



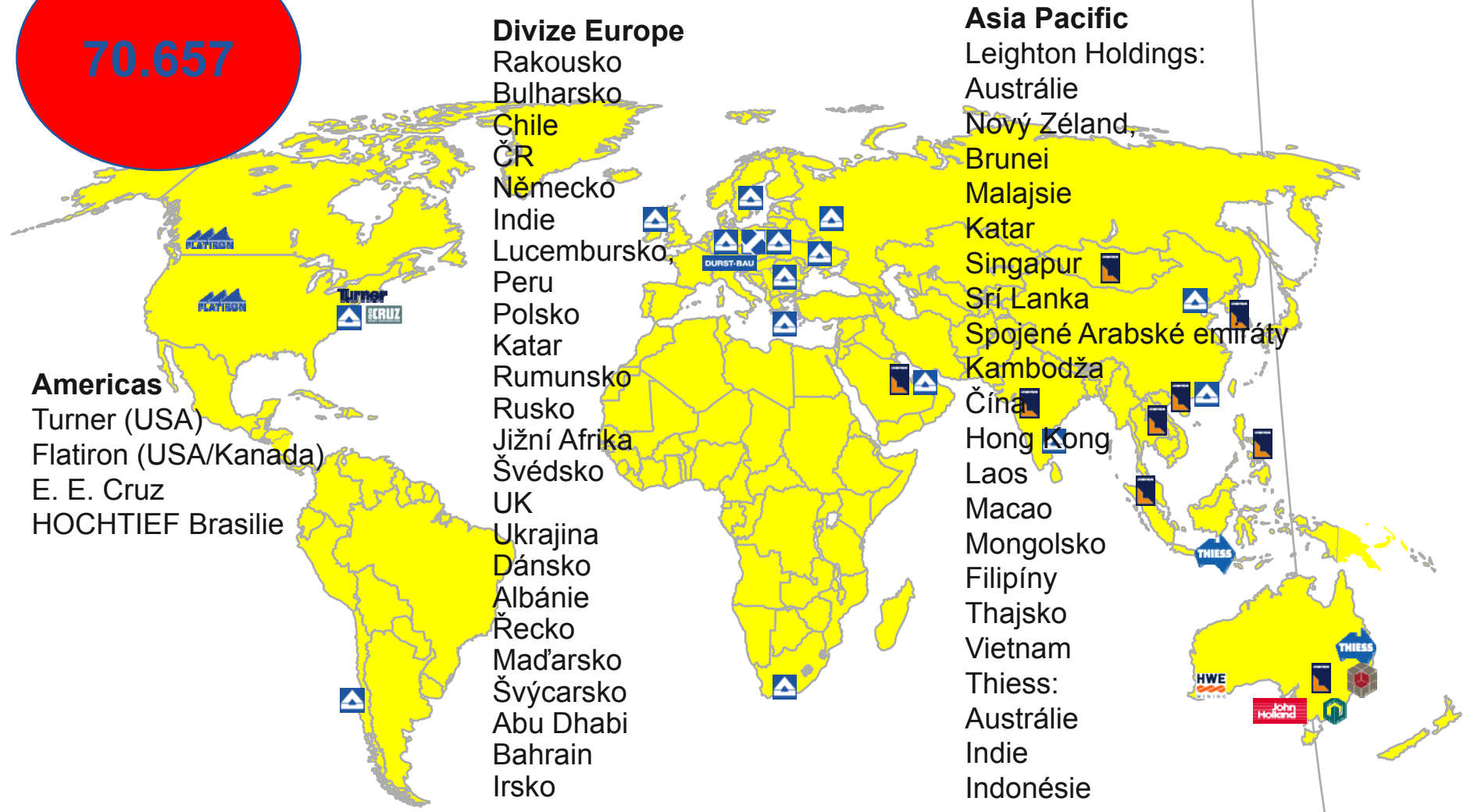
**DOPRAVNÍ
INFRASTRUKTURA
A KRIZE**
JE ŘEŠENÍM PPP?

