za klienty zadavatele je hrazen doplatek ve výši rozdílu vysoutěžené nákladové ceny a reálných příjmů klienta

Koncesionář/investor Domov třetího věku s.r.o.

Struktura



MILNÍKY

04/2019	Zahájení provozu zařízení
01/2019	Předání zařízení koncesionáři
12/2018	Podpis smlouvy
07/2018	Podání nabídek
2/2018	Zahájení koncesního řízení

KONTAKT

Zadavatel	Odbor majetkový, bytový a investiční MČ Praha 13 , Ing. Renáta Uramová, t: +420 235 011 269, e: UramovaR@praha13.cz
Koncesionář	Domov třetího věku, s.r.o. , t: +420 233 336 373, e: info@dumzitykabatove.cz
Poradce	NEWTON Business Development , Ing. Michal Tesař, m: +420 602 373 422, e: michal.tesar@newton.cz
Link	www.dumzitykabatove.cz

VÍCE INFORMACÍ

V případě zájmu o více informací o projektu nebo konzultaci k tématu kontaktujte:

NEWTON Business Development,
Ing. Michal Tesař, m: +420 602 373 422, e: michal.tesar@newton.cz

Informace o dalších vzorových PPP projektech naleznete na stránkách ARI.

Project Brief

Operation and maintenance (facility management) of a home for the elderly and a home with a special regime with a capacity of 110 beds. The concessionaire ensures the long-term operation of the facility, including its maintenance.

The concessionaire pays the contracting authority a rent for the possibility of using of the assets and the operation of the facility is on a commercial principle. The contracting authority has the right to place any number of clients in the facility, for which it pays the difference between the winning price per bed and the actual income per client. The concessionaire keeps all income from the operation of the facility.

The concession is concluded for up to 15 years, while after 10 years both parties have the right to terminate the contract without compensation. The facility is not yet part of the Prague community plan, thus it does not receive any operational subsidies.



DÁLNIČE D4 MEZI PŘÍBRAMÍ A PÍSKEM

POPIS

Sektor

Doprava – dálnice

Úsek

Příbram (Skalka) – Písek (Krašovice), 32 km novostavba + 16 km stávající = **48 km celkem**.

Popis

PPP projekt dálnice D4 spočívá ve vyprojektování, výstavbě, financování, provozu a údržbě 4-pruhové dálnice mezi Příbramí a Pískem po dobu 28 let. V délce 32 km se jedná o novostavbu, u dalších 16 km se jedná o převzetí již existujících úseků. Ve správě a údržbě bude tedy celkem 48 km. Jedná se o první PPP projekt takového rozsahu v České republice.

Zadavatel

Ministerstvo dopravy ČR

PROJEKT

Typ

DBFOM (Design, Build, Finance, Operate, Maintain)

Aktuální stav

Od 4/2021 probíhá fáze realizace, předpokládané zprovoznění k 1/2025.

Délka smlouvy

28 roků (3,75 roku výstavba + 24,25 let provoz).

Celková hodnota (NPV)

17,8 mld. Kč (NPV, čistá současná hodnota všech plateb).

Investiční hodnota (CAPEX)

11,4 mld. Kč

FINANCE

Platební mechanismus

Platby za dostupnost počínaje rokem 2025 s mechanismem krácení v případě nedostupnosti nebo nekvality. Kombinace plateb v Kč a EUR, cca 1/3 plateb bude meziročně indexovaná o inflaci.

Koncesionář

VIA SALIS, s.r.o.

Investoři (sponzoři)

VINCI Concessions, VINCI Highways, Meridiam

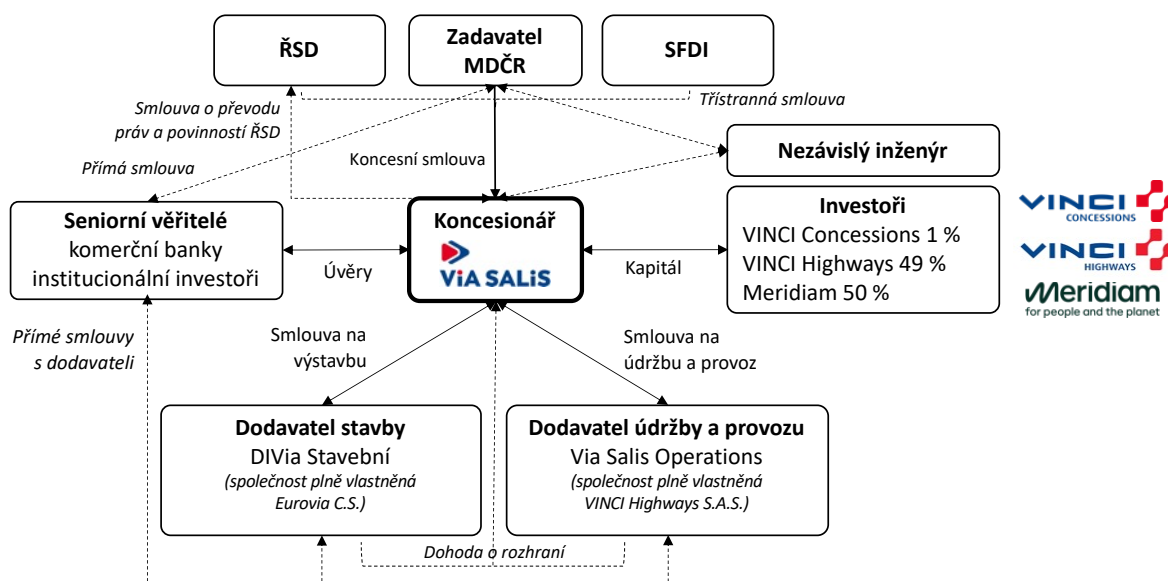
Financování

Seniorní bankovní úvěry a vlastní kapitál. Nejvýznamnějším seniorním věřitelem je ČSOB s podílem na financování ve výši přes 5 mld. Kč.

