

Financování PPP projektů

Bc. Veronika Byrtusová

Diplomová práce
2016

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2015/2016

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Veronika Byrtusová**
Osobní číslo: **M14642**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Financování PPP projektů**

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Zpracujte teoretické poznatky týkající se PPP projektů, včetně problematiky jejich financování.
- Porovnejte PPP projekty v České republice a jiných státech Evropské unie.

II. Praktická část

- Analyzujte současný stav PPP projektů v České republice a možnosti jejich financování.
- Na základě provedené analýzy vypracujte vlastní návrh financování konkrétních PPP projektů.
- Navrhněte opatření, která by mohla vést k efektivnějšímu financování a lepší realizaci PPP projektů v České republice.

Závěr

Rozsah diplomové práce: cca 70
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

ČERMÁK, Daniel a Jana VOBECKÁ. Spolupráce, partnerství a participace v místní veřejné správě: význam, praxe, příslib. 1. vyd. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2011, 181 s. ISBN 978-80-7419-067-4.

GRAEME, A. Hodge, Carsten GREVE and Anthony E. BOARDMAN eds. International Handbook on Public Private Partnerships. 1st ed. Cheltenham: Edward Elgar, 2010, 656 p. ISBN 978-1-84844-356-3.

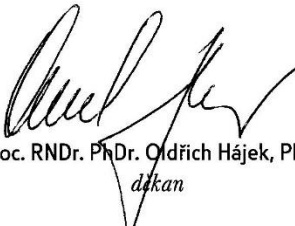
JURČÍK, Radek a Lenka KRUTÁKOVÁ. Veřejné zakázky a PPP projekty: potřebnost změny právní úpravy v EU a v ČR. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 506 s. ISBN 978-80-7380-121-2.

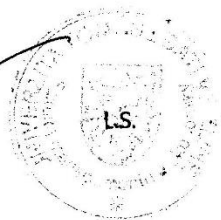
LEGO, Jan a Tomáš LOUDA. Partnerství veřejného a soukromého sektoru. 1. vyd. Praha: Ústav státu a práva AV ČR, 2008, 200 s. ISBN 978-80-904024-4-7.

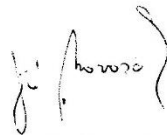
OSBORNE, Stephen P. Public Private Partnerships: Theory and Practice in International Perspective. 1st ed. London: Routledge, 2000, 348 p. ISBN 0-203-20711-4.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Jiří Macháček
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání diplomové práce: 15. února 2016
Termín odevzdání diplomové práce: 18. dubna 2016

Ve Zlině dne 15. února 2016


doc. RNDr. PhDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
děkan




Mgr. Jiří Novosák, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE


Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen přípouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

1. že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 18.4.2016


.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Cílem této diplomové práce je zpracovat problematiku realizace PPP projektů v České republice a možnosti jejich financování.

Teoretická část obsahuje základní poznatky o PPP projektech, různé formy jejich financování a zkušenosti s PPP projekty v zahraničí.

Praktická část je věnována analýze PPP projektů a srovnávání možností jejich financování. Na základě analýzy jsem zhodnotila kladné a záporné stránky PPP projektů v České republice.

Na závěr jsem navrhla několik opatření, které by měly vést k lepší realizaci PPP projektů.

Klíčová slova: PPP projekty, veřejný sektor, soukromý sektor, financování, veřejná zakázka, koncesní smlouva

ABSTRACT

The aim of this Diploma thesis is handle issues of realization PPP projects in Czech Republic and their financing possibilities.

The theoretical part contains basic facts about PPP projects, various forms of financing and experience with PPP projects abroad.

The practical part is devoted to analysis of PPP projects and comparison of their financing. Based on the analysis I have assessed the positive and negative aspects of PPP projects in Czech Republic.

At the end, I proposed several measures that should lead to better implementation of PPP projects

Keywords: PPP projects, Public sector, Private sector , Financing, Public contract, Concession contract

Chtěla bych touto cestou poděkovat panu Ing. Jiřímu Macháčkovi za odborné vedení mé diplomové práce.

OBSAH

ÚVOD	8
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	9
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1. DEFINICE PPP PROJEKTŮ	11
1.1 PODSTATA PPP PROJEKTŮ	11
1.2 ZÁKLADNÍ PRINCIPY PPP PROJEKTŮ.....	11
1.3 CHARAKTERISTIKA PPP PROJEKTŮ	12
1.3.1 Účastníci PPP projektu a jejich vztahy	12
1.3.2 Základní typy PPP projektů	15
1.3.3 Výhody a nevýhody PPP projektů	17
1.3.3.1 Výhody.....	17
1.3.3.2 Nevýhody.....	18
1.4 LEGISLATIVA K PPP V ČESKÉ REPUBLICE	19
1.4.1 Zákon č. 139/2006 Sb. Koncesní zákon.....	19
1.4.2 Koncesní smlouva	19
1.4.3 Novelizace koncesního zákona	20
• Zákon č. 227/ 2009 Sb. - mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o základních registrech	20
1.4.4 Kvazikoncese	20
2. FINANCOVÁNÍ PPP PROJEKTŮ	22
2.1 FINANCOVÁNÍ PPP Z FONDŮ EVROPSKÉ UNIE	25
2.2 FONDY EU	26
3. ZKUŠENOSTI S PPP PROJEKTY V ZAHRANIČÍ	28
3.1 VELKÁ BRITÁNIE	28
3.2 ÍRSKO	29
3.3 NIZOZEMSKO.....	29
3.4 PORTUGALSKO	30
3.5 FRANCIE.....	30
3.6 ITÁLIE	30
3.7 DALŠÍ VÝZNAMNÉ PPP PROJEKTY V EVROPĚ	30
3.7.1 Řecko.....	30
3.7.2 Chorvatsko	31
3.7.3 Dánsko.....	31
3.8 PPP PROJEKTY MIMOEVROPSKÉ ZEMĚ	31
3.8.1 Chile	31
3.8.2 Jihoafrická republika	31
3.8.3 Kanada.....	32
II PRAKTICKÁ ČÁST	33
4. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU PPP PROJEKTŮ V ČR	34
4.1 PRVNÍ PROJEKTY	34
4.1.1 Aircon - spojení letiště Ruzyně s centrem Prahy včetně provozu a údržby.....	34

4.1.2	Ubytovací zařízení ubytovna hotelového typu a parkoviště v areálu Ústřední vojenské nemocnice Praha ve Střešovicích (ÚVN).....	35
4.1.3	Výstavba, financování, údržba a provozování dálnice D3 Tábor Bošilec - (D3).....	35
4.1.4	Vybudování nové soudní budovy v Ústí nad Labem a v Karlových Varech	36
4.1.5	Vybudování věznice typu s ostrahou pro výkon trestu odsouzených	37
4.1.6	Zrušené nebo pozastavené projekty	37
4.2	DOSAVADNÍ ZKUŠENOSTI S PILOTNÍMI PPP PROJEKTY	38
4.2.1	Klady registrované PPP Centrem.....	38
4.2.2	Zápory registrované PPP Centrem	38
4.3	MUNICIPÁLNÍ PPP PROJEKTY	39
4.3.1	Železniční uzel Brno (ŽUB).....	39
4.3.2	Veřejná logistická zóna Mošnov	40
4.3.3	Národní sportovní centrum Morava v Ostravě.....	41
4.3.4	Kulturní a univerzitní centrum Zlín	41
4.3.5	Sportovní areál Tachov	42
4.3.6	Autobusové terminály a veřejné osvětlení	43
4.3.7	Vodohospodářské a teplárenské PPP projekty	43
4.4	ZHODNOCENÍ SITUACE MUNICIPALNÍCH PPP PROJEKTŮ	45
4.5	PRAKTICKÉ PROBLÉMY U PPP PROJEKTŮ ZE STRANY ÚČASTNÍKŮ	46
4.5.1	Veřejný sektor, Zadavatel	46
4.5.2	Soukromý sektor, Investor	46
4.5.3	Bankovní instituce.....	47
5.	ANALÝZA FINANCOVÁNÍ PPP PROJEKTŮ	48
5.1	MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ PPP PROJEKTŮ	48
5.2	DALŠÍ DŮLEŽITÉ ASPEKTY FINANCOVÁNÍ	51
6.	NÁVRH FINANCOVÁNÍ 32 KM DLOUHÉHO ÚSEKU DÁLNIČE D4 MEZI PŘÍPRAMÍ I PÍSKEM.....	53
6.1	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA PROJEKTU	53
6.2	FORMY FINANCOVÁNÍ PROJEKTU	55
6.2.1	Financování formou veřejné zakázky	55
6.2.2	Financování formou PPP.....	57
6.2.3	Možnost financování z evropských fondů	58
7.	NÁVRH OPATŘENÍ K EFEKTIVNĚJŠÍ REALIZACI PPP V ČR.....	64
	ZÁVĚR	66
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	67
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	70
	SEZNAM OBRÁZKŮ	71
	SEZNAM TABULEK.....	72
	SEZNAM GRAFŮ	73

ÚVOD

Ve své diplomové práci se budu zabývat problematikou implementace PPP projektů v České republice a zkoumáním možností jejich financování na základě provedené analýzy na konkrétním PPP projektu.

V teoretické části zpracuji základní charakteristiky PPP projektů, jaké mohou být typy těchto projektů, identifikuji účastníky projektu a jaké jsou jejich výhody. Dále se budu zabývat možnostmi financování PPP projektů v České republice a opět zhodnotím každou variantu. Zaměřím se také na legislativní proces, který upravuje PPP projekty. Poté se zaměřím na zkušenosti s PPP projekty v zahraničí

Obsahem mé praktické části bude analýza pilotních i municipálních projektů, které byly v České republice realizovány. Zhodnotím také různé formy financování těchto projektů. Na základě této analýzy se pokusím o vlastní návrh financování konkrétního projektu v oblasti infrastruktury, kde zhodnotím možné varianty financování, a vyhodnotím tu nejlepší možnou variantu.

Závěrem práce zhodnotím situaci PPP projektů v České republice a navrhnou několik řešení, které by mohlo vést k efektivnějšímu financování a lepší realizaci PPP projektů v naší zemi.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Prvním cílem mé diplomové práce bude zpracovat teoretické informace z oblasti PPP projektů, aby mohl čtenář vniknout do problematiky PPP projektů v České republice a lépe jí porozumět. Druhým cílem mé práce bude představení pilotních a municipálních PPP projektů, které byly již realizovány a zhodnotit klady a zápory těchto projektů, pro případné vylepšení zpracování následných projektů. Hlavním a zároveň třetím cílem mé práce bude představit čtenáři problematiku financování PPP projektů, seznámit je s různými druhy financování a jejich kombinacemi, které vedou k efektivní realizaci projektu.

Metodika, kterou využiji při vypracování teoretické části své práce, bude odborná literární rešerše, která vysvětlí problematiku PPP projektů v České republice, tak aby byla srozumitelná pro každého čtenáře.

V praktické části poté využiji metodu odborné analýzy, na jejích základě zhodnotím současnou situaci v oblasti financování a realizace PPP projektů. Součástí analýzy bude také popis jak již realizovaných projektů, tak také projektů, které realizovány z různých důvodů nebyly. Další metodou bude navržení možnosti financování konkrétního PPP projektu v oblasti infrastruktury.

Poslední a nejdůležitější metodou bude komparace různým forem financování projektu a zhodnocení výsledků mé analýzy, abych mohla posoudit, která z možných variant financování je v oblasti PPP projektů nejefektivnější.

Všechny tyto metody by mi měly pomoci v návrhu možných optimalizací v realizaci a financování PPP projektů.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1. DEFINICE PPP PROJEKTŮ

Zkratka PPP pochází z anglického názvu Public Private Partnership, což v překladu znamená veřejně – soukromé partnerství. Jedná se o spojení veřejného a soukromého sektoru za účelem realizace a financování projektů a činností, které slouží k uspokojování potřeb veřejnosti, které obvykle zajišťuje veřejný sektor. K nejvýznamnějším projektům patří zejména budování infrastruktury. Hlavní charakteristiky jsou:

- Dodávka služeb nebo infrastruktury je přejímána soukromým sektorem, dochází také k přejímání rizik
- Dlouhodobý závazek – trvání delší než tři roky
- Sdílení zkušeností mezi soukromým a veřejným sektorem, lepší využití veřejných zdrojů a také zlepšení kvality výsledných služeb.

(Jurčík, Krutáková, 2008, s. 401 a 402)

1.1 Podstata PPP projektů

V České republice se jedná o nový přístup v řešení veřejných zakázek, jedná se o ekonomický pojem, který zatím není v české legislativě přesně definován. Tato spolupráce je možná pouze na základě koncesní smlouvy, která je definovaná v zákoně z roku 2006 (zákon č. 139/2006 Sb.) Zákon uvádí že: „*se koncesní smlouvou koncesionář zavazuje poskytovat služby nebo provést dílo a zadavatel se zavazuje umožnit koncesionáři brát užítky vyplývající z poskytování služeb nebo z využívání provedeného díla, popřípadě spolu s poskytnutím části plnění v penězích.*“ Dalším významným rysem koncesí je dlouhodobý charakter tohoto vztahu a fakt, že jsou na soukromý sektor delegována rizika, které souvisí s provozováním díla.

(Čermák, Vobecká, 2011, s.148 a 149)

1.2 Základní principy PPP projektů

- Hodnota za peníze – ekonomický přínos musí být větší, než kdyby byly použity standardní postupy realizace projektu.
- Přenesení rizik – rizika nese ten subjekt, který je schopen ho lépe řídit, velká část by měla být přenesena právě na soukromý sektor.

- Specifikace standardů veřejné služby – přesná definice požadavků, cíle a kvalita provozovaných služeb. Výhodou PPP projektů je hlavně zkvalitňování služeb.
- Údržba hodnoty veřejných aktiv – nutné je přesně definovat jakým způsobem bude nakládáno s veřejnými aktivy. Aktiva totiž většinou nepřecházejí do vlastnictví soukromého sektoru, popřípadě se vrací do veřejného sektoru, po uplynutí doby trvání projektu. Z toho důvodu je třeba jasně stanovit práva a povinnosti s nakládáním s aktivy, aby nedošlo k jeho znehodnocení.
- Zajištění inovace a konkurence – smlouvy mezi soukromým a veřejným sektorem, musí být sepsány tak, aby nikoho nezvýhodňovaly. Aby docházelo k maximálnímu počtu inovací v dané oblasti, musí být také dostatečně podporována konkurence.
- Makroekonomické aspekty – velmi důležité je také provést makroekonomickou analýzu, abychom vyhodnotili dopad na ekonomickou stránku projektu.
- Vyhodnocení efektu času
- Rozložení plateb do delšího časového období.

(Jurčík, Krutáková, 2008, s. 403)

1.3 Charakteristika PPP projektů

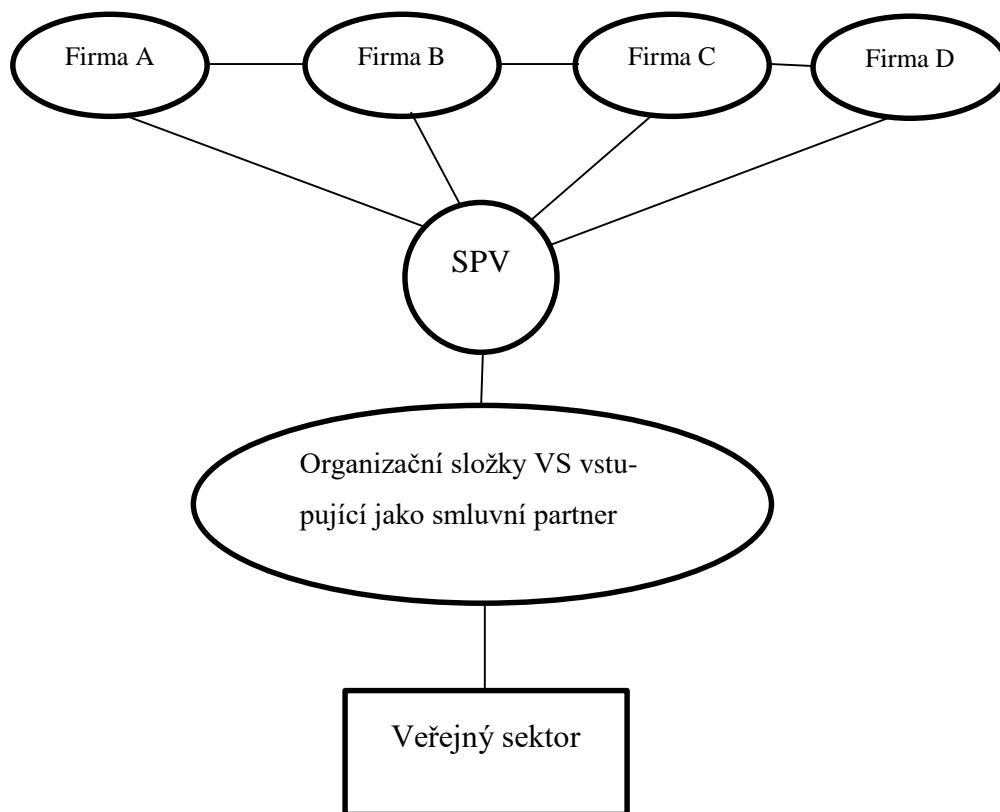
1.3.1 Účastníci PPP projektu a jejich vztahy

- **SPV (Special Purpose Vehicle)** – jedná se o speciální projektovou společnost, která bývá založena účelově, aby se starala o správu a realizaci projektu po celou dobu jeho životnosti. Tato společnost sebou nese řadu výhod hlavně z hlediska financování. Pro řadu věřitelů je výhodnější zapůjčit prostředky právě této společnosti než jednotlivým firmám, které se projektu účastní, neboť bankrot těchto firem znamená automaticky vyhlášení konkurzu a to pro věřitele může znamenat finanční ztrátu. Pro banku nebo jinou finanční instituci, tak může kontrakt s SPV znamenat relativně bezproblémový a bezrizikový úvěr. Samotná podstata společnosti SPV, totiž znemožňuje její úpadek.

