

MINISTERSTVO DOPRAVY
ČESKÉ REPUBLIKY

PŘÍPADOVÁ STUDIE

AIRCON

**PŘÍPADOVÁ STUDIE KOMBINACE
PPP PROJEKTU A FONDŮ EU**

SPOJENÍ PRAHA – Kladno – LETIŠTĚ RUŽYŇ

Listopad 2005

Johnson & Kramářík
www.JohnsonKramarik.com



Projekt je
spolufinancován
Evropskou Unií

European Regional
Development Fund

1. ÚVOD

1.1 Zadání

Tato případová studie byla zadána Ministerstvem dopravy ČR a tvoří přílohu obecné studie „*Kombinace PPP projektů v dopravě s financováním z fondů EU*“ (dále jen „**Studie**“) vypracované současně s touto případovou studií.

Cílem této studie je demonstrovat na příkladu projektu AirCon (Spojení Praha – Kladno – Letiště Ruzyně) způsob, jakým lze v praxi v České republice kombinovat financování infrastrukturálních projektů v dopravě formou PPP při současném čerpání příspěvku z fondů EU.

1.2 Předpoklady

Tato studie vychází z následujících základních předpokladů:

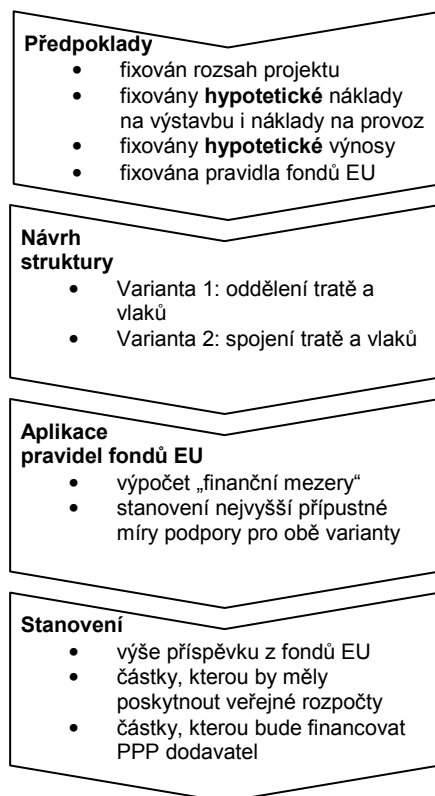
- projekt AirCon bude realizován v období 2007 až 2013;
- na projekt AirCon jsou sice k dispozici veřejné zdroje spolufinancování vyžadovaného pravidly fondů EU, avšak na příkladu této studie má být ukázáno, jak mohou být veřejné zdroje financování nahrazeny či alespoň částečně nahrazeny soukromým kapitálem;
- funkční a finanční předpoklady, ze kterých vychází tato studie jsou **hypotetické** – byť mohou vycházet z dříve připravených studií ohledně projektu PraK / AirCon a z odborného úsudku autorů této studie, aby byly předpoklady co nejblíže očekávanému budoucímu vývoji.

1.3 Výhrady

Tato studie není podrobným návodem pro realizaci projektu AirCon ani studií jeho proveditelnosti. Tato studie rovněž neposuzuje právní ani finanční proveditelnost předpokládané struktury, nýbrž na zvolené struktuře pouze demonstruje jak čerpat příspěvek z fondů EU v kontextu projektu PPP.

2. METODOLOGIE

Tato studie byla zpracovaná následující metodologií:



