

PPP projekty a jejich možnost uplatnění v železničním sektoru

Ing. Tomáš Čoček, Ph. D.



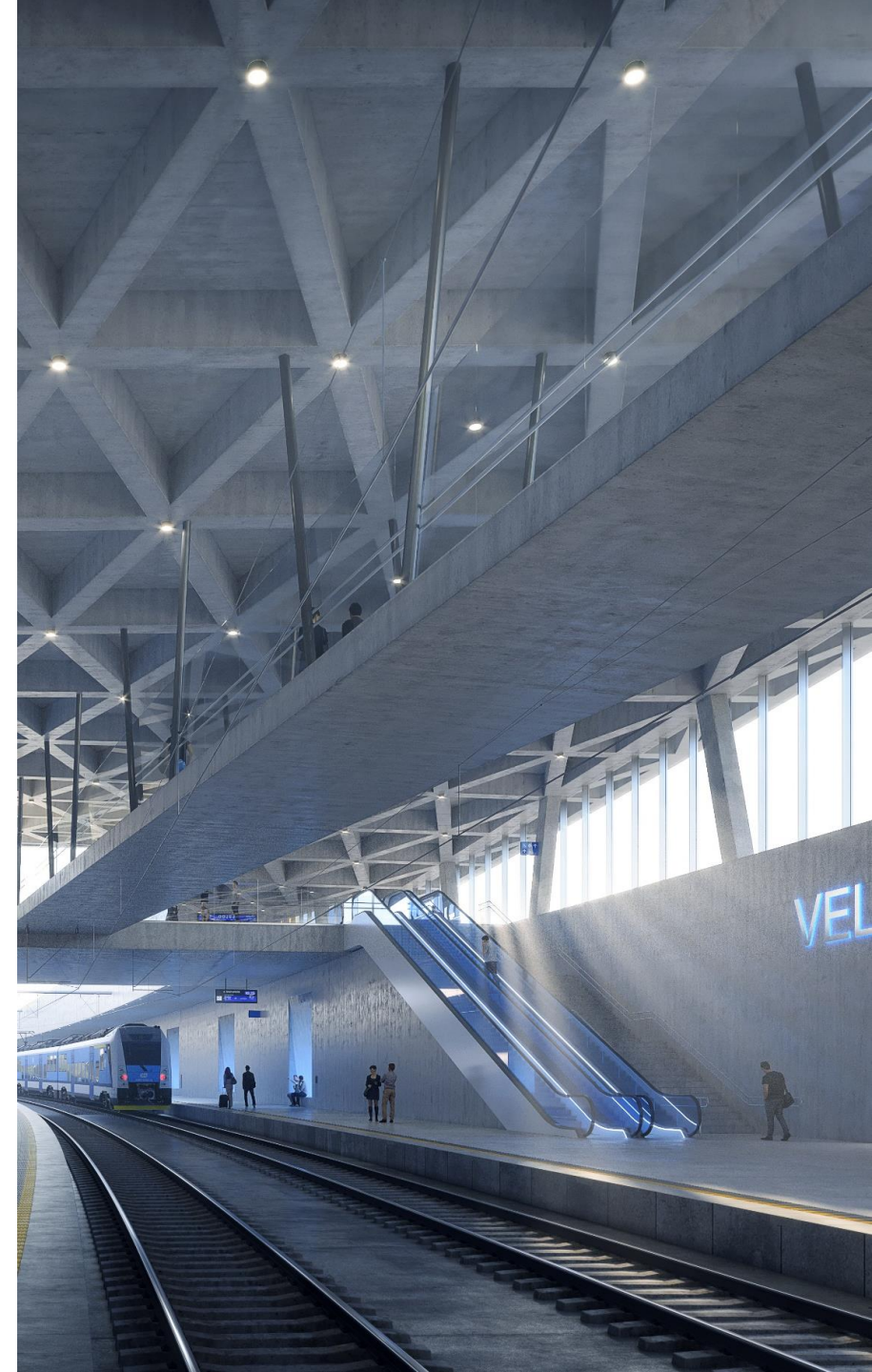
PPP projekty na železnici

Na základě usnesení vlády ČR SŽ připravuje:

