

Možnosti využití PPP jako způsobu financování vysokorychlostních tratí

Ing. Jan Škurek

Ostrava, červen 2008

Obsah

- Úvod do PPP
- Kde se PPP používá
- Stávající situace v PPP v ČR
- Realizované projekty ve světě
- Podmínky realizace VRT formou PPP v našem prostředí
- Rizika versus přínosy PPP v případě VRT
- Kdo to zaplatí
- Modelová studie VRT formou PPP

HLAVNÍ DŮVODY REALIZACE PPP

Makroekonomické

- FDI
- růst HDP
- zdroj financování

Transparentnost

- jedna soutěž
- silnější dohled

Ekonomické

- soutěžení na nejvyšší hodnotu za peníze
- soutěžení na celoživotní náklady
- přenos rizik

Konkurenceschopnost

- uplatnění inovace
- zapojení soukromého kapitálu
- nové oblasti podnikání

2

Jak rozpočtuje veřejný sektor?

- VELKÝ DŮRAZ NA KAPITÁLOVÉ INVESTICE VERSUS MALÝ DŮRAZ NA PLÁNOVNÍ A ÚDRŽBU
- VELKÝ DŮRAZ NA SOUTĚŽENÍ, MALÝ DŮRAZ NA ODPOVĚDNOST ZA VÝSLEDEK
- ROZPOČTOVÝ OPTIMISMUS VERSUS PRAVIDLO ŠTĚDRÉ RUKY

3

Hlavní charakteristiky PPP

Veřejný zájem → Zajištění privátním sektorem

Dlouhodobost vztahu

Na rozhraní veřejného a privátního sektoru

Transfer rizik na privátní sektor

Veřejný sektor definuje požadavky na veřejnou službu (výstup) a také zůstává zodpovědný

4

Důležité znaky PPP I.

■ PPP NENÍ pouze o zajištění financování

- PPP je o využití organizačních a inovačních schopností soukromého sektoru zjistit a provozovat veřejnou službu lépe a efektivněji než dokáže stát
- veřejný sektor převádí do kompetence soukromého sektoru právo zajistit určitou službu, aniž by ztratil kontrolu nad jejím obsahem a kvalitou

■ PPP je zajištění služeb

- veřejný sektor nakupuje (dlouhodobě) službu (infrastruktura je k dispozici) nebo sjednává poskytnutí této služby za poplatek uživatelů

■ PPP převádí podstatná rizika na soukromý sektor

- soukromý sektor nese riziko ztráty vlastního kapitálu, jehož splácení závisí na dlouhodobém plnění požadované kvality služby
- každá strana nese taková rizika, která umí lépe řídit, ale PPP přenos rizik optimalizuje, ne maximalizuje!
- podstatná rizika: stavební, provozní, finanční, riziko dostupnosti atd.

