

Rozrazí projekt ÚVN zamrzlou hladinu českých PPP?

Author: SF / Petr Bým | Published: 12.02.2010

Projekt „Ubytovna hotelového typu, ubytovna personálu ÚVN a parkoviště“ rozhodně není malým soustem - jeho náklady se odhadují na 1,3 mld. Kč. Jde o výstavbu ubytovacích zařízení o kapacitě několik stovek lůžek určených veřejnosti i zaměstnancům ÚVN, restaurace, bufetu, infocentra, bazénu a rovněž několika stovek parkovacích míst, to vše na 18 000 metrech čtverečních pozemků v areálu ÚVN. PPP ÚVN je projekt typu DFBO (viz přehled). „Koncesionář nese veškerá rizika spojená s vyprojektováním, stavbou, financováním a provozem po dobu 25 let. Z pohledu zadavatele se jedná o dodávku na klíč s pevnou cenou a kvalitou plnění garantovanou vlastním kapitálem investorů. ÚVN přesně ví, kolik bude každý rok platit. Výše plateb je neměnná a maximální, v případě neplnění podmínek smlouvy, může ÚVN, respektive stát platbu snižovat podle předem domluvených pravidel. Tento způsob je maximálně transparentní a nejedná se o žádné skryté zadlužování státu,“ říká Petr Řezáč z firmy Metrostav Development, která je jedním ze soutěžitelů.

Konkrétní přípravy na tento projekt začaly v roce 2007, počítalo se s tím, že už v roce 2008 se bude stavět a o rok později bude zahájen provoz. Reálná situace je jiná: teprve nyní finalizuje rozhodovací proces. Jeho klíčovým hráčem je ministerstvo obrany, které je ovšem na informace více než skoupé. Po týdnu čekání mluvčí MO na naše dotazy odpověděla takto: „O případné realizaci projektu bude rozhodovat vláda. Ministerstvo obrany v současné době připravuje souhrnný materiál s celkovým zdůvodněním a ekonomickým posouzením projektu, předložen bude pravděpodobně v průběhu března letošního roku. Rozhodnutí vlády v tuto chvíli není možné předjímat. Do projednání nelze k projektu poskytovat bližší informace.“

Politická svízeľ

„Není tady politická vůle,“ konstatoval na nedávném semináři Stavebního fóra o PPP Jiří Došlý z Asociace PPP. Měl tím na mysli hlavně nedostatek kontinuity politického rozhodování, jedno čtyřleté volební období prostě je na větší projekty PPP málo. Negativní roli samozřejmě hrají i nulové praktické zkušenosti byrokratického aparátu s tímto typem zakázek. A na druhé straně také docela bohaté zkušenosti negativní. Za všechny uveďme historicky první český projekt PPP na výstavbu dálnice. Zakázku na D47 získala v roce 2002 od vlády Miloše Zemana bez výběrového řízení izraelská firma Housing & Construction Holding, po volbách ale byla pro stát viditelně nevýhodná smlouva zrušena a stát dálnici vybudoval sám. Ale poměry se snad lepší - nepochybně i pod tlakem rostoucích deficitů veřejných financí. Už loni Ředitelství silnic a dálnic vypsal tendr na projektovou přípravu dálnice D3, pak by se část dálnice z Veselí nad Lužnicí po státní hranici měla stavět právě systémem PPP. Dálnici postaví soukromý investor, který vzejde z koncesního řízení, a bude ji 30 let provozovat, než mu stát vrátí vynaložené peníze. Průběh projektu ÚVN bude nepochybně jakýmsi lakmusovým papírkem úspěchu a schůdnosti i pro tento projekt. Otázkou je, zda je doba, kdy zemi řídí úřednická vláda, tím pravým okamžikem.