(Ostřížek a kol., 2007, s. 22 a 23; Osborne, 2000, s.56)

Zapojení SPV je však vhodné využít hlavně u investičně i organizačně náročných projektů, kterými jsou například infrastrukturální projekty.

(Ostřížek a kol., 2007, str. 19)



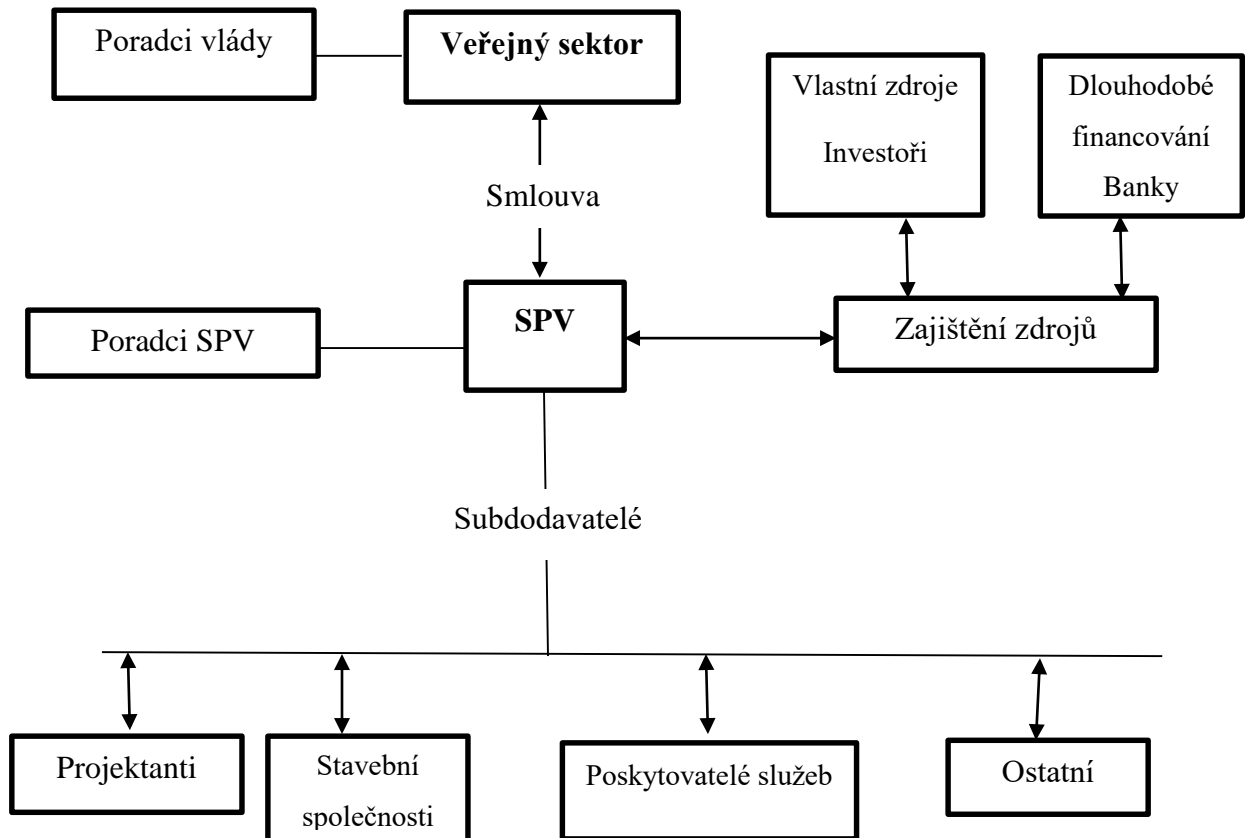
Obr. 1: Zjednodušené schéma se zapojením SPV (Ostřížek a kol., 2007, str. 21)

- **Veřejný sektor** – plní funkci garanta projektu. Má za úkol definovat požadované služby, cíle a výstupy projektu a možnosti financování projektu z veřejných financí. Další důležitým úkolem veřejného sektoru je také provádění a plánování celého smluvního procesu, tvorba projektového režimu, které je založeno na monitoringu bezpečnosti, kvality a výkonových standardech.
- **Poradci** – patří mezi důležité účastníky projektu, mohou figurovat jako poradci jak pro veřejný nebo pro soukromý sektor. Poradci u těchto projektů mohou být například: speciální konzultační společnosti, které mají s PPP projekty zkušenosti, zvláštní jednotka zabývající se PPP projekty (jako například PPP Centrum České republiky), sdružení právnických a fyzických osob zastupující soukromý sektor v problematice PPP (Asociace PPP), nebo individuální poradce z vlastních zdrojů (pro veřejný sektor někdo z Ministerstva financí). Nesmíme opomenout také právní poradce, kteří mají u PPP své podstatné místo.
- **Subjekty zajišťující zdroje** – ty rozdělujeme na dva druhy. Buď se jedná už o výše zmíněné SPV společnosti, které se zabývají financování infrastrukturních projektů

PPP. Nebo se jedná o banky a jiné finanční instituce poskytující úvěry. U PPP projektů se setkáváme s oběma variantami financování, jelikož velká investiční náročnost těchto projektů neumožňuje financování pouze z vlastních zdrojů. V České republice však banky požadují alespoň částečné financování z vlastních zdrojů většinou financování v poměru 1:9 (vlastní/cizí).

- **Subdodavatelé** – jsou to účastníci, kteří jsou vázáni dodavatelskými smlouvami, které je zavazují dodání určité služby na požadované místo. Tato pozice u PPP projektů je velmi lákavá pro malé a střední podniky, které se pak mohou na takto velkých projektech podílet ať už jako konstruktéři, dodavatelé nebo správci.
- **Ratingové agentury a pojišťovací společnosti** – nejedná se sice o smluvní účastníky, ale přesto se podílí na PPP projektech velkou mírou. Ratingové společnosti mají za úkol celý projekt ocenit a informovat realizátory projektu a jejich kreditním riziku, zda budou schopni projekt splácet. Mohou také doporučit změny ve financování projektu, které by umožnili levnější realizaci projektu. Role pojišťovacích společností je jasná, vytvořit pojistný balík, který by chránil projekt proti negativním dopadům. Většinou jednají s vkladateli do SPV a věřiteli a společně se snaží vytvořit komplexní pojišťovací balíček za přijatelnou cenu.

(Ostrřížek a kol., 2007, str. 25 – 27; Greame, Greve, Boardman, str. 45)



Obr. 2: Schéma smlouvy o PPP (Ostřížek a kol., 2007, str. 24)

1.3.2 Základní typy PPP projektů

Navrhni a postav (DB – Design & Build)

Jedná se o zjednodušený model spolupráce. Smlouva je uzavřena mezi zástupcem samosprávy a soukromým subjektem, který by měl projekt vypracovat jak po technické tak po finanční stránce. Následně soukromý sektor provede výstavbu projektu. Veřejný sektor celou investici financuje. Spolupracují pouze při vytváření materiální základny. Práva a povinnosti nejsou na soukromý sektor převedena.

(Peková, Pilný, Jetmar, 2012, str. 76 a 77)

Navrhni, postav a provozuj (DBO – Design & Build & Operate)

Smlouvu uzavírá opět představitel veřejné správy a soukromá firma. Soukromá firma se stará o vypracování projektu, provedení jeho výstavby a o následný provoz. Veřejný sektor opět zajišťuje financování. Vlastníkem investice zůstává veřejný sektor.

(Peková, Pilný, Jetmar, 2012, str. 77)

Postav, provozuj, předej (BOT – Build & Operate & Transfer)

Tento model je podobný modelu DBO, správa projektu je na soukromém sektoru jen dočasně. Naopak je potlačena projektová fáze. Veřejný subjekt na základě výběrového řízení vybere soukromou firmu, která projekt vybuduje, poté se sepíše smlouva o pronájmu díla zhruba na deset, ale i více let. Smlouva určuje, kdo je zodpovědný za správu a údržbu majetku a také ustanovení o případném budoucím odprodeji. Soukromý sektor je povinen po tuto dobu zabezpečovat veřejné statky v dostatečném množství a kvalitě. Také přijímá rizika, která jsou s provozováním tohoto statku spojena. Veřejná správa má podle smlouvu právo kontroly. Výhodou může být, že se soukromý sektor podílí nejen na výstavbě projektu, ale také na jeho správě.

(Peková, Pilný, Jetmar, 2012, str. 77; Lego, Louda, str. 32)

Navrhni, postav a financuj (DBF – Design & Build & Finance)

Soukromý sektor zajistí vypracování projektu, výstavbu a zajistí jeho financování, ale nemá právo ani povinnost jej provozovat. Je zodpovědný za všechny fáze realizace projektu. Veřejný sektor nemá dostatečné finanční prostředky, aby mohla projekt sama financovat. Zavazuje se tedy, že postupně uhradí náklady soukromému subjektu.

(Peková, Pilný, Jetmar, 2012, str. 78)

Navrhni, postav, provozuj a financuj (DBOF – Design & Build & Operate & Finance), koncesní dohoda

Tento model je u nás často spojován s koncesní smlouvou. Veřejný sepíše se soukromým sektorem smlouvu o návrhu projektu, jeho výstavbě, financování této výstavby a následném provozování výsledných služeb. Soukromý sektor se stará o údržbu a kvalitní poskytování statků. Když vyprší lhůta této smlouvy, je celý investiční projekt převeden na veřejný subjekt spolu s právy a povinnostmi, které souvisí s provozováním. Veřejný sektor také musí vůči soukromému vypořádat své závazky vůči soukromému sektoru formou úhrady nákladů.

(Peková, Pilný, Jetmar, 2012, str. 78)

Provozuj a spravuj (O&M – Operation & Maintenance)

Veřejný sektor a soukromý uzavřou dohodu o provozování již hotového projektu (pronájem zařízení nebo celého podniku). Tato smlouva je uzavíraná většinou na pět a více let.

(Peková, Pilný, Jetmar, 2012, str. 78)

1.3.3 Výhody a nevýhody PPP projektů

1.3.3.1 Výhody

Podle řady zemí, které mají s PPP projekty již řadu zkušeností, je největší výhodou především ekonomický přínos projektu. Je sice pravdou, že veřejná správa většinou získává při úvěrech, nižší úrok než soukromý sektor. Ten však umí finanční prostředky lépe využít a proto je ekonomický přínos větší než by byl z klasicky realizovaného projektu. Jurčík ve své literatuře také uvádí, že PPP projekty jsou výbornou volbou hlavně pro menší obce, starostové těchto obcí mají často problém sehnat finanční prostředky na realizaci svých projektů. V tomto případě je spolupráce se soukromým sektorem velice přínosná. PPP projekty je možné realizovat i na menších projektech jako je oprava komunikací, budov nebo zajištění veřejného osvětlení. Veřejný sektor může být velice výhodným partnerem, který poskytuje dobrou ochranu investic. Naopak soukromý sektor může tímto partnerstvím také mnohé získat, například získá zajímavé obecní pozemky, politická podpora ze strany obce, jisté daňové úlevy.

(Jurčík, Krutáková, 2008, str. 404)

Portál Czech.cz uvádí také řadu výhod PPP projektů:

- 1) Zachování kontroly – veřejný sektor se může plně věnovat dokumentární a hlavně právní stránce projektu, realizace je plně přenechána soukromému sektoru, ale veřejný sektor může realizaci, kdykoliv zkontrolovat.
- 2) Kvalita služeb – veřejný sektor dokáže kvalitněji poskytovat služby a to za vynaložení nižšího množství finančních prostředků.
- 3) Přenos rizik – část rizik je přenesena na soukromý sektor to, za která rizika je odpovědný soukromý a za která veřejný sektor je uvedeno v dokumentaci projektu
- 4) Efektivní realizace – například při projektech na výstavbu infrastruktury umožňuje tato spolupráce rychlejší a méně rizikovou realizaci projektu, a navíc není vyčerpáno, tak vysoké množství veřejných prostředků, ty pak mohou být využity na další projekty.
- 5) Transparentnost – tyto typy projektů jsou jako jedna velká transparentní veřejná zakázka a firma je do projektu zavázána několik let. Na rozdíl od obvyklých veřejných zakázek, které jsou často rozdělovny na velké množství menších zakázek a dochází

tak, k častému porušování legislativy a podávání žalob na nespravedlivé výběrové řízení.

- 6) Oboustranná výhodnost – aby mohlo dojít k realizaci PPP projektů, musí jít pro obě strany o výhodné partnerství.
- 7) Motivace – ta se týká převážně soukromého sektoru, který je motivován dlouhodobými příjmy z projektu, pokud však dodrží všechny podmínky obsažené ve smlouvě o díle, a dílo i přidružené služby jsou dodány v řádné kvalitě.

(czech.cz, © 2009)

1.3.3.2 Nevýhody

PPP projekty nemůžeme samozřejmě využít u všech potřeb veřejného sektoru. Prioritou soukromého sektoru je tvorba zisku, proto když není tímto ziskem motivován, může se projekt stát velmi neekonomickým a nekvalitním. Další problém nastává na straně veřejného sektoru. Projekty PPP jsou realizovány teď ze soukromých zdrojů, později však musí být splaceny sektorem veřejným, tento dluh však doteď nemůže být schvalován jako součást veřejného rozpočtu, což vyvolává problémy s platební schopností některých veřejných subjektů. Dalším velkou nevýhodou je délka zpracování dokumentace ohledně PPP projektu, vytváření partnerství mezi soukromým a veřejným sektorem může zabrat i několik let. Na druhou stranu samotná realizace je pak kratší. Dalším problémem může být délka trvání smluv. Často právě fixní doba trvání projektu může být velkou překážkou pro veřejný sektor. Když má například smlouvu trvání několik let a už po uplynutí jednoho roku je jasné, že poskytovaná služba je nepotřebná, nemůže ji přestat provozovat.

(Jurčík, Krutáková, 2008, str. 405)

Další nevýhodou je fakt, že soukromý sektor nemá odpovědnost vůči veřejnosti. Nebo například názor některých odpůrců PPP projektů, jako jsou lidé z řad odborů státních zaměstnanců, že PPP projekty mají za následek ztrátu státních pracovních míst. Statistické studie, však poukazují na to, že zatím k žádným hromadným ztrátám pracovních míst nedochází. Například zpráva amerického Ministerstva práce z roku 2001 ukázala, že skoro všichni státní zaměstnanci, kterých se projekt týkal, byli buď najati soukromým sektorem, nebo přeloženi na jiné pozice ve veřejném sektoru. Jako nevýhodu můžeme také zmínit problém s omezení dispozice s vybudovanými výstupy projektu. Stát však podle Ostřížka na této absenci dispozice netratí a to z toho důvodu, že platby ze strany třetích osob jsou buď investovány na správu projektu, nebo jsou podle smlouvy mezi veřejným soukromým sektor rozdělovány.

(Ostřížek a kol., 2007, str. 44)

1.4 Legislativa k PPP v České republice

Legislativu k PPP projektům upravují dva zákony:

- Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách
- Zákon č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení dále jen koncesní zákon.

1.4.1 Zákon č. 139/2006 Sb. Koncesní zákon

- Jedná se o transpozice evropských směrnic 2004/18/ES a 2005/51/ES.
- Tento zákon nabyl účinnosti od 1. 7. 2006 a umožnil tak realizaci PPP projektů v České republice.

„Tento zákon upravuje podmínky a postup veřejného zadavatele při uzavírání koncesních smluv v rámci spolupráce mezi veřejnými zadavateli a jinými subjekty, pokud tyto podmínky a postup neupravuje zvláštní právní předpis. Tento zákon dále zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství.“ (Česko, 2006a)

Tento zákon také popisuje, kdo může být zadavatelem projektu:

a) Česká republika⁴),

b) státní příspěvková organizace,

c) územní samosprávný celek nebo příspěvková organizace, u níž funkci zřizovatele vykonává územní samosprávný celek⁵),

d) jiná právnická osoba, pokud

1. byla založena či zřízena za účelem uspokojování potřeb veřejného zájmu, které nemají průmyslovou nebo obchodní povahu, a

2. je financována převážně státem nebo jiným zadavatelem nebo je státem nebo jiným zadavatelem ovládána nebo stát nebo jiný zadavatel jmenuje nebo volí více než polovinu členů v jejím statutárním, správním, dozorčím nebo kontrolním orgánu

(Česko, 2006a)

1.4.2 Koncesní smlouva

Koncesní smlouvu upravuje §16 Koncesního zákona v odstavci v prvním a druhém odstavci:

(1) Koncesní smlouvou se koncesionář zavazuje poskytovat služby nebo i provést dílo a zadavatel se zavazuje umožnit koncesionáři brát užitky vyplývající z poskytování služeb nebo z využívání provedeného díla, popřípadě spolu s poskytnutím části plnění v penězích.

(2) Podstatnou část rizik spojených s braním užitků vyplývajících z poskytování služeb nebo z využívání provedeného díla nese koncesionář; rozdělení ostatních rizik mezi zadavatele a koncesionáře stanoví koncesní smlouva.