Německá cesta z krize dopravní infrastruktury

Tomáš Bílek
HOCHTIEF CZ a. s.

SKUPINA HOCHTIEF ve světě

70.657



HOCHTIEF CZ

- Jedna ze 6 ti největších stavebních firem v ČR
- Aktivní v oblasti:
 - Dopravních staveb
 - Pozemních staveb
 - Property developmentu
- „Předkrizová čísla“ **2008**
obrat **8,29 mld. Kč**
počet zaměstnanců **1692**



12. dubna 2011



DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A KRIZE
JE ŘEŠENÍM PPP?



FAKTA

- Investice do dopravních cest jsou investicemi do životně důležitých tepen národního hospodářství



- Výkonná dopravní infrastruktura je hlavním předpokladem ekonomického úspěchu země



FAKTA

- otázkou není zda „INVESTOVAT

či NEINVESTOVAT“



- otázkou je pouze „JAK“



Jak přistoupili ke krizi v Německu?

- vláda investovala 2009 – 2010 částku cca 4 mld. € (100 mld. Kč)
- 2011 – 2014 plánuje spolková vláda investici
cca 10 mld. € (250 mld. Kč) / rok

 cca 3.000 Kč / na obyvatele

- ani spolková vláda nemá dostatek finančních prostředků ve státním rozpočtu, a proto:
 - vyčlenila **vlastní oběh finančních prostředků** v rámci státního rozpočtu pro silniční infrastrukturu
 - rozvinula aplikaci **PPP projektů** a dalších alternativních zdrojů financování

KONJUNKTURNÍ OPATŘENÍ NĚMECKÉ SPOLKOVÉ VLÁDY OD ROKU 2008

Krise v Německu začala dříve než v České republice – HDP poklesl v Německu již ve 2. čtvrtletí 2008, v ČR až ve 4. čtvrtletí 2008.

V Německu také dříve skončila (vzrůst HDP ve 2. čtvrtletí 2009, v ČR ve 3. čtvrtletí 2009).

Německá vláda přijala s cílem zmírnit dopad hospodářské krize na ekonomiku

dva konjunkturální balíčky,

Celkem se jednalo o 21 opatření, z nichž obecně 7 mělo přímý dopad na české hospodářství.

Konjunkturální balíček I
Listopad 2008
Cíl: stabilizovat reálnou ekonomiku



Konjunkturální balíček II
Únor 2009
Cíl: Zvýšení stávajících opatření a výrazné doplnění konjunkturálního balíčku I

KONJUNKTURNÍ BALÍČKY I A II V PŘEHLEDU

1

- listopad 2008 „ **Zajištění zaměstnanosti posílením růstu**“
- obsahoval **15 jednotlivých opatření**
- celkový objem **cca 30 mld. € (750 mld. Kč)**

2

- 13.ledna 2009 „**Pakt pro zaměstnání a stabilitu v Německu za účelem zajištění pracovních míst, posílení růstových faktorů a modernizaci země**“ taktéž „**Pakt za Německo**“
- **objem přibližně 50 mld. € (1.250 Kč)** byl ostatně výrazně obsáhlejší než první balíček. Tato opatření byla omezena na roky **2009, 2010.**

VYBRANÁ OPATŘENÍ PRO STAVEBNÍ SEKTOR A INFRASTRUKTURNÍ INVESTICE

a. Řemeslnické práce jsou lépe daňově uznatelné

Výše daňových odpisů u některých řemeslných výkonů, jako je např. údržba a modernizační opatření, se **zvyšuje na dvojnásobek**. Nadále je možno za rok odepsat až 1.200 € (30.000 Kč).

b. Objem finančních prostředků na vládní podpůrný program „sanace budov CO2“

a další modernizační opatření staveb se v letech 2009 – 2011 **zvýší o 3 mld. € (75 mld. Kč)**.

c. Objem finančních prostředků vyčleněných státem na infrastrukturní programy strukturálně slabších obcí

(pozn.: prostřednictvím státní banky KfW- *Kreditanstalt für Wiederaufbau*)
se zvyšují o 3 mld. € (75 mld. Kč).

