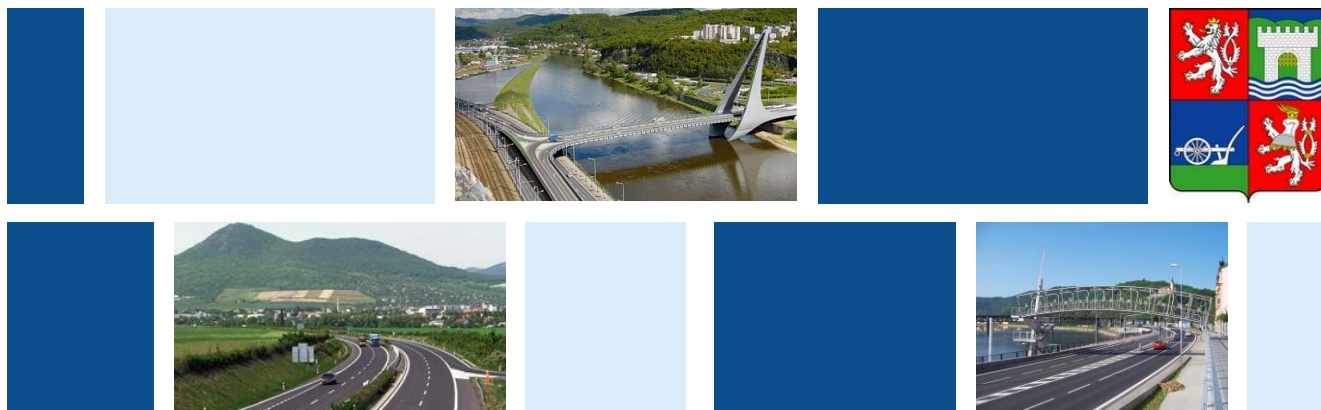




Strategie financování rozvoje a údržby silnic Ústeckého kraje

Červen 2015

HAVEL HOLÁSEK | PARTNERS
advokátní kancelář

ČESKÁ
SPŮRITELNA

HELIKA
OBERMEYER
CORPORATE GROUP

OBSAH:

1. MANAŽERSKÉ SHRUTÍ.....	5
2. ÚVOD.....	12
3. FINANČNÍ ANALÝZA KRAJE.....	14
3.1. PREDIKCE MAKROEKONOMICKÝCH UKAZATELŮ A DOPADU JEJICH VÝVOJE NA HOSPODAŘENÍ KRAJE	14
3.2. VÝCHODISKA PRO FINANČNÍ ANALÝZU KRAJE	17
3.3. DETERMINANTY ÚVĚROVÉHO POTENCIÁLU KRAJE	18
3.4. FINANČNÍ ANALÝZA KRAJE	18
3.4.1. <i>Vstupy analýzy.....</i>	<i>18</i>
3.4.2. <i>Analýza hospodaření Kraje v letech 2007 – 2014.....</i>	<i>19</i>
3.4.3. <i>Srovnávací analýza (meziregionální srovnání)</i>	<i>21</i>
3.4.4. <i>Výhled hospodaření a jeho předpoklady</i>	<i>27</i>
4. POSOUZENÍ MOŽNÝCH VARIANT FINANCOVÁNÍ.....	31
4.1. ÚVOD	31
4.2. PŘÍSTUP	31
4.3. FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOSAŽITELNOST A PODMÍNKY EXTERNÍHO (DLUHOVÉHO) FINANCOVÁNÍ	32
4.4. PROPOJENÍ PROJEKTOVÝCH FÁZÍ (PROJEKTANT, DODAVATEL, BANKA)	34
4.5. PRODUKTY EXTERNÍHO (DLUHOVÉHO) FINANCOVÁNÍ	35
4.5.1. <i>Investiční úvěr</i>	<i>35</i>
4.5.2. <i>Směnečný program.....</i>	<i>36</i>
4.5.3. <i>Účelový úvěr – odkup pohledávek dodavatelů</i>	<i>38</i>
4.5.4. <i>Leasing</i>	<i>40</i>
4.5.5. <i>Dluhopisy</i>	<i>40</i>
4.5.6. <i>Projektové financování.....</i>	<i>43</i>
4.5.7. <i>Koncesní způsob realizace spojený s účelovým úvěrem.....</i>	<i>46</i>
4.5.8. <i>Dotace ze strukturálních fondů EU</i>	<i>47</i>
4.6. DOPORUČENÍ DALŠÍCH KROKŮ	50
5. ANALÝZA DOSTUPNÉ PROJEKTOVÉ (TECHNICKÉ) DOKUMENTACE.....	52
5.1. ÚVOD	52
5.2. POPIS SOUČASNÉHO STAVU	52
5.2.1. <i>Organizační zabezpečení.....</i>	<i>52</i>
5.2.2. <i>Stav silniční sítě.....</i>	<i>53</i>
5.2.3. <i>Správa a údržba silnic – činnosti při správě a údržbě silnic.....</i>	<i>61</i>
5.3. PLÁN ÚDRŽBY A OPRAVY SILNIC	65
5.4. PŘIPRAVENOST PROJEKTU	68
5.4.1. <i>Požadovaná technická dokumentace.....</i>	<i>68</i>
5.4.2. <i>Variantní řešení.....</i>	<i>70</i>
5.5. POPIS DEFINOVANÝCH VARIANT	72
5.5.1. <i>Varianta Celková</i>	<i>72</i>
5.5.2. <i>Varianta Balíčky.....</i>	<i>75</i>
5.5.3. <i>Varianta Částečná.....</i>	<i>79</i>
5.6. POROVNÁNÍ VARIANT	81
6. ANALÝZA PRÁVNÍ PROVEDITELNOSTI.....	82
6.1. ÚVOD	82
6.2. MOŽNÉ VARIANTY ZADÁNÍ PROJEKTU Z POHLEDU PRÁVA VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK	82
6.2.1. <i>Zadávání Projektu jako koncesní smlouvy</i>	<i>82</i>
6.2.2. <i>Zadávání Projektu v režimu veřejné zakázky</i>	<i>84</i>
6.2.3. <i>Doporučení vhodné varianty zadání Projektu z pohledu práva veřejných zakázek</i>	<i>87</i>
6.3. POPIS VLASTNICKÝCH VZTAHŮ VE VZTAHU K MAJETKOVÝM AKTIVŮM	91
6.4. VÝBĚR ZADAVATELE PROJEKTU	92
6.4.1. <i>Kraj jako Zadavatel.....</i>	<i>92</i>
6.4.2. <i>SUS jako Zadavatel.....</i>	<i>93</i>
6.4.3. <i>Doporučení vhodné volby zadavatele Projektu</i>	<i>93</i>
7. FINANČNÍ MODEL – OČEKÁVANÉ PENĚŽNÍ TOKY PROJEKTU	94

7.1.	STRUKTURA FINANČNÍHO MODELU	94
7.2.	OPTIMALIZACE MODELU	96
7.3.	VSTUPNÍ HODNOTY	97
7.3.1.	Výdaje na rekonstrukci.....	97
7.3.2.	Provozní výdaje.....	99
7.3.3.	Náklady životního cyklu	100
7.3.4.	Finanční parametry modelů realizace.....	101
7.3.5.	Ostatní vstupy finančního modelu	102
7.4.	VÝSLEDKY MODELU – KOMPLEXNÍ BALÍČEK SILNIC I MOSTŮ II. I III. TŘÍD	103
7.4.1.	Varianta koncese – projektové financování	103
7.4.2.	Varianta koncese s odkupem pohledávek.....	106
7.4.3.	Srovnání variant financování	108
7.5.	VÝSLEDKY MODELU – BALÍČEK SILNIC II. TŘÍD	110
7.5.1.	Redefinice vstupních parametrů.....	111
7.5.2.	Varianta koncese – projektové financování	111
7.5.3.	Varianta koncese s odkupem pohledávek.....	113
7.5.4.	Srovnání variant financování	116
7.6.	VÝSLEDKY MODELU – SNÍŽENÁ VARIANTA BALÍČKU SILNIC A MOSTŮ II. TŘÍD	118
7.6.1.	Redefinice vstupních parametrů.....	118
7.6.2.	Varianta koncese – projektové financování	121
7.6.3.	Varianta koncese s odkupem pohledávek.....	124
7.6.4.	Varianta koncese spojená s financováním dluhopisy Kraje	126
7.6.5.	Srovnání variant financování	129
7.7.	VÝSLEDKY MODELU – SNÍŽENÁ VARIANTA BALÍČKU SILNIC A MOSTŮ II. I III. TŘÍD	132
7.7.1.	Redefinice vstupních parametrů.....	132
7.7.2.	Varianta koncese – projektové financování	133
7.7.3.	Varianta koncese s odkupem pohledávek.....	136
7.7.4.	Varianta koncese spojená s financováním dluhopisy Kraje	138
7.7.5.	Srovnání variant financování	141
7.8.	VÝSLEDKY MODELU – DODATEČNÁ VARIANTA BALÍČKU SILNIC A MOSTŮ II. I III. TŘÍD	143
7.8.1.	Redefinice vstupních parametrů.....	144
7.8.2.	Varianta koncese spojená s financováním dluhopisy Kraje	147
7.8.3.	Srovnání s volnými zdroji.....	150
7.9.	VÝSLEDKY MODELU – DODATEČNÁ VARIANTA BALÍČKU SILNIC A MOSTŮ II. TŘÍD	151
7.9.1.	Redefinice vstupních parametrů.....	151
7.9.2.	Varianta koncese spojená s financováním dluhopisy Kraje	154
7.9.3.	Srovnání s volnými zdroji.....	157
8.	STRATEGIE REALIZACE A FINANCOVÁNÍ PROJEKTU.....	159
8.1.	PŘÍSTUP	159
8.2.	PŘEDPOKLADY BUDOUCÍHO FUNKČNÍHO SMLUVNÍHO VZTAHU	159
8.2.1.	Délka smluvního vztahu	159
8.2.2.	Rozdělení rizik.....	160
8.2.3.	Struktura smluvních vztahů	161
8.2.4.	Indikativní struktura smluvního vztahu Projektu.....	161
8.3.	DOPORUČENÍ VHODNÉ FORMY FINANCOVÁNÍ	162
8.3.1.	Část 1 – dluhopisové financování (30 letý dluhopisový program, 10 leté splatnosti)	162
8.3.2.	Část 2 – financování Dodavatele v průběhu stavební části Projektu	167
9.	PŘÍLOHY	169
	PŘÍLOHA Č. 1: SEZNAM POUŽITÝCH POJMŮ / ZKRATEK	169
	PŘÍLOHA Č. 2: SEZNAM TABULEK, GRAFŮ A OBRÁZKŮ	171
	PŘÍLOHA Č. 3: PŘEHLED HOSPODAŘENÍ ÚSTECKÉHO KRAJE	177
	PŘÍLOHA Č. 4: PRIORITY KOMUNIKACE IROP 2014 – 2020 V DOTČENÉ OBLASTI	185
	PŘÍLOHA Č. 5: ČASOVÝ HARMONOGRAM OTEVŘENÉHO ZADÁVACÍHO ŘÍZENÍ - NADLIMITNÍ VEŘEJNÁ ZAKÁZKA	186
	PŘÍLOHA Č. 6: ČASOVÝ HARMONOGRAM UŽŠÍHO ZADÁVACÍHO ŘÍZENÍ - NADLIMITNÍ VEŘEJNÁ ZAKÁZKA	188
	PŘÍLOHA Č. 7: ČASOVÝ HARMONOGRAM SOUTĚŽNÍHO DIALOGU - NADLIMITNÍ VEŘEJNÁ ZAKÁZKA	190

Prohlášení

Tento dokument je určen výhradně pro potřeby Ústeckého kraje. Obsahuje Strategii financování investic pro rozvoj a údržbu silnic Ústeckého kraje, která byla v období únor až květen 2015 vypracována sdružením dodavatelů: Česká spořitelna, a.s., Havel, Holásek & Partners s.r.o., advokátní kancelář a HELIKA, a.s. – člen Obermeyer Group („Zhotovitel“).

Nedílnou součástí tohoto dokumentu je interaktivní finanční model vypracovaný ve formátu MS Excel obsahující finanční souvislosti tohoto projektového záměru, finanční analýzu dostupných finančních zdrojů Kraje a přehled očekávaných peněžních toků Projektu, vše s výhledem na léta 2015 – 2050. Výpočty jsou založeny převážně na vstupních údajích vycházejících z Krajem předložených účetních výkazů a analýzy stavu povrchu silnic a plánu údržby a oprav společnosti PavEx Consulting z února 2015 a odhad zaměstnanců Správy a údržby silnic Ústeckého kraje pro jednotlivé provozy z února 2014.

Zhotovitel studie neodpovídá za jakékoliv škody související s využitím informací obsažených v tomto dokumentu. V souvislosti s tímto dokumentem Zhotovitel nepřebírá jakékoliv závazky, práva nebo povinnosti.

Mezi hlavní pojmy dále využívané v tomto dokumentu patří zejména:

- *Ústecký kraj („Kraj“)*
- *Budoucí smluvní partner Kraje, koncesionář („Dodavatel“)*
- *Obnova a údržba silnic Ústeckého kraje („Projekt“)*
- *Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace („SUS“)*
- *Průzkum stavu silnic provedený v roce 2014 společností PavEx Consulting, s.r.o. („Průzkum“)*
- *Zákon o veřejných zakázkách („ZVZ“)*
- *Investiční náklady („CAPEX“ = capital expenditures)*
- *Provozní náklady („OPEX“ = operating expenditures)*
- *Náklady životního cyklu = náklady na obnovu a údržbu majetku („LCC“ = life cycle costs)*

Celkový seznam využívaných pojmů / zkratek je uveden v Příloze č. 1.

1. Manažerské shrnutí

Dlouhodobým cílem Kraje je zajištění odpovídajícího rozsahu a kvality dopravní infrastruktury. Kvalitní dopravní infrastruktura je nejen základním předpokladem dopravní obslužnosti, ale i limitujícím faktorem regionálního rozvoje, protože pouze kvalitní a funkční silniční síť může umožnit plynulý hospodářský a společenský rozvoj Kraje. Mezi hlavní trendy v současné dopravě lze zahrnout rostoucí mobilitu společnosti, zvyšující se intenzitu silniční dopravy a růst významu individuální dopravy na úkor veřejné hromadné silniční i železniční dopravy.

Zvyšující se intenzita dopravy, zejména prostřednictvím těžkých nákladních automobilů, vede k větší opotřebovanosti silniční sítě a stagnující výdaje do údržby infrastruktury vedou k postupnému podfinancování stavu silnic. V souvislosti s nutnou rekonstrukcí silnic II. a III. tříd zvažuje Kraj úpravu stávajícího systému financování obnovy a údržby.

Prostřednictvím tohoto dokumentu hledá Kraj odpověď na to, jak k celému projektovému záměru přistoupit, jak strukturovat smluvní vztah s Dodavatelem, jak Projekt optimálně financovat a jaké konkrétní kroky v nejbližší době realizovat s minimálním dopadem na rozpočet Kraje.

Vzhledem k dlouhodobě se kumulujícímu problému podinvestovanosti silniční sítě není v reálných finančních možnostech Kraje problém jednorázově vyřešit. K vyřešení problému je třeba zapotřebí optimalizovat výdaje Kraje v dlouhodobém horizontu s přihlédnutím k životnímu cyklu silniční infrastruktury. Řízení celého životního cyklu investic do silniční infrastruktury napomůže dosáhnout výše výdajů odpovídající reálným potřebám kvalitní silniční infrastruktury a přitom neohrozit finanční stabilitu Kraje. Kraj potřebuje reagovat na zhoršující se technický stav silnic prostřednictvím rekonstrukce těchto úseků a přenesením dlouhodobé odpovědnosti za údržbu a kvalitu na Dodavatele vybraného v transparentním a nediskriminačním výběrovém řízení. Tento přístup povede k lepšímu řízení životního cyklu potřebných investic do silniční sítě a zároveň bude dlouhodobě motivovat Dodavatele na kvalitě odvedené práce. Mezi další přínosy bude patřit přesnější dlouhodobé plánování rozpočtových výdajů Kraje na tuto oblast.

Systém financování údržby dopravní infrastruktury prostřednictvím výše uvedených parametrů umožní Kraji výraznější propojení investorské a provozně udržovací fáze, což představuje pro Kraj zajímavou variantu, protože přenáší většinu projektových rizik na vybraného Dodavatele a výrazně snížit vícenáklady výstavby (rekonstrukce). Způsobů, jak dosáhnout požadovaného výsledku je více. V rámci této Strategie bylo posouzeno několik možných scénářů procesního a smluvního uchopení Projektu a možností financování. Navržené scénáře byly posouzeny dle požadavků Kraje tak, aby:

- respektovaly rozpočtové možnosti Kraje,
- zahrnovaly komplexní řešení většiny projektových fází (projektová příprava, realizace oprav, postupná údržba), odpovídaly kvalitativním a kvantitativním požadavkům na stav povrchů vozovek a rozsah poskytovaných služeb,
- vhodně přenášely maximum projektových a smluvních rizik na případné Dodavatele (za předpokladu, že je dokáže lépe řídit),
- byly využity případné dotační tituly,
- dlouhodobě minimalizovaly nároky na rozpočet Kraje a jasně smluvně definovaly jejich výši.

Vypracovaná Strategie byla rozdělena do několika na sebe navazujících kroků posuzujících možnosti a meze v dané oblasti s cílem identifikovat pro Kraj ekonomicky nejvýhodnější způsob řešení.

Závěry finanční analýzy Kraje

V rámci výpočtu rozpočtových možností Kraje byla provedena detailní analýza očekávaných peněžních toků a z toho plynoucích volných zdrojů určených na budoucí investice a mimořádné situace. Byly posouzeny faktory, které se nacházejí pod kontrolou Kraje, ale také očekávaný vývoj české ekonomiky a makroekonomické ukazatele ovlivňující očekávané daňové příjmy. Výstupem finanční analýzy je definování volného provozního přebytku určeného na realizaci Projektu prostřednictvím přímých kapitálových plateb, případně zdrojů určených na splácení externího financování. Při stanovení únosné míry zatížení rozpočtu Kraje jsme vycházeli mimo jiné ze srovnání zadluženosti ostatních krajů ve vztahu k výši daňových příjmů.

Závěr: dlouhodobě finančně udržitelná výše externího (dluhového) finančního zatížení rozpočtu Kraje ve vztahu k Projektu je do 6 miliard Kč. Při nastavení Projektu v uvedené výši se celková zadluženost Kraje ve svém maximu bude pohybovat na hranici celkových ročních daňových příjmů, což se promítne do velmi dobrých podmínek externího financování. Vyšší míra investic do silniční infrastruktury by mohla vést k nutnosti omezit rozpočtové výdaje Kraje, zejména investice do jiných oblastí.

Dle informací Státního fondu dopravní infrastruktury se očekává, že pro roky 2016+ bude existovat dotační titul pro kraje určený na investice do silnic II. a III. tříd. Finanční analýza také nezohledňuje budoucí příspěvky od ČEZ a Severočeských dolů a možnosti využití dotačních titulů z Integrovaného operačního programu IROP. Všechny tyto příjmové položky (ve finanční analýze zatím nezohledněné) vytváří dodatečné finanční zdroje Kraje. V případě, že očekávané finanční zdroje z těchto dodatečných titulů budou pro potřeby Kraje akceptovatelné, je možné uvažovat o navýšení rozpočtu Projektu.

Kraj nemá v současné době k dispozici dostatečné množství vlastních volných finančních zdrojů určených na realizaci Projektu, a proto byly posouzeny i jednotlivé formy externího financování.

Možnosti a meze externího financování

Do rozhodování o optimálním nastavení dluhového financování a zajištění jeho dlouhodobé udržitelnosti bylo zahrnuto široké spektrum faktorů. Jednalo se zejména o finanční možnosti Kraje, životní cyklus zvažované investice, vázanost úrokových sazeb (pohyblivá úroková sazba versus pevná úroková sazba), délku a strukturu čerpání, strukturu splácení, rizika Projektu a jejich možný vývoj v čase a možnosti předčasného ukončení smluvních vztahů.

Mezi analyzované finanční produkty patřily následující: dluhopis, investiční úvěr, směnečný program, leasing, účelový úvěr, projektové financování a dotační tituly. Vzhledem k objemu Projektu v řádu miliard Kč se dá očekávat, že procesní náklady spojené s realizací jednotlivých forem financování a poplatky s tím spojené budou velmi podobné. Vyšší úroková sazba bude u projektového financování, kdy banky nesou více projektových rizik. Pokud banky ponesou v rámci Projektu pouze riziko Kraje, případně limitované riziko Dodavatele v úvodní stavební fázi Projektu, dá se očekávat, že nabídnou téměř shodné úrokové sazby napříč jednotlivými základními formami financování. Hlavním limitujícím faktorem financování je celková splatnost, která je napříč jednotlivými produkty dosti odlišná.