3. VÝCHOZÍ PŘEDPOKLADY

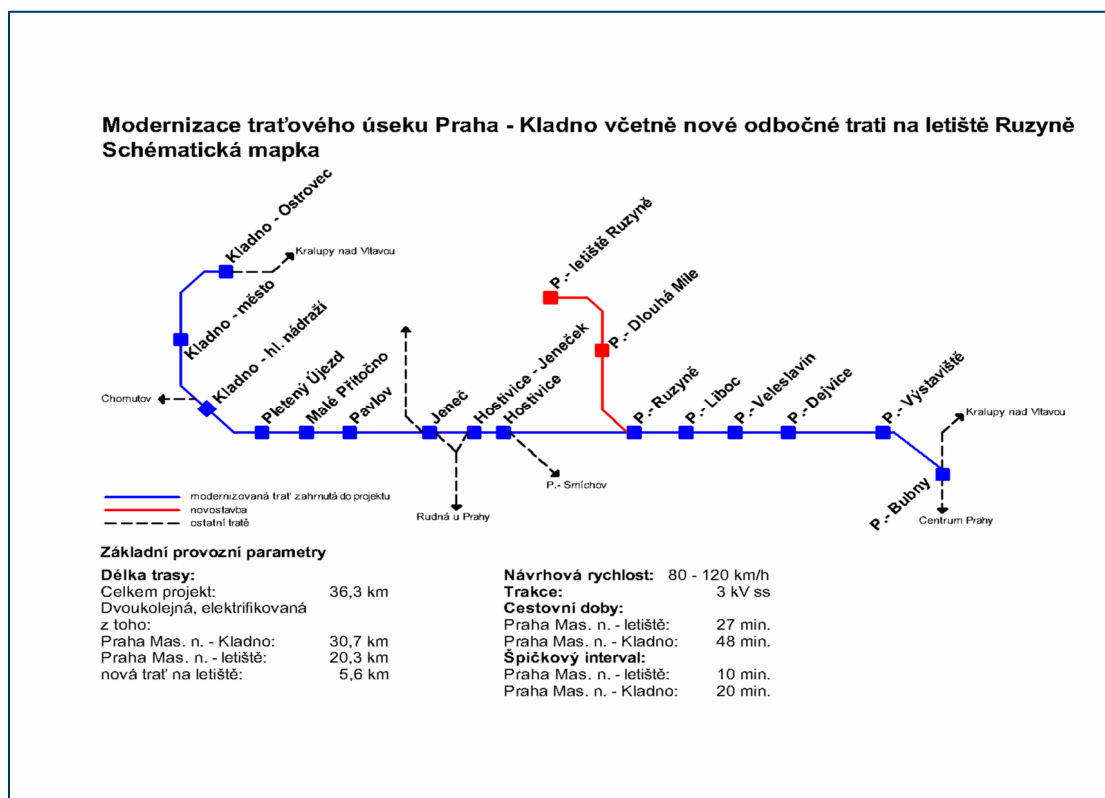
3.1 Obecně

Cílem projektu AirCon je modernizace existující železniční trati v úseku Praha – Kladno a vybudování nové odbočné trati na letiště Praha Ruzyně. Modernizovaná železniční trať bude sloužit účelům příměstské železniční dopravy. Nová odbočná trať na letiště Praha vytvoří kolejové spojení mezi letištěm a centrem hlavního města.

3.2 Geneze projektu

Projekt AirCon (dříve „PraK“) se koncepčně vyvíjí již řadu let, přičemž již delší dobu se uvažuje s realizací formou PPP. Současně se v dosavadních úvahách počítalo s financováním s příspěvkem z fondů EU.

Obrázek: Schéma projektu modernizace traťového úseku Praha – Kladno



Zdroj: Studie firmy Atkins, s.r.o.

V polovině devadesátých let převažoval koncept rychlodráhy, podložený studií proveditelnosti od Mott MacDonald z roku 1996 a společností PraK a.s., mající za úkol projekt připravit a zrealizovat. Dnes převažuje koncept modernizované železniční trati – projekt proto spadá zejména do kompetence SŽDC – správce železniční dopravní cesty v České republice.

Projekt je trasově stabilizován (*kopíruje trasu dosavadní jednokolejné železniční trati*). Koncepční nejasnosti však panují kolem technického řešení modernizované trati zejména v prostoru uvažovaného centra Prahy 6 v Dejvicích. Vedle tohoto úseku panují nejasnosti i kolem koncové stanice v centru hlavního města (*dlouhodobě se uvažuje koncová stanice v prostoru Masarykova nádraží, alternativu představuje ukončení na Hlavním nádraží*). V této případové studii jsou z nákladového modelu stanice vyloučeny, avšak náklady na zahloubení trati jsou započteny.

V oblasti příměstské železniční dopravy projekt svou reálnou alternativu nemá, pokud nebudeme uvažovat možné spojení Kladna z železničního nádraží Praha - Smíchov.

V oblasti kolejového spojení letiště existují dvě možné alternativy a sice prodloužení metra – trasy A a prodloužení tramvajové trati.

V této studii se odhlíží od případného vlivu konkurenční infrastruktury – bude-li však konkurenční infrastruktura realizována, bude zároveň nezbytné provést revizi vstupních údajů této studie (zejm. počtu přepravených cestujících a výše jízdného).

Tato případová studie vychází z konceptu modernizované železniční trati Praha – Kladno s odbočnou tratí Ruzyně – letiště. Vzhledem k nejasnostem kolem řešení koncové stanice v centru Prahy se v této studii pracuje se začátkem spojení v prostoru železniční zastávky Praha – Bubny.

3.3 Části infrastruktury vyloučené z nákladového modelu

V této studii jsme pracovali s modelem, ve kterém nejsou zahrnuty náklady na výstavbu nezbytného zázemí pro provozovatele vlaků. Současně jsou z nákladů studie vyloučeny stanice včetně koncových, ke kterým autoři této studie nezískali dostatek podkladů, a které by za určitých okolností mohly být vystavěny developerským způsobem s tím, že výnosy generované z využívání těchto stanic jsou dostatečné pro proveditelnost jejich financování.