Soukromý sektor zájem má

Potěšitelné je, že i přes všechna negativa má o PPP zájem soukromý sektor a překážkou není ani složitost startovních fází. „Příprava podkladů a samotné nabídky je oproti standardním soutěžím, a to i veřejným, mnohem komplikovanější, a to jak z hlediska času, tak nutných nákladů pro přípravu. V rámci přípravy a realizace musíte koordinovat a řídit i externí specializované firmy, které s přípravou pomáhají jak u investora - koncesionáře, tak i pro potencionální financující banky. Musí tedy být zastřešeno poradenství v oblasti finanční, právní, technické, daňové, pojišťovací a dalších podle typu projektu,“ konstatuje Petr Řezáč. Jeho slova dokládá skutečnost, že soutěž trvala více než dva roky a konečná nabídka Metrostavu má

více než 1200 stran A4. Jaký je tedy důvod se o takovou zakázku ucházet? „Je to především nový segment trhu, nový typ projektu, který doposud nebyl v ČR realizován, což nám umožní získat reference pro budoucnost. Jde také o kredibilitu zadavatele a variabilitu projektu, není to klasický development, ale jedná o mix služeb pro státní i privátní sektor. Stručně: pro celou skupinu Metrostav je to nový typ podnikání,“ vysvětluje P. Řezáč.

Podobě to vidí i v ČSOB, která Metrostavu pro projekt zajišťuje potřebné úvěry. „Pro nás je tento projekt kombinací dobrého tzv. performance rizika a platebního rizika. Financování projektu vidíme jako vyvážené, s rozumnou alokací rizik na jednotlivé strany projektu, a to nejenom ve smyslu zadavatel - koncesionář, ale i v rámci koncesionářova konsorcia,“ říká Jan Troják z ČSOB. Problém nevidí ani ve složitosti PPP projektů: „Obecné principy jsou založeny na technice projektového financování. S tím má ČSOB dlouhodobou zkušenost, kterou si prověřila vlastní praxí zhruba od roku 1993. Využili jsme také zkušenosti naší skupiny, zejména díky participaci sesterské KBC FI, což je část KBC pro projektové financování s globálním mandátem.“

Základní typy PPP projektů

Návrh a výstavba (D&B) Soukromý sektor provede návrh a výstavbu tak, aby byly splněny specifické podmínky veřejného sektoru, a to často za pevnou cenu, takže riziko překročení nákladů se přeneso na soukromý sektor. Pro řadu odborníků tato forma nepředstavuje skutečný model PPP, protože se velmi podobá tradičnímu způsobu zadání zakázky a neobsahuje provozní fázi.

Provoz a údržba (O&M) Soukromý provozovatel provozuje na základě smlouvy projekt po vymezené období. Vybudovaná infrastruktura zůstává ve vlastnictví veřejného subjektu. Smlouva přitom obsahuje typické nástroje PPP, zejména přísné vázání plateb smluvnímu partnerovi na kvalitu poskytované služby, v mnoha případech však tato forma nepředstavuje skutečný model PPP, protože se velmi podobá tradičnímu způsobu poskytování služeb veřejnému sektoru.

Výstavba, provoz a převod (BOT) Soukromý subjekt uzavře smlouvu za účelem financování, výstavby a provozu infrastruktury na vymezené období, během něhož zůstává infrastruktura ve vlastnictví veřejného sektoru.

Výstavba, vlastnictví, provoz a převod (BOOT) Soukromý subjekt uzavře smlouvu za účelem financování, návrhu, výstavby a provozu infrastruktury na vymezené období, po jehož uplynutí je vlastnictví převedeno zpět na veřejný sektor.

Návrh, výstavba, financování a provoz (DBFO) Soukromý sektor provede návrh, financování a výstavbu infrastruktury na základě dlouhodobé koncesní smlouvy a provozuje objekt po dobu trvání koncese. Soukromý partner převede odpovědnost za provoz na veřejný sektor na konci koncesního období.

Výstavba, vlastnictví, provoz (BOO) Soukromý sektor zajistí financování, výstavbu a trvale vlastní a provozuje infrastrukturu. Veřejná omezení jsou definována v původní smlouvě a prostřednictvím trvalé regulace. Pro řadu odborníků tato forma nepředstavuje skutečný model PPP, protože se velmi podobá čistě soukromému způsobu řešení.

Problematice PPP se v jednom z bodů programu bude věnovat i nadcházející konference [Real Estate Market > Winter 2010 - tax & legal... focus](#). Konference se koná 18.2. v pražském hotelu angelo. Více informací o programu a on-line přihlašovací formulář naleznete [na webu konference](#).