EUROSTAT

Projekt bude mimobilanční – 85 % závazku mimo bilanci státního dluhu.

SCHEMA VAZEB PROJEKTU



MILNÍKY

27/11/2017	Výběr poradců zadavatele.
02/04/2019	Zahájení soutěžního dialogu s třemi uchazeči.
17/09/2020	Předložení nabídek dvou uchazečů (DIVia D4 a Via 4).
21/12/2020	Vyhlášení vítězné nabídky (DIVia D4, od 6/2021 přejmenovaná na Via Salis).
09/02/2021	Schválení v PSP ČR (pro: 130 hlasů, proti: 0, zdrželo se: 16).
15/02/2021	Uzavření koncesionářské smlouvy.
29/04/2021	Finanční vypořádání a zahájení fáze realizace projektu.
1/2025	Předpokládané zprovoznění.

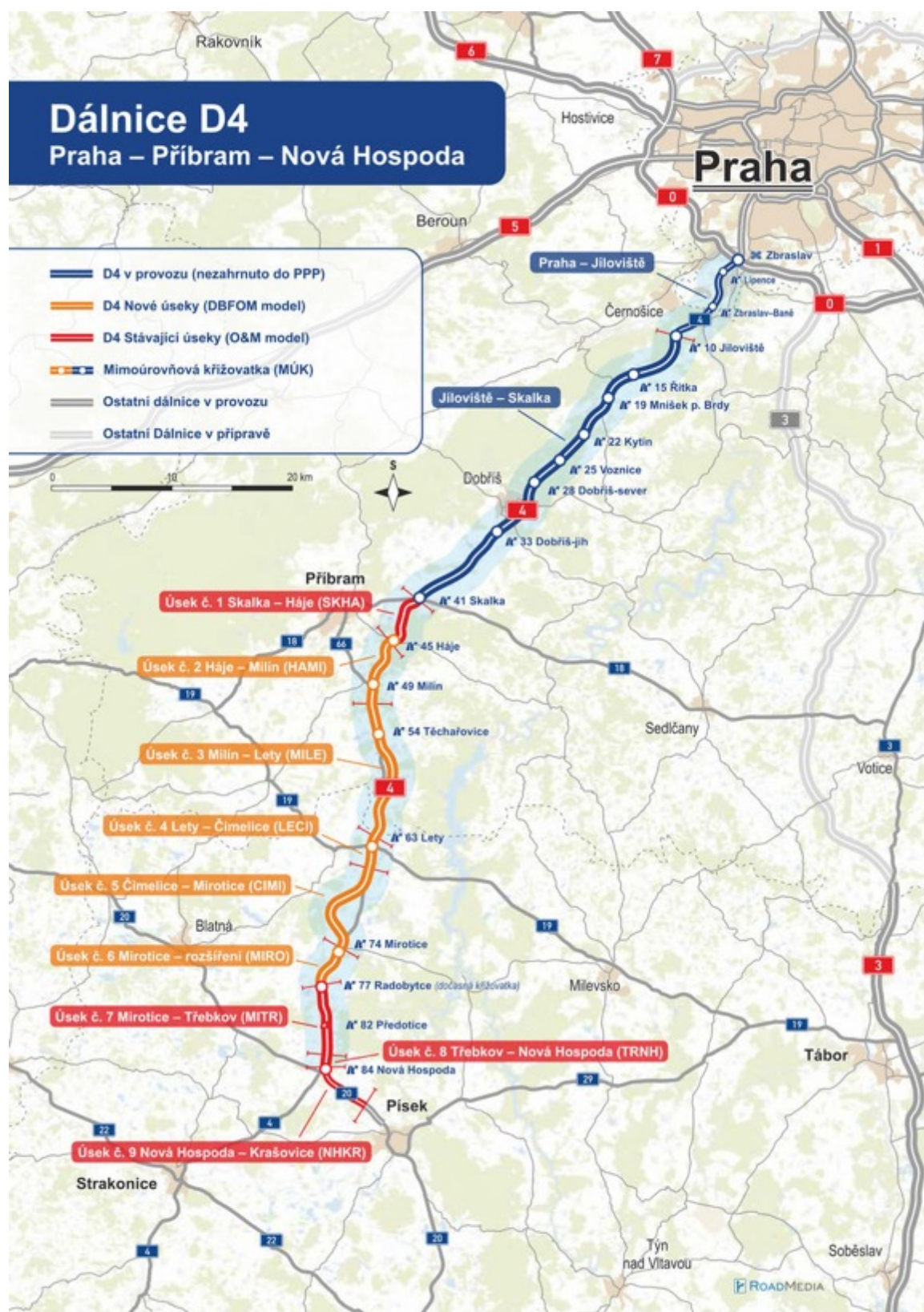
KONTAKT

Zadavatel	Ministerstvo dopravy ČR , Martin Janeček, Odbor strategie, e: martin.janecek@mdcr.cz
Koncesionář	Via Salis : www.viasalis.cz , info@viasalis.cz
Investoři (sponzoři)	VINCI Highways : Christian Biegert, e: christian.biegert@viasalis.cz Meridiam : Vojtěch Janoušek, e: vojtech.janousek@viasalis.cz
Poradci na straně státu	White & Case : Vít Stehlík, m: +420 604 563 665, e: vstehlik@whitecase.com Česká spořitelna : Jan Šnajdr, m: +420 607 681 180, e: Jan.Snajdr@csas.cz
Poradci na straně koncesionáře	PwC : Jan Brázda, m: +420 731 635 035, e: Jan.Brazda@pwc.com CMS : Lukáš Janíček, m: +420 777 053 176, e: Lukas.Janicek@cms-cmno.com
Link	www.viasalis.cz

VÍCE INFORMACÍ

V případě zájmu o více informací o projektu kontaktujte:
Daniela Pedret, daniela.pedret@viasalis.cz.