Pokud by měly být stanice a zázemí přepravce do projektu zahrnuty, znamenalo by to ve finančním modelu zvýšení nákladů na výstavbu řádově o 3 mld. Kč. V tom případě by se musela zvýšit buď výše jízdného, nebo částky přispívané na splácení infrastruktury z veřejných rozpočtů.

3.4 Základní technické a provozní parametry projektu

V současné době je uvažována kompletní rekonstrukce železniční trati po celé trase mezi stanicemi Praha – Bubny a Kladno– Ostrovec: zdvoukolejnění trati, zvýšení návrhové rychlosti, elektrifikace trati. Součástí stavby bude kompletní rekonstrukce 14 zastávek a stanic počínaje Bubny a konče Ostrovem. Náklady na jejich rekonstrukci jsou však z nákladového modelu vyloučeny. Současně je vyloučeno i ukončení trati v centru hlavního města.

Dále se počítá s vybudováním nové trati mezi zastávkou Praha – Ruzyně a letištěm. Na této trati se počítá s vybudováním zastávky Dlouhá Míle a koncové stanice na letišti. Nová trať na letiště má jasně stanovenou trasu, která je zakotvena v Územním plánu hlavního města Prahy i Generálním plánu rozvoje letiště (*gesce Ministerstva dopravy*).

Shrnutí technických parametrů díla:

- Celková délka trati: 36,3 km
- Dvoukolejná elektrifikovaná trať s návrhovou rychlostí 80 – 120 km
- Trakce 3 kV ss
- Kompletní rekonstrukce a elektrifikace trati v délce 30,7 km
- Výstavba nové trati v úseku Ruzyně – letiště v délce 5,6 km
- Délka trati mezi Prahou a letištěm: 20,3 km
- Praha – letiště: celkem 1 koncová stanice (letiště) a 7 mezilehlých zastávek (*Bubny – po omezenou dobu koncová stanice, Výstaviště, Dejvice, Veleslavín, Liboc, Ruzyně, Dlouhá míle*)
- Praha – Kladno: celkem 1 koncová stanice (*Ostrovec*) a 14 mezilehlých zastávek (*Bubny – po omezenou dobu koncová stanice, Výstaviště, Dejvice, Veleslavín, Liboc, Ruzyně, Hostivice, Jeneček, Jeneč, Pavlov, Malé Přítočno, Pletený Újezd, Kladno – hl. nádraží, Kladno – město*)
- Druhou koncovou stanicí je Masarykovo nádraží či Hlavní nádraží, podle zvolené varianty napojení trati na železniční uzel Praha

3.5 Hypotetický nákladový model

Investiční náklady

Tato případová studie vychází z kalkulace investičních nákladů Studie optimálního financování projektu modernizace traťového úseku Praha – Kladno včetně nové odbočné trati na letiště Ruzyně (*Atkins s.r.o., 2005*). Pro účely této případové studie byla z navržených variant použita tzv. „úplná varianta“, tj. varianta zahrnující zahluštění trati v prostoru Prahy 6.

Investiční náklady úplné varianty v jednotlivých kapitolách jsou následující:

■ Infrastruktura trati	13,4 mld. Kč
■ Vozový park	6,4 mld. Kč
■ Celkem	19,8 mld. Kč

S ohledem na skutečnost, že uvedené náklady jsou **v cenové hladině roku 2005**, byly pro potřeby této případové studie meziročně indexovány v závislosti na míře inflace dodavatelských cen.

Provozní náklady

Případová studie nemohla provádět kalkulaci provozních nákladů, proto jejich výši pouze na základě jiných dat odhadla.

Provozní náklady přepravce jsou pečlivě spočítány ve studii proveditelnosti firmy Mott MacDonald z roku 1996. Náklady v této studii uvedené jsou sice díky změnám, které v oblasti železniční dopravy nastaly¹, již překonané, pro nedostatek aktualizovaných údajů je však pro účely této studie využijeme. Tyto podklady byly vhodným způsobem indexovány na úroveň jednotlivých let (mzdy dle míry inflace spotřebitelských cen a ostatní dle míry inflace velkoodběratelských cen).

Na úrovni roku 2006 (v cenách tohoto roku) představují tyto náklady částky:

■ Náklady provozování drážní dopravy	261,05 mil. Kč ročně
■ Náklady provozování dráhy	151,00 mil. Kč ročně

Vycházeli jsme z předpokladu setrvalých nákladů, rostoucích meziročně pouze v závislosti na míře inflace spotřebitelských a dodavatelských cen.

Náklady provozování dráhy převzali autoři této studie jako hypotetické ze studie firmy Mott MacDonald, přičemž tato výše nákladů musí být indexována v závislosti na míře inflace spotřebitelských a dodavatelských cen.

Výši provozních nákladů bude pro budoucí využití této studie v reálných podmínkách nezbytné přepočítat s ohledem na současné cenové a legislativní podmínky.

3.6 Hypotetický výnosový model

V této studii jsou uvažovány pouze **přímé výnosy z prodeje jízdenek**, případně ze systému Pražské integrované dopravy.