Financování Projektu bude vhodné realizovat ve dvou vzájemně propojených částech:

- **Financování stavební fáze: financování zajišťované Dodavatelem**
 - Nabídka Dodavatele bude muset obsahovat nejen stavební práce, ale také činnosti spojené s jejich profinancováním; Dodavatel bude prostřednictvím banky průběžně financovat své potřeby: mzdy, stavební materiál, subdodavatele;
 - Kvalifikace Dodavatele bude probíhat ve zpřísněném režimu nejen standardní cestou prostřednictvím podmínek kvalifikace Zákona o veřejných zakázkách, ale též prostřednictvím požadavků financujících bank, které budou vyžadovat, aby

Dodavatel měl dostatečné reference, kapacity, zkušenosti a byl schopen řádně, včas a dle soutěží stanovených podmínek stavební část Projektu dokončit;

- Výhodou tohoto řešení je přirozená kvalifikace pouze těch Dodavatelů, kteří jsou schopni přesvědčit své banky o připravenosti řádně a včas realizovat celý projektový záměr;
- Banka bude společně s Krajem průběžně akceptovat dokončované etapy stavby;
- Po úspěšném ukončení úvodní stavební fáze projektu (2 - 3 roky), případně i v průběhu stavebních prací dle předem definovaných fází, dojde k úhradě celkové ceny díla (části díla) ze strany Kraje.

▪ Celkové financování Projektu zajišťované Krajem

- Financování Projektu doporučujeme realizovat prostřednictvím 30 letého dluhopisového programu s 3 x 10 letou splatností;
- Dluhopisový program bude plně respektovat pravidla veřejného zadávání a prostřednictvím aranžéra umožní Kraji flexibilně emitovat dluhopis na finančním trhu v objemu celého Projektu;
- Výše požadované emise, tj. množství potřebných zdrojů, bude odpovídat výsledku výběrového řízení na Dodavatele. V úvahu přichází jedna emise k datu ukončení stavební části Projektu, případně i v kombinaci s emisí v průběhu stavební části;
- Vzhledem k rozčlenění do 10 letých cyklů umožní 30 letý dluhopisový program přizpůsobit splátky rozpočtových možnostem Kraje a díky 10 letým cyklům nabídne Kraji efektivní úrokové zajištění.

Mezi možné alternativy může patřit například vydání dluhopisu již v úvodu stavební fáze a postupné uvolňování zdrojů (dle postupu stavebních prací) vybranému Dodavateli. V tomto případě by Dodavatel nemusel zařizovat vlastní financování stavební fáze. Nedílnou podmínkou financování a smluvního vztahu s budoucím Dodavatelem bude ponechat možnost čerpání nevratných dotačních titulů, které mohou v budoucnosti napomoci s realizací dodatečných investičních potřeb Kraje v rámci své silniční sítě.

Technické zadání Projektu

Finanční možnosti Kraje je třeba mít jako hlavní kritérium pro zvolení správného technického zadání Projektu a posléze i přípravu projektové dokumentace. Kraj má k dispozici průzkum silnic II. tříd, ze kterého vyplývá, že téměř polovina silniční sítě vyžaduje v nejbližší době provedení celkové rekonstrukce. Z celkového počtu silnic je 14% v havarijním stavu a dalších 30% ve stavu nevyhovujícím. Největší rozsah havarijních silnic byl identifikován v okrese Litoměřice a Ústí nad Labem.

V rámci Strategie bylo rozpracováno několik technických variant realizace v rozdělení na postupnou rekonstrukci celé silniční sítě a zvláště na mosty, silnice II. a silnice III. tříd. Aktuálně potřebné a očekávané celkové náklady na rekonstrukci (bez započtení nutné údržby a obnovy) se pohybovaly v rozmezí od 4 do 30 miliard Kč (bez DPH). Investičně náročnější varianty nebyly v dokumentu dále rozpracovány kvůli nedostatku finančních zdrojů Kraje na jejich realizaci.

U silnic II. tříd je možno použít smluvní mechanismus obsahující dlouhodobé garance a odpovědnost Dodavatele za dostupnost a kvalitu povrchů. U silnic III. tříd je tento typ smluvního mechanismu nepoužitelný, protože renovace spočívají pouze v úpravě lokálních povrchů a výtluč, nikoliv v renovaci krytu vozovek. Silnice III. tříd tak budou podléhat upravenému smluvnímu režimu, kde garance a odpovědnost Dodavatele bude odpovídat životnosti požadovaných oprav.

Rozsah požadované investice do silnic III. tříd bude upřesněn po dokončení Průzkumu silnic prováděného společností PavEx Consulting, termín dodání je červen 2015.

V níže uvedených variantách jsou rozpracovány tři základní možnosti technického zadání Projektu. Konečné technické zadání určující strukturu a obsah projektové dokumentace bude vhodné upravit finančním možností Kraje obsahující již upřesněnou výši dotací ze SFDI a IROPu.

Varianta A.

Velikost počáteční investice:	6 miliard Kč (cena uvedena bez DPH)
Rozsah Projektu, činnosti Dodavatele:	Silnice II. tříd Rekonstrukce - Dodavatel v průběhu 3- 4 let postupně uvede všechny silnice v této kategorii do provozuschopného stavu. Své činnosti zahájí provedením rekonstrukcí u silnic v havarijním a nevyhovujícím stavu. - Součástí této varianty jsou všechny silnice, mostky i propustky. Údržba - Dodavatel bude zodpovědný po dobu smluvního vztahu, tj. 30 let, za údržbu celé silniční sítě včetně mostů. Dlouhodobá garance kvality povrchů silnic. - <u>Dodavatel není zodpovědný za škody způsobené špatným podložím.</u> - Platební mechanismus zabezpečí formou penalizace dostatečnou smluvní motivaci dodavatele k řádnému plnění. Silnice III. tříd Rekonstrukce - Dodavatel v průběhu 3- 4 let postupně uvede všechny Krajem smluvně požadované silniční úseky do provozuschopného stavu. Smlouva bude obsahovat výhradně úseky v kategorii nevyhovující / havarijní. - Součástí této varianty jsou všechny silnice, mostky i propustky. Údržba - Standardní záruky v délce do 5 let.
Úloha SUS:	Konečné vymezení činností SUS bude záviset na konkretizaci zapojení Dodavatele do provozních činností. Očekává se pokračování v běžné letní a zimní údržbě celé silniční sítě. U silnic II. tříd bude SUS realizovat investice zaměřené na škody způsobené špatným podložím vozovek. Zodpovědnost za kvalitu povrchů na straně dodavatele. U silnic III. tříd po ukončení smluvních garancí dodavatele pokračování v údržbě.
Roční výše platby Dodavateli / poplatek za dostupnost:	Roční výdaje vázány na kvalitu povrchů silnic a jejich řádnou dostupnost. 260 miliónů Kč (cena uvedena bez DPH)

Varianta B.

Velikost počáteční investice:	9,5 miliard Kč (cena uvedena bez DPH)
Rozsah Projektu, činnosti Dodavatele:	Silnice II. tříd Rekonstrukce - Dodavatel v průběhu 3- 4 let postupně uvede všechny silnice v této kategorii do provozuschopného stavu. Své činnosti zahájí provedením rekonstrukcí u silnic v havarijním a nevyhovujícím stavu. - Součástí této varianty jsou všechny silnice, mostky i propustky. Mosty v kategorii 5, 6 a 7 projdou celkovou rekonstrukcí. Údržba - Dodavatel bude zodpovědný po dobu smluvního vztahu, tj. 30 let za komplexní údržbu celé silniční sítě včetně mostů. Dlouhodobá garance kvality povrchů silnic. - <u>Dodavatel je zodpovědný za škody způsobené špatným podložím.</u> - Platební mechanismus zabezpečí dostatečnou smluvní motivaci dodavatele k řádnému plnění. Silnice III. tříd - Nejsou součástí smluvního vztahu s Dodavatelem.
Úloha SUS:	Konečné vymezení činností SUS bude záviset na konkretizaci zapojení Dodavatele do provozních činností. Očekává se pokračování v běžné letní a zimní údržbě celé silniční sítě. U silnic II. tříd se neočekává žádné zapojení SUS do nutných investic. Zodpovědnost za kvalitu povrchů plně na straně dodavatele. U silnic III. tříd po ukončení smluvních garancí dodavatele pokračování v údržbě celé sítě.
Roční výše plby Dodavateli / poplatek za dostupnost:	Roční výdaje vázány na kvalitu povrchů silnic a jejich řádnou dostupnost. 149 miliónů Kč (cena uvedena bez DPH)

Varianta C.

Velikost počáteční investice:	12,5 miliard Kč (cena uvedena bez DPH)
Rozsah Projektu, činnosti Dodavatele:	Silnice II. tříd Rekonstrukce - Dodavatel v průběhu 3- 4 let postupně uvede všechny silnice v této kategorii do provozuschopného stavu. Své činnosti zahájí provedením rekonstrukcí u silnic v havarijním a nevyhovujícím stavu. - Součástí této varianty jsou všechny silnice, mostky i propustky. Mosty v kategorii 5, 6 a 7 projdou celkovou rekonstrukcí. Údržba - Dodavatel bude zodpovědný po dobu smluvního vztahu, tj. 30 let za komplexní údržbu celé silniční sítě včetně mostů. Dlouhodobá garance kvality povrchů silnic. - <u>Dodavatel je zodpovědný za škody způsobené špatným podložím.</u> - Platební mechanismus zabezpečí dostatečnou smluvní motivaci dodavatele k řádnému plnění. Silnice III. tříd Rekonstrukce - Dodavatel v průběhu 3- 4 let postupně uvede všechny Krajem smluvně požadované silniční úseky do provozuschopného stavu. - Smlouva bude obsahovat výhradně úseky v kategorii nevyhovující / havarijní, případně úseky s většími intenzitami dopravy. - U mostů v kategorii 5, 6 a 7 dojde k celkové rekonstrukci. Údržba - Standardní záruky v délce do 5 let.
Úloha SUS:	Konečné vymezení činností SUS bude záviset na konkretizaci zapojení Dodavatele do provozních činností. Očekává se pokračování v běžné letní a zimní údržbě celé silniční sítě. U silnic II. tříd se neočekává žádné zapojení SUS do nutných investic. Zodpovědnost za kvalitu povrchů plně na straně dodavatele. U silnic III. tříd po ukončení smluvních garancí dodavatele pokračování v údržbě celé sítě.
Roční výše platby Dodavateli / poplatek za dostupnost:	Roční výdaje vázány na kvalitu povrchů silnic a jejich řádnou dostupnost. 176 miliónů Kč (cena uvedena bez DPH)

Poznámka: silnice ve výborném / dobrém stavu, kde byly realizovány opravy v posledních letech, nebude dodavatel v úvodní fázi rekonstruovat.

Harmonogram dalších kroků

Pro úspěšnou realizaci Projektu doporučujeme angažovat zkušené a renomované poradce, kteří budou mít zodpovědnost za přípravu a realizaci výběrového řízení na budoucího Dodavatele, jehož úkolem bude provedení rekonstrukce a navazující údržbu silnic II. a III. tříd Kraje. Jedná se zejména o níže uvedené činnosti.

Úloha finančního poradce:

- zodpovědnost za přípravu a realizaci financování na straně Kraje, zajištění emise dluhopisů, funkce aranžéra emise,
- příprava podmínek na financování Dodavatele v průběhu stavební fáze,
- asistence s přípravou smluvní a zadávací dokumentace,
 - asistence v průběhu dialogu s uchazeči,
 - řešení veškerých finančních souvislostí Projektu,
 - příprava finančního modelu určujícího strukturu finanční části nabídek uchazečů,
 - asistence s vyhodnocením nabídek uchazečů, asistence s uzavřením smluvní dokumentace,
 - koordinace činností daňového poradce Kraje.

Úloha technického poradce:

- zodpovědnost za dokončení technického zadání Projektu,
- příprava projektové dokumentace: pasportizace silnic a mostů (bude realizováno v průběhu výběrového řízení na Dodavatele),
- definování požadavků na práce a služby Dodavatele včetně definice platebního mechanismu (možné srážky při nedodržení smluvní kvality aktiv),
- asistence v průběhu dialogu s uchazeči.

Úloha právního poradce:

- zodpovědnost za koordinaci procesu výběrového řízení na dodavatele,
- koordinace činností Kraje v průběhu dialogu s uchazeči,
- příprava zadávací a smluvní dokumentace,
- finalizace smluvní dokumentace a její uzavření.

2. Úvod

Kraj potřebuje realizovat nutné udržovací a rozvojové investice na svém majetku. Realizace investic závisí na disponibilních finančních zdrojích, očekávaných dotacích a dalších analyzovaných faktorech. Investiční potřeby Kraje je možno rozdělit do dvou základních kategorií, a to na nezbytně nutné udržovací investice a rozvojové investice.

Plánované investiční potřeby Kraje v rozmezí let 2015 – 2017 dosahují hodnoty u téměř padesáti plánovaných projektů více jak 8 miliard Kč. Některé z uvedených projektů jsou již ve fázi realizace a u zbývajících projektů Kraj realizaci zvažuje, například z důvodu nevyhovujícího technického stavu, nutnosti oprav nebo v reakci na jinou nežádoucí situaci. Většina z níže uvedených investic je plánována na kofinancování z dotačních investičních prostředků.

Mezi výdajově nejnáročnější rozvojové investice Kraj ve svém plánu řadí tyto akce:

- nové komunikace, například u města Chomutov, Roudnice nad Labem, 1 miliarda Kč,
- silniční obchvat Libochovic, Podbořan, 1 miliarda Kč,
- SŠ stavební a technická, Ústí nad Labem - Kampus řemesel, 650 mil. Kč,
- SŠ stavební, Teplice - dostavba areálu školy, 420 mil. Kč,
- cyklostezka Ohře 350 mil. Kč.

Kromě investičních výdajů nese Kraj další objemově velmi významné výdaje úzce související s provozem majetku a jeho údržbou, a to provozní dotace jím založeným organizacím. Cílem Kraje v této oblasti je stabilizovat a v dlouhodobém horizontu optimalizovat výdaje spojené s veřejným majetkem (veřejnou službou). V oblasti silniční infrastruktury Kraj realizuje výkon vlastnického práva prostřednictvím příspěvkové organizace Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, která prostřednictvím pěti provozů, spravuje a udržuje 896 km silnic II. třídy a 2.762 km silnic III. třídy. Rozpočet Kraje v ročních objemech dlouhodobě nepostačuje celkovému pokrytí údržby těchto silnic.

Kraj zvažuje úpravu stávajícího systému financování obnovy a údržby silnic prostřednictvím této analýzy, která by měla definovat Strategii budoucího postupu, a to po technické, právní a finanční stránce. Obsahem analýzy je posouzení různých možností financování investičních potřeb Kraje v dané oblasti, a to jak stávajícího způsobu, tak alternativních forem a posouzení efektů z nich plynoucích a jejich vzájemné porovnání. Jednou z uvažovaných variant je udělení dlouhodobé zakázky či koncese vybrané skupině dodavatelů, která zajistí komplexní obnovu svěřených úseků a realizuje nutné větší investice, zároveň však bude dlouhodobě garantovat kvalitu odvedené práce. Dlouhodobým cílem Kraje je dosažení únosné výše výdajů, která bude odpovídat reálným potřebám v této oblasti, ale přitom nijak zásadně neohrozí finanční stabilitu Kraje, dále mimo jiné:

- zabezpečit potřebné investice do obnovy vybraných úseků ve velice krátkém čase a bez potřeby jednorázového finančního zatížení rozpočtu Kraje,
- přenesení dlouhodobé odpovědnosti za kvalitu vykonaného díla a jeho funkčnosti na Dodavatele,
- snížení celkových nákladů potřebných na údržbu komunikací díky dlouhodobé motivaci Dodavatele na kvalitu odvedené práce a možnosti dlouhodobě plánovat svou činnost,
- přesnější plánování rozpočtových výdajů Kraje na správu a údržbu silnic.

Systém financování údržby dopravní infrastruktury prostřednictvím výše uvedených parametrů umožňuje výraznější propojení investorské a provozní fáze, což představuje pro Kraj zajímavou variantu, která přenáší většinu projektových rizik na vybraného dodavatele.

Způsobů, jak dosáhnout požadovaného výsledku je více. Do úvahy přichází několik variant možného financování, několik variant míry zapojení budoucího Dodavatele/ů do realizace Projektu. U níže rozpracovaných variant bude nutné rámcově zvážit očekávaná specifika a peněžní toky v dlouhodobém horizontu. Navržené varianty budou posouzeny dle požadavků Kraje tak, aby:

- respektovaly rozpočtové možnosti Kraje,
- odpovídaly očekáváním a možnostem dodavatelů,
- odpovídaly kvalitativním a kvantitativním požadavkům na stav povrchů vozovek a rozsah poskytovaných služeb,
- zahrnovaly komplexní řešení všech projektových fází (projektová příprava, realizace investice, postupná údržba),
- přenášely maximum projektových a smluvních rizik na případné Dodavatele,
- byly využity případné dotační tituly,
- dlouhodobě minimalizovaly nároky na rozpočet Kraje a jasně smluvně definovaly jejich výši.

Vypracovaná Strategie posuzuje možnosti a meze v této oblasti, navrhuje a posuzuje různé způsoby realizace a financování s cílem identifikovat pro Kraj ekonomicky nejvýhodnější způsob řešení.

Prostřednictvím této Strategie hledá Kraj odpověď na to, jak k celému projektovému záměru nutné údržby a obnovy silnic II. a III. tříd přistoupit a jaké konkrétní kroky v nejbližší době realizovat.

3. Finanční analýza Kraje

3.1. Predikce makroekonomických ukazatelů a dopadu jejich vývoje na hospodaření Kraje

Vývoj jednotlivých položek a struktury peněžních toků Kraje závisí na faktorech, které Kraj může v rámci svého hospodaření ovlivnit. Stabilita v čase a výše celkového rozpočtu však bude záviset i na mnoha externích faktorech, které jsou spjaté s vývojem české ekonomiky, a to i v mezinárodních souvislostech. V této části analýzy je uvedeno stručné shrnutí základních makroekonomických ukazatelů a očekávané úrovně daňové výtěžnosti s cílem provést indikativní odhad vývoje těchto ukazatelů s dopadem do rozpočtu Kraje. V nejbližších letech 2015-2020 očekáváme stabilní růst HDP, který se bude pohybovat zpočátku mírně pod 3%, následně se dostane nad tuto úroveň.

Česká ekonomika bude v letošním roce procházet obdobím slušného růstu ekonomické aktivity, který bude podpořen růstem reálných mezd a klesající nezaměstnaností, a to vše v prostředí velmi nízké, či v některých měsících dokonce záporné inflace. I v dalších letech bude česká ekonomika růst solidním tempem, které bude taženo jak domácí poptávkou tak i exporty. V roce 2017 se inflace dostane blízko inflačního cíle České národní banky.

Ekonomika eurozóny poroste v letošním roce mírně nad jedním procentem, když ke zlepšení její kondice přispějí nízké ceny ropy a slabší kurz eura k dolaru. Tyto faktory se pak projeví především na výkonnosti exportně založených ekonomik, mezi nimiž je nejdůležitější Německo. Díky silné provázanosti České republiky na německou ekonomiku nás tyto vlivy také kladně ovlivní přes růst exportů. Z hlediska inflace naopak čelí země eurozóny silným protiinflačním tlakům, které budou přetrvávat i v příštím roce a které si do české ekonomiky budeme dovážet. Ty budou působit do druhé poloviny příštího roku a odezní až v první polovině roku 2017. Pro rok 2017 také čekáme, že se ekonomický růst zemí eurozóny přiblíží svému potenciálu, který se nachází kolem 2%.