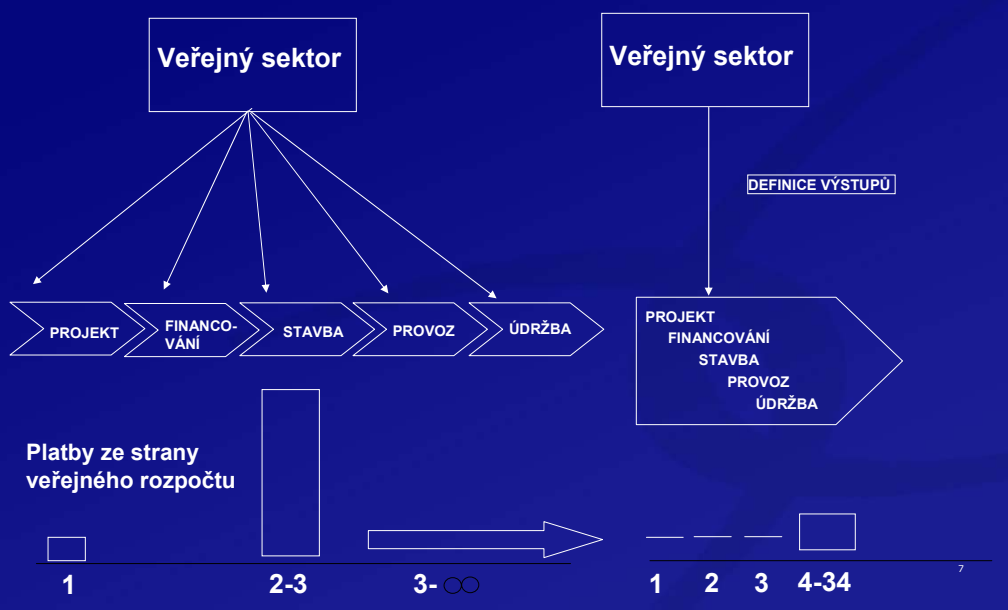
5

Důležité znaky PPP II.

- Zajišťuje dlouhodobou úroveň kvality a efektivitu realizace
 - 80% projektů dokončeno včas a v bez překročení rozpočtu (UK), PPP dosahuje až 10%-20% úspor v celoživotních nákladech veřejného sektoru
- Umožňuje realizovat kapitálově náročnou veřejnou infrastrukturu mnohem dříve než stát z vlastního rozpočtu
- Zavazuje veřejný sektor myslet dlouhodobě a strategicky
- Jedná se o dlouhodobý smluvní vztah (20-30 let)
 - většina projektů je na bázi fixní ceny – poplatek za dostupnost služby/infrastruktury
- Vztah musí být vyrovnaný – spokojenost obou stran
 - nevyvážený projekt nemá naději na dlouhodobý úspěch

6

PPP a tradiční přístup (cash flow)



7

Oblasti využití PPP

	PŘÍKLADY OBSAHU
DOPRAVA	veřejná dopravní infrastruktura, dálnice, silnice, tunely, okruhy
ZDRAVOTNICTVÍ	infrastruktura a podpůrné služby, ubytovací kapacity
ŠKOLSTVÍ	školní areály, ubytovací kapacity
JUSTICE	věznice, soudní budovy, administrativní prostory
OBRANA	trenažéry, technika, zázemí
VODOHOSPODÁŘSTVÍ	úprava a distribuce pitné vody, čističky odpadních vod
NEMOVITOSTNÍ A BYTOVÁ OBLAST	správa nemovitostí, správa městských bytových domů
BROWNFIELD DEVELOPMENT	využití znečištěných nebo opuštěných prostor a objektů
URBAN DEVELOPMENT	městská výstavba, rekonstrukce

8

Hlavní mýty o PPP

- PPP je způsob financování
- PPP je levnější
- PPP je složitější než běžné zadání
- Strany mají společný cíl
- PPP je jen pro projekty, které mohou samy generovat výnosy (např. mýtné)
- Soukromý sektor „to zaplatí“
- Soukromý sektor „na tom nestoudně vydělává“

9

Po 20 letech už nemusí být koncese to co jste čekali

(z filmu základní instinkt po 20-ti letech)