Výnosy z provozu Praha – Letiště Ruzyně

¹ např. zákon 266/1994 Sb. o dráhách, zákon č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb. , o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb. , o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů

Studie nevychází z vlastního dopravního průzkumu a následné prognózy. Vychází proto z pracovního odhadu, že plná třetina veškerých odbavených cestujících (*po odečtení tranzitů*) bude využívat služby rychlodráhy. Aby bylo možné tohoto cíle dosáhnout, byla v modelu zvolena konkurenční cena jízdenky Praha – letiště ve výši 50 Kč (*cena za exkluzivní bezzastávkový spoj mimo rámec dopravní obslužnosti, běžná cena roku 2005*). Výsledky této studie však zůstanou nezměněny, pokud se např. zvýší cena jízdného a současně sníží počet cestujících – zůstane-li zachován celkový výnos. Podkladem pro výpočet výnosů z jízdného byla prognóza počtu odbavených cestujících na Letišti Praha pro léta 2004 – 2035. Dále byl odhadnut vývoj inflace spotřebitelských cen pro stejné období neboť tato studie vychází z předpokladu, že cena jízdenky bude meziročně kopírovat tento vývoj. Výnos z prodeje jízdenek je součinem ceny jízdenky a počtu přepravených cestujících.

Výnosy od ostatních cestujících

Podobně bylo odhadnuto, že cca 2 % veškerého obyvatelstva Kladna (75000) bude dvakrát denně využívat kolejového spojení Praha – Kladno, a 1000 cestujících denně využije toto spojení k přepravě mezi stanicemi. Současná cena jízdenky Praha – Kladno odpovídá 46 Kč, s využitím slevy (karta Z) 32 Kč a v rámci integrovaného dopravního systému se jedná o předplacenou časovou jízdenku v ceně 1260 Kč za čtvrtletí² tj. cca 10 Kč za jízdu jedním směrem³. Cena jízdenky Praha - Kladno je proto v této studii uvažovaná na úrovni 10 Kč, a cena jízdenky na části trati na úrovni 5 Kč, vzhledem k tomu, že naprostou většinu cestujících budou tvořit stálí zákazníci. Vzhledem k tomu, že MD připravuje studii zátěže dopravních cest, která má být dokončena až po vypracování této studie, doporučujeme tyto předpokládané počty cestujících nahradit skutečnými údaji získanými studií zátěže.

Cena za užívání dráhy

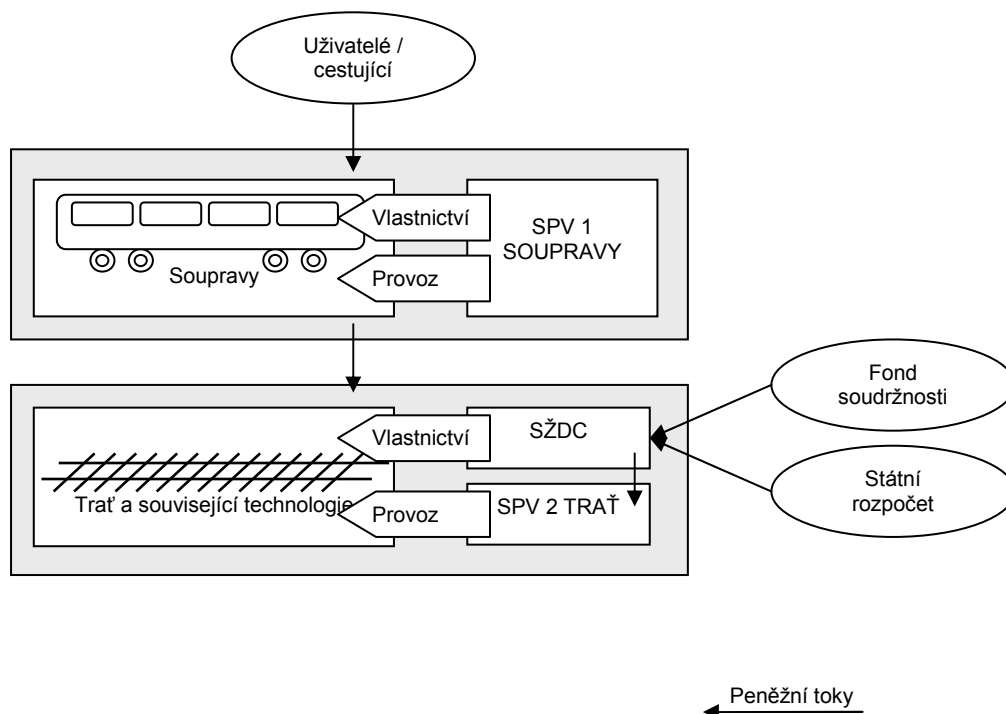
Model počítá s „vnitřním“ poplatkem, který dopravce platí provozovateli dráhy a nepočítá s jinými výnosy za užití dráhy od dalšími dopravci. Cena za užití dráhy je stanovena v základním scénáři na úrovni ceny, která je účtována v současné době, a je stanovena na základě délky trati. Cena je v modelu indexována dle předpokládaného růstu HDP ČR.