V loňském roce rostl HDP celkově o 2%. Největší podíl na tomto vývoji měla domácí poptávka a zpočátku roku také exporty. Pokračování tohoto vývoje očekáváme i v letošním roce, kdy česká ekonomika poroste o 2,5%. Hlavním tahounem růstu budou spotřeba domácností a investice. Spotřeba bude podpořena růstem reálných mezd (díky nízké inflaci) a klesající nezaměstnaností. S tím souvisí i aktuálně velmi slušná spotřebitelská důvěra. Domácnosti se nebojí toho, že by se v ČR v nejbližší době zhoršila ekonomická situace (např. vyšší riziko ztráty zaměstnání), a tak utrácí. Na spotřebu (stejně tak i na investice) budou mít navíc kladný dopad nízké ceny pohonných hmot. Příspěvek čistých vývozů bude v průměru zhruba nulový. V objemu exportů se bude projevovat nízká ekonomická aktivita v zahraničí, byť částečně zlepšená díky oslabujícímu kurzu eura k dolaru a nízkými cenami ropy. Naopak dovozy budou kladně ovlivněny vysokou domácí spotřebou a investicemi, které mají vysokou dovozní náročnost. V nadcházejících letech začnou spolu se zlepšující se zahraniční poptávkou také sílit čisté exporty, které začnou výrazněji přispívat k růstu domácího HDP. Pro období 2015-2020 čekáme stabilní růst HDP, který se bude pohybovat zpočátku mírně pod 3%, následně se dostane nad tuto úroveň.

Investice veřejného sektoru v nominálním vyjádření dosáhly za první tři čtvrtletí loňského roku růst o 16% a vymanily se tak ze svého soustavného poklesu, který trval od roku 2010. V letošním roce očekáváme další zrychlení růstu investic, které by mohlo dosáhnout 20%. To bude jednak způsobeno stále ještě relativně nízkou základnou a také nutností dočerpání EU fondů do konce roku 2015. V příštím roce dojde v meziročním vyjádření k poklesu investic (o 12%), za kterým ale bude stát právě vysoká srovnávací základna z letošního roku daná dočerpáním EU fondů. V letech 2017-2020 budou nominální investice stabilně růst mezi 4,5-5%.

Pro letošní rok počítáme jen s velmi nízkým růstem cen o 0,3%. Nízká inflace bude tažena především klesajícími cenami ropy, některými regulovanými cenami (ceny elektřiny a zrušení poplatků ve zdravotnictví), cenami potravin a výrazně také situací v eurozóně, která je od konce minulého roku již v deflaci. Ve směru vyšší inflace bude naopak působit domácí poptávka (počítáme s růstem reálných mezd o více jak 2%) a také některé položky v kategorii bydlení. Celkově ale tyto proinflační vlivy nebudou mít sílu přiblížit inflaci v letošním roce blíže ke spodní hranici pásma, které si kolem inflačního cíle vytyčila ČNB. Inflace se začne pozvolna zvyšovat v příštím roce a v roce 2017 již dosáhne svého cíle, v jehož blízkosti zůstane i v následujících letech.

Tabulka č. 1: Makroekonomické ukazatele (meziroční změna v %)

Rok	HDP	Spotřeba	Inflace	Reálné mzdy	DzP FO	DzP PO	DPH
2015	2,5	2,3	0,3	2,1	6,6	7,7	0,2
2016	2,1	2,4	1,6	1,0	3,3	3,1	4,2
2017	2,6	2,3	1,7	2,0	3,6	3,3	4,4
2018	2,8	2,4	2,0	2,6	3,7	3,5	4,3
2019	3,1	2,9	2,0	3,2	3,9	3,8	4,6
2020	3,3	3,2	2,0	3,4	4,2	4,3	4,9

V letošním roce bude ČNB tolerovat velmi nízkou či v některých měsících dokonce zápornou inflaci. Ta je způsobena především poklesem cen ropy a nízkým růstem (aktuálně již poklesem) cen potravin. Postupný výstup z režimu používání měnového kurzu jako režimu měnové politiky proto očekáváme až v situaci, kdy se inflace dostane nad svůj cíl, což se stane až v roce 2017. O rok později začnou růst také sazby České národní banky.

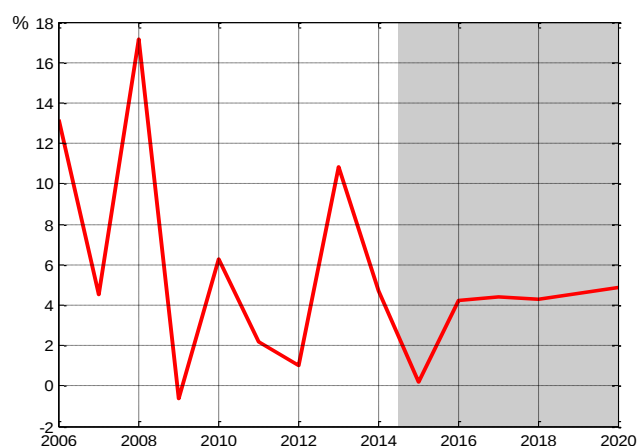
Na trhu práce očekáváme v letošním roce další zlepšení. Již v loňském roce docházelo ke snižování nezaměstnanosti a tento trend vydrží i v letošním roce. Zároveň bude docházet k růstu nominálních mezd (letos o 2,4%) což při velmi nízké inflaci jen mírně nad nulou bude znamenat růst reálných mezd domácností. To pak dále podpoří spotřebu a hospodářský růst. Růst reálných mezd v roce 2016 je relativně malý (zhruba 1%), nicméně je to dáno hlavně srovnávací základnou a oživující se inflací v roce 2016, která bude v roce 2016 již postupně růst (nicméně stále zůstane pod cílem ČNB), což sníží růst reálných mezd.

Graf č. 1: Daň z příjmu (meziroční změna v %)



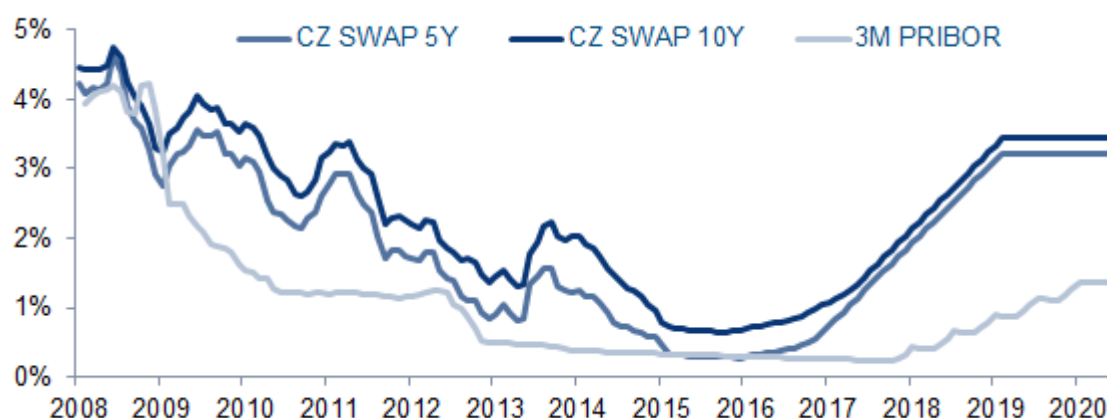
Slušná výkonnost české ekonomiky v příštím roce se projeví i v daňovém inkasu z příjmů fyzických a právnických, které bude růst. U daně z příjmu fyzických osob dojde v letošním roce k růstu inkasa o 6% z důvodu poklesu míry nezaměstnanosti a vývoje průměrných mezd. Inkaso daně z příjmů právnických osob poroste letos o více jak 7%. U inkasa z DPH bude jeho růst v letošním roce relativně malý (kolem 0), neboť bude ovlivněn jednak vysokou základnou a také vznikem třetí sazby DPH. V dalších letech se z důvodu stabilního růstu domácí ekonomické aktivity, který bude navíc mírně zrychlovat, stabilizuje růst daňového inkasa mezi 3-5%.

Graf č. 2: Daň z přidané hodnoty (meziroční změna v %)



Dlouhodobé úrokové sazby v České republice v souladu s vývojem v zahraničí v průběhu loňského roku a na začátku toho letošního klesaly na historicky nejnižší úroveň. Z hlediska zahraničních faktorů ve prospěch poklesu působily především extrémně uvolněné měnové podmínky centrálních bank. Kromě nulových, či záporných sazeb se řada centrálních bank (ECB, Bank of England, Fed) uchýlila k specifickým odkupům různé palety tržních aktiv s cílem podpořit utlumený cenový i hospodářský vývoj prostřednictvím růstu peněžní zásoby. Z domácích faktorů působí ve prospěch nižších dlouhodobých úrokových sazeb především výrazný přebytek likvidity v českém bankovním sektoru, který výraznou měrou podpořilo zahájení devizových intervencí Českou národní bankou v listopadu 2013 (zvýšení celkové hodnoty bankovních vkladů o přibližně 200 mld. Kč). Na poptávkové straně působí ve prospěch nižších úrokových sazeb utlumený zájem o úvěry v sektoru domácností i podniků.

Graf č. 3: Vývoj a prognóza úrokových sazeb ČR



S ohledem na očekávaný pouze pozvolný růst spotřebitelských cen v ČR v následujících letech (očekávaný návrat inflace k 2% cíli nejdříve v roce 2016) nelze očekávat, že Česká národní banka přistoupí k zahájení ukončování režimu devizových intervencí dříve než ve druhé polovině roku 2016. S ohledem na dezinflační dopady silnějšího kurzu koruny vůči euru přijde zvyšování úrokových sazeb Českou národní bankou ještě později, ne dříve než v roce 2017 (obdobně vidíme i načasování zahájení zvyšování úrokových sazeb Evropskou centrální bankou). Do té doby lze počítat se stagnací dlouhodobých úrokových sazeb v ČR v blízkosti současných velmi nízkých úrovní.

Tabulka č. 2: Vývoj a prognóza úrokových sazeb ČR

Roční průměry	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Repo	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,38	0,88	1,38
3M PRIBOR	0,46	0,36	0,32	0,28	0,26	0,57	1,04	1,36
5Y swap	1,18	0,86	0,31	0,42	1,29	2,48	3,22	3,22
10Y swap	1,77	1,47	0,68	0,83	1,51	2,69	3,43	3,44

3.2. Východiska pro finanční analýzu Kraje

Finanční analýza krajů je v kontextu českého výkaznictví poměrně komplikovaná disciplína, pro kterou neexistuje všeobecně uznávaná metodika. V praxi se tak uplatňují různé metody lišící se cílem finanční analýzy, volbou vstupních dat (výkazů) i konkrétními analytickými postupy. Právě definování cílů analýzy má pro volbu metodiky zcela zásadní význam.

V našem případě chápeme cíl analýzy Kraje v několika rovinách. V první řadě se jedná o odhad úvěrového potenciálu Kraje s ohledem na potřeby financování obnovy silniční infrastruktury ve vlastnictví Kraje. S tím bezprostředně souvisí nutnost zpracování dlouhodobého výhledu volných peněžních toků. Za významnou složku analýzy považujeme rovněž i podrobné srovnání vybraných ukazatelů s ostatními kraji ČR. V situaci, kdy nejsou k dispozici smysluplná závazná kritéria pro zadlužování krajů, přináší právě srovnání s ostatními kraji cenné vodítko pro stanovení únosné a „nevybočující“ úrovně zadluženosti.

Předpokladem výpočtu úvěrového potenciálu Kraje je detailní analýza peněžních toků a jejich rozdělení z pohledu opakovatelnosti na řádné a mimořádné. Tento pohled bohužel tuzemské výkaznictví důsledně neuplatňuje a aplikuje druhové, funkční a jiné typy členění, které jsou pro analýzu úvěrového potenciálu méně vhodné. Za těchto okolností je transformace peněžních toků na řádné a mimořádné do značné míry závislá na odhadu analytika a nutně musí být spojena s určitou mírou nepřesnosti. V případě krajů je pak klasifikace peněžních toků dále komplikována některými běžnými dotacemi, jejichž přijetí a související výdaj se časově může dosti rozcházet, což způsobuje volatilitu provozních výsledků mezi jednotlivými roky. Příkladem takových dotací jsou například některé dotace související s povodněmi či dotace poskytované v rámci některých evropských operačních programů.

Dalším klíčovým omezujícím faktorem pro odhad úvěrového potenciálu Kraje, který je nutné zmínit, je samotná podstata fungování územně samosprávných celků. Ty jsou sice podobné jako privátní sektor ovlivňovány makroekonomickým prostředím (v případě krajů jde např. o vývoj daňových příjmů a cenovou hladinu nákladových vstupů), avšak pro vývoj hospodaření jsou nakonec určující rozhodnutí volené reprezentace o alokaci dostupných finančních prostředků. Všechna taková suverénní politická rozhodnutí mohou mít bezprostřední vliv na výslednou úvěrovou kapacitu, přitom analýza je může předjímat jen v krátkém časovém horizontu a to ještě omezeně. V tomto ohledu je nutné si uvědomit, že úvěrová schopnost Kraje je velmi relativní kategorií a musí být vždy komunikována a vnímána jen dohromady

s výchozími předpoklady. V případě, že tyto předpoklady nejsou naplňovány, potom se reálná úvěrová kapacita může výrazně odchylovat od té, která je dovozena v tomto dokumentu.

3.3. Determinanty úvěrového potenciálu Kraje

Úvěruschopnost kraje je dána celou řadou faktorů. Jsou mezi nimi jak faktory ovlivnitelné představiteli kraje tak i faktory, které se nachází zcela mimo jejich kontrolu. Pro některé navíc platí, že je vedení kraje nemůže kontrolovat, ale jsou i velmi obtížně predikovatelné. Namátkou uveďme alespoň nejvýznamnější faktory determinující úvěrovou schopnost:

- provozní výsledky hospodaření, jejich trend a volatilita,
- stávající zadluženost a její časová struktura,
- investiční aktivita, její rozsah, časové rozložení, způsob financování,
- majetková podstata, potenciál kapitálových příjmů,
- vývoj hospodaření příspěvkových organizací a dceřiných společností,
- politika státu nebo EU (dotační politika, daňové zákony, rozpočtové určení daní,...),
- makroekonomický vývoj (vývoj HDP a jeho struktura, měnový kurz, inflace, úrokové sazby,...).

Obecně platí, že čím vyšší a stabilnější jsou provozní výsledky a čím nižší je stávající zadluženost, tím větší prostor se otevírá pro případné další externí financování. V případě investiční aktivity je pak pro dluhovou schopnost rozhodující řádné plánování peněžních toků souvisejících s projekty (jak co do výše, tak do jejich rozložení v čase) a jejich koordinace s provozními peněžními toky. Potenciál kapitálových příjmů samozřejmě také může významně ovlivnit úvěruschopnost kraje, avšak omezujícím faktorem je spolehlivost tohoto zdroje. Kapitálové příjmy doposud u žádného kraje v ČR s výjimkou Prahy nehrály významnější roli v tvorbě zdrojů i s ohledem na to, že většina majetku je v užívání podřízených organizací a vykazuje relativně nízkou likviditu.

3.4. Finanční analýza Kraje

3.4.1. Vstupy analýzy

Hlavním vstupem pro finanční analýzu a následné výpočty je tabulka Přehled hospodaření (viz Příloha č. 3). Přehled hospodaření vychází primárně z výkazů pro hodnocení plnění rozpočtu Kraje za roky 2007-2014. Některé doplňující údaje jsou převzaty ze závěrečných účtů Kraje, rozvahy Kraje, výkazů SUS a dalších zdrojů. Hlavní členění tabulky kopíruje druhové členění rozpočtové skladby, avšak s některými rozdíly:

- Krajem poskytované půjčky a jejich následné splátky jsou místo v běžných a investičních výdajích a běžných příjmech uváděny v části financování jako „Změna stavu poskytnutých půjček“;
- Přijaté úroky a i úrokové náklady jsou vyjmuty z nedaňových příjmů / běžných výdajů a jsou vykázány na samostatných řádcích následujících za výpočtem provozního přebytku;
- V části Financování je v položce „Ostatní financování“ za rok 2013 obsažen i výdaj 597 mil. Kč v souvislosti s úhradou tzv. „plošné korekce“ uvalené na ROP SZ. Částka byla přesunuta z běžných výdajů a smyslem přesunu je eliminovat zkreslení provozního hospodaření vyvolané touto úhradou;

- Čerpání a splácení dlouhodobých úvěrů a půjček je rozděleno do dvou kategorií. První zahrnuje čerpání a splácení revolvingových rámců určených na předfinancování dotací, druhá zahrnuje čerpání a splácení nerevolvingových úvěrů, které jsou spláceny pravidelně prostřednictvím předem daného splátkového kalendáře;
- V oblasti přijatých dotací je druhové členění dle rozpočtové skladby kombinováno i s členěním účelovým (účelové znaky);
- V oblasti výdajů je druhové členění dle rozpočtové skladby kombinováno i s funkčním členěním.

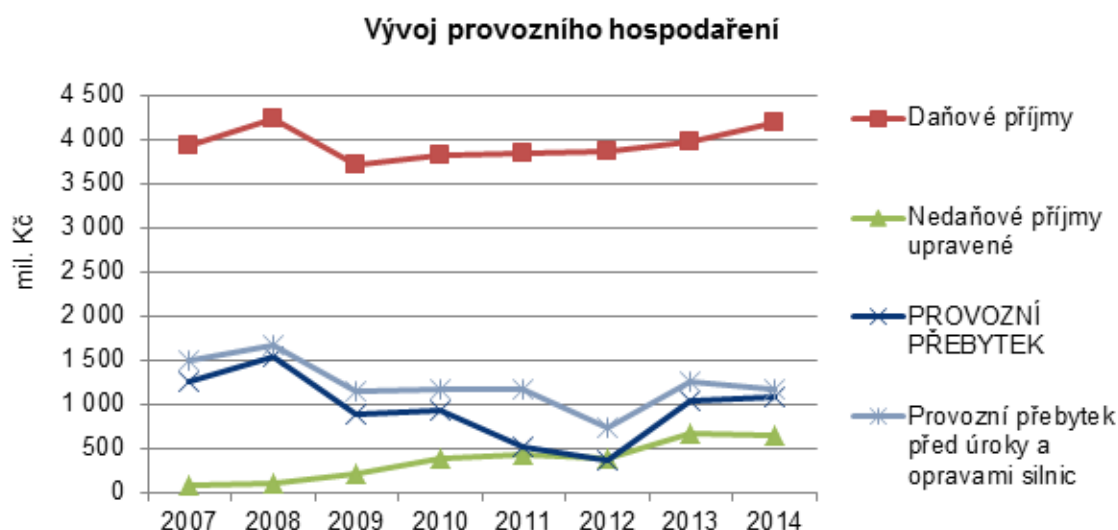
Cílem výše popsaných úprav oproti standardní struktuře dle výkazů je zvýšení vypovídací schopnosti peněžních toků (upřednostnění věcné podstaty před formální stránkou), umožnit další očištění provozních peněžních toků od mimořádných vlivů a usnadnit tvorbu projekce.

3.4.2. Analýza hospodaření Kraje v letech 2007 – 2014

Analýza provozního hospodaření

Hospodaření Kraje si v uplynulých 7 letech prošlo dosti turbulentním vývojem. Neobvykle vysoké plnění daňových příjmů v roce 2008 bylo následováno hlubokým propadem o cca 12% v roce 2009 v důsledku globální ekonomické krize. V následujících několika letech daňové příjmy stagnovaly, jak z důvodu slabého výkonu české ekonomiky tak i v důsledku, vůči krajům nepříznivého, zásahu do rozpočtového určení daní. Zde máme na mysli snížení podílu krajů na celostátním inkasu DPH mezi roky 2011 a 2012. Skutečně výraznější nárůst daňových příjmů Kraje tak nastal až spolu s ekonomickým oživením v roce 2014.

Graf č. 4: Vývoj provozního hospodaření



Vývoj daňových příjmů se bezprostředně promítl i do vývoje provozního přebytku Kraje, který se mezi roky 2008 a 2009 dramaticky snížil o 42%. K takto hlubokému propadu přispěl vedle poklesu daňových příjmů i relativně vysoký nárůst běžných výdajů v řadě oblastí. Nejvyšší nárůsty bylo možné zaznamenat v oblasti zdravotnictví (mj. regulační poplatky) a v oblasti výdajů na dopravní obslužnost (i po očištění části výdajů, které byly pokryty dodatečnou dotací od Ministerstva dopravy).