(Česko, 2006a)

Koncesní smlouva také udává důvody, pro které může dojít k ukončení této smlouvy a samozřejmě vymezení vztahů obou subjektů k majetku. Smlouvu lze uzavřít pouze na dobu určitou a musí mít vždy listinnou podobu, stejně jako vyjádření všech účastníků. Koncesní smlouva se dále řídí občanským zákoníkem.

1.4.3 Novelizace koncesního zákona

- **Zákon č. 227/ 2009 Sb.** - mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o základních registrech
- **Zákon č. 417/2009 Sb.** - mění zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách
- **Zákon č. 110/2009 Sb.** - mění zákon č. 130/2002 Sb., o podpoře výzkumu a vývoje z veřejných prostředků
- **Zákon č. 179/2010 Sb.** – opět mění zákon o veřejných zakázkách
- **Zákon č. 303/2013 Sb.** - mění některé zákony v souvislosti s přijetím rekonstrukce soukromého práva

(Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2012)

1.4.4 Kvazikoncese

Přestože tento pojem není obsažen v českém právním řádu, jedná se o pojem, který je často v běžné praxi realizace PPP projektů používán. Kvazikoncesní veřejná zakázka, jak je kvazikoncesi také říkáno, je specifický smíšený institut, který zahrnuje jak aspekty veřejné zakázky, tak aspekty koncese. Jedná se o specifickou nadlimitní veřejnou zakázku, která dle smlouvy umí být uzavřena na dobu určitou a to na pět a více let, což splňuje princip dlouhodobosti u PPP projektů. Dodavatel (tedy soukromý sektor) zde také nese určitou míru rizika, které jsou spojena s realizací veřejné zakázky a má nárok na budoucí příjem, který mu bude

poskytnut zadavatelem zakázky v pravidelných platbách, které vyplývají z poskytování veřejného statku. Rozdíl je v tom, že dodavatel si jiné platby než od zadavatele nárokovat nemůže. Povinnosti zadavatele jsou obsaženy v zákoně o veřejných zakázkách. Dle tohoto zákona je nutné dodržovat určité požadavky obsahu kvazikoncesní smlouvy, jako vedení odděleného účetnictví.

(epravo.cz, 2016)

2. FINANCOVÁNÍ PPP PROJEKTŮ

Financování PPP projektů v České republice tvoří stejně jako například ve Francii hlavně vlastní kapitál projektových společností SPV, které jsem zmiňovala výše ve své práci. Dále je tvořeno hlavně různými druhy bankovních úvěrů. Marie Těhlová z PPP Centra uvádí hlavně tři druhy financování těchto projektů:

- **Vlastní kapitál a podřízený úvěr**

Vlastní kapitál je základní stavební jednotkou financování PPP projektů. Akcionáři koncesionářské společnosti upsáním vlastního kapitálu přejímají riziko ztráty nebo dokonce i celé vložené sumy. Z vlastního kapitálu jsou například čerpány prostředky na náhradu škody, které byly způsobeny různými událostmi a nebyly obsaženy v dohodě o riziku. Samotné banky nebo jiné finanční instituce, před poskytnutím úvěru na daný projekt vyžadují, aby určitý podíl financován právě z vlastního kapitálu. Jedná o záruku, že je projekt důvěryhodný, jelikož výše vlastního kapitálu je pro banky určitým signálem rizikovosti. Čím je podíl vlastního kapitálu vyšší, tím více je projekt rentabilní. Neméně důležité jsou také vklady soukromých subjektů, jako jsou stavitelé nebo budoucí provozovatelé, protože mohou snížit dopady největších rizik. Jejich vysoké vklady mohou také znamenat jejich velký zájem o co možná nejlepší výsledky.

(Ministerstvo vnitra České republiky, 2015)

Některé členské země Evropské unie využívají možnosti financování prostřednictvím speciálních fondů. Tak se na financování mohou podílet i jiné subjekty, jako například soukromí investoři. Ve Francii byl vytvořen první investiční fond zaměřený na PPP projekty s názvem FIDEPP, která byl založen v roce 2006 a je spravován investiční bankou Natixis.

(Ministerstvo vnitra České republiky, 2015)

Co se týče podílu vlastního kapitálu, který je požadován bankou, je jeho výše v každé zemi jiná. Například v České republice je většinou požadováno 10%, ve Francii většinou banky požadují podíl od 10% až do 20%, ovšem u projektů, které jsou více technologicky náročné a tudíž i rizikovější požadují od 20% až do 40%. V tomto případě se může jednat o výstavbu dálnice, jejíž součástí jsou složité mosty a tunely, vybudování dolu nebo ropného vrtu v zahraničí. Investoři jsou totiž posledními účastníky projektu, jejichž ztráta by byla v případě úpadku koncesionáře uspokojena, proto požadují velkou návratnost investic. Naopak u tech-

nických podílníků jsou vyplaceny nižší dividendy než u ostatních podílníků, tento předpoklad vyplývá z faktu, že techničtí podílníci budou profitovat hlavně ze zisku, při následném provozování výsledného díla.

(Ministerstvo vnitra České republiky, 2015)

Ve Francii v případě PPP projektů často využívají možnosti tzv. podřízeného úvěru, což je mezistupeň mezi použitím vlastního kapitálu a využitím dlouhodobého bankovní úvěru. Splatná doba toho úvěru je velmi dlouhá. Při výpočtu procentuálního podílu financování je tento úvěr řazen mezi vlastní kapitál, zvláště v případě, že je tento úvěr poskytnut jedním z akcionářů projektové společnosti. Tento úvěr je výhodnější zvláště pro technické podílníky projektu. Další výhodou je fakt, že úroky z této půjčky dostává účastník projektu i v případě, že kdy společnost nedosahuje zisku, protože naopak dividendy by ve ztrátovém roce nedostal. Podřízený úvěr poskytují jak upisovatelé vlastního kapitálu, tak banky nebo jiné finanční instituce, popřípadě soukromí investoři. Tento úvěr je poskytován jako doplněk vlastního kapitálu.

(Ministerstvo vnitra České republiky, 2015)

- **Úvěry od bank a jiných institucí**

Hlavním zdrojem financování PPP projektů je samozřejmě úvěr poskytnutý bankou nebo jinou finanční institucí. Vzhledem k velké finanční náročnosti projektu, nebývá úvěr poskytnutý pouze jednou bankou. Banky, které se na financování podílejí, určí jednoho nebo více tzv. aranžérů, kteří stanoví celou konstrukci financování. Krom této konstrukce mají také za úkol jednat se zástupci státní správy a jsou za celé financování projektu odpovědní a ručí za něj. Pokud by byli stanoveni například čtyři aranžéři, ručí za tři čtvrtiny úvěru, poslední čtvrtina je chápána jako rezerva pro případ, že by jeden z aranžérů projekt opustil.

(Ministerstvo vnitra České republiky, 2015)

Účastníci projektu musí bankám splácet také úrok. Tento úrok se odvíjí od úrokové sazby Euribor, k níž si banky stanoví i marži, která by měla být hodnotou rizika půjčky, které banky podstupují. Významnou roli hraje také výše vlastního kapitálu, který je do projektu vložen. Během samotné výstavby projektu, účastníci úvěr nesplácí, hradí pouze tyto úroky.

(Ministerstvo vnitra České republiky, 2015)

Standby úvěr je další možností bankovních úvěrů, slouží převážně ke krytí neočekávaných nákladů, které mohou být vyvolány změnami v projektu, nebo příliš vysokou inflací. Při

začátku čerpání tohoto úvěru, se standby úvěr spojí s hlavním úvěrem a úroky jsou počítány z celkové částky.

(Ministerstvo vnitra České republiky, 2015)

Překlenovací úvěr – tento úvěr se používá hlavně pro hrazení úroků z hlavního úvěru na začátku projektu, kdy počáteční zisky z provozu nejsou dostačující, aby pokryly všechny náklady.

(Ministerstvo vnitra České republiky, 2015)

Kromě těchto druhů úvěrů, mohou účastníci využít, také úvěru poskytovaných Evropskou investiční bankou (EIB). Akcionáři této banky jsou členské země Evropské unie. Tento druh financování je velice přínosný hlavně pro projekty, které umožňují rozvoj pro chudší regiony. Jelikož je EIB nejvýše hodnocena všemi ratingovými agenturami, její úroková sazba se odvíjí od velmi nízké úrovně, daleko nižší než je úroveň Euribor. Splatnost toho úvěru může být i 25 let, kdy začít splácet mohou účastníci projektu až po dvanácti letech. Výše toho úvěru může tvořit až padesát procent finančních prostředků. Evropská investiční banka na sebe samozřejmě nebere žádná rizika.

(Ministerstvo vnitra České republiky, 2015)

- Dluhopisy

Třetí možností financování jsou dluhopisy. Může se jednat o emisi dluhopisů veřejných i soukromých. Veřejné dluhopisy mají většinou lepší úrok než bankovní úvěry. Od zavedení eura se dluhopisy v rámci Evropské unie emitují v Londýně. V rámci PPP projektů existuje emise dluhopisů také v USA, ovšem pro evropský trh nejsou dostupné.

(Ministerstvo vnitra České republiky, 2015)

S financováním pomocí dluhopisů jsou často spojována rizika, které můžeme rozdělit do dvou skupin:

Rizika, které podstupují žadatelé o finanční prostředky:

- Ekonomický vývoj a ekonomické prostředí České republiky,
- Nedostatek investic na kapitálovém trhu,
- Obavy z neumístění,
- Náklady na vydání emise.

(Otrápek a kol, 2007, str. 85)

Rizika, která podstupují nabízející kapitál:

- Nedostatek informací u investorů,
- Nedůvěřivost investorů,
- Velikost zdanění výnosů z dluhopisů.

(Otrůžek a kol., 2007, str. 85)

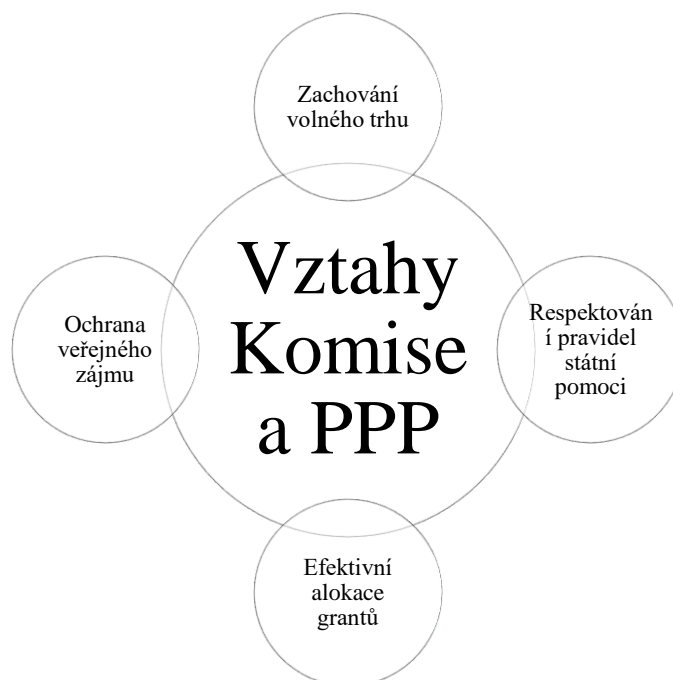
2.1 Financování PPP z fondů Evropské unie

Jelikož se za poslední dobu snížilo množství volných peněžních prostředků pro zajištění infrastruktury a služeb. Pro financování veřejných projektů se stále více začíná využívat možnosti grantů z Evropské unie. Tato možnost financování má velmi pozitivní dopad na budování i životnost projektu. Aby mohli účastníci projektu plně využívat granty, musí mít jasně definované silné a slabé stránky projektu. Výhodou těchto grantů je možnost realizace projektů, které by díky nedostatku finančních prostředků ze soukromého sektoru nemohly být realizované. Také napomáhají k snížení rizika, které s projektem souvisí. Přidělení grantu také zvyšuje důvěryhodnost projektu. Jednou z nevýhod grantového financování je především požadavek, aby byl projekt realizován co nejefektivněji, stejně jako například u soukromého financování. Žadatelé o grant se na něm často stávají závislý, což také není úplně nejlepší varianta, protože poskytovatelé grantu si často kladou specifické podmínky. Grant je možné do financování zapojit různými způsoby například:

- Jako pravidelné příspěvky na provozní náklady, zvláště v počátečním budování projektu, kdy zisky nepokryjí nutné náklady
- Pokrytí finančních nákladů – záruky na poskytnuté úvěry, příspěvky na daňové platby, možnost pokrytí kurzových ztrát
- Doplácení příjmů pro soukromý sektor, doporučuje se pouze u v počáteční fázi, dlouhodobě by mohlo dojít ke snížení efektivnosti
- Možnost pomoci při finančních pobídkách ze strany veřejného sektoru

Jedná se však o teoretické možnosti, kdy může být grant poskytnut. Je nutno zkoumat reálnou potřebu využití. Podmínky pro poskytnutí grantu udává Evropská komise

(Otrůžek a kol., 2007, str. 86 a 87)



Obr. 3: *Vztah Evropské komise a PPP projektů (Ostřížek a kol., 2007, str. 87)*

2.2 Fondy EU

PPP projekty v současné době mohou být financovány z několika fondů Evropské unie:

- Strukturální fondy – fondy založené za účelem podpory zaostalejších regionů členských zemí, pro zlepšení hospodářské a sociální oblasti
- Fond soudržnosti – z tohoto fondu jsou financovány velké investiční projekty, které jsou zaměřeny na životní prostředí a dopravní infrastrukturu hlavně v zemích, ve kterých je HDP nižší než 90% průměru Evropské unie
- Finanční mechanismy EHP a Norska – tyto mechanismy se zaměřují na projekty, které mají snahu uchovat evropské dědictví, projekty zaměřené na životní prostředí a rozvoj lidských zdrojů

(Ostřížek a kol., 2007, str. 88)

Podmínkou financování z Evropské unie je, že žadatel může využít grant pouze z jednoho fondu. Pro programové období 2007 až 2013 byly stanoveny prioritní programy: Konvergence, Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost a územní spolupráce. V programovém období 2014 až 2020 mohou žadatelé o dotace využívat výzev z národních operačních programů nebo programů přes zahraniční spolupráce.

V programovém období 2007 až 2013 byly PPP projekty financovány hlavně z těchto fondů:

- **Kohezní fond**
- **Evropský fond pro regionální rozvoj**
- **Evropský sociální fond**

První dva fondy se zaměřovaly spíše na velké investiční projekty v oblasti životního prostředí a v oblasti dopravní infrastruktury. Naopak sociální fond sloužil k financování spíše projektů, které se zaměřují na rozvoj lidských zdrojů.

V programovém období 2014 až 2020 přibýly jako zdroje financování další fondy a to:

- **Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova** – tento fond slouží na podporu rozvoje venkova, který spadá do společné zemědělské politiky EU. Prostředky z fondu slouží ke zvýšení konkurenceschopnosti zemědělství a lesnictví, zlepšení životního prostředí a krajiny nebo kvality života ve venkovských oblastech
- **Evropský námořní a rybářský fond** – jedná se o finanční nástroj na podporu rybolovu, který spadá do společné rybářské politiky EU. Fond podporuje projekty vedoucí k vyšší konkurenceschopnosti a ochraně životního prostředí. Financuje aktivity týkající se mořského i vnitrozemského rybolovu (např. odbahňování rybníků)

(Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2016)

Ostřížek a kol., uvádí možné překážky ve využívání peněz z Evropské unie:

- Jednou z překážek je rozpočtové omezení, Evropská unie v každém programovém období, přidělí každé členské zemi určité množství finančních prostředků, například pro Českou republiku je to v současném programovém období necelých 24 miliard eur.
- Nejistota, zda evropské peníze získají. Pro získání evropských dotací je potřeba vypracovat žádost a projekt musí splňovat podmínky pro získání dotace
- Stále málo zkušeností s PPP projekty v České republice
- Politické překážky a různorodost národů

(2007, str. 88)

3. ZKUŠENOSTI S PPP PROJEKTY V ZAHRANIČÍ

3.1 Velká Británie

Nejvíce zkušeností s PPP projekty má právě Velká Británie. Již od roku 1993 bylo v Británii podepsáno pře 440 PPP projektů. Více než 200 těchto projektů funguje dodnes a přináší občanům vysoce kvalitní poskytování služeb veřejných služeb. První spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem bylo vytvořeno v oblasti infrastruktury v roce 1992 pod názvem PFI (Private Finance Initiative). Britské ministerstvo financí však již od 80. let pracovalo na metodice, která by umožňovala financování veřejných projektů soukromými investicemi. Prvním veřejně sledovaným projektem toho typu byla výstavba Eurotunelu, práce na tomto projektu byly zahájeny v roce 1985. V další letech proběhly v Británii další projekty, které se týkaly spolupráce veřejného a soukromého sektoru v oblasti dopravy a to Darford nebo Second Severn Crossings. V roce 1997 proběhly v Británii zásadní změny na poli veřejných projektů. Byl podán požadavek centralizované podpory pro jednotlivá ministerstva v těchto projektech. Byl vytvořen speciální tým PFI, který se skládal ze zkušených investičních bankéřů a právníků, kteří se zabývají se problematikou financování a samozřejmě z ekonomů. Tento tým odborníků měl tyto projekty na starosti. Spolupracoval s konkrétními ministerstvy, kterých se projekt týkal a zároveň rozhodovali o životaschopnosti projektu, ještě dřív než byla samotná veřejná zakázka vypsána. Zřízení toho týmu znamenalo velký pokrok ve veřejně-soukromé spolupráci. V rámci PFI byly podepsány projekty za cca 30 miliard liber. Bylo již dopředu jasné, že tento tým byl vytvořen pouze dočasně, již v roce 2000 byl nahrazen hned dvěma institucemi a to OGC (Office of Government Commerce) a PUK (Partnerships UK). Instituce OGC se zabývá problematikou veřejných zakázek a spadá pod Ministerstvo financí. Na druhou stranu PUK je akciovou společností, která má za úkol připravovat nové projekty a dohlížet zda soukromý sektor plní své povinnosti. 4lenové představenstva společnosti jsou ze soukromého sektoru, výjimku tvoří pouze dva představitelé veřejné správy, které jmenuje Ministerstvo financí a nemají ve společnosti výkonné postavení. Hlavním cílem této společnosti, je návratnost investic, které akcionáři do projektu vložili. Řeší také problémy, které u PPP projektů nastanou a spolupracují s místními orgány. Společnost PUK pracuje na několika set projektech jako jsou nemocnice, silnice, tunely, mosty, vojenská výcviková střediska, ubytovny pro veřejný sektor nebo provozování škol. Každým rokem uzavírá další desítky kontraktů. V současné době patří mezi velké projekty rekonstrukce londýnského metra. Londýnská doprava je jedním z největších a nejvýznamnějších

PPP projektů Británie s názvem Prestige. Město uzavřelo turnikety na metro a zavedlo systém mikročipových karet. Koncese na financování, výstavbu i provozování celého systému na dobu sedmnácti let byla předána společnosti TranSys. Celkový rozpočet projektu byl 44,4 mld. Kč. Roční objem plateb koncesionářů činil přes 3 mld. Kč a byl nezávislý na objemu prodaného jízdného.