² vzhledem k tomu, že stanice v Kladně jsou umístěny ve 3. pásmu příměstské integrované dopravy, počítá tato studie s cenou čtvrtletní časové jízdenky pro 3 pásma platnou pro vozy Českých drah, a.s.

³ 60 pracovních dnů, cesta oběma směry, tj. 120 jízd čtvrtletně

4. NAVRŽENÁ STRUKTURA TRANSAKCE

4.1 Varianta 1 (oddělení pevné a pohyblivé infrastruktury)



Popis struktury a peněžních toků

V navržené struktuře transakce je infrastruktura rozdělená na trať a na vlakové soupravy. Vybudování a provoz trati jsou zadány dodavateli (SPV 2), přičemž vlastníkem infrastruktury zůstává stát, a správcem SŽDC. SPV 2 nese riziko výstavby (tj. zpoždění či chyby ve výstavbě pro něj znamenají ztrátu) a riziko dostupnosti (tj. jeho příjem nezávisí na míře využívání trati, avšak závisí na tom, zda je trať provozuschopná).

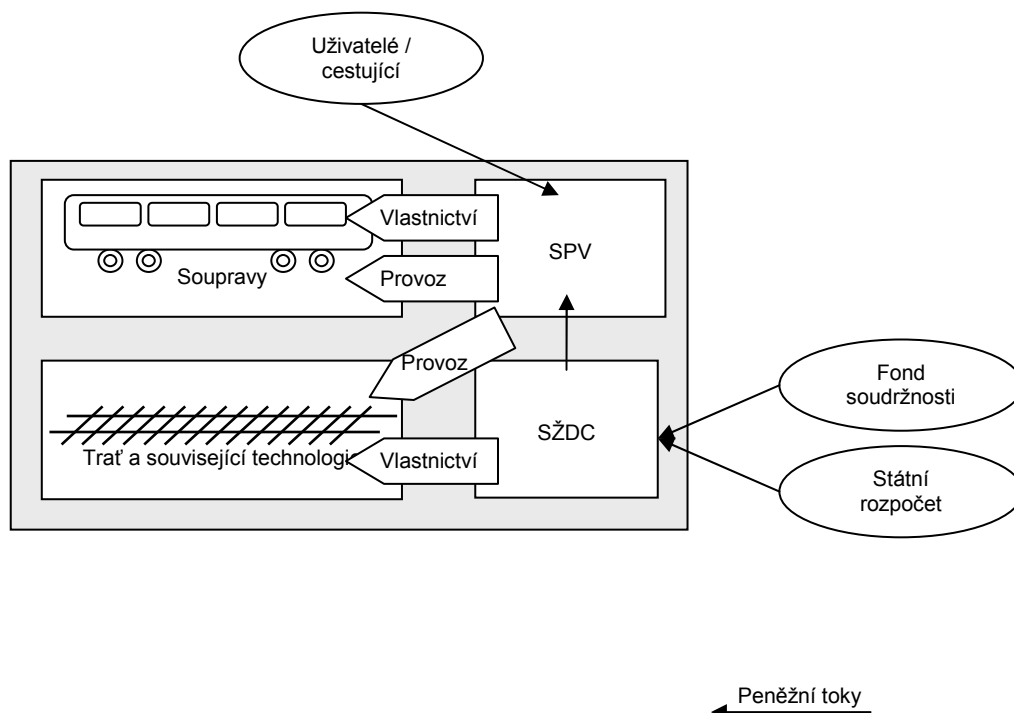
Pořízení a provoz vlakové infrastruktury jsou zadány odlišnému dodavateli (SPV 1), který bude jejich vlastníkem po dobu kontraktu i po jeho skončení. SPV 1 nese riziko dodávky i zprovoznění souprav a souvisejících systémů, jakož i riziko poptávky.

SPV 1 inkasuje příjmy z jízdného. SPV 1 z těchto příjmů hradí provozní náklady a splácí náklady pořízení vlakových souprav. SPV 1 platí SŽDC dohodnutou cenu za užití dráhy.

SPV 2 inkasuje průběžné příjmy od SŽDC za provozování dráhy. SPV2 inkasuje již v průběhu výstavby platby od SŽDC za vybudování infrastruktury – platby se skládají z příspěvku Fondu soudržnosti a národního spolufinancování poskytnutého z rozpočtu České republiky.

Příspěvek z fondů EU je v této variantě čerpán pouze pro trať a s ní související technologie.