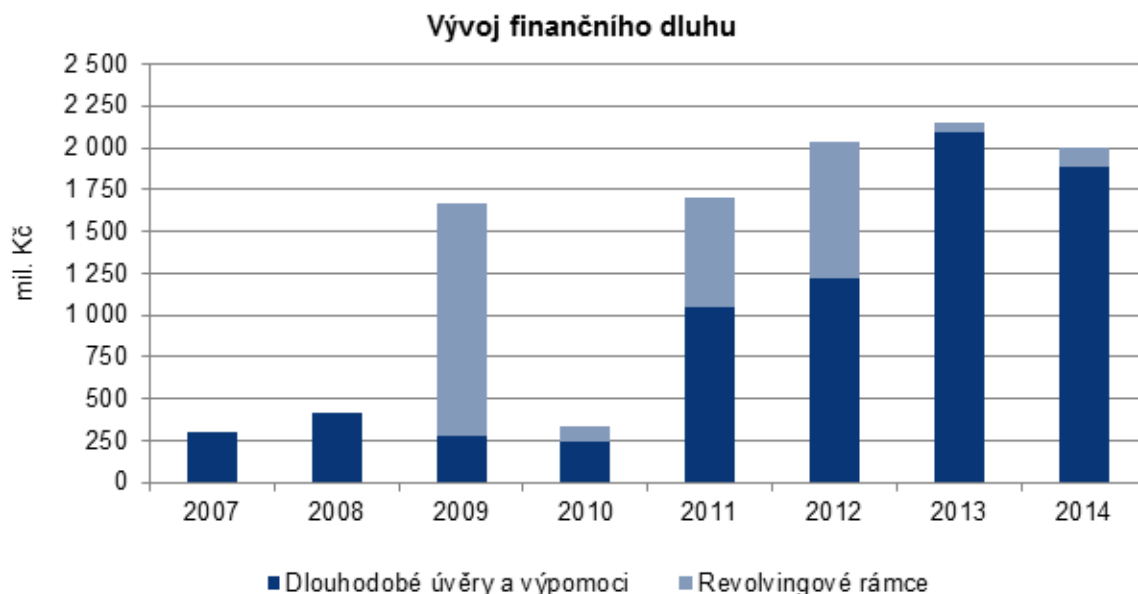
V dalších letech vykazoval provozní přebytek značnou volatilitu, částečně v důsledku oprav, ale i v důsledku výdajů na sociální oblast či dopravní obslužnost. Svou roli nepochybně sehrálo i v jednotlivých letech nerovnoměrné plnění příjmů a výdajů souvisejících s programem OP VK. Každopádně, provozní výsledky Kraje, i přes určité zlepšení v letech 2013 – 2014, zůstaly o více než 20% níže oproti roku 2008. K tomu je třeba ještě poukázat na fakt, že ke zlepšení přebytků v letech 2013 – 2014 zjevně přispěly zvýšené odvody příspěvkových organizací (viz nárůst nedaňových příjmů vyznačených šedou křivkou). Tyto zvýšené odvody mohou mít za následek nedostatečnou tvorbu prostředků na reprodukci dlouhodobého majetku u příspěvkových organizací, a tedy i zvýšené nároky na rozpočet Kraje v budoucnosti.

Analýza zadluženosti

Ve sledovaném období došlo v Kraji k výrazným změnám i ve výši jeho finančního dluhu. Pro zvýšení vypovídací schopnosti byly z dlouhodobého dluhu Kraje vyčleněny úvěrové revolvingové rámce sloužící k předfinancování dotací.

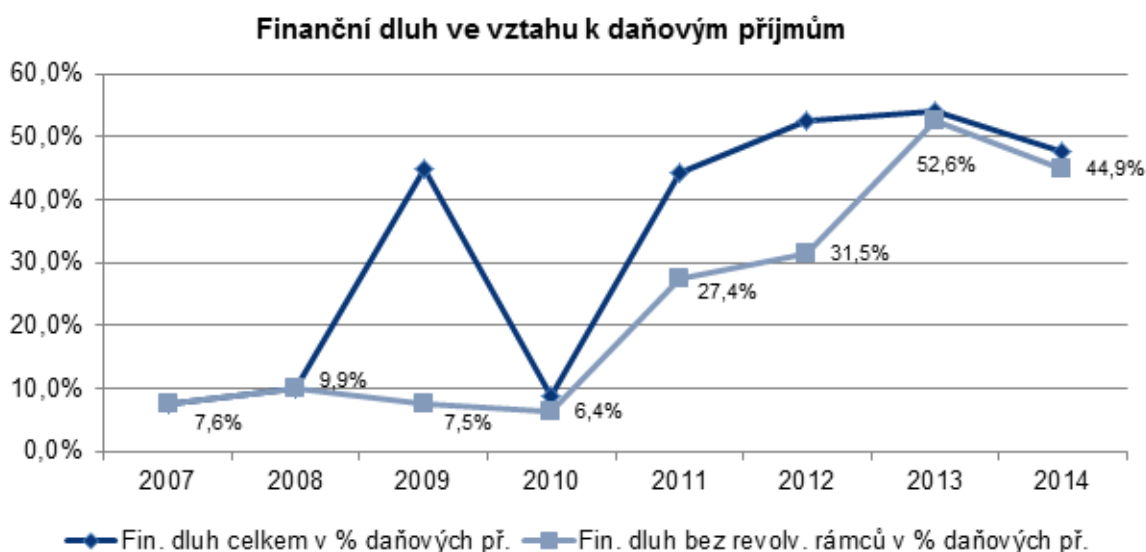
K významnému nárůstu dluhu Kraje došlo již v roce 2009 a následně i 2010, tento byl však tvořen především nárůstem vyvolaným předfinancováním dotací. Předfinancování tvořilo významnou část dluhu i v letech 2011 – 2012. K jeho splacení došlo po obnovení čerpání dotací z ROP SZ na sklonku roku 2013. V roce 2013 došlo rovněž ke skokovému navýšení dlouhodobé složky finančního dluhu v důsledku čerpání návratné finanční výpomoci od Ministerstva financí v souvislosti s úhradou tzv. „plošné korekce“ uvalené na ROP SZ.

Graf č. 5: Finanční dluh Kraje a jeho skladba



Dáme-li finanční dluh Kraje do relace s jeho daňovými příjmy, zjistíme, že nerevolvingová část dluhu vzrostla ze 7,6% v roce 2007 na 44,9% v roce 2014. Přes významný nárůst není tato hodnota mezi kraji v ČR nijak neobvyklá. Jak podrobněji dokládáme v další kapitole, patří Kraj spíše k těm méně zadluženým.

Graf č. 6: Finanční dluh Kraje relativně



3.4.3. Srovnávací analýza (meziregionální srovnání)

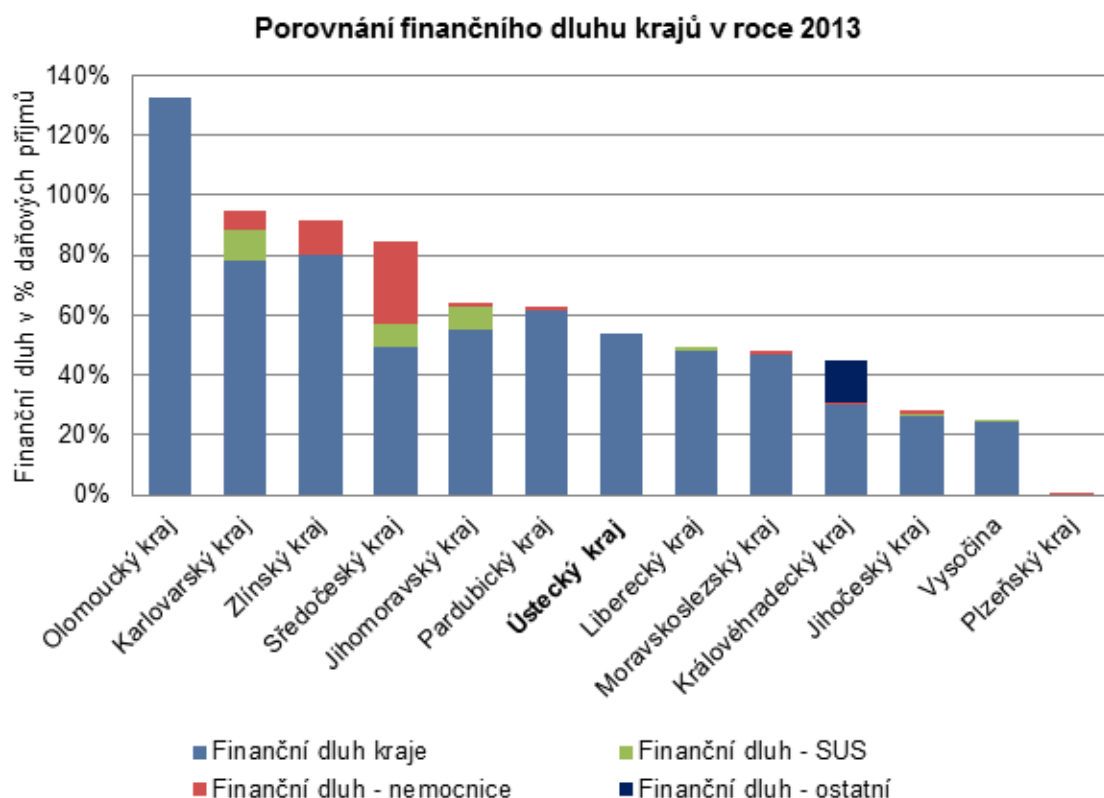
Srovnávací analýza zahrnuje všechny kraje ČR s výjimkou Prahy, jejíž postavení je oproti ostatním krajům výrazně specifické. Srovnávané údaje vycházejí výhradně z veřejných zdrojů, a to výkazů zveřejněných na webových portálech Monitor.statnipokladna.cz a Justice.cz. Až na drobné výjimky nebyly srovnávané údaje předmětem žádného očišťování o mimořádné vlivy.

Ukazatelé zadluženosti

Má-li porovnání zadluženosti krajů přinést skutečnou přidanou hodnotu, musí obsáhnout nejenom přímý dluh krajů, ale i dluh příspěvkových organizací a významných dceřiných společností. V praxi se totiž ukazuje, že splácení dluhu podřízených organizací je často zcela závislé na kraji, ať už je podpora podřízené organizace formálně vykazována jako dotace, navýšení kapitálu či platba za službu. Takto ucelený pohled na zadluženost krajů lze však aplikovat pouze na rok 2013, neboť aktuálnější údaje o hospodaření dceřiných společností z portálu Justice.cz nejsou k datu zpracování této Strategie k dispozici.

Následující graf porovnává celkový finanční dluh krajů vyjádřený v procentech jejich ročních daňových příjmů. Pomocí tohoto poměrového ukazatele lze porovnávat zadluženost různě velkých krajů s různou úrovní příjmů. Finanční dluh je zde definován jako bankovní úvěry a přijaté návratné finanční výpomoci, případně závazky ze směnečných programů. Do celkové zadluženosti jsou započítány i úvěrové závazky vybraných podřízených organizací. Jedná se o příspěvkové organizace působící v oblasti správy a údržby silnic, dále nemocnice, ať už mají právní formu příspěvkové organizace nebo obchodní společnosti, a v případě Královéhradeckého kraje zahrnuje celkový finanční dluh i dlouhodobý závazek dceřiné společnosti Správa nemovitostí KHK, a.s., související s pořízením sídla kraje.

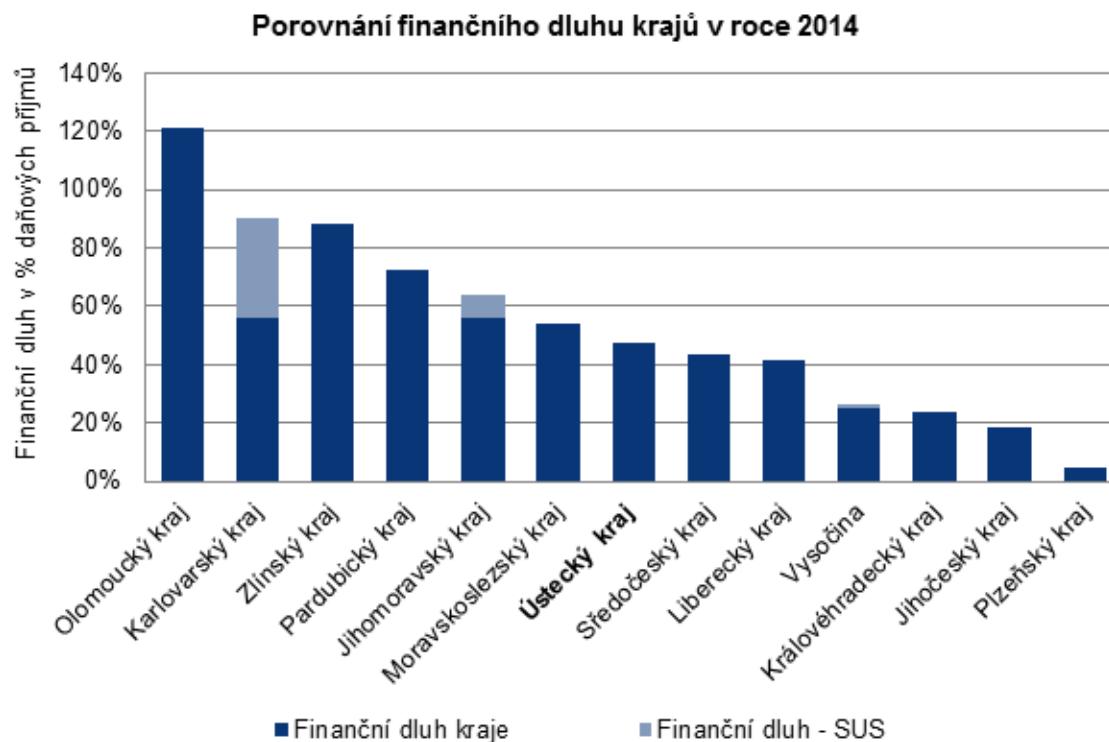
Graf č. 7: Finanční dluh krajů v roce 2013



Z takto komplexního srovnání zadluženosti krajů vycházel v roce 2013 Kraj relativně úspěšně, přestože se právě v tomto roce zadluženost Kraje navýšila v souvislosti s úhradou „plošných korekcí“ ROP SZ. Se svou hodnotou 54,2% byl sedmým nejméně zadluženým krajem, zhruba 6% pod průměrnou zadlužeností všech krajů.

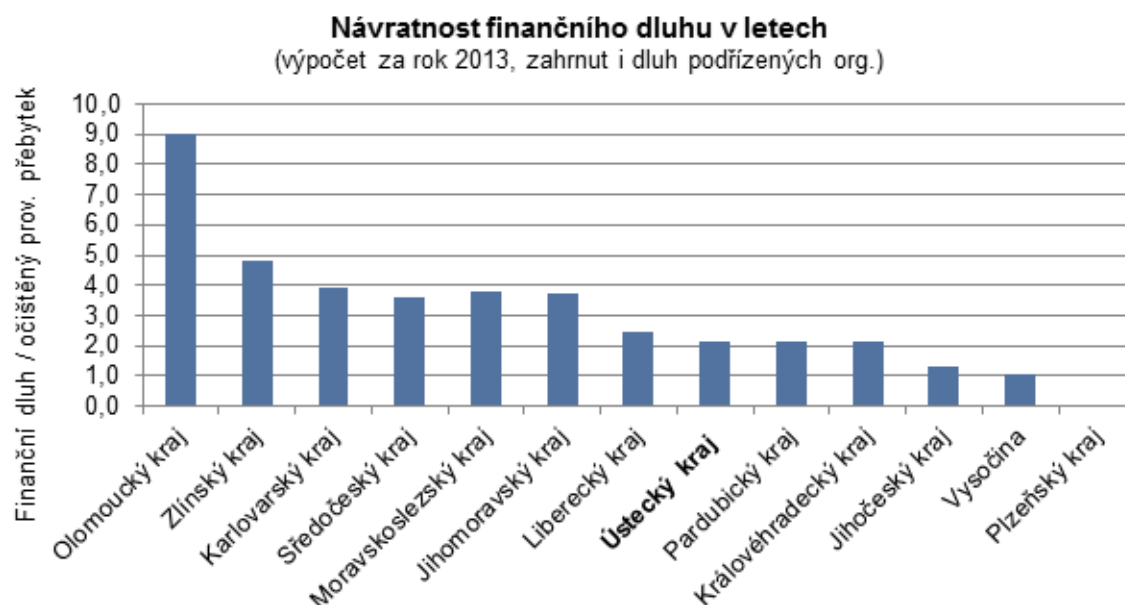
Dostupná data za rok 2014 umožňují jen méně komplexní porovnání zadluženosti krajů. Zadluženost v následujícím grafu postihuje pouze přímý dluh krajů a příspěvkových organizací působících v oblasti správy a údržby silnic. I z tohoto srovnání vychází Kraj jako sedmý nejméně zadlužený a dá se předpokládat, že při kompletním promítnutí dluhu podřízených organizací do výpočtu by se jeho pozice v tomto ukazateli v roce 2014 ještě o jednu až dvě příčky zlepšila.

Graf č. 8: Finanční dluh krajů v roce 2014



Přes svou poměrně robustní vypovídací schopnost má ukazatel finančního dluhu k daňovým příjmům určité omezení. Tím je fakt, že samotná výše daňových příjmů nutně nemusí korelovat se schopností tvorby zdroje pro krytí dluhové služby, tj. provozního přebytku. Ten totiž určují i další provozní příjmy a zejména provozní výdaje. Zjednodušeně řečeno, výše příjmů může být pro poměrování dluhu irelevantní, pokud kraj takový příjem zcela spotřebovává na své běžné výdaje. Z tohoto důvodu je vhodné pro poměrování zadluženosti využívat i další ukazatele, např. návratnost finančního dluhu v letech, který vyjadřuje finanční dluh v násobcích očištěného provozního přebytku. Ukazatel říká, za jak dlouho by kraj splatil svůj finanční dluh z provozního přebytku za teoretického předpokladu nulových kapitálových výdajů (tj. veškerý přebytek by byl používán výhradně k umoření dluhu).

Graf č. 9: Návratnost finančního dluhu v letech



V ukazateli návratnosti finančního dluhu vykázal Kraj 4. nejlepší hodnotu ukazatele společně s Královéhradeckým a Pardubickým krajem. Návratnost celkového finančního dluhu u nich v roce 2013 byla pouze 2,1 roku oproti 9 rokům vykázaným Olomouckým krajem. I u tohoto ukazatele je však vhodné zmínit možné omezení vypovídací schopnosti dané kolísáním provozních přebytků v jednotlivých letech.

Ukazatel tvorby provozních úspor

Významné rozdíly mezi jednotlivými kraji nelze nalézt pouze ve výši zadluženosti, ale i v jiných charakteristikách. Jednou z nich je i schopnost vytvářet přebytek v běžném rozpočtu. Z důvodu srovnatelnosti je pak možné provozní přebytek poměřovat s daňovými příjmy, nebo vlastními běžnými příjmy. Následující graf ukazuje první ze dvou zmíněných variant ukazatele. Při výpočtu ukazatele je využit provozní přebytek očištěný o změnu stavu půjček poskytnutých krajem jiným subjektům a o příjmy a výdaje z úroků.

Graf č. 10: Očištěný provozní přebytek k daňovým příjmům



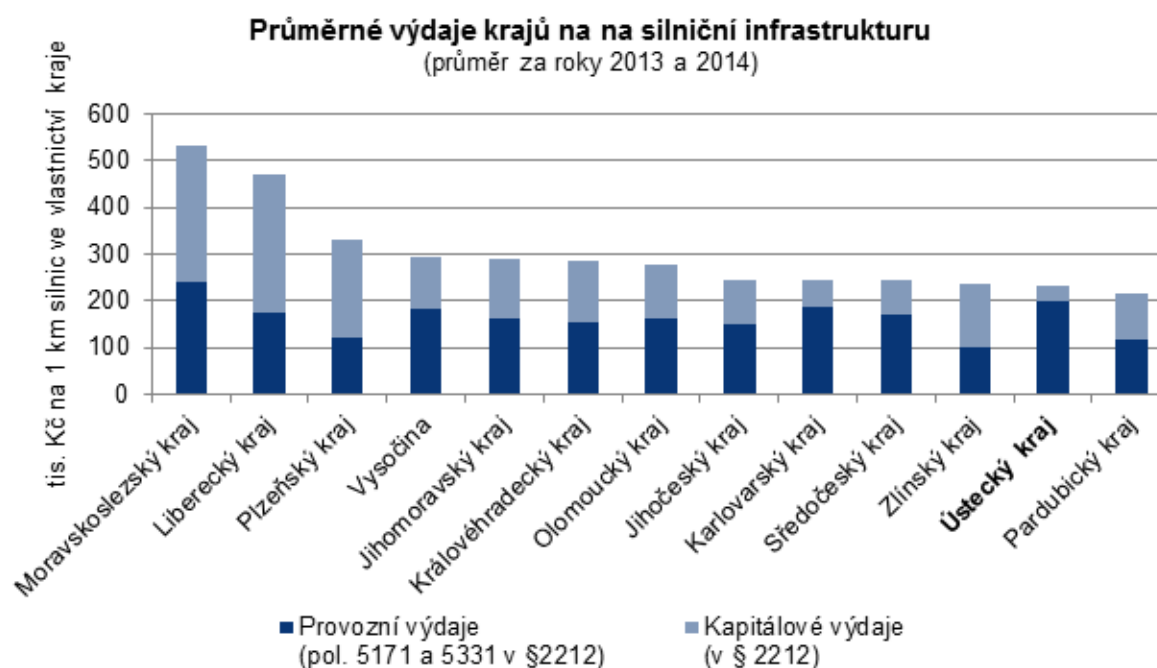
Kraj v tomto ukazateli vykazuje zhruba 4. nejlepší umístění mezi všemi kraji. Je však nutné upozornit, že ke generování relativně vysokých provozních přebytků přispívají u Kraje i významné příjmy z odvodů příspěvkových organizací. V letech 2013 i 2014 Kraj vykázal zdaleka nejvyšší příjmy z těchto odvodů ze všech krajů. Dosahování relativně vysokých provozních přebytků tak může být vykoupeno budoucí vyšší potřebou investičních výdajů Kraje na reprodukci dlouhodobého majetku v držení příspěvkových organizací, neboť ty si v důsledku odvodů dostatek zdrojů na reprodukci nezabezpečí. Podrobnější analýza této oblasti však přesahuje rámec této analýzy.

