

Partnerství veřejného a soukromého sektoru

Partnerství veřejného a soukromého sektoru (Public Private Partnership - PPP) se označují formy spolupráce mezi orgány veřejné správy a podnikatelským sektorem k zajištění financování, výstavby, obnovy, správy či údržby veřejné infrastruktury nebo poskytování veřejné služby.

Vzorem PPP je Velká Británie, kde se metoda úspěšně používá od roku 1992; osvědčila se ale již v řadě dalších zemí. Zájem roste, protože PPP přináší potřebné financování veřejného sektoru ze soukromých zdrojů a veřejná sféra chce získat větší prospěch z know-how a pracovních postupů soukromého sektoru. Rozvoj PPP je také součástí změny role státu v ekonomice z přímého provozovatele na organizátora a regulátora.

PPP jsou obvykle charakterizována: - dlouhodobým trváním spolupráce na různých aspektech plánovaného projektu; - částečně soukromým financováním projektu, někdy prostřednictvím složitých dohod, - úlohou ekonomického provozovatele, který se účastní různých fází projektu (návrh, vyhotovení, provedení, financování), veřejnoprávní partner se soustředí hlavně na definování cílů, které je nutné z hlediska veřejného zájmu, kvality poskytovaných služeb a cenové politiky dosáhnout, a přebírá odpovědnost za dohled nad jejich dodržáním; - rozdělením rizik mezi veřejnoprávního partnera a soukromého partnera, na něhož jsou přenesena rizika obvykle nesená veřejným sektorem. Konkrétní rozdělení rizika se však určuje případ od případu podle možnosti zúčastněných stran toto riziko

Za jednu z klíčových možností pro rozvoj dopravní a logistické infrastruktury pokládám PPP projekty. V této souvislosti se bohužel musím ptát: Kdy konečně získáme takovou politickou reprezentaci, která by našla ke skutečnému zahájení PPP projektů odvahu?

*Ing. Jaroslav Hanák,
prezident Svazu dopravy ČR*

vyhodnotit, kontrolovat je a vyrovnat se s ním. Absence poslední zásady byla příčinou krachu projektu dálnice D47, který u nás značně poškodil názor na prospěšnost PPP.

Pražský magistrát nedávno hostil konferenci s vynikající účastí domácích a zahraničních řečníků, kteří referovali o nejzajímavějších projektech, jejich financování a fungování, ale i o možnostech využití fondů EU. A také diskutovali s účastníky o zkušenostech, přínosech, rizicích a zklamáních. Dva největší z představených domácích projektů, které slouží jako vzor dalším, jsou pražské a dopravní: spojení letiště s centrem (Airport Connectio - AirCon) a čtvrtá trasa metra D - Písnice - Hlavní nádraží. Zajímavé je, že dalšími velkými PPP by mohly být úseky dálnice D3 a rychlostní komunikace R3 z Prahy po státní hranici ve směru na Linec.

AIRCON

Projekt zahrnuje modernizaci (především zdvojkolejnění a elektrifikaci) 28 km stávajících tratí z Prahy do Kladna a vybudování 6 km nové odbočky na letiště Praha. Rozpočtové náklady se odhadují na 30 mld. Kč. Projekt je složitý nejen technicky a ekologicky, ale i obchodně. Bude totiž sloužit různým zákazníkům s odlišnými požadavky - leteckým cestujícím, extrémně háklivým a ochotným si připlatit na dochvilnost spojů a letecký komfort, ale i městským a příměstským cestujícím, očekávajícím jízdné společně s ostatní MHD a kvalitě tomu přiměřenou. Nedávná studie PPP Centra potvrdila možnou efektivnost projektu jakožto PPP a jako prioritní směr jeho obchodní strategie doporučila letištní expresy.

Na zmíněné konferenci o projektu hovořil bývalý náměstek ministra dopravy Emanuel Šíp. Za expres na pražské ruzyňské letiště by cestující, podle něj, měli zaplatit podle současných cen 120 Kč. Na letiště bude ale jezdit i zastávkový vlak za jízdné v rámci Pražské integrované dopravy (PID). Vlaky by podle předpokladů ministerstva dopravy měly na Ruzyň začít jezdit na konci roku 2013.

Ve špičce by mělo po trati projet až 24 vlaků za hodinu. Některé spojí Masarykovo nádraží s letištěm, další budou pokračovat až do Kladna. "Je to neuvěřitelné množství vlaků. Je potřeba zpracovat podrobné studie a použít nejmodernější zařízení," zdůraznil Šíp. Úsek mezi Masarykovým nádražím a Prahou-Bubny bude podle něj nejzatíženější v Česku.