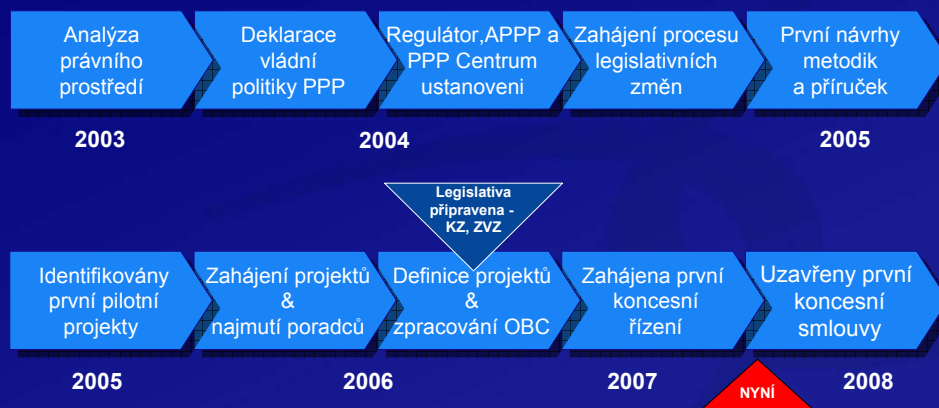
JM
PUBLIC

10

Harmonogram přípravy PPP

PPP CENTRUM
CZECH REPUBLIC

Kde jsme a kam směřujeme



11

Činnost PPP CENTRA

Projekty na úrovni státu

Projekty na úrovni municipalit a krajů



12

Vývoj PPP ve světě

- Průkopníkem PPP Velká Británie – základy v 80. tých letech s nástupem neokonzervatismu (teorie, že soukromý sektor je efektivnější než veřejný)
- 1992 – ve VB vyhlášen program spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem PFI – zprvu využití PPP ve zdravotnictví)
- Dnes se eviduje, že cca 60 zemí na celém světě podniká kroky k implementaci PPP (Kanada, USA, Japonsko, Chile, JAR...)
- V EU koncept PPP kromě VB využíván např. v Irsku, Nizozemí, Portugalsku, Francii, Itálii, Německu...
- Lze předpokládat i rozvoj v CEE – infrastrukturní deficit, omezené veřejné rozpočty, Maastrichtská dluhová kritéria

13

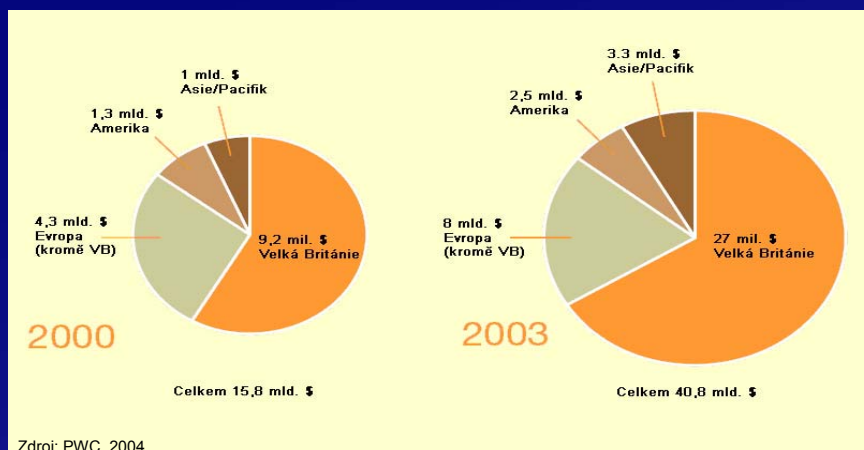
Kde se PPP využívá?

Světová centra PPP



14

Rozsah PPP ve světě



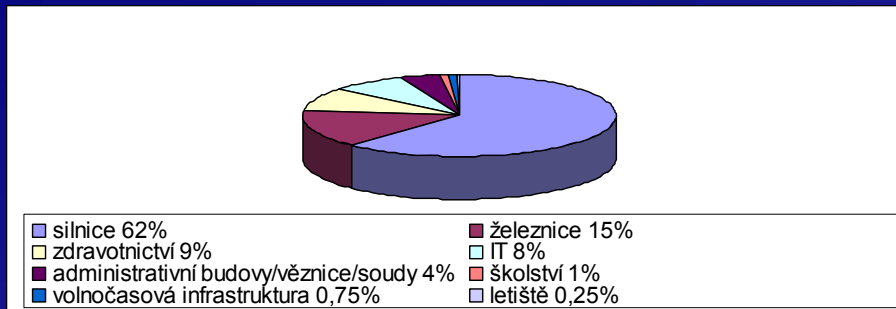
Zdroj: PWC, 2004

- Nejvíce zkušeností s PPP má Velká Británie – odhaduje se, že celé 2/3 projektů se realizovalo ve VB
- VB a zbytek Evropy tvoří 85% celosvětového PPP

15

Sektorové využití

- V Evropě nejvíce využívané PPP v dopravě a ve zdravotnictví
- V roce 2005 silniční projekty tvořily 62% z celkového kapitálového objemu projektů v EU , železniční (light/heavy) 15% a projekty ve zdravotnictví 9%