“Více informací také na stránce projektu Ministerstva dopravy ČR: pppd4.cz





SOCIÁLNÍ BYDLENÍ, IRSKO

POPIS

Sektor

Sociální infrastruktura – sociální bydlení

Lokace

Irsko – města nebo okresy Dublin, Louth, Wicklow, Kildare, Cork, Clare, Galway, Waterford, Roscommon, Sligo

Zadavatel

NDFA (National Development Finance Agency) Národní agentura pro financování rozvoje. Zastávala roli projektového manažera a zadavatele v zadávacím řízení zastupující vedoucího zadavatele a ostatní místní úřady.

Rozsah

PPP program sociálního bydlení oznámený irskou vládou v roce 2014 zahrnuje výstavbu až **1 500 obytných jednotek** rozdělených do 3 fází. Projekt obsahuje smíšenou dodávku rodinných domů, apartmánů a bytů dle potřeb každého města. Plnění obsahuje také dodávku veřejných prostor, dětských a sportovních hřišť, technickou infrastrukturu, silniční komunikace včetně parkovacích míst.

Jednotlivé fáze jsou rozmístěny v různých lokacích po celém Irsku:

- **Fáze I: 534 jednotek** celkem umístěných na 6 místech (Dublin, Louth, Wicklow, Kildare); město Dublin je vůči Koncesionáři vedoucím zadavatelem.
- **Fáze II: 465 jednotek** celkem umístěných na 8 místech (Cork, Kildare, Clare, Galway, Waterford, Roscommon); okraj Cork je vůči Koncesionáři vedoucím zadavatelem.
- **Fáze III: cca 441 jednotek** celkem umístěných na 6 místech (Dublin, Kildare, Sligo, Wicklow); město Dublin je vůči Koncesionáři vedoucím zadavatelem.

Hlavní parametry

Veřejný sektor je odpovědný za plánování, získání pozemků a povolení, základní design, nájemní politiku (výběr nájemců a výši nájmů).

Koncesionář je odpovědný za konečný design (projekt) a výstavbu, financování, správu a údržbu, provoz a správu nájmů (Tenancy management) po dobu 25 let po dokončení výstavby. Služby správy nájmů zahrnují helpdesk, výběr nájmů, komunikaci s nájemníky a administraci nájemních smluv.

BIM: Povinností koncesionáře je vytvořit digitální model staveb (BIM) všech lokací v souladu s britskými standardy (PAS1192) a předat je Zadavateli při zahájení provozní fáze.

Příprava projektu vycházela z předpokladů:

- Spojení více lokalit v zemi zvýšilo finanční objem projektu a podpořilo zájem ze strany mezinárodních investorů;
- Účinnosti bylo dosaženo minimalizací geografického rozmístění lokalit. To ale nebyla podmínka, neboť lokality ve fázi II byly rozprostřené po celé zemi.
- Očekávání 3 fází/veřejných zakázek zvýšilo zájem mezinárodních investorů a uchazečů, kteří se spojili s místními stavebními společnostmi.

PROJEKT

Typ

DBFMO (design-build-finance-operate-maintain / navrhni-postav-zafinancuj-spravuj-provozuj)

Zadávací řízení

Soutěžní dialog

Aktuální stav

Fáze I: Finanční vypořádání v **březnu 2019**, nyní ve fázi dokončování výstavby;

Fáze II: Finanční vypořádání v **listopadu 2019**, nyní ve fázi dokončování výstavby;

Fáze III: očekává se vyhlášení veřejné zakázky v 3. čtvrtletí 2021.

Délka smlouvy

25 roků provozní fáze po ukončení výstavby, fáze výstavby pouze 1,5-2 roky

Investice

2,6 – 4 miliardy Kč (EUR 100 - 150 milionů) každá fáze

Povolení, pozemky, majetek

- Lokality jsou dobře připraveny a dodány místními úřady, včetně uděleného stavebního povolení a dokončených geologických průzkumů.
- Přístup k jednotlivým lokalitám je velmi dobrý včetně připojení k utilitám.
- Nemovitosti zůstávají po celou dobu projektu ve vlastnictví státu a po 25 letech budou v předem určené kvalitě předány místním úřadům.

Environmentální požadavky

- Výstavba projektována s vědomím celoživotních nákladů, takže je založena na analýze hodnoty životnosti, nikoliv na nejnižších počátečních investičních nákladech.
- Velký důraz je kladen na kvalitu stavby, udržitelnost životního prostředí a vysokou energetickou účinnost (téměř v ekvivalentu pasivních domů).

Stavební postupy

Krátké termíny vyžadovaly využití výstavby mimo staveniště.

Využití více metod výstavby:

- Tradiční cihlová výstavba
- Dřevostavby
- Izolovaný betonový skelet (ICF)
- Prefabrikované betonové panely (bytové bloky)

Faktory, které hrají roli:

- Dřevostavby byly vyrobeny mimo staveniště a díky tomu došlo k:
 - kratší době výstavby; a
 - dosažení vyšší kvality díky výrobě ve výrobním závodě.
- Izolovaný betonový skelet nabízí rychlou výstavbu a vynikající tepelně izolační a akustické vlastnosti.
- Bytové domy byly postaveny z prefabrikovaných betonových dílů.

Správa nájmu

Zajištění sociálního bydlení v Irsku – širší souvislosti:

- Sociální bydlení zajišťují místní obce přímo a prostřednictvím autorizovaných organizací pro bydlení (AHB). Jedná se o nezávislé neziskové organizace zaměřené na bydlení.