Vybudování rychlodráhy s názvem AirCon na letiště stvrdili v dubnu minulého roku podepsáním memoranda zástupci státu a místních správ. Dráha by měla vést v trase Buštěhradské dráhy s odbočkou k letištním terminálům. Na trase vzniknou moderní multifunkční stanice, část tratě povede kvůli snížení hluku v tunelu.

Projekt by měl zaplatit soukromý investor v rámci PPP. „Metoda PPP je jednoznačně výhodnější než jiné metody," řekl Šíp. Investor podle něj pak může využít mezinárodní zkušenosti. Rychlodráhu podobným způsobem postavili například v Paříži nebo Londýně. „Dopravce bude velmi tvrdě ručit, že nebude zpoždění," zdůraznil Šíp. Pokud podle něj stavbu zadá Správa železničních dopravních cest jako klasickou veřejnou zakázku, projekt ztratí kvalitu a spolehlivost. Nastanou problémy, co jsou na jiných našich tratích, tedy zpoždění.

Podle plánu ministerstva dopravy by projekt měla dostat k posouzení vláda do konce června. Do konce roku 2010 by mělo být vše připraveno k zahájení stavby, první vlaky by měly na letiště přijet v prosinci 2013. Vedle železnice plánuje hlavní



Tudy povede nejzatíženější železniční úsek u nás

Foto: Ondra Vido

město spojení letiště s centrem pomocí metra. První soupravy metra by mohly přijet na letiště v roce 2016.

ČTVRTÁ LINKA METRA

Projekt a vybudování trasy D získávají reálnější obrysy. Jak řekl na konferenci představitel Dopravního podniku hl. m. David Dohnal:

- zásadně zlepšit problematiku dopravní situaci v obsluze západní části jižního sektoru města (Krč, Lhotka, Libuš) a dalších kapacitních sídlištních celků, kde nahrazuje stávající nevyhovující autobusový návoz ke stanicím linky metra C,
- zajistí potřebné odlehčení jižní části metra C (mj. spojené s razantním snížením obratu stanice Kačerov i s odlehčením vlastního přestupního uzlu Muzeum),
- vytváří kapacitní rezervu pro případ přerušení provozu na lince metra C, zejména v souvislosti s provozní zranitelností na Nuselském mostě,
- zaručuje rychlé napojení sídelních celků v oblasti Krče na centrum města, do sítě MHD aktivně zapojuje prostory kolem Náměstí bratří Synků a další části sektorového centra Pankrác,
- prohloubí integraci hromadné dopravy vazbami k linkám metra C (Pankrác), A (Náměstí Míru), k síti



Na trase D se počítá s automatickým provozem bez strojvedoucích, pražští kluci nebudou muset za zážitkem třeba do Kodaně Foto: Ondra Vido

povrchové MHD i k dopravě železniční (Nádraží Krč),

- zabezpečuje žádoucí podchycení autobusové dopravy a části individuální automobilové dopravy ve stanicích Písnice a Depo Písnice (autobusové terminály, záchytná parkoviště systému P+R), tzn. v okrajové části města.

Dopravní podnik by rád zahájil výstavbu linky D v roce 2011. První úsek (Pankrác - Nové Dvory) by měl být otevřen v roce 2015 a celá linka (Náměstí Míru - Depo Písnice) by měla sloužit cestujícím v roce 2022. Při stavbě metra na jih Prahy by si město mělo vyzkoušet model PPP. Podle DPHMP je ekonomicky nejvýhodnějším modelem pro financování tohoto projektu právě model PPP.

Novou linku tedy postaví koncesionář (soukromý sektor) a od města bude po smluvní dobu cca 40 let dostávat dotace za svezené platící cestující.

Hlavní město novou linku metra potřebuje. Měla by ulehčit přetížené lince C, která je v úseku Vyšehrad - I.P.Pavlova na hranici maximálního počtu cestujících a je nejvytíženějším úsekem metra. Dalším důvodem je nevyhovující hromadná doprava obyvatel Libuše, Krče, Kunratic, Lhotky a Nových Dvorů autobusy. U krčské nemocnice ve špičce projede kaž-



Linka D by v konečném stavu měla měřit 10,8 km a měla by mít 10 stanic Foto: archiv

dou hodinu 140 autobusů směrem ke stanici metra Kačerov. Linka D by měla rovněž umožnit rozvoj oblasti na jižním okraji města, kde se např. plánuje v oblasti obcí Jesenice či Vestec výstavba bytů.

