

# Státní fond dopravní infrastruktury

Dopravní infrastruktura a krize.  
Je řešením PPP?

PPP jako vhodný model financování dopravních staveb

**Ing. Denis Biedermann, Ph.D.**  
ředitel  
odbor finanční řízení



**sfdi**

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ  
INFRASTRUKTURY

- SFDI zodpovídá za zabezpečení financování dopravní infrastruktury
- Dle zákona může SFDI financovat úhrady koncesionářům
- PPP může být hlavním důvodem pro zajištění stabilní a efektivní správy dopravní sítě
- Projekty nebudou klasifikovány jako aktiva vládního sektoru, naopak budou mimo saldo rozpočtu a dluh

- Financování dopravní infrastruktury je zabezpečováno:
  - z výnosů silniční daně
  - z podílu z výnosů spotřební daně z minerálních olejů
  - z poplatků za užívání dálnic a rychlostních silnic
  - z výnosů z mýtného
  - z dotací ze státního rozpočtu
  - z EU (OPD)
  - z EIB

- Projekt „Vypracování dlouhodobého modelu financování dopravní infrastruktury“ počítá s výrazným zapojením soukromého kapitálu
- Analyzujeme fungující zahraniční modely
- Dopravní infrastruktura je nástrojem pro posílení konkurenceschopnosti
- Plán rozvoje musí reagovat na nedostatek prostředků, hospodářskou situaci, potřebu přehodnocení přístupu k plánování a k přípravě staveb

- Neřešení problematiky může přinést nepříznivé účinky
- V Evropě se v PPP projektech proinvestovaly již stovky mld. Eur
- Vyspělé státy PPP formu financování běžně využívají
- Existuje řada renomovaných studií
- Téměř všechny resorty dopravy již soukromého kapitálu využívají
- Princip přidržení se osvědčené mezinárodní metodiky a zkušeností

- Příprava, ocenění i smluvní principy PPP projektů jsou na celoevropské úrovni mimořádně dobře metodicky zpracované
- Využití skupiny poradenských firem na všech částech projektu, s požadavkem na přenos mezinárodních zkušeností
- Za 20 let v EU realizováno více než 1000 PPP projektů
- U veřejných zakázek financovaných klasickou metodou byly realizační náklady o  $\frac{1}{4}$  vyšší než původní rozpočet

- U PPP projektů jsou ceny vzešlé ze soutěže o koncesi dodržovány
- 90% PPP projektů je dokončeno včas na rozdíl od 30% projektů realizovaných klasickou metodou
- Podstatou PPP metody je přenesení převažující části rizik ze státu na koncesionáře, což se dle zahraničních zkušeností státu dlouhodobě vyplácí

- Nedostatky infrastruktury byly řešeny údržbou místo rekonstrukcí
- Potřeba zavést systém sledování stavu komunikací a zpracování plánu údržby dopravní sítě
- Využití PPP k nalezení partnera pro efektivnější údržbu a opravy
- Hledání alternativních finančních zdrojů, nejen PPP, ale i další mimobilanční financování ze soukromých zdrojů



- Důvodem pro PPP je též zajištění dlouhodobě stabilní a efektivní správy sítě
- Odpovědnost za vysokou kvalitu služeb na koncesionáři
- Platby závislé na dostupnosti infrastruktury a kvalitě služeb
- Výše splátek pokrytá příjmy za použití dopravní infrastruktury
- Výše služebného stanovena platebním mechanismem, výsledkem veřejné soutěže
- Prověření výhodnosti a proveditelnosti PPP u provozu a údržby na stávajících komunikacích

- Koncept Rekonstrukce
- Nejvhodnější varianta vyplyne ze studie proveditelnosti
- Výhodou je minimalizace rizik, které by jinak vyplývaly z projektů novostaveb
- Precizní příprava s odbornými poradci, aby byla minimalizována rizika již před zahájením veřejné zakázky

- Dopravní PPP projekty by umožnily realizaci i v době, kdy se rozpočet SFDI potýká s nedostatkem prostředků
- Pro SFDI je nezbytné stabilizovat zdrojovou stránku rozpočtu, neboť výstavba dopravní infrastruktury je nástrojem pro posílení konkurenceschopnosti české ekonomiky

**Děkuji Vám za pozornost**



**sfdi**

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ  
INFRASTRUKTURY