- **PPP projekt železničního spojení Praha – Letiště Václava Havla Praha**
- **PPP VRT Moravská brána**
- **PPP RS Střední Morava**

Určující parametry zakázek

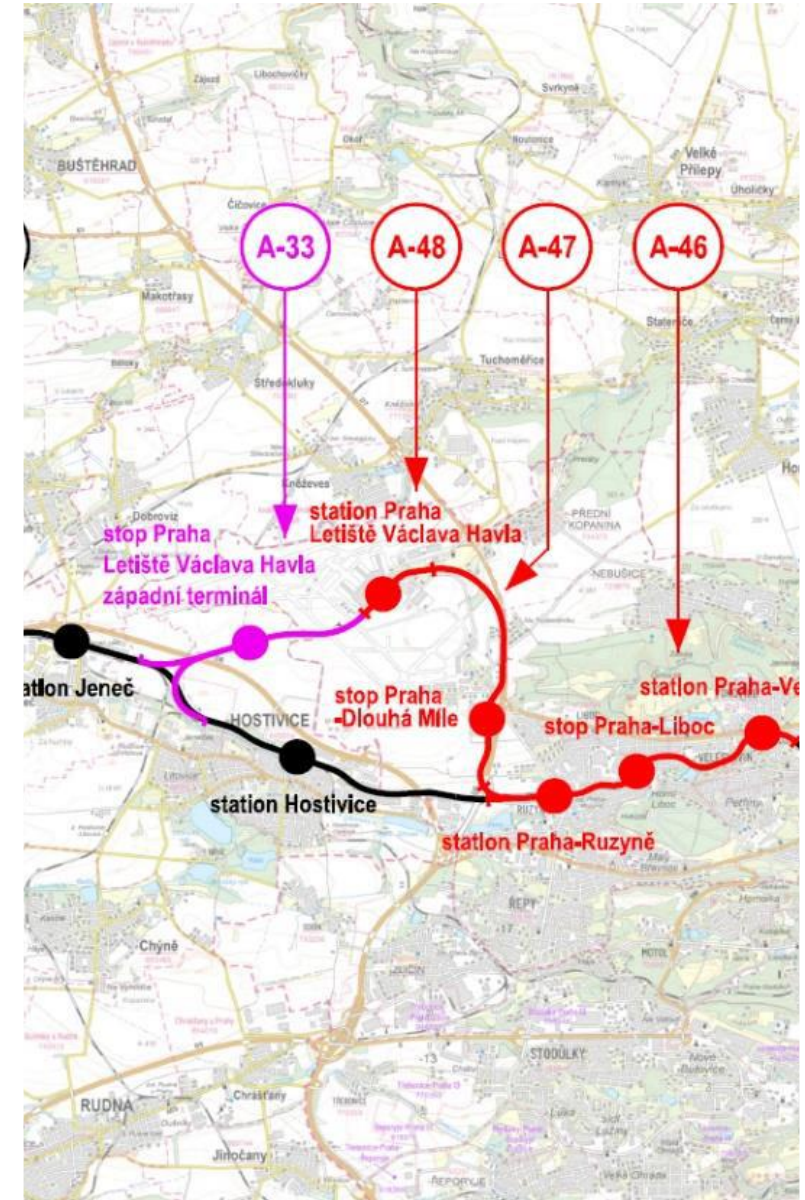
- Řízení se soutěžním dialogem (SD) dle ZZVZ
- Kvalifikace – omezení počtu účastníků (max. 4)
- Zadavatel = MD ČR a SŽ (Smlouva o společném zadávání)
- Délka koncese 25-30 let
- Inspirace z PPP projektů D4 a D35
- Koordinace VZ PPP projektů v rámci resortu dopravy