DÁLNIČNÍ PROJEKT KIPLEV - SONDERBORG

Dánská vláda oznámila záměr vybudovat v zemi první dálniční projekt PPP. Předmětem projektu by mělo být spojení mezi městy Kiplev a Sonderborg za využití modelu PPP. Celková odhadovaná cena projektu je až 268 mil. eur. Soukromý partner bude odpovědný za naprojektování dálnice (design - D), výstavbu (build - B), financování (finance - F), údržbu (maintenance - M) a provoz (operation - O) po smluvní dobu projektu, tj. 26 let. Budoucí koncesionář bude dostávat pravidelné poplatky za dostupnost od místní vlády.

Projekt je součástí evropské komunikace E45 a v délce 25 km spojuje města Kiplev a Sonderborg na Jutském poloostrově. Předpokládaný termín zahájení provozu na dálnici je rok 2013.

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA V INDII

Model PPP nachází stále častěji uplatnění v méně obvyklých sektorech či zemích. Před časem se objevila zpráva, že Monako zvažuje rozšíření svého území v rámci projektu spolupráce soukromého a veřejného sektoru. Aktuální je zpráva, že Indie (stát Uttar Pradesh) hledá způsob, jak do státní silniční osobní dopravy zapojit soukromý sektor a poskytovat tak svým obyvatelům kvalitnější služby.

Během lednového zasedání vlády bylo odsouhlaseno zapojení soukromého sektoru do státní společnosti Uttar Pradesh State Road Transport Corporation (UPSRTC). Tato společnost vlastní flotilu asi 14 tis. autobusů. Vláda odsouhlasila tento záměr z důvodu zvyšování standardů osobní dopravy, nutnosti zřízení autobusových stanic a dalších kvalitativních parametrů autobusové dopravy. Nově vzniklá společnost, která bude na základě modelu PPP fungovat jako dceřiná společnost UPSRTC, by měla být vybrána ve výběrovém řízení, které bude vyhlášeno v nejbližší době.

ELEKTRONICKÉ MÝTO NA SLOVENSKU

Národní dálniční společnost (NDS) vyhlásila užší soutěž na dodavatele a provozovatele mýtného

systemu poprvé v červenci 2007. V srpnu 2007 první tendr zrušila a rozhodnutí odůvodnila dvojnásobným počtem uchazečů oproti očekávání. Druhý tendr zrušila NDS pro formální chybu, která způsobila rozdílné termíny na doručení žádostí uchazečů. V třetím vyhlášení tendru se v listopadu 2007 přihlásilo 8 konsorcií. Podmínky uveřejněné v tendru byly: - zpoplatnění motorových vozidel s celkovou hmotností nad 3,5 t, - zpoplatnění motorových vozidel umožňující přepravu více jak 9 osob včetně řidiče, - od roku 2009 se bude mýto vybírat cca na 2400 km dálnic a rychlostních silnic a vybraných silnicích I. třídy, - některé úseky mohou být zpoplatněny rovněž nulovou sazbou, - NDS uzavírá smlouvu na 14 let s možností prodloužení o dalších 5 let. Jediným účastníkem tendru zůstalo konsorcium SkyToll, za kterým stojí francouzská společnost Sanef, která provozuje tisíce km dálnic po celé Evropě.

Letos v lednu podepsala NDS smlouvu se společností SkyToll podle podmínek. Výběr mýta má být realizován satelitní technologií a provoz by měl být spuštěn na podzim. Provozovatel dodá službu systémem DBFOT (navrhni, postav, financuj, provozuj, převed). Společnost SkyToll předložila nejvyšší cenovou nabídku na vybudování a provozování mýtného



Arlanda Express poskytuje komfort letecké přepravy

ného systému, v přepočtu cca 22,5 mld. Kč. Významným subdodavatelem má být společnost Siemens, která dodá palubní OBU jednotky pro satelitní přenos informací a software celého systému. Osobní automobily mají platit elektronické mýto později, takže i pro rok 2010 bude zachován stávající systém časového zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic prostřednictvím dálničních známek.