(CzechTrade, 2004; Tetřevová a kol., 2009, str. 184)

3.2 Irsko

Po vzoru modelů PPP projektů ve Velké Británii došlo k určitým opatřením v této oblasti i v nedalekém Irsku. Irsko se však více zabývá projektovou částí a zkoumá nejen životnost těchto projektů, ale také jejich dopad na fiskální politiku země. Za PPP projekty v Irsku zodpovídá podobně jako v České republice centrum pro PPP (Central PPP Unit). Tato instituce funguje pod správou Ministerstva financí a doplňuje tak příslušné veřejné orgány, které mají s projekty spolupracovat. Jelikož je tato instituce pod vedením Ministerstva financí umožňuje tak rovný přístup a také možnost obchodní iniciativy pro soukromý sektor. Důležité je, aby všechny PPP projekty byly v souladu s vydanými předpisy a směrnicemi, které tvoří rámec pro PPP v Irsku a také dohlíží, aby projekty byly v souladu s možností veřejných rozpočtů a celkové rozpočtové stabilitě. Významnými projekty jsou například most Westlink na dálnici D50, provoz dráhy Luas Line v Dublinu. V Dublinu se také jedním z významných projektů stal projekt výroby energie z odpadků a vybudování dvou sídlišť pro levné bydlení. Infrastrukturním projektem bylo vybudování hlavní spojnice mezi východem a západem země N4 Kilcock-Kinnegad.

(CzechTrade, 2004)

3.3 Nizozemsko

Jednou ze zemí, která se podílela na rozvoji PPP projektů v Evropě, je právě Nizozemsko. PPP projekty jsou v zemi dlouhodobou politickou prioritou. Prvních kladných výsledků dočílila v roce 2001. Tehdejší vláda vyhlásila, že přenesením provozování veřejných služeb na soukromý sektor má výborný vliv na návratnost investic. Obdobně jako v Irsku, je instituce, které má PPP projekty na starosti pod správou Ministerstva financí. Nizozemsko má za cíl zvýšit počet PPP projektů v zemi, v letech 2000 až 2001 byly jako pomocné opatření na tyto projekty vyčleněny zdroje ve výši 23 mil. Eur, díky kterým by mohlo být financováno až

50% nákladů. Nejúspěšnější projekty jsou v oblasti infrastruktury, nejdůležitějším projektem byla dodávka na údržbu tratě mezi Amsterdamem a Belgií.

3.4 Portugalsko

Zavádění PPP projektů v Portugalsku bylo zapříčiněno složitým a finančně náročným budováním infrastruktury. Na základě tohoto problému byla Ministerstvem veřejných prací vybudován projekt SCUT, který má za úkol budování silnic a dálnic ve spolupráci se soukromým sektorem. Dnes jsou však v Portugalsku podporovány i projekty menšího rozsahu jako výstavba parkovišť, muzeí a místní doprava. Jedním z klíčových projektů, byla výstavba mostu Tagus, který je dlouhý 18 km. Celkové náklady byly ve výši 900 mil. eur.

(CzechTrade, 2004; Tetřevová a kol., 2009, str. 184)

3.5 Francie

Se spoluprací veřejného a soukromého sektoru mají ve Francii bohaté zkušenosti, zvláště pro budování silnic a dálnic. Koncesní smlouvy v zemi fungují již od 60. let.

(CzechTrade, 2004)

3.6 Itálie

PPP projekty jsou velkým potenciálem hlavně v jižní Itálie, vzhledem k tomu, že veřejný sektor se stále více zadlužuje, hledá vláda možnosti financování některých státních služeb právě ze soukromého sektoru. Od roku 2000 existuje pod správou Ministerstva financí specializovaný útvar UTFP (Unita Tecnica Finanza di Progretto). Tento útvar zaměstnává zkušené profesionály, kteří dříve pracovali pro soukromý sektor a dělí se na tři části technickou, finanční a právní. Jednou z pravomocí tohoto útvaru je podílet se na legislativě k PPP projektům v Itálii. Významnými projekty jsou například: výroba energie z odpadu Tecnoborgo za 61,5 mil. eur.

(CzechTrade, 2004)

3.7 Další významné PPP projekty v Evropě

3.7.1 Řecko

Výstavba druhého mezinárodního letiště pro Athény, náklady činily přes 2 mil. eur.

(Tetřevová a kol., 2009, str. 184)

3.7.2 Chorvatsko

Modernizace některých částí dálnice A1 a B1.

(Tetřevová a kol., 2009, str. 184)

3.7.3 Dánsko

Rozsáhlé budování škol a školek, sportovních areálů či fotbalových hřišť v rámci projektu Školy a sportovní zařízení.

(Tetřevová a kol., 2009, str. 184)

3.8 PPP projekty mimoevropské země

3.8.1 Chile

Chile je jednou z mimoevropských zemí, které se stala průkopníkem PPP projektů. Ministerstvo veřejných prací uděluje v zemi koncese pro zabezpečování veřejných služeb soukromým sektorem jako je například výstavba věznic, škol, nemocnic apod.

(CzechTrade, 2004)

3.8.2 Jihoafrická republika

Také Ministerstvo financí v Jihoafrické republice zřídilo útvar, který se zabývá řízením PPP projektů. Projekty jsou zahrnuty ve střednědobém plánování výdajů. Pokud je PPP projekt schválen, musí odvětvové ministerstvo, které projekt zabezpečuje předložit Ministerstvu financí předložit výčet rizik a hodnocení jejich efektivnosti a také poměr vyhrazených finančních prostředků. Jedním z prvních projektů, byla vybavení nemocnice Albert Luthuli lékařskými přístroji, tato moderně vybavená nemocnice se stala jednou z největších na Africkém kontinentu. Vláda Jihoafrické republiky také sepsala několik smluv, které přenechávají správu některých částí nemocnic soukromému sektoru. Dalším významným projektem je oblast ekologické turistiky v Chapman's Peak Drive. Dalšími projekty, které jsou v realizaci, je technické vybavení státních úřadů a modernizace pracovišť vybraných ministerstev.

(CzechTrade, 2004)

3.8.3 Kanada

V Kanadě se PPP projekty zabývá zejména Ministerstvo financí a Svaz průmyslu. Ministerstvo financí má v kompetenci hlavně alternativní zajišťování dodávky služeb a vytváření směrnice k PPP projektům. Na druhou stranu Svaz průmyslu vybudoval Kanceláře PPP, ve kterých, se mohou žadatelé informovat o možnostech zapojení do PPP. Mezi významné projekty patří hlavně správy provincií jako Quebec, Nové Skotsko a Nový Brunwick. Do budoucna chce Kanada využít soukromých investic hlavně při budování dálničních sítí.

(CzechTrade, 2004)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU PPP PROJEKTŮ V ČR

S PPP projekty začala Česká republika od roku 2006, kdy též zpracován a vyšel v platnost zákon o Koncesích smlouvách a koncesním řízení (zákon č. 139/2006 Sb.), který navazoval na zákon o Veřejných zakázkách. Ministerstvo financí mělo za úkol vymyslet pravidla, kterými by se metodika a správa PPP projektů řídily a informace o nich byly veřejně dostupné.

Na legislativě Ministerstvo financí spolupracovalo s nově vzniklým PPP Centrem, které ovšem v roce 2012 ukončilo svou činnost. Tato instituce měla být nahrazena Úřadem pro veřejnou podporu, bohužel nebyl tento úřad ještě založen. Informace o PPP projektech v České republice se tedy můžeme dozvědět ze stránek Ministerstva financí, Ministerstva pro místní rozvoj, nebo na stránkách Asociace pro rozvoj infrastruktury.

4.1 První projekty

Již od roku 2005 se v České republice rozjelo několik PPP projektů, které měly sloužit k otestování tohoto systému financování veřejných statků soukromými investicemi. Také měly poukázat na silné a slabé stránky, a zda jsou projekty do budoucna životaschopné.

4.1.1 Aircon - spojení letiště Ruzyně s centrem Prahy včetně provozu a údržby



Obr. 4: Vizualizace projektu Aircon (*idnes.cz*)

Jedná se o projekt, který měl snadnou a hlavně ekologickou cestou spojit centrum Prahy s Ruzyňským letištěm (nyní letiště Václava Havla). Zadavatelem projektu bylo Ministerstvo dopravy spolu se Správou železnic. Předpokládané investiční náklady byly cca 20 mil. Kč. Koncesní smlouva byla sepsána na 30 – 40 let. Zvažovaly se dva typy PPP projektů a to typ

BOT (Postav, provozuj, prodej) a typ DBFO (Navrhni, postav, provozuj a financuj). Smlouva byla sepsána na výstavbu, provoz, údržbu tratě a na provoz dopravy s finančním podílem státu 10%. Soukromý sektor měl nést podstatná rizika, hlavně tedy stavební rizika a rizika spojená s dostupností infrastruktury. Riziko poptávky sdílí soukromý sektor se zadavatelem projektu.

(Provazníková, 2009, str. 253)

4.1.2 Ubytovací zařízení ubytovna hotelového typu a parkoviště v areálu Ústřední vojenské nemocnice Praha ve Střešovicích (ÚVN)

Dalším pilotním projektem zahájeným v lednu 2005 byl projekt výstavby ubytovacího zařízení. Cílem projektu bylo vybudovat ubytovnu hotelového typu, která v rámci areálu Ústřední vojenské nemocnice vytvoří ubytovací kapacitu s cca 250 lůžky. Ubytovna by měla sloužit také pro ubytování zaměstnanců ÚVN. K ubytovacímu zařízení by měla být připojena také restaurace a parkovací plocha. Zadavatelem projektu je Ústřední vojenská nemocnice v Praze a příspěvková organizace Ministerstva obrany. Cílem zadavatelů bylo vybudovat kvalitní vojenské zdravotnické zařízení, které by bylo srovnatelné s podobnými pracovišti v ostatních členských zemích NATO a Evropské unie. Předpokládané investiční výdaje na projekt činí 857 miliónů Kč. Forma projektu je DBFO v koncesní smlouvě je uvedeno, že majetek bude na konci projektu převeden na Ústřední vojenskou nemocnici. Doba trvání projektu je 25 let. Financování by mělo být formou fixního uživatelského poplatku za předem nasmlouvané kapacity, aktivity a přímým výběrem provozovatele od uživatelů.

(Provazníková, 2009, str. 253; Hospodářská komora, 2013)

4.1.3 Výstavba, financování, údržba a provozování dálnice D3 Tábor Bošilec - (D3)

Druhá větší vlna v realizaci pilotních PPP projektů proběhla v srpnu 2005. Jedním z projektů je výstavba dálnice D3. Bylo stanoveno 5 funkčních celků:

- **Funkční celek A** – úsek Nová Hospoda – Tábor, stavby 0305/II až 0306/II; Tento úsek dálnice D3 je již v provozu. (s výjimkou 1,7 km, která bude zprovozněna v roce 2009) Koncesionářem bude moci být udržován a obnovován v souladu s náklady životního cyklu od data stanoveného v Koncesionářské smlouvě; Délka je 17,1 km.

- **Funkční celek B** – úsek Tábor – Veselí nad Lužnicí, stavby 0307/A až 0308/B; Tento úsek je ve výstavbě, která je financována z veřejných rozpočtů. Koncesionářem bude moci být udržován udržován a obnovován v souladu s náklady životního cyklu od data stanoveného v Koncesionářské smlouvě (předpoklad zprovoznění 7/2011); Délka je 25 km.
- **Funkční celek C** – úsek Veselí nad Lužnicí – Úsilné, stavby 0308/C až 0309/III; Koncesionářem bude projektován, vystavěn (nejdřívější možné zprovoznění 7/2013), následně udržován a obnovován v souladu s náklady životního cyklu; Délka je 27,57 km.
- **Funkční celek D** – úsek Úsilné – Krasejovka, stavby 0310/I a 0310/II/A; Koncesionářem bude projektován, vystavěn (nejdřívější možné zprovoznění 7/2015), následně udržován a obnovován v souladu s náklady životního cyklu; Délka je 16,36 km.
- **Funkční celek E** – úsek Krasejovka – st. hranice, stavby 0310/II/B až 0312/II; Koncesionářem bude projektován, vystavěn (nejdřívější možné zprovoznění 7/2015), následně udržován a obnovován v souladu s náklady životního cyklu; Délka je 27,48 km.

(Dálnice D3, 2012) <http://www.dalnice-d3.cz/ke-stazeni/zaz/soucasny-stav-pripravy-ppp-projektu-d3-r3>

Koncesní smlouvu na tento projekt schválila vláda v roce 2008. Zadavatelem projektu je Ministerstvo dopravy České republiky. Hlavním cílem tohoto projektu, je zajištění efektivního financování, při maximální podpoře veřejných prostředků. Investice se odhadují na 27 mld. Kč. Jedna o typ projektu DBOT (navrhni, postav, provozuj a předej), doba provozování dálnice koncesionářem se odhaduje na 30 let od zprovoznění, nebo po dobu, kdy bude každý funkční celek dálnice předán.

(Provazníková, 2009, str. 253)

4.1.4 Vybudování nové soudní budovy v Ústí nad Labem a v Karlových Varech

Výstavba soudní budovy v Karlových Varech bylo pozastaveno, naopak projekt soudní budovy v Ústí nad Labem byl realizován. Nové soudní budovy by měly zajistit efektivnější fungování soudnictví v České republice, mělo by urychlit vyřizování soudních záležitostí a vyřešit problém s nedostatkem soudních areálů. Spolupráce se soukromým sektorem měla

zajistit menší zatížení státního rozpočtu. Zadavatelem projektu je Ministerstvo spravedlnosti. Forma projektu je DBFO a délka projektu se odhaduje na 25 – 30 let, poté by měl být majetek převeden do vlastnictví státu. Investiční náklady na tento projekt byly vyčísleny na 1,4 mld. Kč. Financování projektu by měly zajistit poplatky za poskytované služby a dostupnost těchto služeb. (Ministerstvo financí ČR, ©2009)

4.1.5 Vybudování věznice typu s ostrahou pro výkon trestu odsouzených

Projekt obsahuje návrh, vybudování, údržbu a provoz věznice s ostrahou, jedná se tedy o projekt typu DBFO. Věznice by měla mít kapacitu pro 500 trestanců, které by měly splňovat evropské standardy. Nově vzniklé kapacity by měly vyřešit problém s přeplněností vězeňských zařízení. Kromě ubytovací kapacity by měl areál obsahovat také zdravotní zařízení (ordinace pro praktického lékaře a zubaře), samozřejmě administrativní budovy a možnost ubytování pro zaměstnance. Za velmi dobrý krok považuji také nápad, že v areálu budou vybudovány výrobní haly, které budou odsouzené vězně zaměstnávat. Zadavatelem projektu je Ministerstvo spravedlnosti a Vězeňská služba ČR. Ze stran soukromého sektoru byly uzavřeny kontrakty se společnostmi Deloitte CZ, Atkins s.r.o. a advokátní kancelář Havel&Holásek, v.o.s. Projekt byl schválen v roce 2008. Předpokládaná délka projektu je 25 let, po ukončení kontraktu bude majetek předán státu. Plánové investiční náklady jsou ve výši 1,1 mld. Kč. Část příjmů by mělo v tomto projektu plynout ze zisku, který zajistí zapojení vězňů do pracovního procesu. (Ministerstvo financí ČR, ©2009)

4.1.6 Zrušené nebo pozastavené projekty

- Budova pobočky Plzeňského krajského soudu v Karlových Varech – zadavatelem projektu bylo Ministerstvo spravedlnosti. Cílem bylo usnadnit vybrané administrativní práce krajského soudu.
- Obnova a rozvoj sportovišť v brownfieldu Ponava v Brně včetně související infrastruktury, potažmo Projekt Aquapark Brno – zadavatelem bylo město Brno
- Nemocnice na Homolce v Praze – mělo se jednat o projekt nákupu nového vybavení. Zadavatelem byla přímo nemocnice na Homolce.
- Kampus Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem – ani tento projekt, jehož zadavatelem byla samotná Univerzita, nebyl ve finále vládou schválen