PPP projekt PRAK

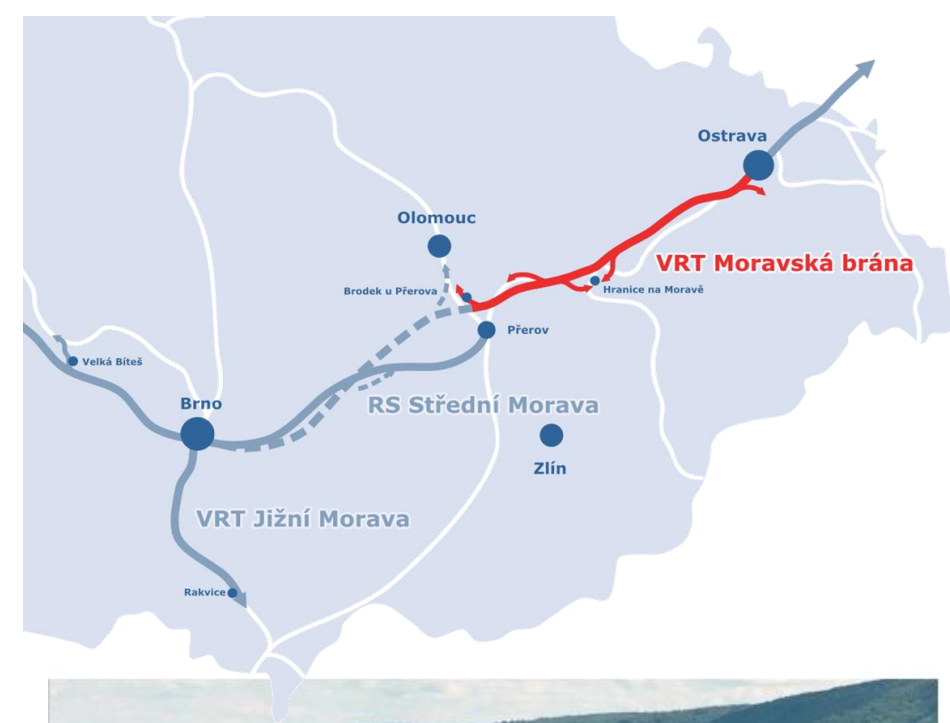
PPP projekt železničního spojení Praha – Letiště Václava Havla Praha

- CAPEX 1,3 mld. EUR, předpokládaná cena VZ 109,2 mld. Kč
- Délka 14,1 km, 4 úseky vč. zaokrouhování
- Koncesní smlouva na 3 úseky + opce na zaokrouhování
- 4,5 roku výstavba + 25 let údržba, SŽ provozovatel dráhy
- Financování: EIB – až 700 mil. EUR, EBRD – až 200 mil. EUR
- Transakční poradenství EBRD a konsorcium poradců
- Stav přípravy PPP: 3 uchazeči o VZ, připravujeme 3. kolo SD a mini kolo SD na téma Zabzař, koncesní/dodavatelská smlouva a přílohy před dokončením



PPP VRT Moravská brána

- CAPEX 3,8 mld. EUR, předpokládaná cena VZ na dodavatele se kalkuluje.
- Délka: 91 km, z toho 74 km VRT, 3 úseky
- 5 let výstavby + 1 rok zprovoznění + max. 25 let údržba
- VRT na 320 km/h, napojení na konvenci
- Financování: EIB/banky (koncesionář), státní/EU grant
- Stav přípravy PPP:
 - Transakční poradenství IFC (Světová banka)
 - Příprava podkladů pro marketingový průzkum trhu a vyhlášení VZ



PPP RS Střední Morava

PPP RS Střední Morava

- Brno – Vyškov - Nezamyslice
- CAPEX 3,2 mld. EUR, předpokládaná cena VZ na dodavatele cca 270 mld. Kč.
- Délka: 50 km, 3 úseky 1 – 3 stavba
- Modernizace na 200 km/h, smíšený provoz
- 5 let výstavby + max. 25 let údržba
- Financování: EIB/banky (koncesionář), státní/EU grant
- Stav přípravy PPP:
 - Transakční poradenství Evropská banka pro obnovu a rozvoj - EBRD
 - Příprava podkladů pro marketingový průzkum trhu a vyhlášení VZ



PPP není to jen drahá půjčka? Neskrývá jen stát svůj dluh?