PRVNÍ SOUKROMÁ RYCHLOSTNÍ SILNICE NA SLOVENSKU

Jízda autem mezi Zvolenem a Bratislavou by se mohla stát do dvou let pohodlnější. V roce 2011 se totiž mají dokončit poslední úseky rychlostní silnice R1, která spojí Trnavu s Banskou Bystricí (tzv. 2. balík PPP projektů). Tuto komunikaci, která bude prvním projektem PPP na Slovensku, postaví, zafinancuje a po dobu 30 let bude provozovat a udržovat konsorcium francouzské stavební společnosti Vinci Concessions a mezinárodní nizozemské banky ABN Amro Highway B.V. Budoucí koncesionář by od státu měl za tuto zakázku dostat podle dosud nepotvrzených informací slovenské tiskové agentury SITA v přepočtu cca 43 mld. Kč. Kromě tohoto projektu se na Slovensku připravují další 2 projekty PPP v oblasti dálnic, a to na hlavním tahu D1 na severu a východě Slovenska.

SILNIČNÍ TUNEL POD ÚŽINOU BOSPOR

Projekt 5,4 km dlouhého silničního tunelu pod úžinou Bospor v Turecku se bude realizovat formou PPP v režimu BOT (postav, provozuj, převed). Součástí projektu je část cca 3,3 km přímo pod vodní hladinou. Tunel bude začínat v oblasti Kazlıçeembe na evropské straně a na povrch se dostane v oblasti Goztepe poblíž státní silnice do Ankaru na asijské straně.

Tunel bude zpoplatněn reálným mýtem v podobě poplatku za použití tunelu. Turecké ministerstvo dopravy předpokládá, že by se tarif pohyboval na úrovni 4 USD za jednosměrné využití tunelu, poplatek pro cestu tam a zpět nebude zvýhodněn. Konsorcium pod vedením jihokorejské společnosti SKEC porazilo ve výběrovém řízení konsorcium vedené francouzskou společností VINCI. SKEC předpokládá uzavření koncesní smlouvy na 30 let s tím, že stavební práce budou trvat zhruba 4,5 roku.

SRN SPUSTÍ PRVNÍ DÁLNIČNÍ PROJEKT

Německé spolkové ministerstvo dopravy, výstavby a rozvoje měst vyhlásilo výběrové řízení na první z osmi nových PPP dálničních projektů v rámci tzv. modelu A. Předpokládaná hodnota všech osmi projektů je 1,5 mld. eur. Podle spolkového ministra dopravy Tiefenseeho každý PPP projekt podporuje stavebnictví a vytváří pracovní místa. Je tak více než zřejmé, že i SRN se vydala cestou podpory a rozvoje projektů PPP v době současné hospodářské situace.

Ačkoliv myšlenka spolupráce veřejného a soukromého sektoru v Německu dostala zelenou v roce 1995, až na počátku roku 2005 byly vyhlášeny první pilotní projekty PPP v dopravní infrastruktuře. Dopravní projekty PPP se v zásadě realizují jako tzv. model A nebo F.

Model A - Provozovatel mýtné sám nevybírá, ale dostává je od státu v závislosti na skutečně realizovaném dopravním výkonu těžkých nákladních vozidel, která platí elektronické mýto prostřednictvím satelitní technologie; dostává i kompenzaci za nevybrané mýto za osobní automobily. Zpoplatnění dálnic v SRN pro osobní automobily neexistuje. Tento model se využívá zejména u projektů rozšíření existujících dálnic o další jízdní pruhy či jejich rekonstrukce.

Model F - Tento model je použitelný pro zvláště složitá technická zařízení (tunely, mosty apod.), u kterých se vybírají poplatky za užití od nákladních i osobních automobilů, autobusů apod. Výše poplatku - mýta - musí být schválena příslušnou zemskou vládou. Model F se zdá být pro koncesionáře jednodušší a nejvýhodnější. Využívá se u tunelů ve městě Rostock a Lübeck.

SPOJENÍ CENTRA A LETIŠTĚ VE STOCKHOLMU

Arlanda Express je jednou z největších švédských zkušeností v oblasti PPP. Služby provozovatele vysokorychlostního železničního spojení jsou prodloužením letu cestujících se stejnou vysokou úrovní komfortu a jako u aerolinií.

Spojení Arlanda tvoří 40 km tratě, tři podzemní stanice a 9,2 km tunelů. Letiště má dvě stanice využívané speciální spojovací službou (Sodra, obslu-



O víze v Petrohradu není nouze

Foto: Mott McDonald

hující terminály 2, 3 a 4, a Norra, napojenou na terminál 5) a komerčním komplexem Sky City. Třetí stanice využívají meziměstské a regionální vlaky a stockholmské místní dopravní služby. Letištní stanice jsou postaveny v 22 m hlubokých kamenných dutinách. Samotná linka má přibližně 20 mostů, tunelů a portálů. Letištní vlaky využívají nástupiště jedna na centrálním stockholmském nádraží, přičemž cesta na letiště (i zpět) trvá maximálně 20 minut.