Ukazatelé s vazbou na správu silniční infrastruktury

Zaměření této studie vybízí v rámci srovnávací analýzy i k porovnání krajských výdajů na oblast údržby a rozvoje silniční infrastruktury. Bohužel smysluplné srovnání je značně komplikováno výraznými rozdíly v hustotě a významnosti komunikací ve vlastnictví jednotlivých krajů, rozdílnými přírodními podmínkami, různým rozdělením kompetencí mezi kraji a jejich podřízenými organizacemi, různými způsoby účtování a v neposlední řadě i mimořádnými vlivy, jako jsou např. nápravy povodňových škod.

Nicméně i v těchto podmínkách považujeme za přínosné následující 2 srovnání. První graf porovnává výdaje krajů na silniční infrastrukturu v podobě průměrů za roky 2013 a 2014 na 1 km silnic ve vlastnictví kraje (průměrováním údajů za 2 roky zde částečně eliminujeme volatilitu výdajů mezi jednotlivými roky). Výdaje jednotlivých krajů jsou rozděleny na provozní, tvořené opravami a provozním příspěvkem Správy a údržby silnic (v grafu vyznačeny tmavě modře) a kapitálové (světle modře), přičemž provozní (tmavě modrá) část obsahuje dvě hlavní složky, a to opravy a výdaje na zimní /letní údržbu.

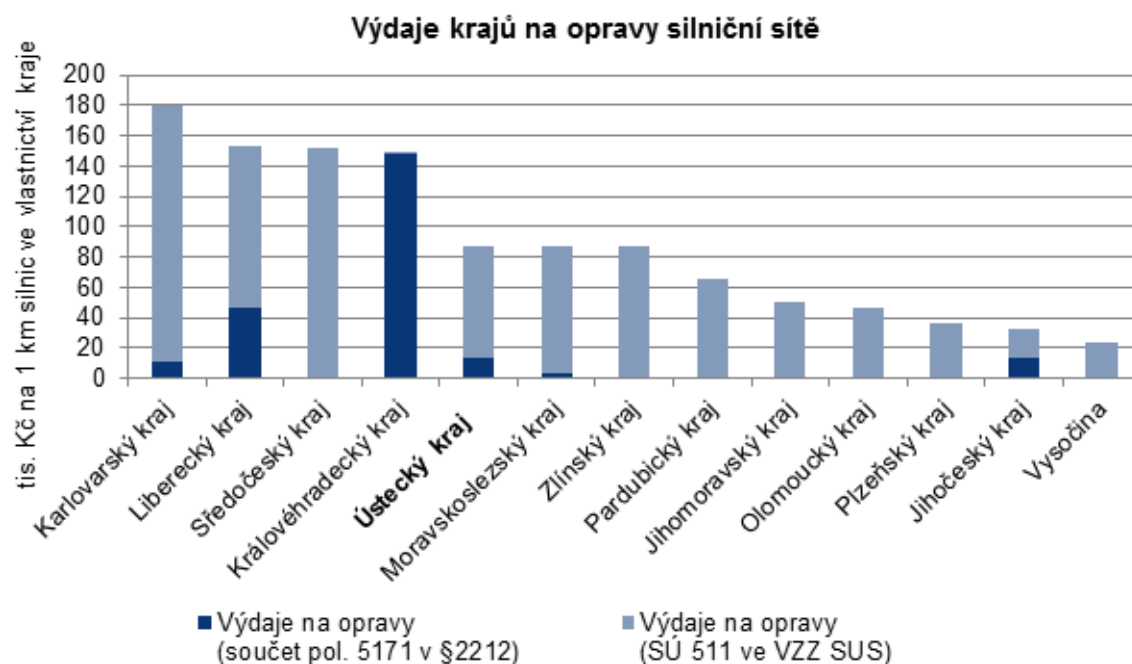
Graf č. 11: Výdaje krajů na údržbu a rozvoj silnic



Výdaje krajů ve sledovaném období se pohybovaly od 200 tis. na km v případě Pardubického kraje do více než 500 tis. na km v případě Moravskoslezského kraje. Kraj ve sledovaném období patřil ke krajům s nejmenšími celkovými výdaji a investiční výdaje u něho byly úplně nejnižší ze všech krajů.

Poněkud odlišný pohled přináší graf následující. Ten porovnává výdaje krajů na opravy a údržbu, ať už byly vynakládány přímo krajem nebo jeho příspěvkovou organizací zajišťující správu a údržbu silnic. Tento pohled je však do značné míry zkreslen nejednotnou klasifikací výdajů na opravy. Je patrné, že některé kraje / Správy a údržby silnic do svých nákladů na opravy a údržbu zahrnují i výdaje na zimní údržbu a další výdaje nestavebního charakteru.

Graf č. 12: Výdaje krajů na opravy a udržování silnic



3.4.4. Výhled hospodaření a jeho předpoklady

Výhled hospodaření Kraje pro roky 2015 – 2034 zpracovaný v rámci této studie úvěruschopnosti (viz. Příloha č. 3) navazuje na výše komentovaný rozbor historického hospodaření Kraje a na očištění historického provozního přebytku. Dále vychází ze schváleného rozpočtu Kraje, rozpočtového výhledu a z plánu investic předloženého Krajem („Investiční plán odborů INV, MAJ, SMT, KP, SV, ZD, DS a KR - SPZ Triangle Ústeckého kraje na roky 2015 – 2017“).

Detailně je vývoj jednotlivých položek komentován v modelu. Zde uvádíme alespoň klíčové předpoklady projekce:

Daňové příjmy

Je uvažován růst na úrovni inflačního cíle ČNB (2%). Neznamená to však, že nedosažením takového růstu výhled hospodaření zcela ztratí na své aktuálnosti. Obdobný růst je totiž uvažován i u většiny provozních výdajů Kraje a při konzistentní růstové dynamice na straně provozních příjmů i výdajů nedojde k významnému dopadu do projekce provozního přebytku.

Výhled daňových příjmů dosud nebere v potaz nečekaný propad daňového inkasa v lednu a únoru 2015 s ohledem na (dle MF) mimořádnost tohoto jevu, která by měla být vyrovnána zvýšeným inkasem po zbytek roku. V případě negativního vývoje inkasa by však mělo dojít k úpravě výhledu i ke snížení budoucí kapacity splácení.

Nedaňové příjmy

Výhled vychází primárně ze schváleného rozpočtu Kraje na rok 2015. Oproti plnění v minulých letech neobsahuje příjmy související s přefakturací energií na podřízené organizace Kraje. Absence těchto příjmů je však formální, protože shodně jsou ovlivněny i běžné výdaje.

Běžné přijaté dotace

Jejich projektovaná výše vychází opět ze schváleného rozpočtu na rok 2015 a následně podléhá indexování. Jedinou výjimkou je předpokládaná dotace ze SFDI pro rok 2015, která je uvažována v maximální výši komunikované v tiskové zprávě SFDI. Tato dotace je souvztažně uvažována i ve výdajích na opravy. Počínaje rokem 2016 však již uvažována není. Bude-li podpora SFDI ve prospěch krajů pokračovat, provozní přebytek ve výhledu to neovlivní, posílí to však celkové zdroje Kraje pro financování obnovy silniční infrastruktury.

Běžné výdaje

Výhled opět vychází primárně ze schváleného rozpočtu Kraje na rok 2015. Od roku 2016 jsou však z výdajů vyloučeny stavební opravy silnic. Ty se v rámci projekce „přelévají“ do řádku „Zdroj pro financování oprav a investic – silnice“. Provozní přebytek ve výhledu je tak vykázán jako provozní přebytek před úroky a opravami silnic.

Kapitálové příjmy a dotace

V roce 2015 výhled plně vychází ze schváleného rozpočtu. V dalších letech projekce již nepočítá s příjmy od ČEZ/Severočeských dolů. V případě, že v nějaké podobě bude podpora od těchto dárců pokračovat, navýší se v logice výhledu rezerva na investice nad rámec Investičního plánu Kraje. Příjmy z prodeje majetku v letech 2016 – 2018 jsou uvažovány v souladu s rozpočtovým výhledem. Od roku 2019 je uvažována spíše symbolická paušální částka. Kapitálové dotace jsou uvažovány ve zjednodušené podobě. V roce 2016 se předpokládá inkaso částky odpovídající stavu čerpání úvěrového rámce na předfinancování dotací ke konci roku 2015. Předpokládané inkaso dotace tak v roce 2016 zcela umožní zůstatek revolvingového rámce. V dalších letech nejsou kapitálové dotace explicitně uvažovány a kapitálové výdaje jsou uvažovány jako „čisté“ výdaje financované samotným Krajem.

Kapitálové výdaje

Výhled pro rok 2015 je stanoven na úrovni schváleného rozpočtu Kraje. Od roku 2016 jsou kapitálové výdaje rozděleny do 3 složek:

- Investiční plán Kraje – jde o částky přejaté z dokumentu „Investiční plán odborů INV, MAJ, SMT, KP, SV, ZD, DS a KR - SPZ Triangle Ústeckého kraje na roky 2015 – 2017“;
- Pevná rezerva pro kapitálové výdaje nesouvisející s oblastmi silniční infrastruktury – přihlíží k faktu, že Investiční plán Kraje nepochybně nepokrývá veškeré investiční potřeby Kraje pro oblast školství, kultury, místní správy, atd. a objem těchto nepodchycených mandatorních investic se zvyšuje s každým dalším obdobím uvedeným v Investičním plánu Kraje. Z tohoto důvodu je tako rezerva v letech 2015 – 2018 nastavena jako skokově rostoucí;
- Zbytková rezerva, která není využita pro splátky nového možného zadlužení v souvislosti s financováním obnovy a rozvoje silniční infrastruktury.

Financování

Výhled pro rok 2015 je stanoven na úrovni schváleného rozpočtu Kraje. V dalších letech se počítá pouze se splácením stávajících úvěrů. Ve výhledu jsou ponechány zůstatky na rozpočtových účtech v konstantní výši. Toto lze chápat jako výraz opatrnosti. Zůstatek může posloužit jako rezerva pro krytí neočekávaných výdajů nebo výpadků příjmů.

Výhled volných toků pro financování oprav a rozvoje silnic

Klíčovým výstupem výhledu hospodaření je výpočet volného cash flow využitelného jako zdroj pro financování oprav a investic do silniční infrastruktury. Toto volné cash flow je definováno takto:

Provozní přebytek před úroky a opravami silnic

+ *Příjmy z prodeje majetku a přijaté úroky*

- *Dluhová služba*

- *Kapitálové výdaje tvořené Investičním plánem a „Pevnou rezervou“*

= *Zdroj pro financování oprav a investic do silniční infrastruktury*

Konkrétní částky jsou vyčísleny v následující tabulce. Vypočtený zdroj lze interpretovat jako částku, kterou Kraj může v daném roce vynaložit na opravy a investice do silniční infrastruktury z vlastních zdrojů.

Tabulka č. 3: Výhled volných toků pro financování oprav a rozvoje silnic v mil. Kč

Výhled volných toků pro financování oprav a rozvoje silnic	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Provozní přebytek před úroky	943	961	979	998	1 017	1 037	1 057	1 077	1 098	1 119
Provozní přebytek před úroky a opravami silnic	943	961	979	998	1 017	1 037	1 057	1 077	1 098	1 119
Příjmy z prodeje majetku a přijaté úroky (doplňkový zdroj krytí dluhové služby a kap. výdajů)	149	67	67	23	23	23	23	23	23	23
Dluhová služba - stávající úvěry	-315	-228	-226	-225	-223	-141	-140	-138	0	0
Kapitálové výdaje (dle Investičního plánu Kraje + „pevná rezerva“)	-650	-650	-650	-663	-676	-690	-704	-718	-732	-747
Zdroj pro financování oprav a investic do silniční infrastruktury	127	150	171	134	141	229	236	244	389	395

Vypočtený zdroj je až do roku 2020 relativně malý. Větší prostor se otevírá až po splacení existujících úvěrových závazků Kraje, částečně od roku 2021 a definitivně až od roku 2023. Alternativou tohoto pasivního přístupu k financování obnovy a rozvoje silniční infrastruktury je přijetí nového externího financování a využití zde vyčíslených volných peněžních toků k jeho splácení. Tato alternativa je rozvedena v dalších částí této Strategie.

Rizika předloženého výhledu

Jak už jsme uvedli na úvod, předložený výhled je založen na celé řadě předpokladů, bez jejichž naplnění může zpracovaný výhled volných peněžních toků ztratit svou aktuálnost. Mezi klíčová rizika patří zejména:

- vývoj daňových příjmů,
- dynamika běžných výdajů samofinancovaných Krajem,
- reálná potřeba kapitálových výdajů pro oblasti mimo silniční infrastrukturu,

- reálné inkaso kapitálových dotací předfinancovaných existujícím úvěrovým rámcem,
- mimobilanční závazky Kraje a jeho podřízených organizací (soudní spory, „individuální korekce“ atp.),
- inkaso plánovaných kapitálových příjmů.

Na druhou stranu lze zmínit i některé „příležitosti“, které mohou zpracovaný výhled ovlivnit pozitivně:

- diskutované navýšení podílu krajů v rámci rozpočtového určení daní,
- pokračování podpory SFDI v oblasti krytí výdajů na údržbu silnic II. a III. tříd.

4. Posouzení možných variant financování

4.1. Úvod

Dopravní infrastruktura je rozhodující složkou ekonomického rozvoje, zvyšuje osobní bohatství a podporuje ekonomický růst. Banky působící v regionu střední a východní Evropy stále projevují velký zájem o financování infrastrukturních projektů, které obecně poskytují příznivý poměr mezi výnosem a rizikem v porovnání s čistě komunálním financováním na straně jedné a tradičním projektovým financováním na straně druhé. Aktuální dostatek finanční likvidity evropských bank pozitivně ovlivní financovatelnost Projektu. Kraj tak může profitovat ze zřetelného zájmu finančních institucí na financování dobře smluvně připravených infrastrukturních projektů. Takovýto zájem potvrzují poslední veřejné zakázky na koncese spočívající ve výstavbě, rekonstrukci a navazujícím provozování / údržbě silnic, kterých se účastní významní evropští dodavatelé.

Z uzavřených i zrušených významných finančních transakcí v oblasti silniční dopravy vyplývá silný zájem finančních institucí podporovat pouze životaschopné projekty. Veřejní zadavatelé, tradičně inklinující k infrastrukturním projektům financovaným formou spolupráce veřejného a soukromého sektoru ztlačily, přispěly ke stabilitě ve výdajích v tomto segmentu ekonomiky.

Všeobecný názor napříč Evropou podporuje propojení jednotlivých projektových fází (projektování, rekonstrukce, údržba) a komplexnější zapojení soukromého sektoru při poskytování služeb tradičně zašitovaných odděleně, případně výhradně sektorem veřejným. Tyto projekty umožnily:

- významné navýšení podílu rozsáhlých infrastrukturních projektů realizovaných v termínu a v rámci rozpočtového omezení,
- lepší predikovatelnost peněžních toků veřejných zadavatelů prostřednictvím řízení nákladů celého životního cyklu,
- zvýšení standardů kvality prostřednictvím zavádění principů spojených se soukromými projekty do odvětví veřejných služeb,
- zlepšení financovatelnosti ze strany bank, historicky nízké úrokové sazby, financování "šité na míru", které umožňuje subjektům z veřejného sektoru profinancovat kapitálové investice v delším horizontu.

Veřejný sektor bude muset, i na základě požadavků směrnic Evropské komise, vyžadovat zvýšený důraz na využívání koncesí pro získání kvalitnějších a efektivnějších služeb za vynaložené prostředky.

4.2. Přístup

Při určení strategie Kraje v přístupu k externímu financování je nutné posoudit podmínky financování, náklady s tím spojené (úroková sazba i všechny poplatky), možnosti přizpůsobit splátky peněžním tokům Kraje za účelem sladění příjmů a výdajů a dlouhodobost, tj. možnost rozložit splátky na delší časové období s cílem sladit příjmy a výdaje spojené s realizací dané veřejné služby.

Při doplnění nedostatku vlastních finančních zdrojů prostřednictvím nového dluhového instrumentu je třeba především brát v úvahu, že potenciální věřitel bude zkoumat kredibilitu Kraje a faktory ovlivňující jeho budoucí hospodaření. Na trhu je k dispozici mnoho různých produktů externího (dluhového financování), které jsou níže podrobněji rozebrány.

Při rozhodování o nastavení dluhového financování a zajištění jeho dlouhodobé udržitelnosti se poměřuje velmi široké spektrum faktorů, jedná se zejména o:

- finanční možnosti Kraje reprezentované maximální možnou (únosnou) výškou roční splátky,
- životní cyklus zvažované investice, časová náročnost na údržbu a obnovu,
- nabídku finančního trhu, konkrétní finanční produkt,
- vázanosti úrokových sazeb (pohyblivá úroková sazba versus pevná úroková sazba),
- časovou rezervu odpovídající rozdílu mezi délkou smluvního vztahu s dodavateli a délkou smluv o financování,
- délku a strukturu čerpání, strukturu splácení, anuitní, pravidelné či nepravidelné, nebo jednorázově na konci,
- rizika projektu a jejich možný vývoj v čase,
- možnosti refinancování,
- možnosti předčasného ukončení smluvních vztahů, splacení a jeho dopadech.

Nedílnou součástí tohoto dokumentu, sloužící jako podklad rozhodovacích procesů, je Finanční model. Ten umožňuje interaktivním způsobem upravovat vstupní parametry tohoto projektového záměru (zejména: projektová připravenost, dostupné finanční možnosti Kraje) a promítat je do různých variant smluvního a finančního nastavení projektu.

4.3. Faktory ovlivňující dosažitelnost a podmínky externího (dluhového) financování

Záměrem Kraje je získat dostatečné finanční zdroje na krytí svých investičních potřeb. Cílem případného externího financování je získání co nejvýhodnějších podmínek. Výsledné podmínky externího financování Kraje budou ovlivněny následujícími faktory:

- dostupnost zdrojů,
- kredibilita dlužníka (finanční situace a schopnost dostát dlouhodobě svým závazkům),
- způsob splácení a konečná splatnost zdrojů.

Výše maximální angažovanosti jednotlivých finančních institucí na jeden subjekt či skupinu subjektů se odvíjí od vnitřních pravidel a metodik poskytování finančních zdrojů, tzv. odvětvových a klientských limitů, s tím, že je současně přihlédnuto k aktuální zadluženosti financovaného subjektu. Finanční instituce mají obdobná kritéria na stanovování podmínek financování, drobné odlišnosti jsou v metodice a postupu hodnocení klientů, rizik projektů, úrovni a kategorizaci (ratingů) a ostatních faktorů, které jsou při úvěrovém financování analyzovány. S ohledem na relativně vysoké zadlužení Kraje budou pravděpodobně limity některých finančních institucí na nové externí financování omezeny.

Kromě výše uvedeného je třeba vzít v úvahu i stávající nefinanční závazky z již uzavřených smluv, které mohou limitovat výši či podmínky přijetí dalšího externího financování.

Jak již bylo zmíněno, externí financování je limitováno volnými peněžními toky Kraje využitelnými na splácení a ochotou jednotlivých finančních institucí dodatečně finanční zdroje Kraji poskytnout. Cena financování se pak odvíjí především od rizikovosti daného projektu a dlužníka (kredibility), které se promítají do výše celkové úrokové sazby.