(Hospodářská komora, 2013)

4.2 Dosavadní zkušenosti s pilotními PPP projekty

4.2.1 Klady registrované PPP Centrem

- U většiny z projektů byla podle PPP Centra prokázána hodnota za peníze
- O běžící projekty mělo zájem mnoho rezortních ministerstev (například Ministerstvo obrany, spravedlnosti, dopravy)
- Zpracovávání koncesních smluv poukázalo na velké nedostatky v české legislativě
- U většiny projektů byla dodržena správná metodika a best practice
- Byly kvalitně zpracovány koncesní projekty
- Došlo k částečnému snižování investičních nákladů, které zadavatelé zjistili v rámci analýzy
- Díky sníženým nákladům došlo k optimalizaci provozu projektu
- Projekty přilákaly pozornost soukromého sektoru (právní odborníci, bankovní instituce, investoři)

(PPP Centrum, 2012)

4.2.2 Zápory registrované PPP Centrem

- Dlouhodobý proces schvalování ze strany vlády (několik projektů nebylo schválených vůbec)
- U několika projektů, dokonce převažovaly politické vlivy nad vlivy ekonomickými
- U některých projektů byla podceněna příprava
- Potřeby zadavatele se v průběhu projektu změnily – nesprávné definice potřeb, politické vlivy
- Problémy s financováním projektů
- Pilotní projekty byly málo medializovány
- Mála snaha o nové PPP projekty
- Některá Ministerstva ve svých připravovaných projektech variantu PPP vůbec nezkoumá

(PPP Centrum, 2012)

4.3 Municipální PPP projekty

4.3.1 Železniční uzel Brno (ŽUB)



Obr. 5: *Vizualizace železničního uzlu v Brně*
(*archdesign.cz*)

V České republice je v poslední době mnoho projektů na modernizaci celoevropské železniční sítě TEN-T. Přímo Brno se týká hned první koridor, který spojuje Děčín, Prahu, Českou Třebovou, Brno, Břeclav a pak dále Rakousko a Slovensko. Některé uzly však na této trati stále nebyly modernizovány a Brno je právě jedním z nich. Zadavatelem tohoto projektu je právě město Brno. Modernizace této části tratě se plánuje již od 20. let 20. století, bylo vypracováno několik variant projektu i možnosti jeho financování. Od vzniku legislativního rámce pro PPP projekty, se Brno rozhodlo, tuto možnost financování využít. Financování nákladů bylo prozatím rozděleno takto:

- Město Brno – 3 mld. Kč + 3,7 mld. Kč na infrastrukturu
- SŽDC – 6,8 mld. Kč
- Jihomoravský kraj – 1 mld. Kč
- Kohézní fond EU – 6,5 mld. Kč
- Soukromí investoři – přesná suma zatím nevyčíslená

(oldnadrazi.cz, ©2005)

4.3.2 Veřejná logistická zóna Mošnov



Obr. 6: Rozvojová lokalita Ostrava – Mošnov, vizualizace (casopisstavebnictvi.cz)

Hlavním cílem toho projektu, je kolejové propojení letiště s ostatními rozvojovými zónami v Mošnově. Jedná se teda o drážní infrastrukturu mimo TEN-T- síť. Vybudováním jednokolejní tratě, by mělo efektivně využít prostor kolem letiště. Spolu s kolejištěm bude vytvořen přestupní terminál, který bude propojen s odbavovací místností v hale letiště. Dál také bude vybudován silniční nadezd. Náklady projektu byly vyčísleny na 581 mil. Kč. Téměř 84% z částky bude čerpáno z operačního programu Doprava, konkrétně z fondu soudržnosti. Zbytek by měl dofinancován Moravskoslezským krajem.

(Letiště Ostrava, a.s., ©2015)

4.3.3 Národní sportovní centrum Morava v Ostravě



Obr. 7.: *Vizualizace Národního sportovního centra Morava (© 1997-2016 Český rozhlas)*

Důvodem výstavby nového sportovního centra v Ostravě bylo zejména zabezpečit konání řady významných sportovních akcí jako například Zlatá tretra nebo Mistrovství Evropy v atletice. Stávající stadion na Bazalech je již velmi zastaralý a na konání těchto akcí není vhodný. Stadion by měl sloužit také pro konání fotbalových zápasů. Cílem projektu je vybudovat fotbalový stadion s kapacitou 30 tisíc diváků, na němž bude možné pořádat nejvyšší ligové soutěže, kupříkladu EURO. Sportovní areál by měl také nabídnout možnosti pro využití v oblasti volnočasových aktivit jako konání sportovních, kulturních i celovečerních akcí. Statutární město Ostrava (SMO), zvažuje tento projekt pojmout formou PPP. Podle předběžných odhadů by cena měla dosáhnout 2,2–2,4 mld. korun. Město chce peníze získat od soukromého investora, kterému stadion pronajme na dvacet let, zatím vybírá firmu, která stadion postaví. Na provoz by mělo město přispívat 120 mil. Kč za rok.

(asb-portal.cz, ©2008)

4.3.4 Kulturní a univerzitní centrum Zlín

Kulturní a univerzitní centrum ve Zlíně bylo vybudováno za účelem pořádání řady kulturních a společenských akcí. Nyní se také stalo domovem Zlínské Filharmonie. Tento projekt byl zahájen v roce 2003, kdy smlouvu o spolupráci sepsalo město Zlín s místní Univerzitou Tomáše Bati. Autorkou celého areálu je celosvětově známá architektka Eva Jiříčná.



Obr. 8: Kongresové centrum Zlín (*designmagazin.cz*, ©2007-2016)

Kulturní a univerzitní centrum se skládá ze čtyř staveb: budovy Kongresového centra, budovy Univerzitního centra, restaurace a podzemního parkování.

Na financování toho centra se využívalo postupné čerpání dotace ze státního rozpočtu to na hlavně podzemní parkování. Univerzitní centrum bylo financováno převážně Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy. Budova Kongresového centra byla z 85% financována regionálním operačním programem Střední Morava.

(Kongresové centrum Zlín, ©2016)

4.3.5 Sportovní areál Tachov



Obr. 9: Sportovní areál Tachov (*najisto.centrum.cz*, ©2016)

Pomocí spolupráce soukromého a veřejného sektoru, vzniknul také sportovní areál v Tachově. Sportoviště bylo vybudováno na nevyužitém místě bývalé skládky. Tento víceúčelový sportovní areál zahrnuje velký atletický a fotbalový stadion, koupaliště, tenisové kurty, skatepark, zastřešenou halu a zimní stadion. V roce 2007 vybralo město soukromého investora, který se postaral o výstavbu areálu a zavázal se jej provozovat po dobu 15 let. Po tuto dobu bude soukromý investor také pobírat odměny plynoucí z užívání sportoviště a město mu také poskytlo povolení provozovat zde i komerční služby jako například občerstvení. Díky pomoci soukromého investora byly uhrazeny částečné náklady na tento projekt. Areál je také, po smlouvené dohodě, využíván místní základní školou a místním sportovním klubem.

(Ministerstvo vnitra ČR, ©2015)

4.3.6 Autobusové terminály a veřejné osvětlení

V oblasti výstavby autobusových a železničních terminálů je pro PPP projekty velké využití. Financování těchto projektů bývá většinou na zadavateli, který náklady hraď z poplatků za dostupnost, popřípadě z nájmu za pronájem ploch pro kavárny, občůdky nebo stánky. Pokud by se ovšem byl projekt navržen jako PPP, část těchto příjmů by mohla plynout soukromému sektoru, který by městům (zadavateli) mohl pomoci uhradit prvotní investice a ulehčit tak obecním rozpočtům. Koncesní řízení nyní probíhá například v Ústí nad Labem, kde vybírají soukromého partnera na provozování zastávek MHD. Soukromý partner by měl po dobu patnácti let provozovat, spravovat a udržovat 376 zastávek pro trolejbusovou a autobusovou dopravu. Všechny zastávky by měly být postupně obnoveny. Za tuto služby by soukromému partnerovi plynuly příjmy z prodeje reklamních ploch na zastávkách. Toto řešení se projevilo jako velmi efektivní možnost financování projektu.

(Ministerstvo vnitra ČR, ©2015)

4.3.7 Vodohospodářské a teplárenské PPP projekty

Tyto typy projektů bývají běžně řešené formou PPP projektů. Soukromý sektor je odpovědný po dobu trvání smlouvy za rekonstrukci a provoz již existující vodohospodářské infrastruktury, nebo má za úkol vybudovat novou. Dále je zodpovědný za přísun pitné vody, odvádění a čištění vod, likvidaci kanálů a to ve smlouvené kvalitě. Příjmem za tyto služby jsou poplatky

od konečných uživatelů (přeneseno riziko poptávky). Za provoz vodohospodářské infrastruktury, platí soukromý sektor zadavateli dohodnutý nájem a to buď jednorázově, nebo postupně. Obdobný mechanismus mají i teplárenské koncese.



Obr. 10: Teplárenská koncese v Bohumíně
(Ministerstvo vnitra ČR, ©2015)

Tab. 1: Koncesní smlouvy ÚSC v realizaci k 31. 12. 2015
(zdroj: Ministerstvo Financí ČR)

Předmět koncesní smlouvy	Předpokládaná hodnota předmětu koncesní smlouvy v Kč	Podíl na celkové hodnotě koncesních projektů
Vodohospodářství	60 212 500 725	88,83%
Energie	2 957 796 000	4,36%
Sociální služby	1 065 377 110	1,57%
Doprava	850 328 153	1,26%
Volnočasová infrastruktura	2 544 039 057	3,75%
Ostatní	155 730 000	0,23%
CELKEM	67 785 771 045	100%

4.4 Zhodnocení situace Municipálních PPP projektů

Jak je vidět v tabulce číslo 1, zájem o PPP projekty v regionech značně stoupl na rozdíl od roku 2009, kdy obdobnou tabulku zveřejnilo PPP Centrum, přibýly PPP projekty na regionální úrovni například v oblasti dopravy a volnočasové infrastruktury. Myslím si však, že by mohly být využity i v řadě dalších oblastí jako je školství nebo zdravotnictví, kde by výhody těchto projektů také uvítali. Mnohdy totiž realizaci řadě projektů brání nedostatek financí například z obecních nebo státních rozpočtů. Dalším problémem vidím ve slabé medializaci PPP projektů. Mnoho menších regionů nebo obcí nemá o tomto druhu spolupráce dostatečné informace nebo o možnostech využití neví vůbec. Vzhledem k tomu, že činnost PPP Centra byla v roce 2012 ukončena, mělo by Ministerstvo financí zveřejňovat na svých stránkách o této možnosti financování více důležitých informací, které by dopomohly dostat PPP do povědomí široké veřejnosti. Myslím si, že řada menších obcí by také ocenila, kdyby bylo na stránkách ministerstva vyvěšeno několik transparentních projektů, kterými by se mohli inspirovat. Nedostatky vidím také v legislativě, na které by měli zákonodárci ještě zapracovat. Vyřizování a hlavně schvalování koncesních smluv je často velmi zdlouhavé a oddaluje to realizaci projektu. Z tohoto důvodu jsou mnohé PPP projekty realizovány bez nich, formou veřejné zakázky, což považuje za neefektivní. Podle nastudovaných informací je nejvíce chyb zaznamenáno v koncesních projektech, které jsou nedostatečně nebo špatně zpracovány, což by mohlo být podnětem pro zveřejnění několika transparentních koncesních smluv a vzorových metodik pro různá odvětví, podle kterých by mohly města nebo organizace postupovat a vyhnout se tak problémům v rámci nedostatečné legislativy. Také proces schvalování smluv, by byl v tomto případě pružnější a tudíž efektivnější. Spolupráce mezi soukromým a veřejným sektorem nabízí velkou výhodu pro realizaci projektů, na které veřejnému sektoru chybí finance. Nabízí se však otázka, zda je tato spolupráce dostačující i u finančně náročných projektů. Dodnes chybí v oblasti PPP projektů větší zapojení institucí Evropské unie. V rámci různých operačních programů, na které jsou vyhrazeny peníze z evropských fondů, by mohla vláda zapracovat na lepší spolupráci právě na PPP projektech. Financování formou dotací z Evropské unie je stále rozdělováno na soukromý a veřejný sektor, tudíž o dotaci může být požádáno na jeden projekt pouze jednou stranou. Kupříkladu soukromému investorovi by mohla být poskytnuta dotace na výstavbu projektu a veřejnému na pozdější provozní náklady. V partnerství soukromého a veřejného sektoru není problém

pouze v poskytování dotací. Stále ještě existuje nerovnost v pozici veřejného a soukromého partnera. Pravomoci v této formě spolupráce totiž nejsou, až na konkrétní výjimky, jasně stanoveny, musí se tedy postupovat podle obecných principů pravomoci státních orgánů. Soukromý partner, proto často bývá v nevýhodě.

4.5 Praktické problémy u PPP projektů ze strany účastníků

4.5.1 Veřejný sektor, Zadavatel

Hlavní výhodou plynoucí pro zadavatele PPP projektu je, že nedostatek jeho volných finančních prostředků nemusí znamenat problém v realizaci projektu. Nedostatek těchto prostředků je často způsoben fiskálními vlivy (propad příjmů v rámci snižování daní), které veřejný sektor nemůže nějak ovlivnit. Veřejný sektor navíc musí pokračovat v realizaci již započatých projektů například z důvodu vrácení dotace, proto často hlavně u větších investičních projektů často přezkoumává priority a dobu realizace projektů. Další překážkou v navázání vztahu se soukromým sektor je opakovatelná neochota poskytnout potřebné garance a záruky, nebo snaha se na financování podílet nízkým procentem. Veřejný sektor se chce často zbavit rizik plynoucí z projektu, které pak dává na břemeno soukromému partnerovi. Zadavatelé projektů jsou také málo informováni o možnosti zapojení do financování i fondy EU, což může být u některých projektů známka neefektivity.

4.5.2 Soukromý sektor, Investor

V dnešní době, kdy se PPP projekty dostávají do povědomí veřejnosti, má stále více soukromých investorů zájem se na nich podílet. Potíž je v tom, že řada z nich chce financovat pouze malé jednoduché projekty, které by nebyly tak moc nákladově náročné na cizí kapitál. Stejně jako tomu bylo u veřejného sektoru, také investoři se nehrnou na sebe převzít rizika s pojená s výsledným projektem. V některých odvětví mají s PPP projekty více zkušeností, proto se chce řada investorů podílet právě na nich, což má za následek absenci investorů u PPP projektů v jiných oblastech. Co se týká zahraničních investorů, ty se naopak chtějí podílet především na velkých projektech, čekají ovšem také vysokou návratnost vloženého kapitálu. Se zapojím soukromého sektoru, se často setkáváme i s problémem dočasné nedostupnosti zdrojů, tedy jeho momentální nesolventnosti. Následkem toho může být zpoždění realizace projektu.

4.5.3 Bankovní instituce

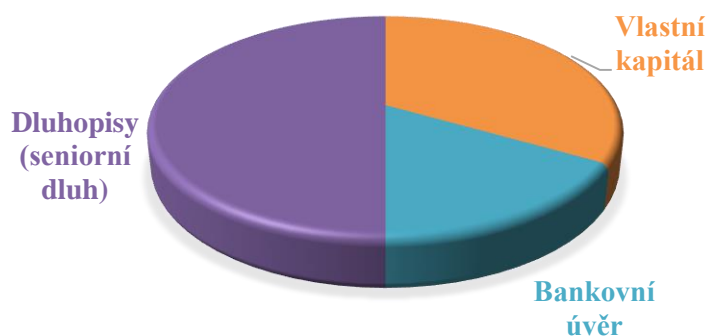
Bankovní investice, těží hlavně z faktu, že jak veřejnému tak soukromému partnerovi chybí dlouhodobé zdroje financování a budou si muset kapitál půjčit. U velkých a složitých projektů, často bývá úvěr spojen několika bankami, jelikož se jedná o velkou finanční sumu a ani samotné banky nedisponují tak vysokým finančním majetkem. S růstem počtu PPP projektů, které jsou financovány z bankovních úvěrů, stoupá také riziková marže a tím i úroková sazba, která se pak stává součástí investičních nákladů projektu. Banky často samy hledají příležitosti financování těchto projektů, aby tak mohli lépe ukládat volné finanční prostředky. Bankovní instituce se nerady podílí na projektech, ze kterých nevyplývají příjmy v podobě poplatku za dostupnost výsledné služby, nebo za využívání finálního statku. Většina bank už má s PPP projekty zkušenosti, proto zvyšují požadavek na minimální procento vlastního kapitálu, kterým se musí jeden z partnerů podílet. Tento problém je většinou v praxi vyřešen financováním přes Speciální projektovou společnost. Banky také často požadují po soukromém investorovi různá zajištění, že je schopen splácet také seniorní úvěr.