Zdroj: DLA, 2005

16

Podmínky realizace VRT v ČR

- Použitá výběrová kritéria (obdobné pro první pilotní projekty v ČR):
 - **Typová vhodnost** - VRT spadají mezi typy a obory, u kterých se dle zahraničních zkušeností osvědčilo řešení formou PPP;
 - **Specifikace potřeb** - u VRT lze poměrně snadno vyhotovit jasné zadání potřeb a specifikace požadovaného výstupu projektu
 - **Přenos rizik** - dojde k přenosu konstrukčního rizika a rizika dostupnosti (eventuálně v případě zajištění i dopravy i rizika poptávky;
 - **Hodnota za peníze** - lze předpokládat dosažení „VfM“
 - **Proveditelnost** - míra připravenosti a rozpracovanosti projektu
 - **Transparentnost a soutěž** - předpoklady pro zajištění transparentnosti a konkurence
 - **Finanční dostupnost** - rozpočtová dostupnost projektu pro předkladatele a jeho schopnost dostát svých závazků v rámci dlouhodobého výhledu

17

Přínos a rizika PPP v případě VRT

- + zajištění financování ze strany privátního sektoru;
 - + vyšší kontrola vynaložených investičních a provozních nákladů;
 - + dosažení vyšší kvality a rychlejšího uvedení tratě do provozu;
 - + využití potenciálu privátního partnera;
 - + transfer rizika na privátního partnera.
-
- vyšší náklady financování;
 - pravděpodobný požadavek na garance ze strany zadavatele (státu);
 - složitější struktura v případě souběžného financování z EU fondů;
 - delší přípravná fáze (výběr poradců, zpracování OBC atp.);
 - složitější struktura transakce v případě využití PPP i pro soukromého dopravce

18

Kdo to zaplatí?

- investiční náklady ponese privátní partner (pokud nebude výstavba financována státem nebo prostřednictvím fondů EU);
- Veškeré provozní náklady ponese privátní partner;
- Veškeré náklady privátního partnera budou vyčísleny ve finančním modelu a přeneseny na veřejného zadavatele (např. SŽDC);
- Veřejný zadavatel bude splácet vytvořenou infrastrukturu prostřednictvím platby za dostupnost
- V koncesní smlouvě budou definovány podmínky, kdy a v jaké výši bude hrazena platba za dostupnost
- Dle zvoleného modelu bude rozhodnuto, kdo (a v jaké výši) bude sdílet příjmy z dopravy.

19

Modelová studie VRT Lisabon - Porto

Jedna z částí projektu Portugalské vysokorychlostní železnice

Doprava: jen osobní doprava

Délka trati: 290 Km

Předpokládaná rychlost: 300 Km/hod

Cestovní čas: 1 h 15 min. (včetně 5 zastávek)

Investiční náklady: 4,5 mld. EUR

Financování (celý životní cyklus): 36 % stát, 19 % EU, 45 % operativní CF

Harmonogram:

2009 tendr na privátního partnera (výstavba infrastruktury)

2010 zahájení výstavby infrastruktury

2015 začátek provozu (trať Lisabon – Madrid již 2013)

20

Modelová studie VRT Lisabon - Porto

Struktura transakce:

1. fáze

Financování výstavby prostřednictvím státu a EU

Privátní partner zajistí výstavbu a následnou údržbu trati

2. fáze

Proběhne tendr na nákup vlaků a dopravce

Pozitivní CF z dopravy bude částečně refundovat investiční náklady výstavby

Přínosy projektu (jako celku):

56 000 nových pracovních míst

Zvýšení privátních investic o 126 mld. EUR

Zvýšení HDP o 121 mld. EUR

64 mld. daňových příjmů

Externality (emise, nehody, úspora času) – 80 mil. EUR za rok

3,5 mil. cestujících přejde ze silnice na železnici

Cestovní čas pro 50 % populace do hlavních urbanistických celků bude méně
jak 2 hodiny (90 % méně jak 3 hodiny)

21

Děkuji za pozornost

PPP Centrum a.s.
Na Příkopě 3-5
110 00 Praha 1

www.pppcentrum.cz

Ing. Jan ŠKUREK, ředitel společnosti
tel. 234 155 350; jan.skurek@pppcentrum.cz