Úroková sazba je tvořena:

- referenční sazbou (např. PRIBOR či referenční fixní sazba),
- úrokovou marží (zohledňující rizikovost klienta / projektu).

Referenční sazba

Je mezibankovní sazbou, za kterou si banky navzájem poskytují finanční prostředky. V případě pohyblivé sazby se v ČR jedná o sazbu PRIBOR (Prague Inter Bank Offered Rate), vyhlášenou ze strany České národní banky na období do 12 měsíců. V případě pevné sazby je pak výše sazby stanovena útvarem řízení likvidity dané banky na základě vývoje dlouhodobých fixních sazeb a refinančních nákladů banky. Výše sazeb se vždy odvíjí od aktuální situace na finančních trzích a má přímou návaznost na způsob splácení a konečnou splatnost příslušného závazku.

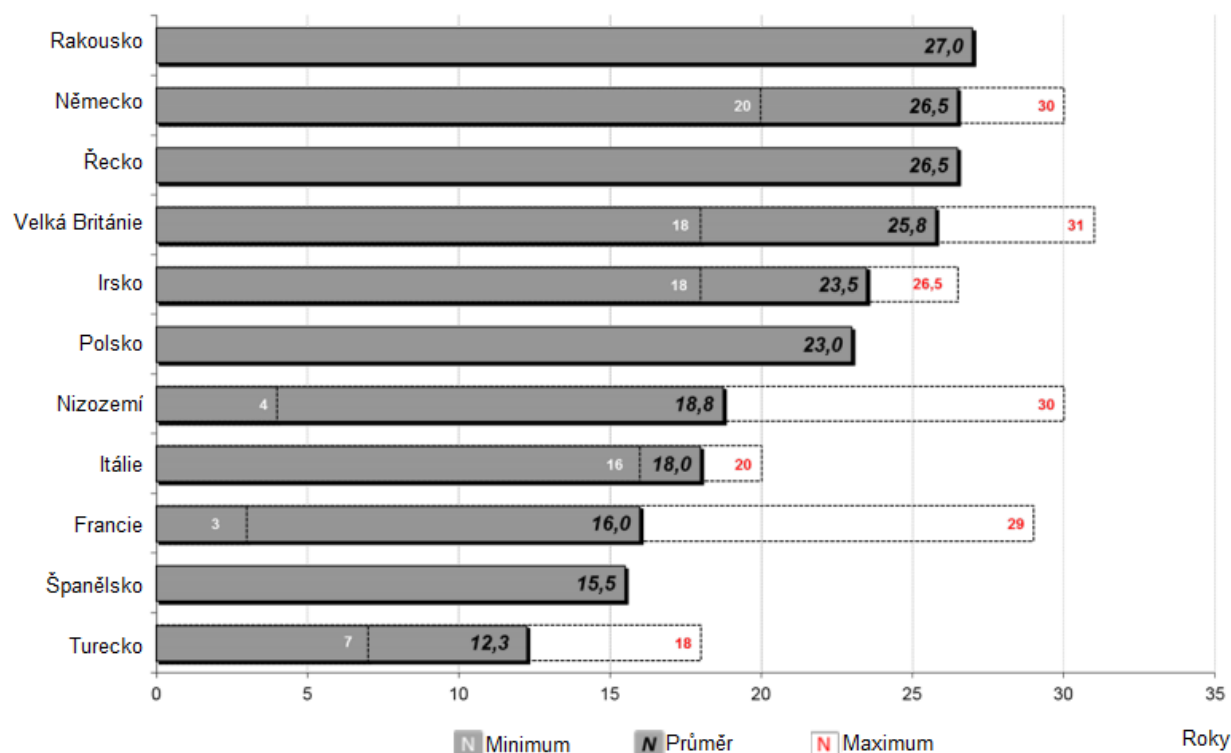
Úroková marže

Je primárně určena následujícími faktory:

- kredibilita (finanční situace / úvěrová důvěryhodnost = schopnost dostát svým finančním závazkům) financovaného projektu či subjektu – je vyjádřena interním hodnocením dané finanční instituce v návaznosti na výsledek interní finanční analýzy. Na výsledek finanční analýzy mají vliv především výše přebytku běžného hospodaření k výši dluhové služby v kalendářním roce, včetně výhledu do dalších let, celková výše zadluženosti subjektu včetně subjektů ve skupině, plánované investiční výdaje subjektu a jejich dopad do hospodaření subjektu, apod.;
- způsob splácení a požadovaná konečná splatnost dluhového financování, která má vliv na výši zdrojů, jež musí banka v souvislosti se závazkem rezervovat, a na omezení její likvidity s tím související. Délka konečné splatnosti určuje časový interval, na který je třeba odhadovat vývoj finanční situace potenciálního dlužníka. Čím je tento interval delší, tím větší je nepřesnost odhadu, pravděpodobnost nepříznivého vývoje, a tedy i vyšší úroková marže. Základním a nejběžnějším typem splácení je lineární amortizace (pravidelné rovnoměrné splátky jistiny a oddělená platba úroku). V případě anuitního způsobu splácení bylo nutné historicky počítat s premii cca 0,15% p.a. nad variantu s lineární amortizací, u jednorázové splátky ke dni konečné splatnosti pak s premii cca 0,40% p.a. nad variantu s lineární amortizací. V současné době jsou však tyto rozdíly, a to z důvodu historicky nejnižším úrokovým sazbám, minimální. Konečná splatnost externího financování a splátkový kalendář musí být vždy nastaveny tak, aby byl dlužník schopen pokrýt v dlouhodobém měřítku svou roční dluhovou službu s rezervou na nepředvídatelné okolnosti. Většina finančních institucí má maximální splatnost shora omezenou, např. 10 až 20 lety.

Například pro porovnání doby splatnosti u dluhového financování infrastrukturních projektů, převážně v oblasti silniční infrastruktury, uvádíme výsledky analýzy provedené EPEC (European PPP Expertise Centre) v průzkumu evropského trhu z roku 2014. Průměrná doba splatnosti bankovních úvěrů zůstala v roce 2014 na úrovni okolo 20 let. Z uvedeného grafu jsou však patrné rozdíly v době splatnosti bankovních úvěrů v rámci jednotlivých zemí. Bankovní úvěry s nejdelší dobou splatnosti byly zaznamenány ve Velké Británii, Německu, Nizozemsku a ve Francii, nejkratší dobu splatnosti v rozmezí 15 až 18 let mají například ve Španělsku, Francii a Itálii. Nejdelší doba splatnosti poskytnutého bankovního úvěru v roce 2014 byla 31 let. V roce 2014 vzrostl podíl koncesních projektů financovaných bankovními úvěry s dobou splatnosti delší než 25 let z 28% v roce 2013 na 40% v roce 2014.

Graf č. 13: Doba splatnosti při financování infrastrukturních projektů dle zemí v roce 2014



Při rozhodování o přijetí nového externího financování je třeba také zvážit, jaký typ úrokové sazby bude zvolen (pohyblivá či pevná úroková sazba). Doba fixace úrokové sazby by se měla odvíjet od strategie Kraje v oblasti plánování jeho peněžních toků. Pohyblivé sazby jsou sice v současné době na historickém minimu, avšak předpokládá se jejich opětovný růst. Z dlouhodobého hlediska je potřebné být dostatečným způsobem zabezpečen proti možným budoucím výkyvům finančních trhů, a to nejlépe prostřednictvím fixace stávajícího (nízkého) úroku na dlouhou dobu. Nezajištění budoucích peněžních toků a jejich volnost vůči referenční sazbě by mohla v případě negativního hospodářského cyklu, vyšší inflaci, případně jiných problémech ekonomiky způsobit problémy celému systému financování Kraje. V současné době nabízejí finanční trhy dostatečné množství produktů, které dokážou eliminovat výkyvy v úrokových sazbách i na delší doby splatnosti dluhového financování.

4.4. Propojení projektových fází (projektant, dodavatel, banka)

V rámci navazujících fází jsou definovány základní typy dluhového financování s provázaností na smluvní vazby s dodavateli daných investic s ohledem na jejich angažovanost i v provozní a udržovací fázi. Širším zapojením dodavatelů lze minimalizovat rizika spojená s vícenáklady, časovým zpožděním a problémy s reklamacemi. Zvolením správného procesního způsobu financování lze optimalizovat peněžní toky spojené s plánovanými investicemi.

Možnosti dluhového financování se budou odvíjet od výsledků hospodaření Kraje, respektive od vytvořených volných zdrojů hospodaření a míry jejich stability. Při přípravě investic je nutné vždy posoudit možné smluvní struktury s investory a možné způsoby financování.

V případě dluhového financování je předpokladem pro přijetí všech níže uvedených způsobů financování nutné dostatečné garance Kraje, případně i zajištění. Zajišťovací instrumenty mohou být kombinovány různými způsoby, například formou záruky, ručení formou zástavního práva k nemovitému majetku, příjmům, apod. Odpovídající zajištění způsobí, že napříč všemi níže uvedenými základními variantami financování bude cena zdrojů velmi obdobná, protože

se bude vždy odvíjet od očekávaných volných peněžních toků Kraje. Alternativou je využití privátních zdrojů prostřednictvím koncesního způsobu realizace, kdy budoucí Dodavatel na sebe dlouhodobě přebírá některá rizika tím, že přebírá zodpovědnost za celý životní cyklus investice (výstavba, údržba a provoz). Tento způsob zatěžuje rovnoměrným způsobem rozpočet Zadavatele a zároveň motivuje Dodavatele k řádnému plnění. Vlastnictví k budovanému ani původnímu majetku na Dodavatele obvykle nepřechází.

4.5. Produkty externího (dluhového) financování

4.5.1. Investiční úvěr

Shrnutí: Investiční úvěr je standardním finančním zdrojem kraje. Kraj za zdroje z úvěru splatí nákup předmětných aktiv, a poté dle splátkového kalendáře hradí bance splátky. Toto dílčí řešení v sobě nezahrnuje následnou údržbu a provoz majetku.

Investiční úvěr je založen na smluvním vztahu mezi dlužníkem (Kraj) a bankou, kdy banka poskytne dlužníkovi potřebné prostředky na úhradu definovaných statků a dlužník následně po stanovené období zapůjčené prostředky spolu s dohodnutou úrokovou premií vrací v pravidelných splátkách.

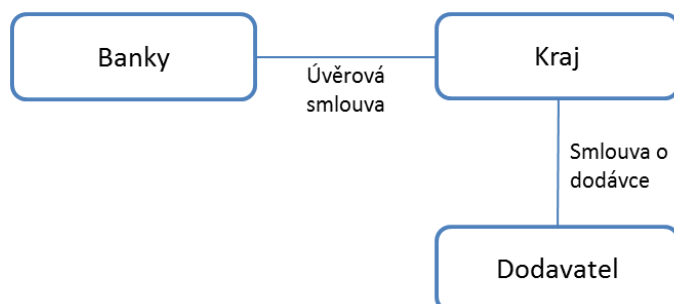
Investiční úvěr patří ke standardně využívaným finančním zdrojům. Kraj za zdroje z úvěru uhradí Dodavateli výstavbu investice, a poté dle splátkového kalendáře hradí bance pravidelné splátky. Nevýhodou financování formou investičního úvěru je, že jeho přijetí podléhá poměrně zdlouhavému procesu dle Zákona o veřejných zakázkách, kde časová příprava a realizace takové zakázky se pohybuje v rozmezí cca 4-7 měsíců, pokud nedojde ke komplikacím a zdržením v souvislosti s námitkovým řízením či přezkumným řízením před dohledovým orgánem zahájeným některým ze zúčastněných subjektů.

U standardního investičního úvěru není financování nijak propojené na služby dodavatele související s danou investiční potřebou a Kraj tak přímo nese rizika více nákladů. Investiční úvěr zároveň přímo zvyšuje zadlužení Kraje.

Popis smluvních vztahů

Smlouva o dodávce, uzavřená mezi Krajem a Dodavatelem, obsahuje veškeré náležitosti standardní smlouvy o dodávce. Kraj získá do svého majetku veškerá předmětná aktiva, za která zaplatí ze zdrojů z úvěru, které čerpá na základě úvěrové smlouvy s finanční institucí.

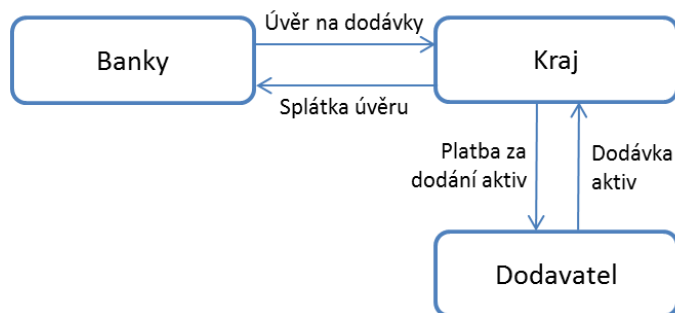
Graf č. 14: Smluvní vztahy – investiční úvěr



Popis finančních toků

Sjednaný úvěrový rámec Kraj může načerpat jednorázově či v několika oddělených tranších. V případě delšího časového období, ve kterém bude probíhat čerpání úvěru, přichází v úvahu varianta několika samostatných úvěrů. Kraj splácí úvěrové splátky ze svého rozpočtu dle splátkového kalendáře.

Graf č. 15: Finanční toky – investiční úvěr



Výhody:

- standardní finanční produkt.

Nevýhody:

- časově omezená splatnost (rozmezí 10 až 15 let),
- zadavatel nese riziko navýšení ceny díla v průběhu realizace Projektu.

4.5.2. Směnečný program

Shrnutí: Střednědobý až dlouhodobý směnečný program je rychlý způsob získání dostatečného množství finančních prostředků. Kraj vydá směnky, jejichž nominální hodnota obsahuje jistinu + cenu financování do doby splatnosti každé směnky. Směnky jsou financovány přímo aranžérem, nebo jsou aranžérem emise prodány na finančním trhu za nominální hodnotu sníženou o cenu financování. Výnos z prodeje směnek využije Kraj k pokrytí svých finančních potřeb.

Směnečný program představuje relativně rychlý způsob získání dostatečného množství finančních prostředků. Kraj vydá směnky a ty jsou prostřednictvím aranžéra prodány na finančním trhu za nominální hodnotu sníženou o cenu financování. Výnos z prodeje směnek využije Kraj na financování svých investičních potřeb.

Kraj za zdroje, získané z finančního trhu z prodeje vydaných směnek, uhradí vybranému Dodavateli faktury za výstavbu investice a poté dle směnečného programu hradí majiteli směnek jednotlivé splátky, které obsahují jistinu a cenu financování na příslušnou dobu splatnosti každé směnky.

Zákon o veřejných zakázkách v § 18 odst. 2 písm. b) ZVZ uvádí, že zadavatel není povinen dle ZVZ zadávat veřejné zakázky, jestliže je jejich předmětem vydání nebo převod cenných papírů nebo jiných finančních nástrojů nebo jiné operace prováděné zadavatelem za účelem získání peněžních prostředků či kapitálu, popřípadě finanční služby související s takovými operacemi.

Zadavatel může výjimku dle § 18 odst. 2 písm. b) ZVZ aplikovat za předpokladu, že předmětem příslušné veřejné zakázky je mj. vydávání cenných papírů. Znění citovaného ustanovení ZVZ je promítnutím čl. 24 písm. d) evropské zadávací směrnice pro sektorové zadavatele (směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES), který stanoví, že tato směrnice se nevztahuje na zakázky na služby, které se týkají „finančních služeb v souvislosti s vydáváním, prodejem, nákupem nebo převodem cenných papírů nebo jiných finančních nástrojů, zejména operací zadavatelů, které mají za cíl získat peněžní prostředky či kapitál“.

Jak vyplývá z citovaného ustanovení ZVZ, může být předmětná výjimka z působnosti ZVZ uplatněna, pokud konkrétní finanční operace současně splňuje následující základní podmínky:

- musí se jednat o cenný papír (a to ve smyslu zákona č. 591/1992 Sb., o cenných papírech, ve znění pozdějších předpisů) či obecně finanční nástroj,
- účelem vydání cenného papíru (či dalších operací výslovně uvedených v citovaném znění ZVZ) musí být získání peněžních prostředků či kapitálu, tj. dosažení klientova zisku v širším slova smyslu.

Vzhledem k tomu, že účelem stanovení dané výjimky z věcné působnosti ZVZ je vyjmout ze zadávání veřejných zakázek operace, které zadavatel provádí jako způsob řešení aktuální situace, kdy se vzhledem k aktuálnosti a specializaci řešení situace nejeví provedení zadávacího řízení proveditelným, vhodným nebo účelným, máme za to, že další podmínkou pro uplatnění citované výjimky při striktním výkladu ZVZ je skutečnost, že:

- operace s využitím finančního nástroje musí sloužit k vyřešení klientovy aktuální finanční situace (tj. v místě a čase se nejeví provedení zadávacího řízení proveditelným, vhodným nebo účelným).

S ohledem na skutečnost, že aplikaci řešené obecné výjimky doposud neexistuje žádná relevantní rozhodovací praxe, pak bude-li uvažováno postupovat při uplatnění směnečného programu postupem mimo režim ZVZ, doporučujeme minimálně učinit dobrovolné oznámení o záměru uzavřít smlouvu s aranžérem podle § 146 odst. 2 Zákona o veřejných zakázkách a uzavřít tuto smlouvu až po uplynutí zákonem stanovené lhůty pro podání a vypořádání případných námitek.

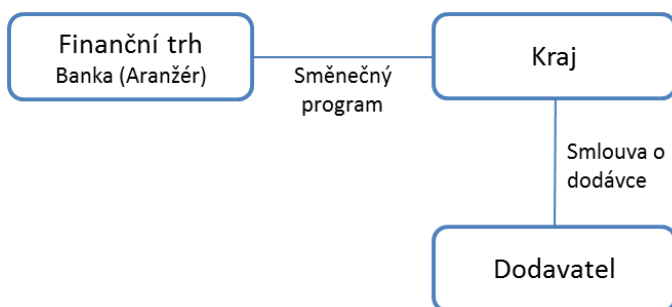
Za situace, kdy bude postaveno najisto, že jsou naplněny podmínky pro postup mimo režim ZVZ (viz výše), pak by výhodou směnečného programu byla větší rychlost jeho realizace ve srovnání s využitím klasického bankovního úvěru, protože by nebylo nutné realizovat zdoluhavé výběrové řízení, ale pouze výzvu k podání nabídek. Potřebná transparentnost by byla následně zajištěna aranžérem, jehož úkolem je prodat na trhu směnky za co nejvýhodnější cenu.

Výše výsledné úrokové sazby je u jednotlivých směnek stanovena především dle tzv. „výnosové křivky“. Úrok může být založen na pohyblivé referenční sazbě, může být fixován pro jednotlivé roky dle délky programu, anebo stanovena jednotná sazba po celou dobu trvání programu. V případě směnečného programu založeném na dvanáctiměsíčních směnkách (s fixní sazbou na celou dobu trvání směnečného programu), by se hodnota směnek vydávaných v jednotlivých letech dle smlouvy o směnečném programu z roku na rok lineárně snižovaly.

Popis smluvních vztahů

Kraj realizuje prostřednictvím aranžéra na finančních trzích směnečný program, díky kterému na trhu prodá své budoucí závazky. Získané finanční prostředky využije Kraj k pokrytí svých finančních potřeb (např. úhrada závazků či nákup aktiv od dodavatele, apod.). Tento způsob financování řeší pouze případné pořízení aktiv bez jejich následné údržby.

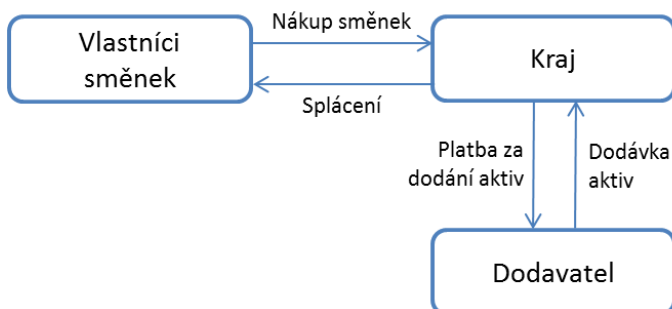
Graf č. 16: Smluvní vztahy – směnečný program



Popis finančních toků

Vzhledem k tomu, že směnky mohou být veřejně obchodovatelné, splácí Kraj v směnečném programu sjednaným způsobem přímo aranžérovi, nebo aktuálním majitelům daných cenných papírů. V praxi u větších objemů bývá obvyklé, že emise směnek je prostřednictvím aranžéra umístěna definovanému klubu věřitelských bank a převoditelnost směnek je omezena.