5. ANALÝZA FINANCOVÁNÍ PPP PROJEKTŮ

5.1 Možnosti financování PPP projektů

V dnešní době mohou být PPP projekty financovány těmito způsoby:

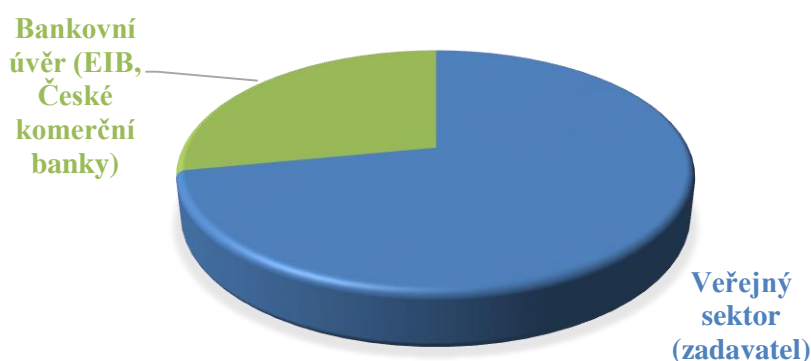
- 1) **Financováno pouze soukromým sektorem** – v tomto případě jsou počáteční investice i následné provozní náklady hrazeny soukromým sektorem. Soukromý sektor může čerpat ze svých prostředků, což je ale často hlavně u větších projektů nereálné, proto je nutná spolupráce s bankovní institucí a chybějící finanční prostředky jsou doplněny bankovním úvěrem. Možná je také spolupráce s jiným finančním investorem. Tato varianta bývá často výhodnější ze strany přijatelnějších úroků.



Graf 1: *Financování pouze soukromým sektorem (vlastní zpracování)*

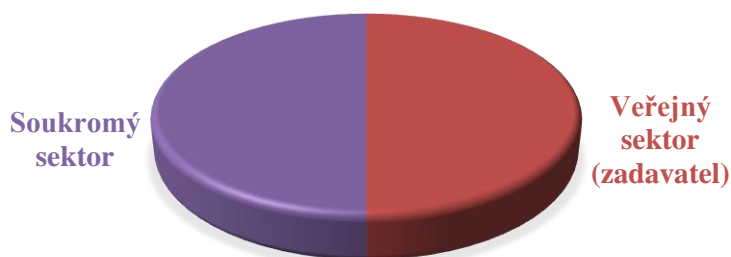
- 2) **Financováno pouze veřejným sektorem** – veřejný sektor má v možnostech financování těchto projektů trochu více možností než sektor soukromý. Pokud se jedná o menší projekt, může zadavatel (například obec, státní instituce) uhradit náklady ze svých vlastních zdrojů. Většina projektů je však finančně více náročná a veřejné rozpočty na ně nestačí, proto lze vlastní prostředky kombinovat stejně jako u soukromého sektoru s bankovními úvěry. Na rozdíl od soukromého sektoru si ten veřejný může půjčit nejen u komerčních bank, ale také od Evropské investiční banky (EIB), která poskytuje úvěry členským státům na podporu růstu a zaměstnanosti. EIB většinou finanční úvěry pod 25 milionů eur půjčuje prostřednictvím úvěrových linek. Kromě bankovních úvěrů, může veřejný sektor využít také dotací. Dotace může čerpat buď v rámci tematických operačních programů z Evropské unie (v rámci programového období 2007-2013 bylo možno využít dotace i z Regionálních operačních

programů, které byly poskytnuty regionům soudržnosti), nebo pomocí nového nástroje Jessica, jedná se o alternativu dotací, která funguje na fondu, který umožňuje návratnost a opakovatelné využití finančních prostředků, což dopomáhá k udržitelnosti investic a zvýšené efektivitě. Dotace mohou veřejné instituce nebo obce čerpat také ze státního rozpočtu.



Graf 2: *Financováno pouze veřejným sektorem (vlastní zpracování)*

- 3) **Kombinace předchozích variant** – tento způsob financování je nejvýhodnější a nejefektivnější. Jelikož při správné kombinaci financování dochází k získání levnějšího cizího kapitálu, který je nutno do projektu investovat. Veřejný sektor často získává od bankovních institucí nižší úrokovou sazbu než sektor soukromý. Využití možnosti financování části projektu dotací, je zase méně finančně nákladné. Neméně důležité je ovšem zapojení soukromého investora, který díky investici na sebe přebírá i určitá rizika projektu a ulehčí tak veřejnému rozpočtu, který nemusí hradit všechny náklady projektu. Soukromý sektor krom rizik přejímá také část příjmu z využívání dokončeného díla. Poměr financování i rozdělení příjmů musí být pevně ukotven v koncesní smlouvě.



Graf 3: Kombinace financování soukromým a veřejným sektorem (vlastní zpracování)

- 4) **Kombinace evropských fondů a PPP** – jedná se o složitější strukturu financování projektu, kdy kromě veřejného a soukromého sektoru vstupují do financování i evropské fondy. Tento typ financování podporuje Ministerstvo pro místní rozvoj pro velké infrastrukturní projekty hlavně v oblasti dopravy a životního prostředí. V koncesní smlouvě musí být jasně uvedeno, jak bude probíhat spolufinancování soukromého a veřejného sektoru, jelikož částka, kterou do projektu každý z partnerů vloží, se odvíjí v poměru příjmů z těchto projektů. U projektů, které takto vytvářejí příjmy se způsobilé výdaje projektu odvozují od současné hodnoty čistého příjmu z investice za určité období, které se odečte ze současné hodnoty investičních nákladů. Výše dotace se následně vypočítá metodou tzv. finanční mezery. Ta se rovná rozdílu mezi diskontovanými náklady investice a diskontovanými čistými příjmy projektu. Diskontovanými čistými příjmy se rozumí objem diskontovaných nákladů, které nepokryjí diskontované příjmy). Finanční mezera nám však výši investice z evropských fondů nestanoví. V rámci investičních nákladů, můžeme zahrnout pouze náklady, které jsou z hlediska pravidel fondů uznatelné a celkově finanční mezery upravit. Následně na základe limitů určených pro každou prioritu je stanovena maximální výše příspěvku z evropských fondů.

$$\text{Výpočet finanční mezery} \quad R = \frac{Max EE}{DIC} = \frac{DIC - DNR}{DIC} \quad (1)$$

R – míra finanční mezery

$Max EE$ – maximální způsobilé výdaje

DIC – diskontované investiční náklady

DNR – diskontované čisté příjmy

**Výpočet hodnoty spolufinancování
pro konkrétní prioritu**

$$DA = EC \times R \quad (2)$$

DA – míra spolufinancování pro konkrétní prioritu

EC – uznatelné náklady

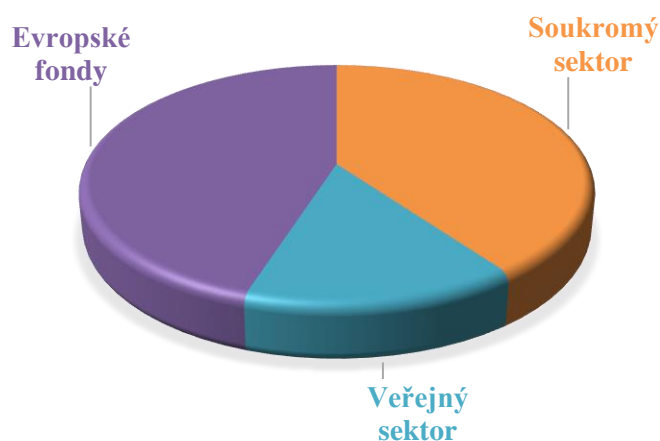
**Výpočet maximální výše
grantu**

$$EUgrant = DA \times Max CRpa \quad (3)$$

EUgrant – výše dotace z fondů EU

Max CRpa – maximální míra spolufinancování

http://www.portal-vz.cz/getmedia/6cc417e2-00c3-459e-91b4-926c8c08aebe/05_plikace_principu_pri_realizaci_politiky_



Graf 4: Kombinace financování fondy EU a PPP (vlastní zpracování)

5.2 Další důležité aspekty financování

- **Velikost investičních výdajů** – jedná se o náklady pořízení předmětu, tedy náklady na výstavbu objektu, vybudování infrastruktury. Většinou se jedná a o největší část nákladů, a jsou hrazeny hlavně bankovním úvěrem. Tyto výdaje se naskytují hlavně v prvních třech letech, kdy dochází k výstavbě projektu. Úvěr, který byl na ně poskytnut, se začíná splácet a s koncem koncesní smlouvy a jeho splácení je závislé na

příjmech z provozu služby. Splácení může být ohroženo v případě, že jsou poskytovány nekvalitní služby, za které účastníci odmítají hradit poplatky.

- **Provozní náklady** – jedná se o druhou největší finanční zátěž. Provozní náklady vznikají až v rámci provozování výsledného díla. Hrazení těchto nákladů je předmětem koncesní smlouvy. Hlavním zdrojem při placení těchto nákladů, jsou opět poplatky za využívání služby. Zda bude schopen soukromý sektor tyto náklady hradit, se odvíjí od jeho cash-flow.
- **Výnosy** – součástí výnosů každého PPP projektu jsou hlavně příjmy ve formě poplatků za využívání služby.
- **Míra inflace** – důležitý aspekt pro výpočet nominální a reálné hodnoty finančních prostředků, při vysoké inflaci dochází ke znehodnocování investic, které jsou do projektu vloženy
- **Diskontní míra** – diskontní míra je důležitá zvláště pro výpočet dotace, která by mohla být poskytnutá z evropských fondů.
- **Úroková míra** – od velikosti úrokové míry se odvíjí, zda a v jaké výši využijí účastníci projektu možnost financování bankovním úvěrem.
- **Požadovaná návratnost investic** – důležitý aspekt hlavně pro veřejný sektor, který na základě tohoto poznatku zkoumá volbu soukromého investora. Investor požadující velkou návratnost investic většinou není pro veřejný sektor úplně efektivní volbou.
- **Daně** – PPP projekty provází samozřejmě i daňové zatížení a to ve formě daně z přidané hodnoty a daně z příjmů. DPH je hrazeno jak zadavatelem, tak i každým konkrétním subdodavatelem. Na hrazení těchto daní nemohou partneři využívat dotace z evropských fondů, lze je však pokrýt z bankovního úvěru.
- **Období výstavby** – stanovení délky období výstavby je důležité pro rozvržení investičních nákladů, aby každá strana byla zatížena co nejméně.
- **Období provozu** – je stanoveno koncesní smlouvou, jedná se o dobu, kdy příjemcem plateb za poskytování služby a zároveň plátcem provozních nákladů je z velké části soukromý sektor. Po ukončení toho období přechází majetek na veřejný sektor, který je povinen od této chvíle hradit také veškeré provozní náklady.

6. NÁVRH FINANCOVÁNÍ 32 KM DLOUHÉHO ÚSEKU DÁLNIČE D4 MEZI PŘÍPRAMÍ I PÍSKEM

6.1 Základní charakteristika projektu

Předmětem projektu je výstavba úseku rychlostní komunikace R4. Jedná se o úsek dlouhý 32 km a to v těchto úsecích:

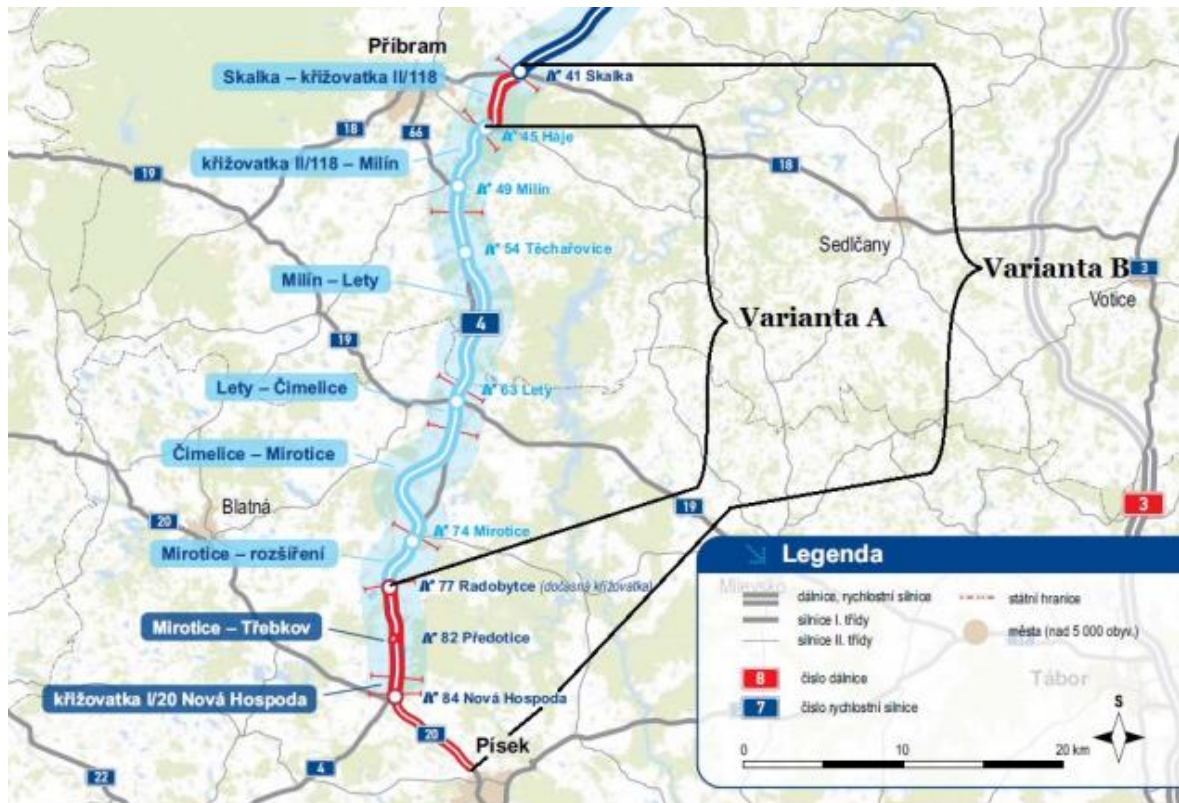
- Křižovatka II/118 (Háje) – Milín
- Milín – Lety
- Lety – Čimelice
- Čimelice – Mirovice
- Mirovice, rozšíření.

Dokončení výstavby toho úseku rychlostní komunikace, povede ke zlepšení dopravní dostupnosti mezi Jihočeským a Středočeským krajem a propojením přilehlých, významných aglomerací. Dojde také, ke zlepšení dojezdu do sousední Spolkové republiky Německo, přes hraniční přejezd Strážný. Zlepší se také dostupnost do větších měst jako Praha nebo České Budějovice, která bude po rychlostní trase přes Písek, méně finančně náročná. Ukončení stavebních prací, umožní řidičům komfortnější cestování, zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy a dané oblasti dojde také ke snížení hluku z pozemní komunikace.

Zadavatelem projektu je Ministerstvo dopravy České republiky. Projekt s názvem PPP R4, byl již schválen jako forma financování na základě spolupráce veřejného a soukromého sektoru (tedy forma PPP). Mým úkolem bude vedle této varianty zvážit i možnost financování v kombinaci PPP projektu a evropských fondů.

Ministerstvo dopravy nyní zvažuje dva varianty, které se liší v předmětu projektu.

- **Varianta A** má zajistit financování, projektování, výstavbu, provozování a údržbu těchto úseků komunikace: křižovatka II/118 (Háje) – Milín; Milín – Lety; Lety – Čimelice; Čimelice – Mirovice; Mirovice, rozšíření.
- **Varianta B** má zajistit stejné fáze projektu jako Varianta A, s rozdílem provozování a údržby dalších úseků rychlostní komunikace R4 a silnice I/20 v délce 20 km: Skalka – křižovatka II/118 (Háje); Mirovice – Třebkov; křižovatka I/20 Nová Hospoda; I/20 Nová Hospoda – Písek.



Obr. 11: Mapa Varianty A a Varianty B (zdroj: Vláda ČR, ©2015)

Investiční náklady projektu by měly přibližně 7 mld. Kč. Doba výstavby projektu se odhaduje na 5 let, stavební práce by měly začít v červnu roku 2017. První úseky by měla být dle harmonogramu vedeny do provozu již v září 2019, zbývající úseky by měly být funkční koncem roku 2021. Doba sepsaná v Koncesní smlouvě o provozování a údržbě díla se odhaduje na 25 let. Po celou tuto dobu budou ovšem vlastníkem komunikace Česká republika. Co se týká plateb soukromému sektoru ze strany zadavatele, musíme rozlišovat, kterou variantu financování a údržby vláda schválí. V případě Varianty A by veřejný sektor v prvním roce po zprovoznění projektu musela postoupit platbu ve výši 796,6 mil. Kč. Varianta B by znamenala platbu ve výši 908,3 mil. Kč z důvodů, provozování většího úseku silnice. Tyto platby jsou závislé na kvalitě a dostupnosti provedených služeb ze strany soukromého sektoru. Pokud totiž dojde k chybám na straně soukromého sektoru (nedodržení výkonových a kvalitativních požadavků), budou mu uplatněny srážky z těchto plateb, nebo dokonce ve velké míře pochybení (komunikace bude zcela nedostupná), nebude tato platba vůbec uhrazena.

6.2 Formy financování projektu

Pro lepší srovnání možných variant, jak výstavbu projektu financovat provedu analýzu financování ve formě veřejné zakázky, PPP projektu a PPP projektu financovaným spolu s evropskými fondy.

Hlavními náklady projektu jsou investiční výdaje. Jedná se o výdaje na pořízení nové infrastruktury nebo na obnovy již zastaralé a poničené silnice. Investiční výdaje jsou rozděleny pro každý úsek zvlášť pro lepší přehlednost. Jsou u obou variant stejné. A skládají se zejména z dálnice, silnice, cesty, elektro objektů, úprav trakčních vedení, zabezpečení o ochranných zařízení, příprav územní a vegetační úpravy, mostních objektů, vodohospodářských objektů, demolic a ostatních všeobecných položek.