4.2 Varianta 2 (spojení pevné a pohyblivé infrastruktury)



Popis struktury a peněžních toků

V navržené struktuře transakce je traťová i vlaková infrastruktura budovaná a provozovaná jedním dodavatelem. V souvislosti s tratí nese dodavatel (tj. zpoždění či chyby ve výstavbě pro něj znamenají ztrátu) a riziko dostupnosti (tj. jeho příjem nezávisí na míře využívání trati, avšak závisí na tom, zda je trať provozuschopná). V souvislosti s vlakovými soupravami nese dodavatel riziko dodání a riziko poptávky (tj. jeho příjem závisí na skutečné míře využití vlaků).

SPV inkasuje příjmy z jízdného. SPV z těchto příjmů hradí náklady na provozování dráhy i provozování drážní dopravy a splácí náklady pořízení vlakových souprav a vybudování trati. Cena za užití dráhy, kterou hradí SPV SŽDC, je SPV kompenzována příjmy od SŽDC za provozování dráhy.

SPV inkasuje již v průběhu výstavby platby od SŽDC za vybudování infrastruktury – platby se skládají z příspěvku Fondu soudržnosti a národního spolufinancování poskytnutého z rozpočtu České republiky a nekryjí celé investiční náklady infrastruktury.

Příspěvek z fondů EU je však i v této variantě čerpán pouze pro trať a s ní související technologie.

5. PŘÍSPĚVEK Z FONDŮ EU

5.1 Financování z Fondu soudržnosti

Pro financování investice do trati a související technologie se předpokládá využití příspěvku Fondu soudržnosti, neboť část trati je na území hlavního města Prahy a tím pádem není způsobilá pro financování z ERDF. Současný návrh Nařízení o Fondu soudržnosti umožňuje podporu pro projekt tohoto typu:

Citace z navrženého Nařízení Rady o zřízení Fondu soudržnosti, čl. 2 – **Rozsah podpory**

In this context, the Fund may also intervene in areas related to sustainable development which clearly present environmental benefits, namely energy efficiency and renewable energy and, in the transport sector outside the trans-European networks, rail, river, sea transport, intermodal transport systems and their interoperability, management of road, sea and air traffic, clean urban transport and public transport.

Podle aktuálního návrhu Priorit podpory EU v sektoru dopravy ČR pro programovací období 2007 – 2013 může být tato investice zařazena do opatření „modernizace a rozvoj dalších železničních tratí“, ve kterém může být tato investice spolufinancovaná Fondem soudržnosti.

5.2 Princip stanovení výše příspěvku

Protože se v této případové studii jedná o infrastrukturu nesoucí příjmy, musí být zjištěna přípustná míra podpory z fondů EU, podle postupu popsání v kapitole 4.4. Studie. Pro účel této případové studie, se pro zjištění výše podpory používá následující vzorec:

$$G = r_f \cdot r \cdot E$$

$$\text{kde } r = (C - R) / C$$

a

G je dotace z Fondu soudržnosti

r je míra finanční mezery

E je výše způsobilých výdajů (včetně inflace a bez diskontování) bez ohledu na výnosy

C je současná (tj. diskontovaná) hodnota investičních nákladů projektu a

R je současná hodnota čistých příjmů projektu, vč. zbytkové hodnoty projektu (tj. hodnota investic na konci doby finanční analýzy, např. za 30 let), a

r_f je jednotná míra podpory pro daný typ fondu (např. 85% pro Fond soudržnosti).

Stanovení těchto parametrů bylo provedeno podle postupu popsání v publikaci DG Regio „Guide to cost-benefit analysis of investment projects“. Výše zůstatkové hodnoty trati a vozů byla stanovena na základě lineárního snížení pořizovacích (tj. investičních) nákladů dle životnosti, která byla autory této studie odhadnuta na 50 let pro trať a 30 let pro vlaky. Časový horizont analýzy byl 25 let (do roku 2034). Byla aplikována diskontní sazba 6%.

Při novém způsobu stanovení výše podpory z Fondu soudržnosti, může příspěvek z fondů EU naplnit pouze část tzv. „finanční mezery“. Proto je vždy zapotřebí projekt podpořit i z veřejných zdrojů ČR, aby byl proveditelný. V této studii se předpokládá, že výše národního veřejného spolufinancování bude stanovena tak, aby naplnila zbývající část finanční mezery. Fond soudržnosti přispěje 85% z finanční mezery projektu; zbytek musí být financován ze státního rozpočtu.

5.3 Aplikace pravidel na Variantu 1 (oddělení projektů trati a vlaků)

V základním scénáři byly předpokládány příjmy pro SPV2 (investor a provozovatel dráhy), které tvoří cena za provozování dráhy na současné úrovni.