Graf č. 17: Finanční toky – směnečný program



Výhody:

- zjednodušený režim výběru dle pravidel ZVZ,
- splatnost celého programu může být flexibilně přizpůsobena zdrojům zadavatele.

Nevýhody:

- zadavatel nese riziko navýšení ceny díla v průběhu realizace Projektu.

4.5.3. Účelový úvěr – odkup pohledávek dodavatelů

Shrnutí: *Financování odkupem pohledávek spočívá v postupném splácení investice ze strany Kraje finanční instituci, která pohledávku dodavatele za Krajem odkoupila. Dodavatel tedy realizuje dodávku investice, pohledávku za Krajem (před podáním své nabídky na stavební práce) prodává dopředu na finančních trzích a Kraj následně dle splátkového kalendáře, sjednaného s věřitelem, splácí pořízenou investici.*

Obecně spočívá tento způsob financování v odkupu pohledávky postupníkem (např. finanční institucí) za Krajem od Dodavatele (postupitele). Dodavatel je tedy vyplacen ve výši kupní ceny pohledávky ze strany postupníka, který se stává věřitelem. Zpravidla dochází při odkupu

pohledávky k uznání dluhu (optimálně formou notářského zápisu), potvrzení splátkového kalendáře. Zároveň je mezi Krajem a postupníkem sjednáno zajištění k postoupeným pohledávkám. Alternativně může dojít ke změně platebních podmínek a jejich rozložení v čase předem na základě dohody Kraje s Dodavatelem a teprve poté je pohledávka s již nastaveným modelem splácení odkoupěna postupníkem.

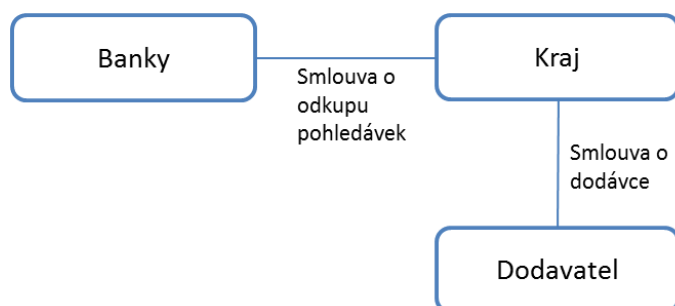
Výhodou je možnost flexibilního smluvního nastavení rozložení splátek investice do delšího časového horizontu a také časová rychlost samotného provedení. Celý mechanismus výběru Dodavatele + financování stavební části podléhá režimu ZVZ, samotný odkup pohledávek je pak již pouze technickým rozložením plateb dle zadávacích podmínek.

Mezi nevýhody může patřit to, že z pohledu Kraje se jedná o dílčí řešení, které nezahrnuje případné výhody dalších variant zapojující více dodavatele aktiv i v následující údržbové fázi.

Popis smluvních vztahů

Smlouva o dodávce, uzavřená mezi Krajem a Dodavatelem, obsahuje veškeré náležitosti standardní dodávky. Platební podmínky a jejich rozložení v čase jsou již obvykle předem nastaveny na základě požadavku Kraje, přičemž takto nastavený model splácení musí být přijatelný pro budoucího věřitele (postupníka). Kraj získává předmětná aktiva do svého majetku, za která se zavazuje dlouhodobě splácet smluvně stanovenou částku navýšenou o cenu financování. Kraj dále řeší údržbu, která obvykle není součástí dodávky Dodavatele.

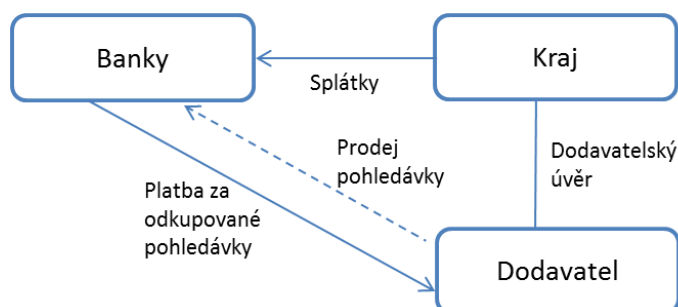
Graf č. 18: Smluvní vztahy - odkup pohledávek



Popis finančních toků

U odkupu pohledávek je transakce sjednána mezi Dodavatelem jako postupitelem a bankou jako postupníkem. Kraj je pouze objektem této transakce, bude však vyžadována jeho součinnost např. vyslovením souhlasu s postoupením pohledávky, uznání závazku, apod. Dodavatel dostane uhrazeno za svou dodávku od Banky, která odkoupí pohledávky, Kraj následně splácí závazek Bance.

Graf č. 19: Finanční toky – odkup pohledávek



Výhody:

- propojení soutěže na dodavatele a financující instituci,
- zadavatel může ručit za splacení dodavatelského úvěru (odkoupené pohledávky) nemovitým majetkem v jeho vlastnictví,
- možnost přenesení stavebního rizika na dodavatele.

Nevýhody:

- vyšší úroková sazba, financující instituce nesou částečně riziko Projektu i dodavatele,
- časově omezená splatnost (ideálně do 10 let),
- zadavatel nese riziko navýšení ceny díla v průběhu realizace Projektu.

4.5.4. Leasing

Shrnutí: *Finanční leasing je způsob financování, který se v mnohém podobá privátním zdrojům, respektive koncesnímu způsobu realizace. Odlišností je rozdíl v právním vlastnictví pořízovaného majetku a v odlišném mechanismu finančních toků. Zde je podmínkou vlastnictví majetku Leasingovou společností, která ji zároveň odepisuje. Délka financování je ovlivněna Zákonem o dani z příjmu, který dle odpisových skupin stanovuje minimální délku trvání smluvního vztahu. S ohledem na skutečnost, že projektová aktiva ze zákona jsou ve vlastnictví zadavatele a nelze je převést třetí osobě, není tento způsob financování pro Projekt aplikovatelný a není dále ve větších podrobnostech analyzován.*

4.5.5. Dluhopisy

Shrnutí: *Kraj prostřednictvím finančních trhů emituje dluhopisy, které budou sloužit k předfinancování nebo k úhradě splatných závazků vůči dodavatelům či věřitelům (použití výtěžku emise komunálních dluhopisů je regulováno zákonem). Jedná se o nástroj, který je schopen přizpůsobit finanční toky (čerpání a splatnost) požadavkům Kraje.*

Na rozdíl od úvěru, kdy se většinou jedná o dvoustranou, obvykle soukromou smlouvu mezi bankou a dlužníkem, naprostá většina dluhopisů je veřejně obchodovaná a kotovaná na veřejných trzích (burze cenných papírů). Z toho důvodu informace o dluhopisech jsou veřejné a často standardizované (souvislosti s regulací a požadavky trhu, kde probíhá obchodování). Mezi investory patří kromě bank hlavně nejruznější institucionální investoři (otevřené i uzavřené fondy, pojišťovny, penzijní fondy, apod.), případně též individuální klienti privátních bankovníctví.

Výhodou financování prostřednictvím dluhopisů například oproti privátnímu kapitálu je především cena – majitelé dluhopisů vyžadují oproti akcionářům dodavatele (u koncesního způsobu financování) nižší návratnost své investice, což je dáno nižší mírou rizika a volatility. Nevýhodou je dlouhodobější průběh přípravy emise dluhopisů a její realizace, která může trvat několik týdnů (u privátního umístění) až měsíců. Zároveň věřitelé obvykle vyžadují odpovídající mezinárodní rating emitenta.

Typické podmínky dluhopisů:

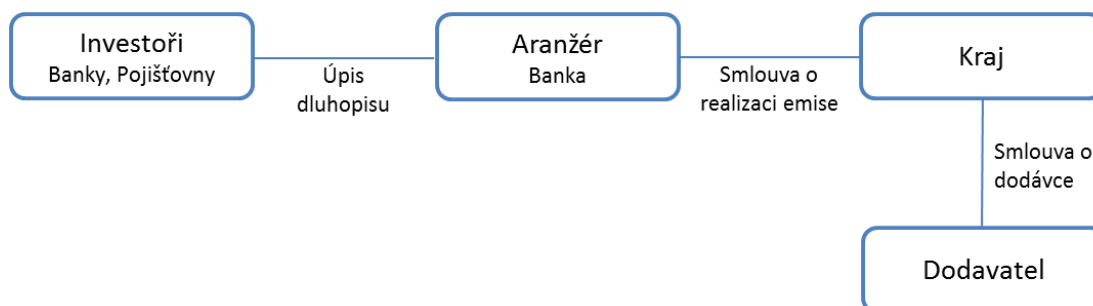
- základní splatnost: 3 až 10 let,
- minimální objem: CZK 1mld.,
- typický objem na českém kapitálovém trhu: CZK 1 – 5 mld.,
- kupón: fixní nebo variabilní, v případě delších splatností (5 let a více) fixní,

- splacení: jednorázové,
- stanovení ceny: na základě aktuálních podmínek na trhu odvozeno od nákladů financování České republiky s přírážkou za nižší rating Kraje a menší likviditu emise.

Popis smluvních vztahů

Dluhový charakter znamená, že se jedná o formu dluhu (půjčky) mezi emitentem (Krajem) a investory (věřiteli). Podobně jako u dlouhodobého úvěru, dluhopis je smluvní vztah, kde se emitent zavazuje platit majiteli dluhopisu v určeném období úroky a na konci splatnosti dluhopisu jistinu. V případě insolvence emitenta se závazky z dluhopisů uspokojují před rozdělením případného zbylého majetku akcionářům.

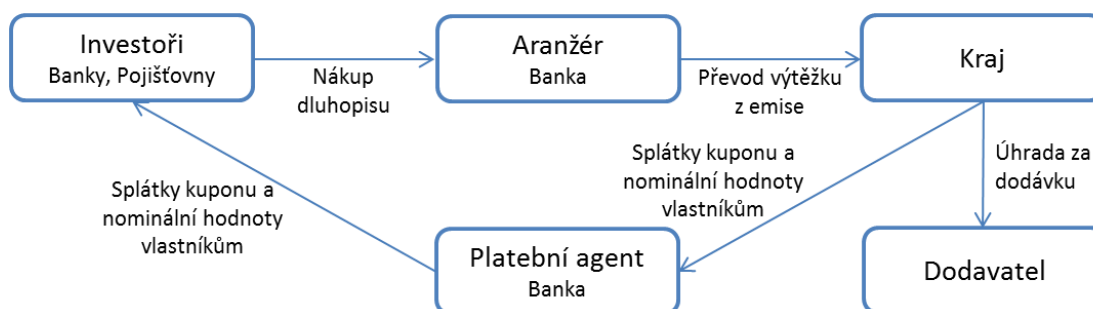
Graf č. 20: Smluvní vztahy – dluhopisy



Popis finančních toků

Nejčastější formou dluhopisu je stále dluhopis s fixní úrokovou sazbou, pravidelnými splátkami úroků a splátkou jistiny na konci období. S rozvojem finančních trhů vzniklo díky inovacím investičních bank velké množství nových forem dluhopisů – svolatelné (s opcí na předčasné splacení z rozhodnutí emitenta nebo majitelů), s plovoucí sazbou (vázanou např. na PRIBOR), s nulovým úrokem, případně s postupným čerpáním a splácením (amortizací) nebo s vloženými strukturami na základě finančních derivátů.

Graf č. 21: Finanční toky – dluhopisy



Dluhopisy Kraje by byly dle § 27 Zákona o dluhopisech komunálními dluhopisy vydanými územním samosprávným celkem. Územní samosprávný celek musí mít k vydání komunálních dluhopisů předchozí souhlas Ministerstva financí. Ministerstvo financí udělí souhlas k vydání komunálních dluhopisů územnímu samosprávnému celku, jestliže:

- ekonomická situace územního samosprávného celku umožňuje splnit dluhy vyplývající z komunálních dluhopisů a tyto dluhy nemají a nebudou mít výrazně negativní dopad na jeho hospodaření a rozvoj,

- b) územní samosprávný celek hodlá získat peněžní prostředky vydáním komunálních dluhopisů pouze za účelem použití takto získaných peněžních prostředků na:
1. investice do dlouhodobého hmotného majetku sloužícího k výkonu působnosti územního samosprávného celku,
 2. odstranění škod způsobených živelnou nebo jinou pohromou, nebo
 3. financování projektu spolufinancovaného z prostředků Evropské unie.
- c) lhůta splatnosti komunálních dluhopisů, které územní samosprávný celek hodlá vydat, není delší než 15 let od data emise.

K žádosti o souhlas Ministerstva financí musí Kraj přiložit doklady osvědčující splnění výše uvedených podmínek. Kraj musí dále dle Zákona o dluhopisech vést peněžní prostředky získané vydáním komunálních dluhopisů na samostatném bankovním účtu nebo o nich účtovat tak, aby byl kdykoliv schopen doložit účel jejich použití.

Zákon o veřejných zakázkách v § 18 odst. 2 písm. b) ZVZ uvádí, že zadavatel není povinen dle ZVZ zadávat veřejné zakázky, jestliže je jejich předmětem vydání nebo převod cenných papírů nebo jiných finančních nástrojů nebo jiné operace prováděné zadavatelem za účelem získání peněžních prostředků či kapitálu, popřípadě finanční služby související s takovými operacemi.

Zadavatel může výjimku dle § 18 odst. 2 písm. b) ZVZ aplikovat za předpokladu, že předmětem příslušné veřejné zakázky je mj. vydávání cenných papírů. Znění citovaného ustanovení ZVZ je promítnutím čl. 24 písm. d) evropské zadávací směrnice pro sektorové zadavatele (směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES), který stanoví, že tato směrnice se nevztahuje na zakázky na služby, které se týkají „finančních služeb v souvislosti s vydáváním, prodejem, nákupem nebo převodem cenných papírů nebo jiných finančních nástrojů, zejména operací zadavatelů, které mají za cíl získat peněžní prostředky či kapitál“.

Jak vyplývá z citovaného ustanovení ZVZ, může být předmětná výjimka z působnosti ZVZ uplatněna, pokud konkrétní finanční operace současně splňuje následující základní podmínky:

- musí se jednat o cenný papír (a to ve smyslu zákona č. 591/1992 Sb., o cenných papírech, ve znění pozdějších předpisů) či obecně finanční nástroj,
- účelem vydání cenného papíru (či dalších operací výslovně uvedených v citovaném znění ZVZ) musí být získání peněžních prostředků či kapitálu, tj. dosažení klientova zisku v širším slova smyslu.

Vzhledem k tomu, že účelem stanovení dané výjimky z věcné působnosti ZVZ je vyjmout ze zadávání veřejných zakázek operace, které zadavatel provádí jako způsob řešení aktuální situace, kdy se vzhledem k aktuálnosti a specializaci řešení situace nejeví provedení zadávacího řízení proveditelným, vhodným nebo účelným, máme za to, že další podmínkou pro uplatnění citované výjimky při striktním výkladu ZVZ je skutečnost, že:

- operace s využitím finančního nástroje musí sloužit k vyřešení klientovy aktuální finanční situace (tj. v místě a čase se nejeví provedení zadávacího řízení proveditelným, vhodným nebo účelným).

S ohledem na skutečnost, že aplikaci řešené obecné výjimky doposud neexistuje žádná relevantní rozhodovací praxe, pak bude-li uvažováno postupovat při uplatnění dluhopisového programu postupem mimo režim ZVZ, doporučujeme, pro zachování transparentnosti a nediskriminujícího postupu, realizovat poptávkové řízení osloveným finančním institucím, potenciálním aranžérům emise, a učinit dobrovolné oznámení o záměru uzavřít smlouvu s aranžérem podle § 146 odst. 2 Zákona o veřejných zakázkách a uzavřít tuto smlouvu až po uplynutí zákonem stanovené lhůty pro podání a vypořádání případných námitek.

Za situace, kdy bude postaveno najisto, že jsou naplněny podmínky pro postup mimo režim ZVZ (viz výše), pak by výhodou dluhopisového programu byla větší rychlost jeho realizace ve srovnání s využitím klasického bankovního úvěru, protože by nebylo nutné realizovat zdoluhavé výběrové řízení.

Požadavky na Emitenta (Kraj):

- mezinárodní rating od alespoň jedné ratingové agentury – vzhledem k národnímu ratingu Kraje od agentury Moody's je nejekonomičtější a nejjednodušší variantou pro Kraj získání mezinárodního ratingu od agentury Moody',
- 2-letou auditovanou historií finančních výkazů (IFRS standard),
- přijetí dluhopisů k obchodování na regulovaném trhu EU – dluhopisy Kraje by byly přijaté k obchodování na regulovaném trhu Burzy cenných papírů Praha, a.s. (BCPP),
- prospekt (Informační memorandum) – v případě Kraje v souladu s § 34 odst. 4) písm. a) bod 3) Zákona o podnikání na kapitálovém trhu, nemá Kraj povinnost vyhotovit prospekt cenného papíru. Z marketingových důvodů a pro účely BCPP se doporučuje vyhotovit tzv. Informační memorandum, které obsahuje základní informace o emitentovi, nicméně nepodléhá schválení ze strany ČNB. Tato skutečnost znamená pro Kraj menší administrativní zátěž a urychlení procesu přípravy vydání dluhopisů. Jako podporu prodeje dluhopisů Kraje se může připravit speciálně zaměřený profil obsahující informace o hospodaření Kraje a jeho výhled.

Výhody:

- zjednodušený režim výběru dle pravidel ZVZ,
- splatnost celého programu může být flexibilně přizpůsobena zdrojům zadavatele.

Nevýhody:

- zadavatel nese riziko navýšení ceny díla v průběhu realizace Projektu.

4.5.6. Projektové financování

Shrnutí: Využití privátních zdrojů prostřednictvím koncesního způsobu realizace dlouhodobě pokrývá veškerá klíčová rizika dodávek tím, že řeší celý životní cyklus investice (včetně údržby) a klíčová rizika přenáší na Dodavatele. Tento způsob zatěžuje rovnoměrným způsobem rozpočet Kraje a motivuje Dodavatele k řádnému plnění. Kraj samozřejmě zůstává po celou dobu smluvního vztahu vlastníkem předmětných aktiv.

Využití privátních zdrojů prostřednictvím koncesního způsobu realizace může být dalším způsobem financování investic Kraje. Tento způsob pokrývá většinu rizik projektu tím, že řešení celého životního cyklu investice přenáší na Dodavatele. Tento způsob zatěžuje rovnoměrným způsobem rozpočet Kraje a motivuje Dodavatele k řádnému plnění jak ve stavební tak i provozní fázi. Kraj je zároveň po celou dobu smluvního vztahu vlastníkem vybudovaných aktiv. Financování výstavby je realizováno na vrub Dodavatele. Využití tohoto způsobu je vzhledem k nejistotě (finančně životadárných) provozních státních dotací velmi omezené, respektive možné pouze za situace, kdy Kraj bude Dodavateli garantovat minimální výši příjmů spojených s provozem silniční sítě.

Dodavatel projekt realizuje, získá na něj financování a bude udržovat ve smluvně stanovené kvalitě po smluvně stanovenou dobu. Za to mu bude ze strany Kraje garantována částka,

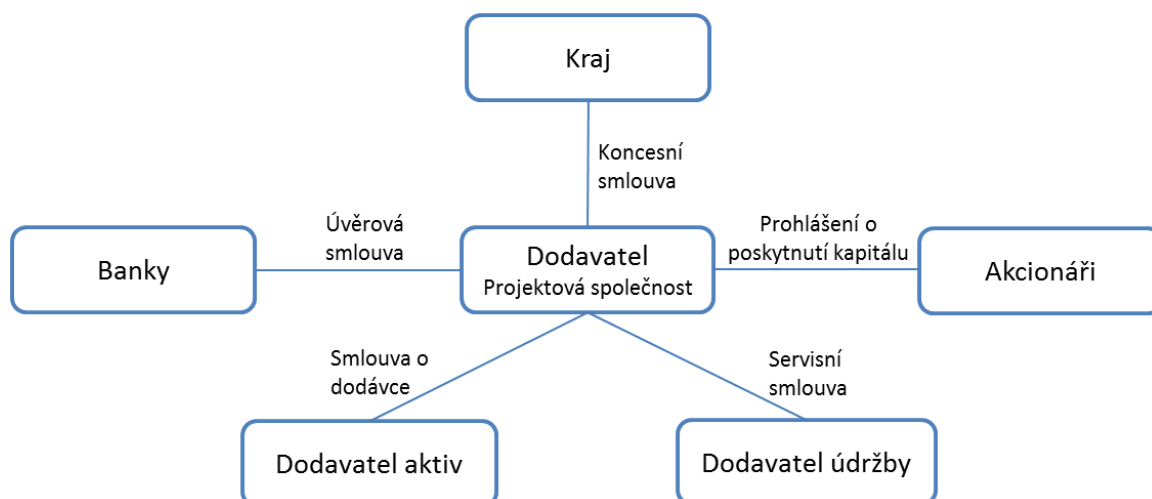
poplatek za dostupnost, která mu pokryje veškeré náklady a dluhovou službu a přinese požadovanou návratnost vložených vlastních prostředků. Celková cena financování se odvíjí od struktury finančních zdrojů, které použije Dodavatel na úhradu výstavby projektu.