(Vláda ČR, ©2015)

Druhou velmi významnou položkou jsou provozní výdaje. Jedná se o neinvestiční výdaje. Jejich výše se je stanovena pro každý úsek zvlášť, protože každý úsek bude jinak dopravně frekventovaný. Provozní výdaje zahrnují letní a zimní údržbu, pravidelný monitoring a diagnostiku, vodorovné značení, likvidace odpadů, havárie a odtahy.

(Vláda ČR, ©2015)

Neméně je nutné vykalkulovat i výdaje na životní cyklus, tyto výdaje jsou spojeny se střednědobou a dlouhodobou údržbou komunikace, která trvá po celou dobu provozování komunikace soukromým sektorem, aby bylo dílo na konci smluvního období předáno v požadovaném technickém stavu.

(Vláda ČR, ©2015)

6.2.1 Financování formou veřejné zakázky

Tab. 2: *Financování formou Veřejné zakázky, obě varianty (vlastní zpracování)*

<i>(v mil. Kč)</i>	Varianta A	Varianta B
<i>Investiční náklady celkem:</i>	6 381,8	6 381,8
<i>Křižovatka II/118 (Háje) – Milín</i>	1 181,8	1 181,8

<i>Milín – Lety</i>	2 054,5	2 054,5
<i>Lety – Čimelice</i>	554,6	554,6
<i>Čimelice – Mirovice</i>	1 981,8	1 981,8
<i>Mirovice, rozšíření</i>	609,1	609,1
<i>Provozní výdaje</i>	423,7	626,0
<i>Výdaje na životní cyklus</i>	2 497,4	3 675,9
<i>Další výdaje veřejného sektoru</i>	573,5	653,6
<i>Výnosy (služebné)</i>	0	0
<i>Míra inflace (pro rok 2015)</i>	0,3%	0,3%
<i>Diskontní míra</i>	5,57%	5,76%
<i>Úroková míra</i>	3,6%	3,6%

Při financování formou veřejné zakázky vystupuje zadavatel projektu zároveň jako investor, správce a také je zodpovědný za údržbu komunikace. Výhodu financování projektu pouze veřejným sektorem vidím v tom, že dostupnost komunikace je vždy stoprocentně garantovaná. Není tudíž závislá na finanční situaci soukromého investora, jehož špatná likvidita, může zapříčinit zdržení v oblasti vybudování projektu nebo omezit dostupnost služby. V této situaci nevzniká ani konflikt mezi stranami účastníků řízení. Veřejný sektor má také obrovskou výhodu v čerpání grantů z Evropské unie v rámci operačních nebo regionálních programů.

Na straně nevýhod je však u této formy financování aspektů více. Všeobecným problémem veřejných zakázek vypsanych na takto velké infrastrukturní projekty je hlavně administrativní náročnost. Veřejný sektor musí sepsat smlouvu s každým dodavatelem nebo subdodavatelem zvlášť a samozřejmě dohlížet na správně postupování. Je často velmi omezen v používání modernějších technologií, které by mohly výstavbu projektu urychlit. Veřejný sektor nese většinu rizika, které zahrnuje také užívání výsledného projektu. U nadlimitních veřejných zakázek také dochází k velkému zásahu do veřejných rozpočtů. Ten zakázku nemůže pokrýt pouze ze svých prostředků a v případě tohoto projektu, kdy silnice je mimo síť TEN-T, ani nemůže počítat s dostatečně vysokou nevratnou dotací ze strany evropských fondů.

Proto musí situaci s problematikou financování řešit pomocí bankovních úvěrů. V tabulce je uvedena pouze úroková míra, kterou nabídla česká Komerční banka. Projekt je však velmi finančně náročný, a jen jedna banka není schopná, poskytnou tak velký úvěr, aby byly pokryty všechny výdaje. Často se na úvěrů podílí více bankovních a finančních institucí a úroková míra může být mnohem vyšší, což je další náklad, který by ovlivnil výši veřejného rozpočtu.

6.2.2 Financování formou PPP

Tab. 3: *Financování formou PPP, obě varianty (vlastní zpracování)*

<i>(v mil. Kč)</i>	Varianta A	Varianta B
<i>Investiční náklady celkem:</i>	6 062,7	6 062,7
<i>Křižovatka II/118 (Háje) – Milín</i>	1 122,7	1 122,7
<i>Milín – Lety</i>	1 951,8	1 951,8
<i>Lety – Čimelice</i>	526,9	526,9
<i>Čimelice – Mirovice</i>	1 882,7	1 882,7
<i>Mirovice, rozšíření</i>	578,6	578,6
<i>Provozní výdaje</i>	423,7	626,0
<i>Výdaje na životní cyklus</i>	2 497,4	3 675,9
<i>Další výdaje veřejného sektoru</i>	173,6	229,0
<i>Další výdaje soukromého sektoru</i>	1 597,7	2 103,2
<i>Výnosy (služebné)</i>	8 360,0	9 242,0
<i>Míra inflace (pro rok 2015)</i>	0,3%	0,3%
<i>Diskontní míra</i>	5,57%	5,76%
<i>Úroková míra</i>	3,6%	3,6%

Zapojením soukromého investora, do financování projektů, řeší problém s administrativní náročností projektu. Na základě jednoho výběrového řízení je vybrán investor, který má za

úkol výstavbu, provoz, správu a údržbu výsledného díla, tím nemusí být vypsány výběrové řízení na všechny fáze projektu. Veřejný sektor tedy může, část svých rizik přenést na soukromého partnera, ten například odpovídá i z poptávku po dostupnosti služby. Přesto, že je část rizik takto přeneseno na soukromého investora, infrastruktura zůstává stále ve vlastnictví státu. U financování formou PPP není vyvíjen tak velký tlak na veřejný rozpočet, platby jsou rozloženy po celou dobu trvání projektu. Veřejný sektor sice musí soukromému partnerovi vyplácet platby za dostupnost infrastruktury, ale tyto výdaje poskytuje každý rok po celou dobu konání projektu a to až ode dne, kdy je projekt uveden do provozu. Tudíž má dostatečný čas, vytvořit si na tyto platby finanční mezeru.

PPP projekty mají však pro veřejného zadavatele pár nevýhod. Veřejný sektor se při této spolupráci zavazuje k dlouhodobému závazku a přenechává provoz veřejných služeb na soukromém sektoru. Soukromý sektor však není, tak stabilní jako veřejný. Řada společností se může dostat do špatné likvidity a brzdít tak výstavbu nebo provoz projektu. Veřejný sektor se po ukončení koncesní smlouvy stává jediným majitelem díla, soukromý sektor mu přenechá i všechna rizika spojená s provozem a zajišťování poptávky po veřejné službě.

Důležitým součástí PPP projektů je správně formulovat vztah mezi soukromým veřejným partnerem. Tento vztah u toho projektu může být buď:

- Koncesní – tento vztah by nastal v případě, že soukromý investor získává zpět své peníze z poplatků za mýtné nebo z pronájmu komerčních ploch. Tento vztah je většinou výhodný hlavně pro veřejný sektor, protože znamená menší zatížení jeho rozpočtu a zároveň tím motivuje i soukromého partnera ve zlepšení kvality poskytovaných služeb. Do toho vztahu se však ani investoři ani banky moc nehrnou.
- Kvazikoncese – soukromý investor získává své peníze zpět, formou každoročních plateb z rozpočtu veřejného partnera. Pro veřejný sektor je tento způsob vztahu nevyhovující, neboť vysoké platby jsou velkým zásahem do jejich rozpočtů. Pro soukromé investory i banky se však jedná o velmi stabilní řešení financování.

V našem případě se jedná o Kvazikoncese, kdy po dokončení výstavby projektu v roce 2022, bude každý rok vyplácet soukromému investorovi tzv. služebné.

6.2.3 Možnost financování z evropských fondů

Projekt PPP R4 bychom zařadili v rámci programového období 2014 – 2020 do Operačního programu Doprava, konkrétně se ho týká Výzva č. 4, SC 3.1 Modernizace a výstavba silniční

sítě mimo TEN-T. Jelikož procento dotace, kterou máme možnost získat, ještě nebyla definována. Vypočítám hodnotu dotace pomocí finanční rezervy.

- **Varianta A:**

Nejdřív si vypočítám výši rezervu pomocí rovnice číslo 1:

DIC = Celkové investiční náklady * diskontní sazba

DIC = 6 062,7 * 1,0557 = 6 400,4 mil. Kč

Již diskontovaný příjem ze služebného = 8 360,0 mil. Kč

Diskontované provozní náklady = 423,7 * 1,0557 = 447,3 mil. Kč

DNR = 8 360,0 – 447,3 = 7 912,7 Kč.

$$\text{Míra finanční rezervy} = \frac{8\,360 - 447,3}{6\,400,4} = 1,236$$

Výpočet hodnoty spolufinancování dle rovnice číslo 2:

R (míra finanční rezervy) = 1,236

EC = uznatelné náklady (investiční a provozní náklady) = 6 486,4 mil. Kč

DA = 6,486,4 * 1,236 = 8 017,19 mil. Kč

Výpočet maximální výše grantu dle rovnice číslo 3:

DA = 8 017,19 mil. Kč

MAX CRpa = 85% (Zvolené procento pro danou prioritu OP doprava)

EUgrant = 8 017,19 * 0,85 = 6 814,6 mil. Kč

Pro Variantu A máme tedy možnost získat dotaci ve výši 6 814,6 mil. Kč. Nyní v tabulce porovnáme, jak nám tento grant může pomoci ve financování projektu. Pro zjednodušení výpočtu budeme počítat z daňovým zatížením, které bylo pro PPP variantu projektu vypočítáno v analýze proveditelnosti toho projektu, který pro vládu České republiky vypracovala společnost PwC.

Tab. 4: Porovnání forem projektů (v mil. Kč) u Varianty A dle Hodnoty za peníze
(vlastní zpracování, Vláda ČR ©2015)

<i>Varianty A</i>	Veřejná za- kázka	PPP projekt	PPP + Fondy EU
<i>Příjmy ze Služebného</i>	0	8 360,0	8 360,0
<i>Dotace z EU</i>	0	0	6 814,6
<i>Celkové výdaje</i>	7 262,1	0	0
<i>Veřejné zakázky</i>			
<i>Převoditelná rizika</i>	1 545,8	0	0
<i>Úprava o daňovou povinnost</i>	0	-266,0	-266,0
<i>Dodatečné náklady</i>	0	124,6	124,6
<i>Zadavatele PPP</i>			
CELKEM	8 807,9	8 218,6	15 033,2
<i>Hodnota za peníze</i>		589,3	6 814,6
		6,7%	75,7%

Z tabulky je zřejmé, že nejvýhodnější variantou pro financování projektu je kombinace PPP projektu a evropských fondů. Tato varianta byla vypočítána pouze na ukázkou, k detailnějšímu zpracování bychom museli mít dispozici rozpis všech nákladů, které bychom museli vytržít na uznatelné a neuznatelné, aby byla hodnota úplně přesná. Přestože, se jedná jen o ukázkový výpočet evropského grantu, domněnka že se jedná o nejvhodnější variantu, je správná. Financování touto formou bývá pro vysokou hodnotu za peníze v praxi stále více používanou. Dotace z evropských fondů sebou nesou řadu rizik. Pokud například není dotace zcela zapracovaná do projektu, nebo jeden z partnerů poruší podmínky pro získání této dotace, musí být dotace vrácena, což může realizaci projektu značně zkomplikovat, jelikož s jejím podílem na projektu se již počítá. Dalším atributem, proč stále málo zadavatelů nebo

investorů, tuto variantu neaplikuje, je složitý a zdoluhavý administrativní proces, který získání dotace předchází. Právě tato překážka, možná ovlivnila rozhodnutí vlády, která chce projekt projet jako čistě PPP.

Tento vládní krok je samozřejmě správnou volbou, když pomineme možnost investování projektu i evropským grantem, je spolupráce se soukromým investorem podle výpočtů v tabulce mnohem výhodnější než vypsání veřejné zakázky. Soukromý investor vnese do budování infrastruktury modernější technologické postupy a celkově je schopen celou výstavbu kvalitněji provést. Tím je možno vybudovat komunikaci, která bude pro uživatele bezpečnější a plynulejší. Je motivován budoucím příjmem z této investice. Provozování komunikace je ze strany veřejného sektoru monitorováno, a pokud Koncesionář (tedy provozovatel po dobu koncesní smlouvy), poruší nějakou z podmínek a bude omezena dostupnost komunikace, bude ze strany veřejného sektoru penalizován a sníží se mu tedy příjem.

Při realizaci PP projektů, dochází také k celkovému zvyšování hospodářského růstu. Tento růst je zapříčiněn hlavně rozložením plateb veřejného sektoru do několika let, je ulehčeno veřejným rozpočtům a ty tak mohou své finance použít na další rozvojové projekty.

- **Varianta B**

Výpočet výše rezerv pomocí rovnice číslo 1:

- $DIC = \text{Celkové investiční náklady} * \text{diskontní sazba}$
- $DIC = 6\,062,7 * 1,0557 = 6\,400,4 \text{ mil. Kč}$
- Již diskontovaný příjem ze služebného = 9 242,0 mil. Kč
- Diskontované provozní náklady = $626,0 * 1,0557 = 660,9 \text{ mil. Kč}$
- $DNR = 9242,0 - 660,9 = 8\,581,1 \text{ Kč}$.

- $\text{Míra finanční rezervy} = \frac{8\,581,1}{6\,400,4} = 1,341$

- Výpočet hodnoty spolufinancování dle rovnice číslo 2:

- $R (\text{míra finanční rezervy}) = 1,341$
- $EC = \text{uznatelné náklady (investiční a provozní náklady)} = 6\,688,7 \text{ mil. Kč}$
- $DA = 6\,688,7 * 1,341 = 8\,969,5 \text{ mil. Kč}$
- Výpočet maximální výše grantu dle rovnice číslo 3:
- $DA = 8\,969,5 \text{ mil. Kč}$
- $MAX\ CR_{pa} = 85\%$ (Zvolené procento pro danou prioritu OP doprava)

- EUgrant = 8 969,5 * 0,85 = 7 624,1 mil. Kč

Pro Variantu B by mohl být poskytnut grant ve výši 7 624,1 mil. Kč

Tab. 5: Porovnání forem projektů (v mil. Kč) u Varianty B dle Hodnoty za peníze
(vlastní zpracování, Vláda ČR ©2015)

<i>Variantu B</i>	Veřejná za- kázka	PPP projekt	PPP + Fondy EU
<i>Příjmy ze Služebného</i>	0	9 242,0	9 242,0
<i>Dotace z EU</i>	0	0	7 624,1
<i>Celkové výdaje</i>	7 868,2	0	0
<i>Veřejné zakázky</i>			
<i>Převoditelná rizika</i>	1 715,5	0	0
<i>Úprava o daňovou povinnost</i>	0	-339,0	-339,0
<i>Dodatečné náklady</i>	0		
<i>Zadavatele PPP</i>		150,3	150,3
CELKEM	9 583,7	9 053,3	16 677,4
<i>Hodnota za peníze</i>		530,4	7 624,1
		5,5%	54,2%

I ve Variantě B by bylo lepší formou financování kombinace PPP a evropských fondů. Hodnota za peníze už sice není 75%, ale stále se pohybuje vysoko nad hodnotou 5,5%. Nižší hodnoty jak u formy kombinace financování PPP a fondy EU a u formy financování pouze PPP jsou zapříčiněny vyššími náklady na provoz a údržbu, které jsem z důvodů rozšíření projektu u Varianty B o úseky rychlostní komunikace Skalka – křižovatka II/118 (Háje); Mirovice – Třebkov; křižovatka I/20 Nová Hospoda; I/20 Nová Hospoda – Písek. U Varianty B si také můžeme povšimnout většího rizika skladby peněžních toků a tudíž i větším ukazatelem tzv. provozní páky. Varianta B má tedy horší podíl cizích a vlastních zdrojů. Vyšší je

cena služebného. V rámci Varianty B má soukromý sektor možnost získávat peněžní prostředky z provozování úseku, aniž by musel vynaložit počáteční investiční náklady na výstavbu, proto si myslím, že Varianta B by byla určitě přitažlivější pro soukromého partnera.

Vývoj hodnoty za peníze se může postupem let měnit, může dojít ke zvýšení nebo snížení míry inflace v zemi, ke změně podmínek čerpání evropských dotací nebo například ke změně sazeb poskytovaných bankovních úvěrů. Proto nelze bezpečně říct, která z variant je výhodnější.

Je tedy jasné, že financování prostřednictvím PPP i v kombinaci s evropskými fondy je v obou variantách přínosnější než výstavba komunikace na základě veřejné zakázky, neboť přináší hodnotu za peníze.

Nyní je nejdůležitější volba soukromého investora, který by měl být schopen zajistit hladký průběh realizace projektu, aby byly dodrženy všechny výhody, které z modelu PPP plynou. Soukromý investor by měl tedy budovat kvalitní a technologicky inovativní infrastrukturu, které poslouží k pohodlnému a bezpečnému cestování. Projekt by měl být realizován v souladu se stanoveným časovým harmonogramem. Další výhodou, jak jsem již zmínila, je menší tlak na veřejný rozpočet a nebude tedy prohlouben veřejný dluh. Finance, které měly být vloženy do projektu, tak může veřejný sektor investovat do několika menších projektů a zajistit tak ekonomický růst země.