Využití správy nájmu v PPP modelu:

- Konsorcia uchazečů zahrnují tyto organizace pro bydlení k zajištění služeb nájemníkům (tenancy management) požadovaných koncesní smlouvou.
- Správce nájmu funguje jako zástupce místních úřadů pro správu nájemních smluv.

- Jeho služby zahrnují výběr nájmu od nájemců a povinnosti místních úřadů plynoucí z role pronajímatele podle smlouvy o nájmu, přičemž cílem je zajistit bezpečné a poklidné užívání bytů a domů nájemci.
- Správce nájmu jmenuje zástupce pro komunitní rozvoj, který u každého projektu výstavby sociálního bydlení pomáhá nájemcům vybudovat organizaci komunity.

FINANCE

Platební mechanismus

Platba za dostupnost hrazená Koncesionáři v měsíčních platbách státem. Platby podléhají odpočtům (penalizacím) v případě, že dostupnost jednotek, jejich kvalita nebo služby nejsou v souladu s požadavky výstupní specifikace v Koncesní smlouvě.

Nájemné vybírané od nájemců Koncesionářem (prostřednictvím Správce nájmu) je předáváno zpět státu a není součástí platby za projekt.

Investoři

Fáze I: Konsorcium *Comhar Housing* bylo vybráno jako vítězný uchazeč a skládalo se z Macquarie Capital, John Sisk & Sons, Choice Housing Ireland Ltd. a Oaklee.

Fáze II: *Torc Housing Partnership* bylo vybráno jako vítězný uchazeč a skládalo se z Equitix Ltd / Kajima Partnerships Ltd, JJ Rhatigan/OHL, Derwent FM a Tuath Housing Association.

Financování

Fáze I: EUR 120 mil. úvěr byl poskytnut EIB (50 %), Korea Development Bank (31 %) a Bank of Ireland, **poměr dluh:kapitál byl 90:10 se splatností 26 let.**

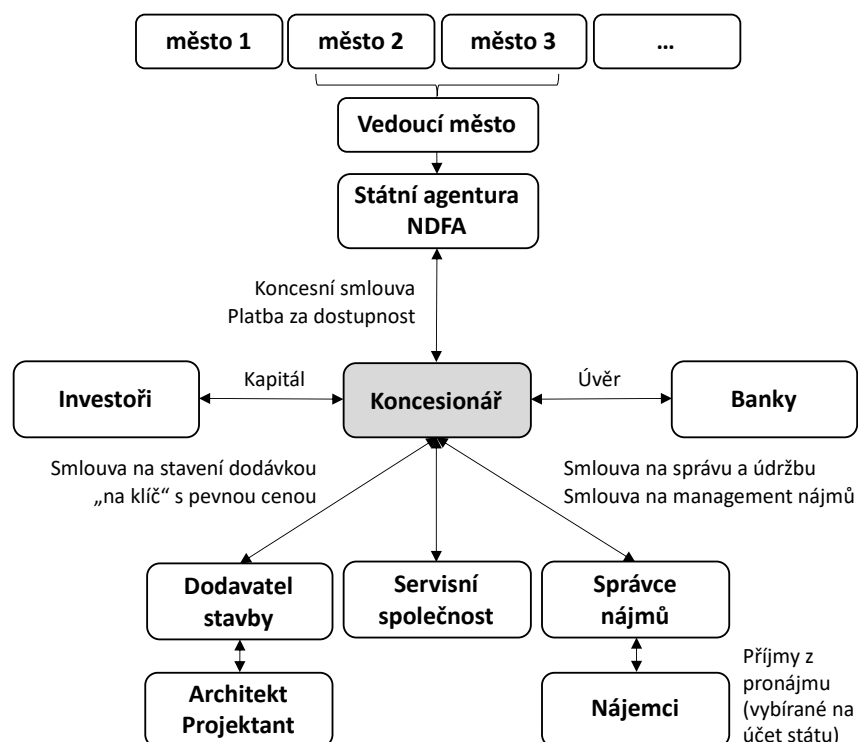
Fáze II: EUR 135.8 mil. úvěr byl poskytnut Norddeutsche Landesbank Girozentrale (NORD/LB), **poměr dluh:kapitál byl 93:7 se splatností 26 let.**

Ministerstvo pro bydlení, plánování, komunitní a místní samosprávu mohlo při finančním vypořádání poskytnout formu podpory/zajištění vůči poskytovatelům seniorního financování Koncesionáře.

Mimobilanční účtování

Podmínkou bylo, aby projekt byl statisticky považován za „mimo“ bilanční pro státní rozpočet dle podmínek Implementace evropského systému účtů (ESA) 2010 (**ESA 2010**).

SCHÉMA





MILNÍKY

12/2015

05/2017

10/2017

07/2018

09/2018

03/2019

07/2016

02/2018

06/2018

02/2019

11/2019

05/2018

03/2021

3Q/2021

Fáze I

Oznámení

Vyhlášení veřejné zakázky (TED Reference: [2017/S 092-181299](#))

Zúžení počtu na 3 z 5 uchazečů

Předložení konečné nabídky

Výběr vítězného uchazeče

Podpis smlouvy

Fáze II

Oznámení

Vyhlášení veřejné zakázky (TED Reference: [2018/S 041-088915](#))

Zúžení počtu uchazečů na 4

Výběr vítězného uchazeče

Podpis smlouvy

Fáze III

Oznámení

Předběžné oznámení o veřejné zakázce (TED Reference: [2021/S 053-132210](#))

Očekávané vyhlášení veřejné zakázky

KONTAKTY

Zadavatel

NDFA (National Development Finance Agency) Národní agentura pro financování rozvoje. Během zadávacího řízení jednala jménem vedoucího zadavatele a dalších místních orgánů. Měla také roli projektového manažera. Více na: www.ndfa.ie/project_sectors/housing