Výsledek výpočtu je prezentován v tabulce:

Symbol	Význam	Jednotka	Hodnota
C	současná hodnota investičních nákladů projektu	mld Kč	13,68
R	současná hodnota čistých příjmů projektu, vč. zbytkové hodnoty projektu	mld Kč	1,51
r	míra finanční mezery	-	89%
r _f	jednotná míra podpory pro Fond soudržnosti	-	85%
E	výše způsobilých výdajů včetně inflace	mld Kč	14,92
G	dotace z Fondu soudržnosti	mld Kč	11,29
-	dotace z Fondu soudržnosti jako podíl investic na dráhu	-	76%
-	současná hodnota dotace ze státního rozpočtu nutná k naplnění finanční mezery	mld Kč	0,88

5.4 Aplikace pravidel na Variantu 2 (spojení projektů trati a vlaků)

V této variantě, byl projekt analyzován jako celek, ovšem s tím, že způsobilé výdaje projektu tvoří pouze investice do dopravní cesty. Příjmy projektu sestávají z jízdného od cestujících (viz část 3.6 výše).

Symbol	Význam	Jednotka	Hodnota
C	současná hodnota investičních nákladů projektu	mld Kč	19,66
R	současná hodnota čistých příjmů projektu, vč. zbytkové hodnoty projektu	mld Kč	8,05
R	míra finanční mezery	-	59%
r _f	jednotná míra podpory pro Fond soudržnosti	-	85%
E	výše způsobilých výdajů včetně inflace	mld Kč	14,92
G	dotace z Fondu soudržnosti	mld Kč	7,48
-	dotace z Fondu soudržnosti jako podíl investic na dráhu	-	50%
-	současná hodnota dotace ze státního rozpočtu nutná k naplnění finanční mezery	mld Kč	4,13

Jak je vidět z těchto dvou příkladů, ekonomická výkonnost provozu vlaků ve variantě 2 vede ke snížení finanční mezery (z 12,17 mld. Kč na 11,61 mld. Kč): základní scénář provozování drážní dopravy (odděleně) má vnitřní míru výnosu 8,1% a čistou současnou hodnotu 2,0 mld. Kč.

Důležitý vliv na výši podpory z Fondu soudržnosti má ovšem fakt, že vlaky nemohou být považovány za způsobilé výdaje, a tudíž na ně nemohou být čerpány příspěvky z fondů EU. Proto je výše podpory razantně nižší než ve Variantě 1 – a příspěvek státu vyšší.

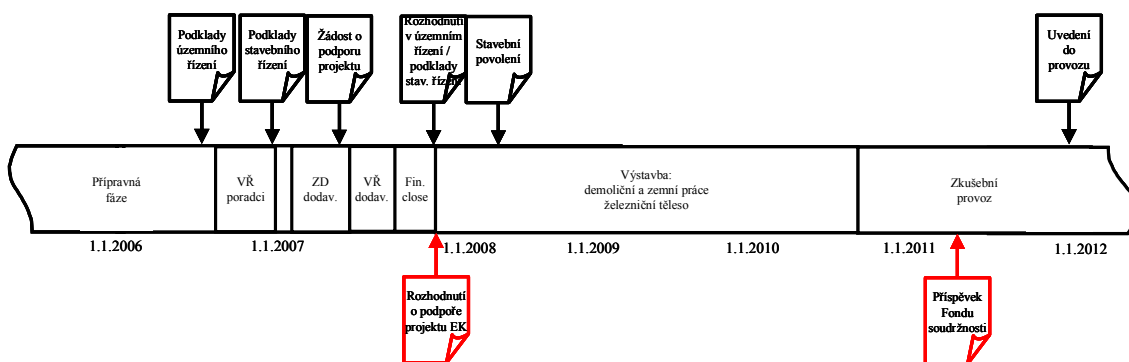
Pokud se podaří přesvědčit Komisi o tom, že do příjmů projektu by nemělo být započítáváno tzv. „stínové mýtné“ ani „poplatky za dostupnost“, může být jednorázová státní dotace ve Variantě 1 i ve Variantě 2 nahrazena PPP prvkem, kdy je tato část investice financovaná příslušným dodavatelem a je mu průběžně splácená (po započtení nákladů dodavatelova financování této částky) po dobu projektu.

6. HARMONOGRAM

Dále uvedený hypotetický harmonogram je ilustrativním kvalifikovaným odhadem autorů této studie, který vychází z předpokladu, že všechny zúčastněné instituce budou promptně postupovat a že projekt bude systematicky řízen.

Pro zdůraznění významu projektového řízení a otázky „vlastnictví“ problémů vznikajících v projektu lze uvést příklad mostu Vasco da Gama, pro jehož výstavbu zřídila portugalská vláda zvláštní samostatný úřad.