Finanční příjmy budou dle Koncesní smlouvy rozděleny následovně. Příjmy z elektronického mýtného případnou Ředitelství silnic a dálnic, které se o elektronický systém mýtného budou starat. Státnímu fondu dopravní infrastruktury případnou příjmy plynoucí z výkonového i časového zpoplatnění. Příjem pro soukromý sektor bude založen na tom, zda je příslušný úsek rychlostní silnice dostupný v příslušné kvalitě uživatelům. Veřejný sektor bude platit za služby poskytnuté soukromým sektorem až po uvedení infrastruktury do provozu, a to po dobu 25-ti let od zprovoznění všech úseků. Výše tohoto příjmu v prvním roce provozování všech úseků (tj. v roce 2022) bude 796,6 mil. Kč ve Variantě A a 908,2 mil. Kč ve Variantě B. Za nesplnění podmínek koncesní smlouvy bude soukromý sektor penalizován, dle závažnosti porušení smlouvy. Pokud nebude úsek zprovozněn, nepoplynou soukromému investorovi příjmy žádné.

7. NÁVRH OPATŘENÍ K EFEKTIVNĚJŠÍ REALIZACI PPP V ČR

Aby docházelo k efektivnější realizaci PPP projektů v České republice, musíme se zaměřit hned na několik aspektů.

Prvním nedostatkem v oblasti PPP projektů vnímám nedostatečný legislativní rámec k problematice. Již pilotní projekty, které se začaly realizovat v roce 2005, poukázaly na nedostatečnou metodiku k sepsání koncesních smluv. Ještě dnes je koncesní smlouva hlavní překážkou k realizaci řady projektů. Mnohé projekty, které by mohly být efektivně financovány formou PPP, skončí vypsáním veřejné zakázky, se kterou má česká legislativa větší zkušenosti. Chybí také modelové projekty, které by dopomohly i menším veřejným orgánům, nebo menším obcím v realizovat projekty ve svém okolí pomocí PPP. Mohli by se podívat, jak byly jednotlivé projekty financovány a co přecházelo sepsání koncesní smlouvy.

S realizací PPP projektů v menších obcích souvisí i další možnost zefektivnění realizace PPP. PPP projekty fungují v České republice již 10 let, ale řada obcí o nich ani neslyšela. PPP projekty jsou ve všeobecnosti málo medializovány. Přitom možnost financování PPP projektů může pomoci ke snižování veřejných dluhů, nebo možnosti využít veřejné rozpočtu pro mnohem více projektů. Povědomí o PPP projektech by měl mít také soukromý sektor. Dle mého názoru by bylo vhodné vytvořit nový portál o PPP projektech, které veřejný sektor chystá. U každého projektu by měl být detailní popis jak projektu, tak jeho vykalkulovaných nákladů a možnostech budoucích příjmů, které by mohly být pro soukromý sektor lákadlem. Soukromí investoři by se tak mohli k danému PPP projektu rovnou na portále přihlásit a doložit všechnu potřebnou dokumentaci. Zadavatel by mohl transparentně vybrat vhodného investory pro realizaci projektu a rovnou ho přes tento portál oslovit. K efektivnějšímu financování by dle mého názoru přispělo také rozdělit projekt do několika částí. Velké stavební firmy, by poskytly moderní technologie na vybudování infrastruktury a menší investoři by se poté starali o údržbu po dohodnutou smluvní dobu. Příjmy by pak byly rozděleny poměrem investice, kterou projekt financovali.

Dalším kritériem pro efektivní PPP projekt je volba typu PPP projektu. V rámci zachování kvalitní nabídky veřejných služeb, by se měly obě zúčastněné strany zvážet rizika, která na ně budou v rámci projektu přenesena. Myslím si, že veřejný sektor by měl podrobně prověřit soukromého investora ze strany jeho likvidity, usnadněním by bylo zajištění centra pro vypracovávání finanční analýzy podniků, které se k projektu přihlásí. Centra by mohla zaměstnávat čerstvé absolventy vysokých ekonomických škol, kteří by byli z části financováni

pracovními úřady formou dotací. Výběr soukromého investora by měl korespondovat s faktem, ulehčit veřejným rozpočtům.

Častým problémem v realizaci PPP projektů jsou politické vlivy, které v mnoha případech překračují vlivy ekonomické. Právě politici, by si měli uvědomit, jak velké výhody financování PPP projekty přináší. V případech velkých investičních projektů nedochází jen k ulehčení tlaku na veřejné rozpočty, ale také na rozpočet státní. Ze strany vlády by mohlo dojít k optimalizaci vyřizování koncesních smluv. Zdlouhavé schvalování těchto smluv často brání v realizaci projektu. Velké pozitivum vidím například v tom, že řada ministerstev začíná v realizaci svých projektů uvažovat právě o formě PPP. Zmínila bych Ministerstvo dopravy, Ministerstvo pro místní rozvoj nebo Ministerstvo spravedlnosti. Velké uplatnění PPP projektů vidím například v oblasti školství a zdravotnictví, nejen v oblasti budování nových škol a nemocnic, ale také v oblasti vybavení těchto zařízení. Mnoho škol by například uvítalo nové vybavení učeben, které by se přiblížilo dnešní době moderních komunikačních technologií. Pro zdravotnická zařízení by to mohly být kupříkladu nové moderní přístroje k provádění vážných zákroků, nebo moderní portály.

Největším důvodem, proč jsou u nás PPP projekty stále málo implementovány, vidím hlavně v problematice zapojení evropských fondů do těchto projektů. V rámci každého operačního programu, by měly být vyčleněny peníze právě na tyto projekty. Dnes jsou evropskými fondy v rámci PPP financovány pouze velké infrastrukturní projekty v oblasti dopravy a životního prostředí, kdy zadavatelem těchto projektů jsou ministerstva. Myslím si, že právo na dotace z Evropské unie by měly mít i obce. Důležité je vypracovat podrobnou metodiku, jak lze tyto peníze k financování PPP projektů získat. Zatím bývají dotace využívány pouze u veřejných zakázek. Spojením PPP projektů a evropských fondů, by mohlo mít za následek realizaci široké škály projektů, které by mohly vést k rozvoji celého státu.

ZÁVĚR

Ve své diplomové práci jsem se zabývala realizací PPP projektů v České republice a možnostmi jejich financování. Cílem bylo také porovnat zkušenosti s PPP projekty v zahraničí a navrhnout způsob efektivnějšího využití těchto projektů.

V úvodu své práce jsem se zabývala teoretickými poznatky z oblasti PPP projektů. Definovala jsem typy PPP projektů, jejich výhody a nevýhody a možnosti implantace projektů v České republice. Zkoumala jsem možnosti financování těchto projektů a jejich dopady na celkovou realizaci projektu. Své teoretické poznatky jsem závěrem doplnila zkušenostmi s PPP projekty v zahraničí.

V praktické části své práce jsem se nejdříve zabývala pilotními projekty, které byly v České republice realizovány. Poté jsem zhodnotila klady a zápory těchto projektů a jaké chyby byly v projektech objeveny. Dále jsem představila několik municipálních PPP projektů, které odstartovaly vlnu PPP projektů v rámci obcí a menších veřejných organizací. Opět jsem tyto projekty doplnila o kladné a záporné stránky, které realizace těchto projektů přinesly.

Další část je věnovaná problematice financování PPP projektů v České republice. U každé formy financování, jsem zkoumala výhody a nevýhody. Na základě této analýzy jsem demonstrovala projekt výstavby části rychlostní komunikace R4, jehož realizace by měla začít v roce 2017. Zkoumala jsem dvě varianty tohoto projektu a jejich financování formou veřejné zakázky, PPP projektu a PPP projektu v kombinaci s fondy Evropské unie. Výstupem byly vyhodnocení nejlepší možné varianty na základě hodnoty za peníze.

Po zpracování teoretických a praktických poznatků z oblasti realizace a financování PPP projektů, jsem navrhla několik zlepšení, které by dle mého názoru mohly vést k efektivnější realizaci PPP projektů v České republice.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Abs-portal.cz. *Kotel pod bílou membránou*. [online]. ©2015 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z <<http://www.asb-portal.cz/architektura/projekty/kotel-pod-bilou-membranou>>

archdesign.cz. *Europoint – železniční uzel Brno*. [online]. ©2011 [cit. 2016-04-11]. Dostupné z <http://www.archdesign.cz/projekty/urbanismus/europoint-zeleznicni-uzel-brno/>

casopisstavebnictvi.cz. *Rozvojová lokalita Ostrava-Mošnov*. [online]. ©2007 [cit. 2016-04-11]. Dostupné z <http://www.casopisstavebnictvi.cz/rozvojova-lokalita-ostrava-mosnov_N1312>

Czech.cz. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru* [online]. ©2009 [cit. 2016-03-21]. Dostupné z <<http://www.czech.cz/cz/Objevte-CR/Fakta-o-CR/Ekonomicka-fakta/Partnerstvi-verejneho-a-soukromeho-sektoru>>

CzechTrade. *Zahraniční zkušenosti v oblasti Partnerství veřejného a soukromého sektoru* [online]. ©1997-2016 [cit. 2016-03-21]. Dostupné z <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/zahranicni-zkusenosti-v-oblasti-3729.html>

ČERMÁK, Daniel a Jana VOBECKÁ. *Spolupráce, partnerství a participace v místní veřejné správě: význam, praxe, příslib*. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2011, 181 s. ISBN 978-80-7419-067-4.

Česko. 14. března 2006a. *Zákon č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení* [online]. Dostupné z: http://www.portal-vz.cz/getmedia/8dddfcfee-793d-44bee2e9b3edb99f68/UZ_KZ_zari_2010

Český rozhlas. *V Ostravě vznikne Národní sportovní centrum Morava*. [online]. ©2008 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/ostava/aktualne/_zprava/415639

Dálnice D3. *Současný stav přípravy PPP projektu D3/R3*. [online]. ©2012 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z <http://www.dalnice-d3.cz/ke-stazeni/zaz/soucasny-stav-pripravy-ppp-projektu-d3-r3>

Designmagazin.cz. *Kongresové centrum Evy Jiřičné ve Zlíně otevřeno*. [online]. ©2007-2016 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z <http://www.designmagazin.cz/architektura/20510-kongresove-centrum-egy-jiricne-ve-zline-otevreno.html>

Epravo.cz. *Kvazikoncese a praktické aspekty jejich zadávání* [online]. ©2016 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z <http://www.epravo.cz/top/clanky/kvazikoncese-a-prakticke-aspekty-jejich-zadavani-58149.html>

GRAEME, A. Hodge, Carsten GREVE and Anthony E. BOARDMAN eds. *International Handbook on Public Private Partnerships*. 1st ed. Cheltenham: Edward Elgar, 2010, 656 p. ISBN 978-1-84844-356-3.

Hospodářská komora ČR. *Studie TIC hodnotí současný stav projektů PPP v České republice*. [online]. ©2013 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z <http://www.komora.cz/inmp/knihovna-informaci-pro-podnikani/provoz-podniku/ochrana-hospodarske-souteze-verejne-zakazky/studie-tic-hodnoti-soucasny-stav-projektu-ppp-v-ceske-republice.aspx>

iDNES.cz *Všichni o tom slyšeli – dráha na letišti. A skutečnost?* [online]. ©2012 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z <http://flaska.blog.idnes.cz/blog.aspx?c=73115>

JURČÍK, Radek a Lenka KRUTÁKOVÁ. 2008. *Veřejné zakázky a PPP projekty: potřeba změny a právní úpravy v EU a v ČR: sborník příspěvků z 2. ročníku mezinárodní vědecké konference konané dne 15.-16.5.2008*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 506 s. ISBN 978-80-7380-121-2.

Kongresové centrum Zlín. *O projektu*. [online]. ©2016 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z <http://www.kc-zlin.cz/24858-o-projektu>

LEGO, Jan a Tomáš LOUDA. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru*. 1. vyd. Praha: Ústav státu a práva AV ČR, 2008, 200 s. ISBN 978-80-904024-4-7.

Letiště Ostrava, a.s., *Kolejové napojení*. [online]. ©2015 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z <http://www.airport-ostava.cz/cz/page-kolejove-napojeni/>

Ministerstvo financí ČR. *Aktualizovaný přehled municipálních projektů PPP v ČR*. [online]. ©2015 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/podpora-z-narodnich-zdroju/partnerstvi-verejneho-a-soukromeho-sekto/hodnota-koncesnich-smluv-ppp/2015/aktualizovany-prehled-municipalnich-proj-23556>

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. *Novelizace nařízení vlády k finančním limitům pro účely zákona o veřejných zakázkách a koncesního zákona* [online]. ©2012 [cit. 2016-03-21]. Dostupné z <http://www.portal-vz.cz/cs/Aktuality/Novelizace-narizeni-vlady-k-financnim-limitum-pro-ucely-zakona-o-verej>

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. *Programové období 2014 – 2020* [online]. ©2012 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020>

Ministerstvo vnitra České republiky. *Financování PPP projektů* [online]. ©2015 [cit. 2016-03-21]. Dostupné z <http://www.mvcr.cz/clanek/financovani-ppp-projektu.aspx>

Ministerstvo vnitra ČR. *Partnerství soukromého a veřejného sektoru v regionech*. [online]. ©2015 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z <http://www.mvcr.cz/sluzba/docDetail.aspx?docid=21300361&docType=ART>

Najisto.centrum.cz. *Galerie*. [online]. ©2016 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z <http://najisto.centrum.cz/1960268/sportovni-zarizeni-mesta-tachova-prispevkova-organizace/galerie/>

old.nadrazivcentru.cz. *K aktuálnímu stavu přípravy přestavby ŽUB*. [online]. ©2005 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z <http://old.nadrazivcentru.cz/050726-wwwzelezniciuзелbrnocz-k-aktualnimu-stavu-pripravy-prestavby-zub.html>

OSBORNE, Stephen P. *Public Private Partnerships: Theory and Practice in International Perspective*. 1st ed. London: Routledge, 2000, 348 p. ISBN 0-203-20711-4.

OSTŘÍŽEK, Jan. *Public private partnership: příležitost a výzva*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2007, 284 s. ISBN 978-80-7179-744-9.

PEKOVÁ, Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR. *Veřejný sektor - řízení a financování*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012, 485 s. ISBN 978-80-7357-936-4.

PROVAZNÍKOVÁ, Romana a Olga SEDLÁČKOVÁ. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2009, 304 s. ISBN 978-80-247-2789-9.

TETŘEVOVÁ, Liběna. *Veřejný a podnikatelský sektor*. 1. vyd. Praha: Professional Publishing, 2009, 190 s. ISBN 978-80-86946-90-0.

Vláda.cz. *Analýza proveditelnosti PPP projektu R4*. ©2016 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z http://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_8_Analyza_proveditelnosti_PPP_R4.pdf

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

PPP	Public-private partnership
PFI	Private Finance Initiative
VS	Veřejný sektor
EU	Evropská Unie
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MF	Ministerstvo financí
ÚSC	Územně samosprávný celek
EIB	Evropská investiční banka
ÚVN	Ústřední vojenská nemocnice
UJEP	Univerzita Jana Evangelisty Purkyně
EBRD	Evropský fond regionálního rozvoje
ESF	Evropský sociální fond
FS	Fond soudržnosti
HSS	Hospodářská a sociální soudržnost
OP	Operační program
SF	Strukturální fond
ES	Evropské společenství
DPH	Daň z přidané hodnoty
SPV	Special purpose vehicle
ROP	Regionální operační program
KČ	Koruna česká

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Zjednodušené schéma se zapojením SPV (Ostřížek a kol., 2007, str. 21)	13
Obr. 2: Schéma smlouvy o PPP (Ostřížek a kol., 2007, str. 24)	15
Obr. 3: Vztah Evropské komise a PPP projektů (Ostřížek a kol., 2007, str. 87)	26
Obr. 4: Vizualizace projektu Aircon (idnes.cz)	34
Obr. 5: Vizualizace železničního uzlu v Brně	39
Obr. 6: Rozvojová lokalita Ostrava – Mošnov, vizualizace (casopisstavebnictvi.cz)	40
Obr. 7.: Vizualizace Národního sportovního centra Morava (© 1997-2016 Český ..	41
Obr. 8: Kongresové centrum Zlín (designmagazin.cz, ©2007-2016)	42
Obr. 9: Sportovní areál Tachov (najisto.centrum.cz, ©2016)	42
Obr. 10: Teplárenská koncese v Bohumíně	44
Obr. 11: Mapa Varianty A a Varianty B (zdroj: Vláda ČR, ©2015)	54

SEZNAM TABULEK

Tab. 1: <i>Koncesní smlouvy ÚSC v realizaci k 31. 12. 2015</i>	44
Tab. 2: <i>Financování formou Veřejné zakázky, obě varianty (vlastní zpracování)</i>	55
Tab. 3: <i>Financování formou PPP, obě varianty (vlastní zpracování)</i>	57
Tab. 4: <i>Porovnání forem projektů (v mil. Kč) u Varianty A dle Hodnoty za peníze (vlastní zpracování, Vláda ČR ©2015)</i>	60
Tab. 5: <i>Porovnání forem projektů (v mil. Kč) u Varianty B dle Hodnoty za peníze (vlastní zpracování, Vláda ČR ©2015)</i>	62

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: <i>Financování pouze soukromým sektorem (vlastní zpracování)</i>	48
Graf 2: <i>Financováno pouze veřejným sektorem (vlastní zpracování)</i>	49
Graf 3: <i>Kombinace financování soukromým a veřejným sektorem (vlastní zpracování)</i>	50
Graf 4: <i>Kombinace financování fondy EU a PPP (vlastní zpracování)</i>	51