První vlak Arlanda Express vyrazil na trať v roce 1998. Aerodynamický expres v jasně žluté barvě vyrobila Alstom Transport Ltd z Birminghamu; byl speciálně přizpůsoben pro trasu Arlanda-Stockholm, vše s ohledem na rychlost, včasnost, komfort a bezpečnost. V provozu je 7 souprav, každá má 190 sedadel, každý vlak tvoří dvě pohonné jednotky a dva vozy, maximální rychlost je 200 km/h, nástup se uskutečňuje z úrovně nástupiště.

Arlanda Express je vlastněn a provozován společností A-Train AB, která také naplánovala a postavila nové železniční spojení Arlanda. Při dokončení v roce 1999 bylo železniční zařízení převedeno na švédskou vládu. Na oplátku si společnost A-Train AB trasu zpětně pronajímá na základě výhradní koncese, která jí dává právo provozovat na této trase vlaky až do roku 2040. Provoz se uskutečňuje čistě na komerční bázi.

PETROHRAD VZOREM NEJEN PRO RUSKO

Oldřich Bronec z poradenské firmy Mott MacDonald (poradce vlády) hovořil o PPP v Petrohradu a zkušenostech s přípravou PPP v době krize. Zajímavá je již jeho zkušenost z práce v Rusku, které je podle něj demonizovanou zemí velkých plánů a možností, kde měl český inženýr nejlepší pověst a možnosti uplatnění. Dnes je nemá, protože tam není, ale tlačí se tam Němci, Francouzi, Indové, Turci... Nejlepší je přijímaný zaměstnanec londýnské firmy, který jako Čech mluví i rusky, což je osobní zkušenost. Rusko je politicky velice stabilní zemí - u nás se vymění ministři jedné strany, na ministerstvu propuknou personální změny a všechno je jinak. Představitel, s nimiž se o projektech jedná, jsou vzdělaní a kompetentní. Plány jsou obrovské - do roku 2015 2 tis. km dálnic (do r. 2030 pak 9 tis. km), stejně tak železnice a letiště (103 vzletových drah). Program rozvoje dopravní infrastruktury počítá s částkou 13,5 mld. rublů - z toho 7,2 mld. ze soukromých prostředků. Soukromé vlastnictví a podnikání je naprostou samozřejmostí ve všech oblastech (soukromé železnice, přístavy, letiště, sys-

témy MHD, soukromí přepravci i soukromá logistická centra) a privátní sektor se těší důvěře při zajišťování veřejných služeb. Oldřich Bronec charakterizoval projekty z oblasti Petrohradu, který je jakýmsi vzorem pro Rusko a tamní PPP pilotními pro Rusko: Západní rychlostní dálniční diametr, Orlovský tunel, Rychlá tramvaj NADEX a Letiště Pul'kovo. Zajímavý je přístup státu, ukazuje ho dobře PPP letiště - výstavba nového terminálu a dalších objektů, provoz letiště po dobu 30 let a rekonstrukce přistávacích drah na účet státu za 30 mld. dolarů. Prvním kritériem jsou špičkové technologie a předání do rukou společnosti s nejlepším renomé. Pokud se týče krize, s jejími projevy se musí počítat, silný projekt nezastaví - dnes se chystají projekty, za 2 - 3 roky se začne stavět a to již může být situace jiná. Programovým rámcem PPP projektů jsou programové dokumenty rozvoje dopravní infrastruktury, které určují rámec financování projektů, právní rámec projektů je pak dán zákony - federálními, oblastními. Přípravu projektů řídí k tomu účelu vzniklá manažerská organizace nekompromisně kontrolovaná. O ruské zkušenosti hovořil Oldřich Bronec i jako o výzvě a šanci - poučit se a najít zajímavé uplatnění. ■

Ing. Jarmila Vidová

Public Private Partnership

Ing. Jaroslav Hanák, president of the Transport Union of CR, considers PPP projects as one of key opportunities for development of the transport and logistic infrastructure. Prague City Hall has recently hosted a conference attended by top domestic and foreign speakers, who talked about interesting projects, their financing and functioning, as well as possibilities of utilisation of EU funds. They discussed experience, benefits, risks and disappointments with conference participants. Two biggest local projects presented as model examples come from the field of transport and from Prague: a connection of the airport with the centre (Airport Connection - AirCon) and the fourth underground line "D" - Písnice - Central Station. It is interesting that other big PPP projects could include sections of D3 highway and R3 motorway from Prague to the state border in the direction of Linz. JV