VYBRANÁ OPATŘENÍ PRO STAVEBNÍ SEKTOR A INFRASTRUKTURNÍ INVESTICE

d. Státní podpora dopravních investic:

- v roce 2009 a 2010 budou předkládány „Inovační a investiční dopravní programy„
- na jeden každý rok stát vyčlení po **1 mld. € (25 mld. Kč)**
- podporována bude zejména **výstavba železniční sítě, vodních cest a protihluková ochrana.**

e. Rozšíření objemu prostředků na programy rozvoje regionální hospodářské infrastruktury:

- spolková pokladna uvolní zemím v roce 2009 jednorázově

200 mil. € (5 mld. Kč)

VYBRANÁ OPATŘENÍ PRO STAVEBNÍ SEKTOR A INFRASTRUKTURNÍ INVESTICE

f. Investice do budoucnosti z veřejných rozpočtů

(stavební investice do školských zařízení, dopravních systémů a zdravotnictví, zejména při sanaci budov)

CELKEM JE K DISPOZICI PŘES 17 MLD. € (425 MLD. KČ)

- ✓ cca **65%** (6,5 mld. € = 162,5 mld. Kč) oblast školství
- ✓ cca kolem **35%** (3,5 mld. € = 87,5 mld. Kč) rozvoj komunální infrastruktury (nemocnice, dálnice)

VYBRANÁ OPATŘENÍ PRO STAVEBNÍ SEKTOR A INFRASTRUKTURNÍ INVESTICE



g. Právní úprava při zadávání veřejných zakázek

- ✓ přechodná doba 2 let = zjednodušení
- ✓ urychlení procesu výběru a uzavírání smluvních vztahů s dodavateli

POUŽITÍ PROSTŘEDKŮ V DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE

Prostředky z konjunkturních balíčků přidělené Ministerstvu pro dopravu, stavebnictví a městský rozvoj byly následovně investovány do dopravní infrastruktury:

Použité prostředky z konjunkturního balíčku I

Oblast	2009 (mil. €)	2010 (mil. €)	celkem (mil. €)
<i>Kolejové tratě spolkových železnic</i>	170	450	620
<i>Spolkové dálniční komunikace</i>	550	400	950
<i>Spolkové vodní komunikace</i>	280	150	430
Celkem	1.000	1.000	2.000 = 50 mld. Kč

Použité prostředky z konjunkturního balíčku II

Oblast	Celkem (mil. €)
<i>Kolejové tratě spolkových železnic</i>	775
<i>Spolkové dálniční komunikace</i>	850
<i>Spolkové vodní komunikace</i>	350
Celkem	2.000 = 50 mld. Kč

Je



řešením?

VÝHODY **PPP** PRO ZADAVATELE

odlehčení pro veřejné rozpočty
(projekt off-balance; podpora splnění Maastrichtských kritérií)

dlouhodobě zajištěné plánování veřejných výdajů

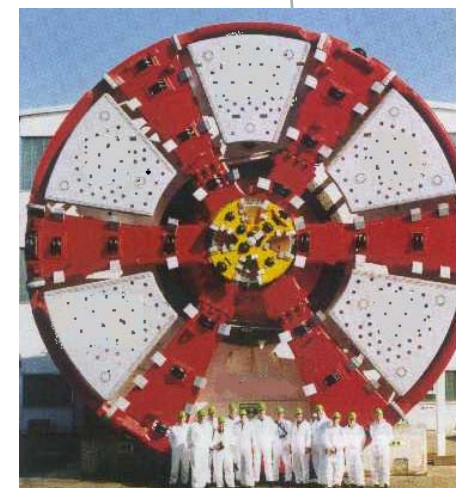
konkurence založená na kvalitě a inovaci
(nikoli nejnižší ceně)