Poradci

BTY: Jack McInerney, ředitel, technické poradenství,
m: +353 86 145 1394, e: JackMcInerney@bty.com

PwC: Jan Brázda, Partner, finanční poradenství,
m: +420 731 635 035, e: jan.brazda@pwc.com

VÍCE INFORMACÍ

V případě zájmu o více informací nebo konzultaci k tématu, prosím, kontaktujte ARI:

ARI: Tomas Janeba, m: +420 606 640 251, e: office@ceskainfrastruktura.cz

Projekt byl představen a diskutován během panelové diskuse **PPP a dostupné bydlení** v červenci 2021 v rámci cyklu PPP v PRAXI. Diskuzi a prezentace můžete nalézt na naší stránce: www.zelena-mesta.cz/akce/



PPP PROGRAM VÝSTAVBY ŠKOL, VÍDEŇ

POPIS

Sektor Sociální infrastruktura – vzdělávání

Místo Rakousko – Vídeň

Zadavatel Město Vídeň

Souvislosti Rakouské hlavní město se potýká se silným nárůstem počtu obyvatel, a proto naléhavě potřebuje nové školy. Ty jsou budovány v rámci programu vzdělávací infrastruktury s názvem **BIENE** (německy BildungsEinrichtungen-Neubauprogramm). Tento program je podporován EIB a zaštiťen Evropským fondem pro strategické investice (EFSI) a zahrnuje výstavbu 10 vzdělávacích zařízení pro mládež ve věku do 14 let v období 2012-2023 prostřednictvím vídeňského konceptu "*Campus plus*", který zavádí moderní, špičkovou pedagogickou koncepci, což znamená, že kampusy umožní nové a inovativní formy výuky: kombinují jesle, mateřské školy, základní, nižší, střední a speciální vzdělávání plus volnočasové aktivity na jednom místě.

Klíčové aspekty

Jednotlivé projekty jsou zadávány na základě smluv o partnerství veřejného a soukromého sektoru "navrhni, postav, financuj, provozuj a udržuj" (**DBFOM**).

Z celkového počtu 10 škol byly 4 zadány samostatně a zbývajících 6 bylo zadáno v balíčcích po 2 projektech, aby se zvýšila atraktivita pro bankovní financování. Jeden z projektů obsahoval kampus Aron Menczer a kampus Aspen Nord (viz níže).

Veřejný sektor je zodpovědný za poskytnutí pozemků, počáteční projekt a povolení.

Koncesionář je odpovědný za plánování realizace, výstavbu, financování, provoz, údržbu a řízení životního cyklu po dobu 25 let po výstavbě.

PROJEKTY

Kampus Aron Menczer

V areálu Bildungscampus Aron Menczer ve 3. vídeňském obvodu se 138 pedagogických pracovníků stará o 1 150 dětí ve věku 0–14 let. Toto vzdělávací zařízení nabídne prostor pro 3 skupiny kojenců, 11 skupin mateřské školy, předškolní třídu a celodenní základní školu se 17 třídami. Díky 7 místnostem pro mládež se speciálními vzdělávacími potřebami a 4 třídám nabízejícím žákům speciální péči bude Campus Aron Menczer také prvním vzdělávacím zařízením, jehož součástí bude škola pro těžce postižené děti.

Vnitřní otevřený prostor o rozloze více než 6 400 m² je určen pro přestávky a výukové zahrady, malou mateřskou školu a cvičiště.

Tento komplex bude plnit také komunitní funkci typickou pro podobné projekty "Campus+", neboť zahrnuje sportovní halu, 2 tělocvičny, hudební školu, aulu a také zpevněnou sportovní plochu, kterou budou moci využívat třetí osoby a obyvatelé Aspengründe.

Kampus Aspern Nord

Vzdělávací zařízení se bude rozkládat na ploše 18 500 m² a bude zahrnovat mateřskou školu s 12 skupinami, celodenní základní školu se 17 třídami a novou střední školu se 16 třídami určenou pro celkem 1 100 dětí a také centrum pro mládež.

Typ

DBFMO (design-build-finance-operate-maintain)

Zadávací řízení

Celoevropské výběrové řízení

Vícestupňové zadávací řízení

Doba trvání ≈ 1 rok (kvalifikace, 1. nabídka, průběžná nabídka a konečná nabídka)

Současný stav

Obě zařízení by se měla žákům otevřít na začátku školního roku 2021/22.

Smlouva

25letá provozní fáze po ukončení výstavby, která trvá 27 měsíců.

Zahájením užívání (provozní fáze) přebírá Siemens Gebäudemanagement & -Services G.m.b.H. a CKV-Gruppe správu budovy na dobu 25 let a v této funkci odpovídá za nepřetržitý provoz a technickou údržbu budovy.

Investiční náklady

102 mil. EUR (2,7 mld. Kč)

Povolání, pozemky, majetek

Vlastníkem pozemků a budov je město Vídeň.

Environmentální aspekty

Obě zařízení budou mít vynikající energetickou účinnost, která je v souladu s cíli EIB v oblasti ochrany klimatu.

Konstrukční metody

Železobetonové konstrukce

Správa zařízení

- Technická správa zařízení
- Správa a obnova budov (Hard Facility Management)
- Stravovací služby
- Energetický monitoring
- Drobné a velké opravy
- Soukromý partner garantuje spotřebu energie

FINANCE

Platební mechanismus

Platby soukromému partnerovi na základě dostupnosti škol podle plnění podmínek smlouvy o úrovni a kvalitě služeb (kvantitativní a kvalitativní data).