- PPP není primárně o financování, ale o zajištění dostupnosti služby po celou dobu životního cyklu aktiva.
- PPP nutí řešit náklady v horizontu 25–30 let, umožňuje optimalizaci nákladů během celého životního cyklu infrastruktury i s vazbou na konkrétního koncesionáře.
- PPP je dle Eurostat mimo dluh (off-balance sheet), pokud většinu rizik nese soukromý sektor. To potvrzuje, že PPP není jen úvěr. Kdyby šlo jen o půjčku, projekt by byl vždy součástí státního dluhu.
- U každého projektu je počítána VfM (srovnání výhodnosti PPP a státního financování) dle metodiky MF.

Co není vidět.....

- U financování klasickým způsobem nevidíme náklady financování – nese MF
- Náklady na údržbu, opravy apod. (až 23 mld. Kč ročně)
- Ztráty z nefunkčnosti služby (zpoždění, omezení = ekonomické ztráty, náhradní autobusová doprava)
- Podfinancování údržby – náhrada investicemi ve střednědobém horizontu
- Co sice vidět je, ale špatně se počítá předem - vícepráce

Jak bude koncesionář placen - Platební mechanismus I.

Vymezuje pravidla pro poskytování plateb za dostupnost dodavateli vztahující se k PPP Projektu

- Dostupnost je posuzována z hlediska přístupnosti infrastruktury pro dopravce a služeb pro cestující.
- Systém sledování dostupnosti prvků dráhy a kontroly zajistí dodavatel, následně bude reportovat, SŽ bude mít právo kontroly.
- Princip sledování dostupnosti infrastruktury v 15-ti minutových intervalech na základě SW simulace běžného (teoretického) vlaku, která vyhodnotí, zda jsou dílčí provozní úseky/žst:
 - V provozu: s minimálním omezením dostupnosti
 - V provozu s omezením dostupnosti
 - Mimo provoz: s významným omezením

Jak bude koncesionář placen - Platební mechanismus II.

Měsíční platba za dostupnost za všechny úseky

- Platba může být snižována na základě denních srážek:
 - Za dostupnost – přístupnost infrastruktury z hlediska provozu
 - Za nekvalitu související s provozem drážní dopravy
 - Za nedodržení provozních standardů služeb – srážkové body
 - Denní srážka nepřekročí 100 %
- Stanoven princip motivace dodavatele k rychlému odstranění nedostatku - rychlý růst srážek až do výše 80 % denní platby
- SŽ garantuje 300 dní v roce dvouhodinovou výluku mezi 1:30 – 3:30
- Za výluky nad garantované bude dodavateli krácena platba za dostupnosti



Nové výzvy u PPP projektů na železnici

Soutěžní dialog a PPP přináší nová témata

Minimální technické požadavky na práce, služby a zpětné převzetí po 30 letech

Nastavení rozhraní SŽ a koncesionář, téma provozovatele dráhy

Spolupráce se 3. stranami a začlenění jejich požadavků do smlouvy (municipality, infrastrukturní manažeři, objednatelé dopravy, architektonická práva, široká veřejnost)

Rozložení rizik mezi zadavatele a koncesionáře, získání povolení a MPV v gesci SŽ

Zabezpečovací zařízení a téma nových výrobků

Komerční prostory, definice služeb ve stanicích, P+R

Opční plnění při etapizaci PPP projektu, mimobilančnost projektů

Intenzivní komunikace s uchazeči i odbornou veřejností, inspirace z PPP projektů v ČR i zahraničí, zapojení mezinárodních expertů v poradenství, spolupráce s EIB, EBRD, IFC



Děkuji za pozornost!

© Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

spravazeleznic.cz