Úkol	Zahájení	Ukončení	Poznámka
Studie a analýzy	<i>již zahájeno</i>	Březen 2006	
Dokumentace k územnímu řízení (existující trať)	<i>již zahájeno</i>	Prosinec 2005	
Územní řízení (existující trať)	Leden 2006	Prosinec 2006	
Dokumentace k územnímu řízení (úsek Ruzyně - letiště)	Leden 2006	Prosinec 2006	
Územní řízení (úsek Ruzyně - letiště)	Leden 2007	Červen 2007	
Výběrové řízení - poradce	Září 2006	Prosinec 2006	
Studie proveditelnosti	Leden 2007	Březen 2007	
Zpracování žádosti o příspěvek pro Komisi a podání žádosti	Březen 2007	Duben 2007	Začátek zápočtu „způsobilých výdajů“
Rozhodnutí Komise (započten čas na „diskuse a vysvětlování“)	Květen 2007	Prosinec 2007	Do 2 let musí začít stavba
Zadávací dokumentace výběrového řízení - provozovatel	Únor 2007	Květen 2007	
Výběrové řízení – dodavatel (kvalifikace)	Březen 2007	Květen 2007	
Výběrové řízení – dodavatel (nabídky)	Prosinec 2007	Únor 2008	
Splnění odkládacích podmínek dodavatelem (tzv. financial close) (dodavatel)	Březen 2008	Červenec 2008	
Dokumentace pro stavební řízení	Září 2007	Prosinec 2007	
Stavební řízení	Říjen 2007	Březen 2008	
Stavba	Srpen 2008	Srpen 2010	
Vozový park	Červen 2010	Srpen 2010	
Zkušební provoz	Září 2010	Září 2011	
Dokumentace – skutečné provedení	Říjen 2011	Listopad 2011	
Kolaudace	Prosinec 2011		
Uvedení do provozu		Leden 2012	
Audit a finanční uzavření projektu z pohledu EU	Září 2010	Leden 2012	
Uzavření programu a závěrečná platba projektu (5%)	Prosinec 2013	Prosinec 2016	



7. CELKOVÉ FISKÁLNÍ SOUVISLOSTI PROJEKTU AIRCON

Ať bude pro projekt AirCon zvolena jakákoliv varianta struktury a výše čerpání příspěvku z fondů EU, je důležité upozornit na některé fiskální souvislosti:

- dle současného výkladu Fiše 53, pokud bude některá část povinného národního spolufinancování fondů EU nahrazena ze soukromých zdrojů (PPP), musí být veřejné spolufinancování ve stejné výši „umístěno“ na jiné projekty, aby výše národního veřejného financování zůstala stejná;
- dlouhodobé závazky České republiky k placení poplatků za dostupnost či poplatků za využití, ke kterým se případně v projektu AirCon zaváže, nebudou započteny do tzv. „základních výdajů“ České republiky pro účely zjišťování plnění povinnosti „adicionality“, ledaže se u Komise prosadí výklad navrhovaný ve Studii.

8. ZÁVĚR

8.1 Varianta 1

Modelová studie naplněná hypotetickými údaji ukazuje, že v současných podmínkách není výstavba a provozování dráhy ziskovou činností. Z hlediska České republiky je však přínosná s ohledem na to, že by měla přinést nejvyšší možnou dotaci z prostředků Fondu soudržnosti právě pro své nízké čisté výnosy. Na druhé straně pak rozsah možného soukromého spolufinancování (u Varianty 1, bez další dotace státu) je poměrně malý a je možné, že získání soukromého spolufinancování takového úseku dráhy nebude pro veřejný sektor znamenat tzv. „hodnotu za peníze“.

8.2 Varianta 2

Varianta 2 obsahuje významnou nevýhodu v tom, že zahrnuje vlakové soupravy, jejichž pořízení pravděpodobně nebude výdajem způsobilým k podpoře z Fondu soudržnosti. Vlakové soupravy budou navíc generovat značný příjem, a proto i přes vyšší celkové investiční náklady projektu bude příspěvek Fondu soudržnosti fakticky nižší než ve variantě 1. To ve výsledku zvyšuje i potřebný příspěvek českého státu v rámci národního veřejného spolufinancování.

Varianta	Soukromé financování	Národní financování	Příspěvek Fondu soudržnosti
1 – Dráha	1,51	0,88	11,29
2 – Dráha i drážní doprava	8,05	4,13	7,48

údaje v mld Kč

Autoři této studie proto považují za optimální řešení tradiční výstavbu a provoz dráhy (s dotací z Fondu soudržnosti) – tj. projekt spolufinancovaný Fondem soudržnosti, se kterým mají implementační orgány v České republice největší zkušenosti; řešení provozování drážní dopravy včetně nákupu vlakových souprav jako projekt PPP, kde by koncese na exkluzivní provoz úseku Praha-letišť měla (dle dosavadních a pouze hypotetických údajů) stačit k tomu, aby projekt nevyžadoval žádný finanční příspěvek z veřejných rozpočtů.

Příloha: Výstupy finančního modelu výpočtu výše podpory

Příloha: Výstupy finančního modelu výpočtu výše podpory

Tuto stránku nahradit výtiskem souboru
[MDCR_AIRCON_Model*.pdf]