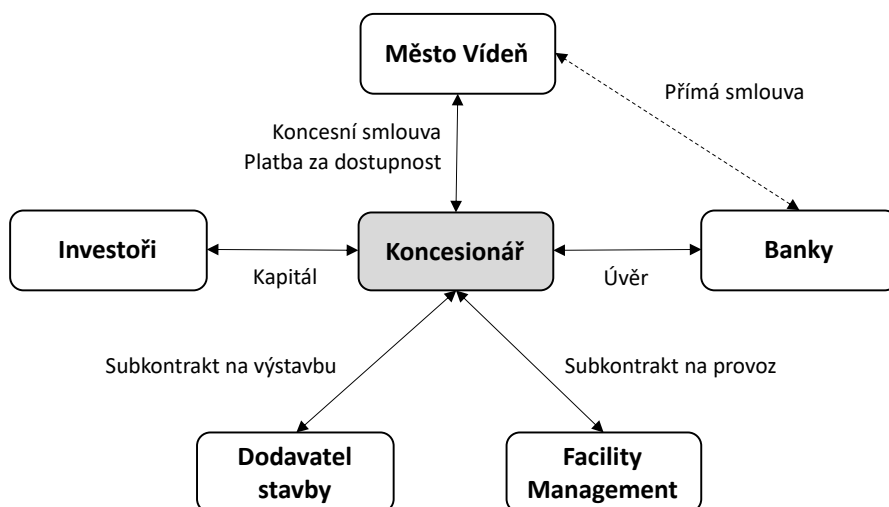
Investoři

Konsorcium společností HYPO NOE Leasing a Strabag Real Estate, které jsou zodpovědné za poskytování financování. Partneri projektu STRABAG AG a Siemens Gebäudemanagement & -Services G.m.b.H. (SGS) zajistili včasnou výstavbu nového vzdělávacího zařízení.

Financování

92 mil. EUR poskytla Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale (HELABA) a EIB.

SCHÉMA



MILNÍKY

07/2016 - 02/2017

03/2017 - 05/2019

06/2019 - 08/2021

09/2021

Vzdělávací kampusy Aron Menczer a Seestadt Aspern Nord

Definice požadavků projektu, výběr a zajištění vhodného pozemku.

Architektonická soutěž s přihlédnutím k následujícím hlediskům: směrnice pro navrhování města Vídně, přístup k životnímu cyklu.

Plánování projektu, předběžný návrh, stavební povolení, výběrové řízení na PPP.

Kompletní realizace soukromým partnerem včetně financování.

Otevření a zahájení provozu na 25 let.

KONTAKTY

Koncesionář

HYPO NOE

Florian Liehr, Vedoucí oddělení komunikace, m: +43 664 88307399,
e: florian.liehr@hyponoe.at

Siemens AG Österreich

Christian Lettner, m: +43 664 88551853, e: christian.lettner@siemens.com

STRABAG Real Estate GmbH

Daniela Steurer, m: +43 676 76 380 61, e: daniela.steurer@strabag.com,
e: presse.sre@strabag.com

Poradci

Technika: bau-control ZT GmbH / immovement Management Consulting GmbH

Právo: PHH Rechtsanwälte GmbH & Co KG/ Eisenberger + Herzog Rechtsanwälts GmbH

Pojištění: GrECo International AG

Daně: BDO Austria GmbH

VÍCE INFORMACÍ

Pro více informací nás prosím kontaktujte na konzultaci:

ARI: Tomas Janeba, m: +420 606 640 251, e: office@ceskainfrastruktura.cz

STRABAG: Martin Bašár, m: +420 602 534 193, e: martin.basar@strabag.com

LINKY

Celkový přehled projektu

www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20170853

Environmentální a sociální list PPP programu

www.eib.org/attachments/registers/63061753.pdf

Environmentální a sociální list projektu

www.eib.org/attachments/registers/92033348.pdf

Strabag

www.strabag-real-estate.com/en/en/project/education-campus-aron-menczer/

Architektur Wettbewerb

www.architekturwettbewerb.at/competition.php?id=1857





ŠKOLY, ESPOO, FINSKO

POPIS

Sektor

Sociální infrastruktura – vzdělávání – školy

Město

Espoo, Finsko

Popis

Projekt zahrnuje zajištění komplexních a středoškolských zařízení na podporu strategie vzdělávání města Espoo. Plán obsahuje výstavbu zcela nových osmi škol a středisek denní péče, které budou sloužit 4 000 dětem a mladým lidem. Součástí projektu je také rozšíření a/nebo rekonstrukce stávajících škol.

- Koncesionář je odpovědný za plánování, výstavbu, financování a údržbu projektu do roku 2042.
- Nová zařízení otevřou své brány v letech 2022 až 2024.
- Jedná se o první městský PPP projekt ve Finsku.
- Účelem projektu je zlepšit jak prostředí vzdělávání pro žáky a studenty, tak pracovní podmínky pro učitele. Kromě toho, že jsou školy konkrétně navrženy tak, aby usnadňovaly využívání moderních pedagogických přístupů a používání IKT, budou také dodržovat vysoké standardy energetické účinnosti, čímž projektu přinesou další hodnotu z hlediska plnění cílů EU.
- Projekt zahrnuje investice zaměřené na zlepšení energetické účinnosti školních komplexů, stávajících i nových, aby byly v souladu s přísnějšími normami, jak jsou popsány ve vnitrostátních právních předpisech a prováděcí směrnici 2010/31/EU o energetické účinnosti budov.
- Projekt je v souladu s opatřeními na podporu strategie EU Horizont 2020, posílení zásob lidského kapitálu v členském státě, zlepšení přístupu k celoživotnímu vzdělávání, zlepšení kvality vzdělávání a kultivace lidského a sociálního kapitálu pro růst, zaměstnanost a zařazení.
- „Tento projekt může ve Finsku skutečně změnit hru. Je to vynikající příklad toho, jak může veřejný sektor využít financování v rámci „Investičního plánu pro Evropu“ k

získání soukromých investorů pro veřejné blaho“, uvedl viceprezident EIB Thomas Östros. „Finsko je na prvním místě v žebříčku úspěšného vzdělávání a je povzbudivé vidět, že stále investuje, aby poskytlo dětem to nejlepší možné zařízení pro studium.“