splátky (vyskytují-li se) jsou vztažené k výkonům

optimalizace nákladů životního cyklu

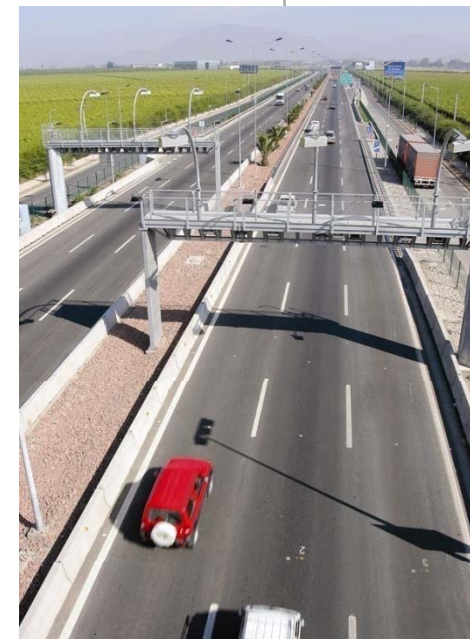
holistické řízení realizace a provozování

vyvážený transfer rizika
(rizika nese vždy ten, kdo je nejlépe umí řídit)

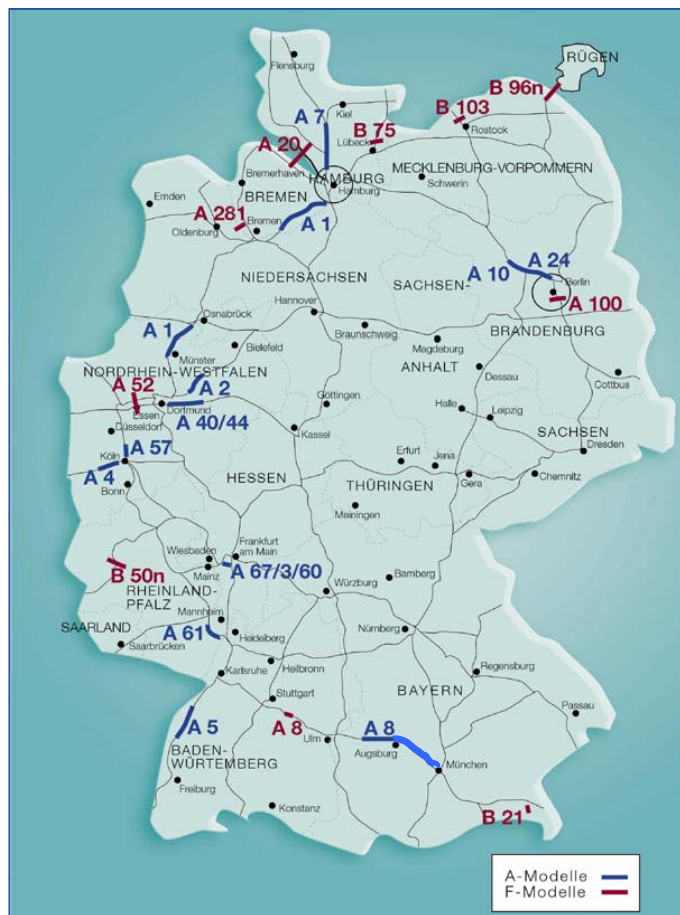


K ČEMU PPP NESLOUŽÍ

- projekty s principy spolupráce veřejného a soukromého sektoru nejsou a priori jen další formou financování;
- realizační fáze s využitím PPP není levnější – efekt je třeba hledat v nákladech životního cyklu;
- PPP proto méně vhodné, jde-li výhradně o získání nejnižší ceny díla (není možnost měnit či modifikovat řešení);
- PPP nelze aplikovat tam, kde jsou rizika, která privátní partner vyřešit neumí (zajištění pozemků, nejasná legislativa).