- *„Projekt má měřitelné cíle udržitelnosti a je prvním svého druhu, který má být realizován finskou samosprávou pro pozemní stavby“, říká Henrik Normann, prezident a výkonný ředitel NIB. „Investice do vzdělávání v raném dětství umožní společnosti Espoo udržet malou velikost třídy a poskytnout pokročilé výukové prostředí. Očekává se, že to bude mít pozitivní účinky na akademické výsledky a trh práce.“*

Zadavatel

Rada města Espoo, Finsko

PROJEKT

Typ

DBFO (design-build-finance-operate / navrhni-postav-zafinancuj-spravuj)

Aktuální stav

Zahájena realizace projektu. Podpis smluv o financování proběhl v červnu 2020.

Délka smlouvy

cca 22 let

Investiční hodnota

4 300 mil. Kč (EUR 166 mil.)

Povolení, pozemky, aktiva

- Přesné umístění a rozsah prací bude stanoveno později.
- Odpovědnost za získání stavebních povolení bude přenesena na koncesionáře, který bude výlučně zřízen pro realizaci projektu. Potenciální lokality jsou však plně pokryty schváleným územním plánem.

Environmentální aspekty

- Celková renovace a rekonstrukce zastaralých budov zlepší zdraví, bezpečnost a přístupnost jak pro zaměstnance, tak i studenty. Díky použití nových materiálů a technologií zvýší nové a modernizované budovy celkovou energetickou účinnost. Umožněním efektivnějšího využívání stávajících budov a přidáním nových školských zařízení bude městská rada v Espoo schopna konsolidovat a optimalizovat poskytování školních míst a zařízení, což přispěje ke zlepšení prostředí pro výuku a učení v Espoo.
- Ve Finsku platí norma pro energetickou soběstačnost budov. Očekává se, že alespoň všechny nově postavené komponenty musí dosáhnout alespoň vypočítaného cíle energetické soběstačnosti (77kWh/m²/rok). Nové nebo rozšířené budovy vytvoří sice další emise CO₂, ty ale budou kompenzovány snížením emisí renovovaných školních budov a demolicí tě špatně fungujících.

FINANCE

Platební mechanismus

Platba za dostupnost

Koncesionář/investor

Kumppanuuskoulut Oy je projektová společnost založená společnostmi **Meridiam Investments II** a **YIT Suomi Oy**. Meridiam je společnost specializující se na sociální infrastrukturu, energetické a dopravní projekty. Vedla, řídila a investovala do 80 PPP projektů různých typů v celkové výši přes 7 miliard EUR. YIT je největší finská a významná severoevropská stavební společnost.

Financování

Seniorní bankovní dluh v hodnotě až do EUR 170 mil. se splatností 21,5 let.

Evropská investiční banka: EUR 60 mil. (35 %) uvolněno v rámci Evropského fondu pro strategické investice (EFSl), který je součástí investičního plánu pro Evropu.

Severská investiční banka: až EUR 75 mil. (44 %).

OP Corporate Bank: až EUR 35 mil. (21 %).

MILNÍKY

06/2018	Zahájení výběrového řízení na poradce města.
08/2018	Město vybralo své poradce.
09-10/2018	Vydání marketingových a informačních dokumentů, uskutečnění workshopu pro zhotovitele. Účast společností KEVA, Infranode, Aberdeen Standard, BBGI, TIIC, Meridiam a Rebel Group.
12/2018	Zahájení výběrového řízení na zhotovitele.
02/2019	Město obdrželo požadované dokumenty pro kvalifikaci od třech uchazečů.
04/2019	Všichni tři uchazeči se dostali do užšího výběru pro výběr koncesionáře.
10/2019	Konsorcium ve složení Meridiam (80 %) and YIT (20 %) zvítězilo v soutěži na výběr zhotovitele projektu.
06/2020	Podpis smlouvy o financování a zahájení realizace projektu Koncesionářem.

KONTAKT

Zadavatel	Rada města Espoo, Finsko
Investor	Meridiam: Tereza Komendová, m: +43 664257 88 07, e: t.komendova@meridiam.com
Poradce	Pwc, Jan Brázda, m: +420 731 635 035, e: jan.brazda@pwc.com
Financiér	EIB, Nathalie Binet, m: +420 222 191 176, e: n.binet@eib.org

VÍCE INFORMACÍ

V případě zájmu o více informací o projektu nebo konzultaci k tématu nás kontaktujte.
Na stránkách EIB: www.eib.org/en/press/all/2020-141-european-and-nordic-support-for-first-finnish-ppp-financing-for-public-schools
Informace o dalších vzorových PPP projektech naleznete na stránkách ARI.



PR1BINA - RYCHLOSTNÍ SILNICE R1, SLOVENSKO

POPIS

Sektor

Doprava – dálnice & silnice

Město

Tenkovské Nemce – Banská Bystrica, Slovensko

Popis

PPP projekt rychlostní silnice R1 spočívá ve vyprojektování, výstavbě, financování, provozu a údržbě čtyř pruhové rychlostní silnice v celkové délce 51,6 km po dobu 30 let. Rychlostní silnice spojuje město Nitra s obcí Tekovské Nemce a součástí projektu je i obchvat města Banská Bystrica. Jedná se o historicky prvním PPP projekt takového rozsahu na Slovensku.

V průběhu úvodních 25 měsíců přípravné projektové fáze pracovalo na vytvoření více než 500 inženýrských staveb tvořících první tři úseky projektu s celkovou hodnotou blížící se EUR 900 mil. více než 2 500 lidí.

Provoz a údržbu nové infrastruktury po dobu 30 let bude zajišťovat společnost GRANVIA Opération, 100% dceřiná společnost společnosti VINCI Concessions.

Zadavatel

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenské republiky

PROJEKT

Typ

DBFOM (Design, Build, Finance, Operate, Maintain)

Aktuální stav

V provozu od roku 2012.

Délka smlouvy

30 let (3 roky výstavba + 27 let provoz)

Investiční hodnota

40 mld. Kč (1 516 mil. EUR)

FINANCE

Platební mechanismus

Platba za dostupnost s penalizačním mechanismem v případě nedostupnosti nebo nekvality.

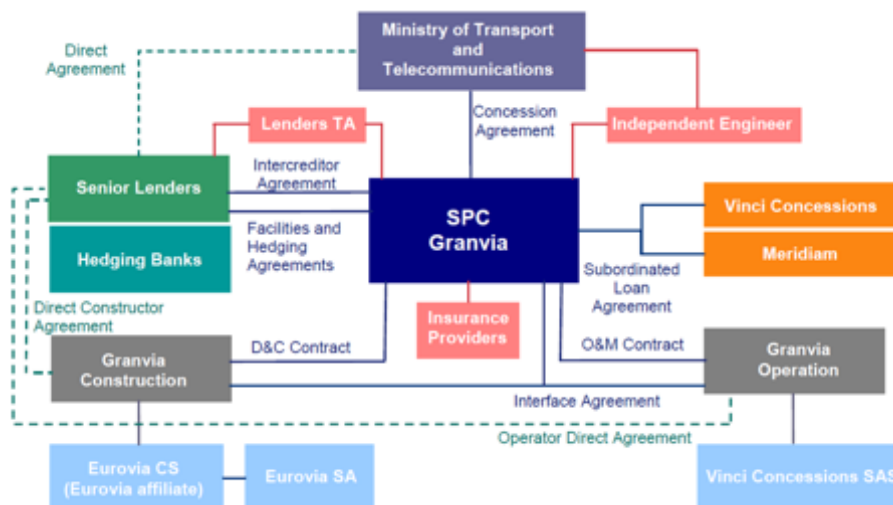
Koncesionář

Granvia, a.s.

Investoři

Meridiam, Vinci Concessions

Struktura



MILNÍKY

09/2012

Zahájení provozu na všech úsecích rychlostní silnice.

10/2011

Zahájení provozu na 3 úsecích rychlostní silnice.

08/2009

Finanční uzavření a zahájení přípravné projektové fáze.

KONTAKT

Zadavatel

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenské republiky, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, Slovenská republika.

Koncesionář

Granvia, a.s., Europeum Business Center - blok A, Suché mýto 1, 811 03 Bratislava, Slovenská republika, tel: +421 2 581 016 01

Poradci na straně státu

PricewaterhouseCoopers, Jan Brázda, m: +420 731 635 035, e: jan.brazda@pwc.com
White & Case, Vít Stehlík, m: +420 604 563 665, e: vstehlik@whitecase.com

Link

www.pr1bina.sk/sk/

VÍCE INFORMACÍ

V případě zájmu o více informací o projektu nebo konzultaci k tématu kontaktujte:

Meridiam: Tereza Komendová, m: +43 664257 88 07, e: t.komendova@meridiam.com

Informace o dalších vzorových PPP projektech naleznete na stránkách ARI.

Project Brief

The R1 Project consists of the design, construction, financing, operation and maintenance of three main sections of the 2x2 lane R1 expressway between Nitra and Tekovske Nemce, as well as the Banska Bystrica Northern Bypass, covering a total length of 51,6 km.

The R1 project was developed to upgrade this important transport corridor for western Slovakia, improve safety and aid economic development in the region. The motorway has been open to traffic since the completion of the final section in 2012.

PPP: Vlakové nádraží
investice soukromého sektoru:
1.000 mil. Kč

PPP: Nemocnice
investice soukromého sektoru:
3.000 mil. Kč

PPP: Městský úřad
investice soukromého sektoru:
450 mil. Kč

PPP: Domov seniorů
investice soukromého sektoru:
280 mil. Kč

PPP: Škola
investice soukromého sektoru:
780 mil. Kč

PPP: MHD
investice soukromého sektoru:
500 mil. Kč

PPP: Parkoviště
investice soukromého sektoru:
50 mil. Kč



ASOCIACE
PRO ROZVOJ
INFRASTRUKTURY



CZECHINVEST



SVAZ MĚST A OBČÍ
ČESKÉ REPUBLIKY



Evropská
investiční
banka

banka EU



více na webu

www.ceskainfrastruktura.cz



Elektronická verze dokumentu ARI a CZECHINVEST



Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI)

Czech Infrastructure Association

spolek zapsaný ve spolkovém rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze
v oddílu L, vložce číslo 14856, v letech 2004–2012 vedená jako Asociace PPP.
IČO: 26671395 | DIČ: CZ26671395

Tomáš Janeba, Prezident ARI

m: +420 606 640 251 | e: tomas.janeba@ceskainfrastruktura.cz

Gabriela Švancarová, Public Relations

m: +420 724 930 929 | e: pr@ceskainfrastruktura.cz

Sídlo:

Asociace pro rozvoj infrastruktury, z.s.

110 00 Praha 1, Na příkopě 583/15, Česká republika

e: office@ceskainfrastruktura.cz

www.ceskainfrastruktura.cz

www.zelena-mesta.cz