PROGRAM SILNIČNÍCH PPP PROJEKTŮ V NĚMECKU



Projekty „F-modell“ v realizaci a provozu:



- Warnowquerung
- Herrentunnel

Projekty „A-modell“ v realizaci a v provozu:

- Dálnice A8 (Bavorsko)
- Dálnice A4 (Duryňsko)
- Dálnice A1/A4 (Severní Porýní)
- Dálnice A5 (Baden Württemberg)
- Dálnice D1 (Dolní Sasko)

Možná soutěžní kritéria pro PPP – příklad projektu Herrentunnel

Mezinárodní výběrové řízení pro nové křížení přes řeku Trave řešené formou PPP





Soutěž na technické řešení	Kritéria výběru	Rozsah nabídky
<ul style="list-style-type: none"> — nový zvýšený most — tunel realizovaný metodou NRT — tunel ražený štítem  	<ul style="list-style-type: none"> • technické řešení • ekologická přijatelnost • koncept financování • výše mýtného • ekonomická proveditelnost • koncept provozování 	<ul style="list-style-type: none"> • struktura organizace projektu • zpracování návrhu v projektové dokumentaci • koncept demontáže mostu • koncept provozování (zahrnující běžnou i zimní údržbu, správu a obnovu) • časový harmonogram • stavební náklady • propočet ekonomické proveditelnosti / výše zpoplatnění (výše mýta) • koncept financování • rozdělení rizik



KONCESNÍ DÁLNIČNÍ PROJEKTY SKUPINY HOCHTIEF

Název projektu	Investice	Trvání	Specifikace
Herrentunnel Lübeck, Německo	EUR 179m	2005-2036	délka úseku 2 km
Umfahrung Hörselberge, motorway A4, Německo	EUR 258m	2007-2037	délka úseku 25 km
„Y-project“, northern part of A5 motorway, Austria	EUR 831m	2007-2039	délka úseku 51 km
Toll Motorway Elefsina-Patras-Tsakona, Greece	EUR 2,200m	2008-2038	délka úseku 365 km
Toll Motorway Maliakos-Kleidi, Greece	EUR 1,100m	2008-2038	délka úseku 230 km
Vespucio Norte Express, Chile	EUR 520m	2005-2032	délka úseku 30 km
Puentes del Litoral, Argentina	EUR 380m	2007-2037	délka úseku 60 km
Tunnel San Cristóbal Express, Chile	EUR 70m	2012-2042	délka úseku 4 km
WestLink M7, Austrálie	EUR 1,240m	2007-2037	délka úseku 40 km
Lane Cove Tunnel, Austrálie	EUR 968m	2007-2040	délka tunelu 4 km
Mitcham Frankston Freeway, Austrálie	EUR 2,219m	2004-2043	délka úseku 39 km
North Luzon Expressway, Filipíny	EUR 303m	2005-2035	délka úseku 84 km
Cobequid Pass Toll Highway, Kanada	EUR 105m	1997-2026	délka úseku 45 km
Cross Israel Highway, Izrael	EUR 1,115m	2004-2029	délka úseku 87 km
Huguenot Toll Tunnel, JAR	provozování	1988-2005	délka úseku 4 km
Tsitsikamma Toll Road, JAR	provozování	2001-2006	délka úseku 27 km
Bakwena Platinum Toll Road, JAR	EUR 273m	2002-2032	délka úseku 380 km
Chapman's Peak Drive Toll Road, JAR	EUR 17m	2004-2034	délka úseku 9 km
Celkem	11.778m		1.486 km

„Jak“ v České republice?

-  urychleně dokončit/přepracovat „superstrategii“ - dlouhodobý program rozvoje dopravní infrastruktury
-  zahájit/pokračovat v přípravě prioritních staveb
-  „zprofesionalizovat“ instituce, které jsou za přípravu odpovědné
-  urychleně učinit legislativní a věcné kroky nutné k rozvoji zdrojů alternativního financování (PPP apod.)





DĚKUJI VÁM ZA POZORNOST