V případě koncesních projektů jsou mimo jiné ze stran financujících bank obvykle vyžadovány dostatečné reference dodavatelů z provozování obdobných silničních projektů.

Popis smluvních vztahů

Hlavním smluvním vztahem je koncesní smlouva, která je uzavřena mezi Krajem (Zadavatelem) a Dodavatelem, která řeší celý životní cyklus této investice zejména tím, že rozděluje práva a povinnosti obou smluvních stran ve všech jeho dílčích fázích: projektové přípravě, stavebním řízení, výstavbě ve smyslu provedení oprav a údržby, případně i financování. Smyslem koncesní smlouvy ze strany Kraje je mimo jiné i dlouhodobě motivovat Dodavatele k řádnému plnění a poskytování definovaných služeb. Díky dlouhodobosti smluvního vztahu musí koncesní smlouva obsahovat platební mechanismus, který bude schopen reagovat na aktuální změny ve vnějších podmínkách trhu, daních či případných změnách legislativy, které Dodavatel svým chováním nemůže ovlivnit.

Graf č. 22: Smluvní vztahy – privátní zdroje



Principem celé smluvní dokumentace je odpovídající rozdělení odpovědnosti, rizik a rovnoměrné zatížení rozpočtu Kraje. V případě financování prostřednictvím dodavatele realizuje dodavatel stavební část a náklady financuje kombinací vlastních zdrojů a úvěru. Zadavatel začíná platit až po předání části dodávky do provozu. Platby Zadavatele jsou vázány na řádné plnění ze strany Dodavatele, v případě nekvalitně poskytované služby má Zadavatel možnost dodavatele penalizovat. Možnost snižovat tyto platby je obvykle omezena v míře, která neomezí schopnost dodavatele hradit provozní náklady a splácet externí financování.

Zvolené motivační schéma přímo ovlivňující platby ze strany Kraje vůči Dodavateli zabezpečuje Kraji, že Dodavatel je dostatečným a dlouhodobým způsobem motivován řádně dodat dílo, s odpovídající životností a údržbou.

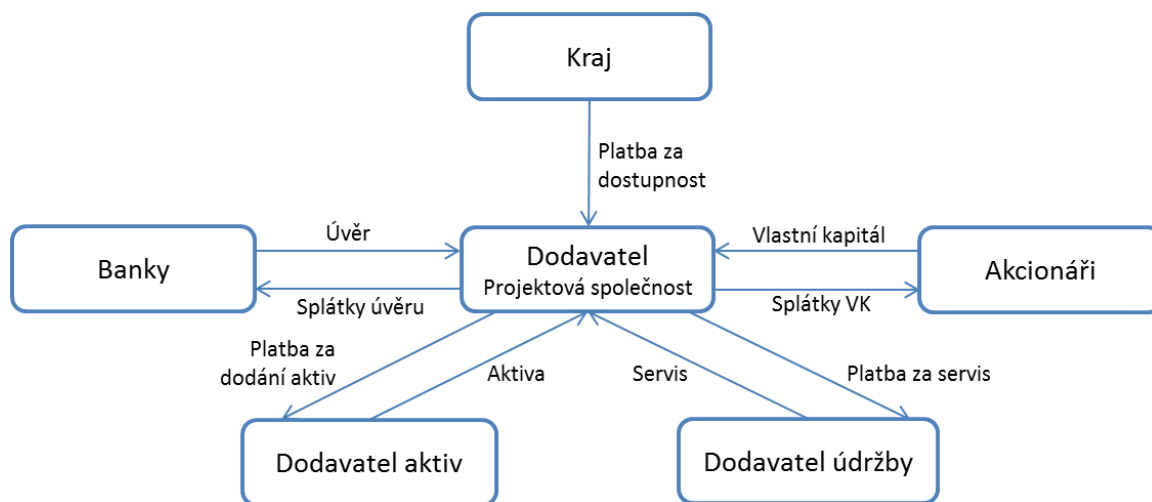
Koncesní smlouvu obvykle tvoří vlastní smlouva obsahující hlavní smluvní ustanovení a další přílohy, z nichž některé mají vysoce technický charakter (například funkční specifikace aktiv).

Popis finančních toků

Peněžní toky projektu se odvíjejí od předpokládané výše investice a zvolené smluvní struktury. Dodavatel dodá předmětná aktiva, obstará si financování a aktiva udržuje ve stanovené kvalitě. Za to mu bude ze strany Kraje garantována částka, poplatek za dostupnost, která mu pokryje veškeré náklady, včetně dluhové služby a přinese požadovanou návratnost vložených vlastních prostředků.

Celková cena financování se odvíjí od struktury finančních zdrojů, které použije Dodavatel na úhradu svým dodavatelům.

Graf č. 23: Finanční toky – privátní zdroje



Poměr vlastních zdrojů Dodavatele se bude pohybovat zhruba mezi 20 – 30% při neexistenci záruk bankovním institucím ze strany Kraje. Poskytnutím záruky by se poměr vlastních zdrojů Dodavatele požadovaný bankami snížil přibližně na 10 – 20%. Na vložené vlastní zdroje bude Dodavatel požadovat návratnost přibližně 10 – 20%.

Realizací projektu koncesním způsobem Kraj předává většinu projektových rizik na Dodavatele. Detailnější rozdělení jednotlivých rizik by následovalo po detailnějším rozpracování konkrétních investic Kraje.

Výhody:

- přenesení většiny projektových rizik na Dodavatele,
- komplexní zajištění služby dostupnosti Projektu – tj. propojení provozní i stavební činnosti,
- flexibilní splatnost Projektu, většinou rozděleno na stavební a provozní fázi s možností refinancování,
- platby Kraje (Zadavatele) jsou vázány na řádné plnění ze strany Dodavatele (možnost snížení plateb Dodavateli, v případě špatně odvedených služeb).

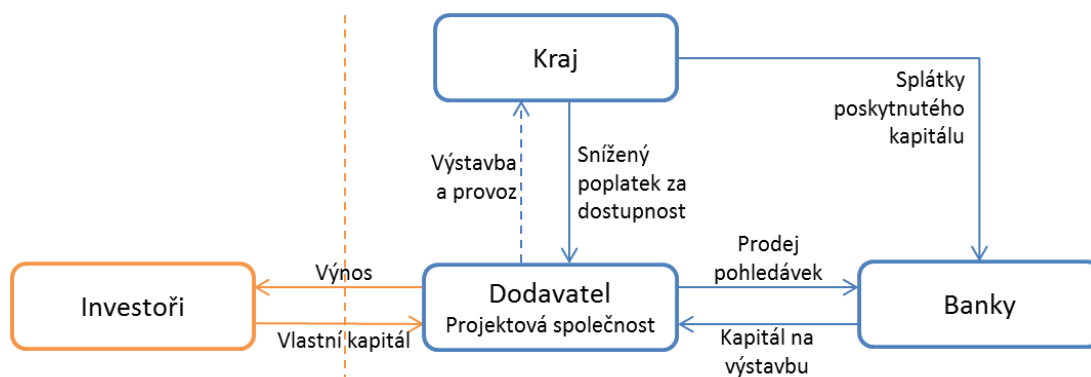
Nevýhody:

- riziko úpadku Dodavatele ve vztahu k financování a provozu Projektu,
- podmínky financování jsou méně výhodné, než v případě přímého externího financování Kraje, financující instituce nesou částečně riziko Dodavatele i Projektu.

4.5.7. Koncesní způsob realizace spojený s účelovým úvěrem

Shrnutí: Jedná se o standardní koncesní způsob realizace obsahující výstavbu a údržbu silnic a s tím spojené dlouhodobé garance kvality. Změna spočívá v tom, že financování je realizováno formou odkupu pohledávek, které se vztahuje na část poplatku za dostupnost představující splátky bankovního úvěru – jistina a úrok. Projektová společnost za předem definovaných smluvních podmínek prodává pohledávku za Krajem bankovní instituci. Věřitelem se tak stává bankovní instituce, které Kraj pravidelně zasílá plánované splátky. Zbylou část poplatku za dostupnost hradí Kraj projektové společnosti.

Graf č. 24: Schéma koncesního projektu spojeného s odkupem pohledávek



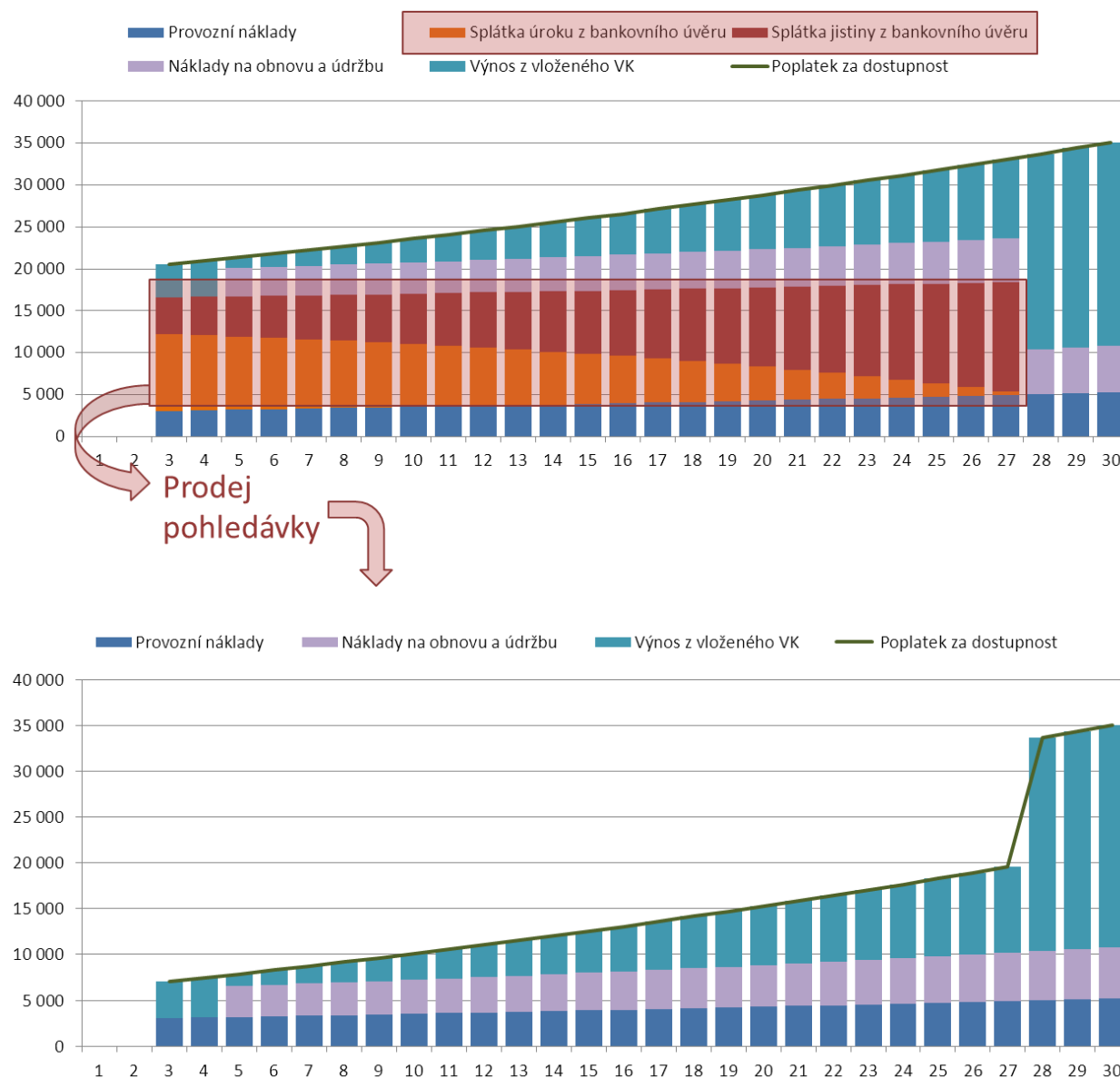
Výhody:

- zachování výhod principů koncesního způsobu realizace,
- nižší úroková sazba bankovního úvěru, kdy se primárně posuzuje bonita Kraje, na rozdíl od projektového financování, kdy věřitelé posuzují projektové peněžní toky,
- nižší či žádný požadavek věřitelů na vklad vlastního kapitálu Dodavatele,
- není třeba časově náročné a důkladné due diligence ze strany věřitelů jako v případě klasického projektového financování.

Nevýhody:

- Kraj nemůže aplikovat srážky na celý rozsah poplatku za dostupnost, nicméně se jedná pouze o teoretickou nevýhodu, protože pokud by srážky poplatku za dostupnost mohly ovlivnit výši pravidelných splátek dluhu, bude zájem finančních institucí výrazně nižší a projeví se vyšší úrokovou sazbou.

Graf č. 25: Příkladný graf složení poplatku za dostupnost (10% vlastní kapitál „VK“, 15% IRR)



4.5.8. Dotace ze strukturálních fondů EU

Shrnutí: Zdrojem financování rekonstrukcí či nových silnic II. a III. třídy na úrovni Kraje z dotačních programů v rámci programovacího období EU pro roky 2014 – 2020 je Integrovaný operační program s podporou na úrovni 90%. Využití těchto finančních prostředků však bude omezené, protože primárním kritériem je napojení odlehklých oblastí na tzv. TEN-T, tedy silniční síť nadregionálního významu.

Nastavení dotací v rámci nového programovacího období 2014 – 2020 ze strukturálních fondů EU v České republice by mělo ukončit neslavné prvenství v jedné disciplíně. Česká republika by již neměla být zemí s relativně největším počtem operačních programů vzhledem ke své velikosti a celý dotační systém by se měl zjednodušit. Na druhou stranu nebude již ani premiantem v oblasti celkové získané alokace z evropských fondů na jednoho obyvatele. Česká republika relativně bohatne, a to se odráží i na snížení celkové částky, která bude k dispozici. Namísto 26,7 miliardy eur v minulém dotačním období 2007–2013 bude k dispozici „jen“ 23,94 miliardy eur. Vzhledem k reálné absorpční kapacitě tuzemských subjektů je to však

stále vysoká částka. Již v červenci loňského roku bylo vládou schváleno, že hlavní část pomoci z evropských fondů v ČR bude realizátorům projektů proudit prostřednictvím 8 operačních programů namísto dosavadních 17 OP. K těmto programům zaměřeným pouze na území ČR je třeba, samozřejmě, přičíst i programy přeshraniční. Ministerstvo pro místní rozvoj, které je orgánem odpovědným za koordinaci přípravy budoucího programovacího období, slibuje i zjednodušení administrativy při žádání o dotaci zavedením jednotných, standardizovaných pravidel. Oproti stávajícímu období by měly podpořené projekty ještě více respektovat kritérium konkurenceschopnosti.

Aktuální programovací období 2014 – 2020 se bude vyznačovat:

- vyhlášení prvních výzev se očekává již v dubnu 2015 pro OP PIK a OP ŽP, v červnu pak pro vybrané specifické cíle ostatních OP s tím, že začátek čerpání bude od roku 2016,
- nižší intenzita podpory v závislosti na mnoha faktorech, zejména dle velikosti žadatele, zda se jedná o veřejnou podporu; výjimku zde tvoří Integrovaný operační program, kde si veřejnoprávní žadatelé oproti druhé polovině předchozího období (ROPy) polepší minimálně o 5%,
- důraz na podporu podniků s vědou a výzkumem,
- posílení projektů na vzdělávání zaměstnanců,
- dokončení výstavby klíčové dopravní infrastruktury celostátního významu,
- podpora projektů v oblasti energetiky.

V rámci regionální dopravní infrastruktury, tedy silnic II. a III. třídy dojde rovněž k významnému posunu. Dotace nebude již poskytována plošně, ale pouze na vybranou silniční síť. Primárním kritériem bude napojení odlehklých oblastí na tzv. TEN-T, tedy silniční sítě nadregionálního významu.

Silniční síť byla již vydefinována a nominovány byly komunikace, které vyjma zajištění napojení na TEN-T mají i následující přínosy:

- ekonomický přínos k rozvoji regionu - zvýšení zájmu investorů, zmenšení rizika potenciálních center nezaměstnanosti, umožnění efektivní dojížděky za prací,
- ekologický přínos – snížení expozice obyvatelstva zhoršené kvalitě ovzduší způsobené emisemi ze silniční dopravy a hlukem, snižování podílu IAD, která je jedním z největších znečišťovatelů životního prostředí,
- sociální přínos – odstraňování překážek mobility v dopravně nejhůře dostupných regionech.

Vytipovaná silniční síť bude jmenovitě zveřejněna nejdříve v dubnu 2015, spíše ale až v příslušných výzvách.

Pro potřeby této analýzy je možným zdrojem financování rekonstrukcí či nových silnic II. a III. třídy na úrovni Kraje z dotačních programů v rámci programovacího období EU pro roky 2014 – 2020 Integrovaný operační program (IROP), který nahrazuje jednotlivé Regionální operační programy, které využívaly kraje v rámci předešlého programovacího období 2007 – 2013.

IROP Prioritní osa 1: Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony

Specifický cíl 1.1: Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoje sítě regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T

- Podporováno:
 - rekonstrukce, modernizace, či výstavba silnic - Rekonstrukce, modernizace, popř. výstavba vybraných úseků silnic II. třídy včetně budování obchvatů sídel a vybraných

úseků silnic III. třídy, (vč. technického zhodnocení a výstavby mostů, zklidnění průtahů, výstavby okružních křižovatek), které plní funkce silnic vyšší třídy na vybrané regionální silniční síti s cílem zvýšit konektivitu k síti TEN-T (napojení hospodářsky problémového regionu nebo periferního území na síť TEN-T či sekundární nebo terciární uzel),

- doplňková aktivita – podporováno technické zhodnocení a výstavba protihlukových zdí a bariér, veřejné osvětlení v intravilánech obcí, další dopravní stavby na vybraných silnicích II. a III. třídy a senzory a aktivní prvky ITS pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, ke snížení nehodovosti a pro varování před nebezpečnými meteorologickými jevy. Bude podporována výsadba doplňující zeleně podél silnic a prvky silniční infrastruktury za účelem snížení fragmentace krajiny (ekodukty, podchody a nadchody).
- Výše podpory 90%.
- První výzva je avizována na červen 2015.

Cílem podpory je přispět k hospodářské, sociální a územní soudržnosti prostřednictvím kvalitního napojení sekundárních a terciárních uzlů na páteřní síť s důrazem na síť TEN-T komunikacemi s vyhovujícími dopravně technickými a kapacitními parametry.

Komunikace, na kterou lze čerpat podporu, musí splňovat následující kritéria:

1. Dopravně - hospodářský význam komunikace

- a) komunikace sloužící jako napojení sekundárních (obce s rozšířenou působností nad 7 tis. obyvatel) nebo terciárních (ostatní ORP a OPÚ) uzlů na síť TEN-T,
- b) komunikace sloužící jako napojení hospodářsky problémového regionu nebo periferního území (dle SRR ČR na roky 2014 – 2020) na síť TEN-T či sekundární nebo terciární uzel, za její součást bude považována i komunikace nižší kategorie, kterou bude umožněn přístup z prioritní regionální silniční sítě do cílového uzlu,
- c) komunikace sloužící jako napojení průmyslové zóny nebo hospodářského centra (uzel s min. 1 000 pracovními místy) na sekundární nebo terciární uzel či síť TEN-T.

2. Stavebně – technický stav a šířkové uspořádání

- a) komunikace musí být v kategoriích nevyhovující nebo havarijní – klasifikace 4 - 5 dle TP87 v daném roce (v případě realizace jen mostního objektu musí být zařazen v kategorii velmi špatný nebo havarijní – klasifikace 5 - 7 – údaj ke „spodní“ nebo „vrchní“ stavbě),
- b) komunikace, které nemají požadované šířkové uspořádání odpovídající normě ČSN,
- c) přeložka, obchvat nebo nový úsek v případě, že stávající komunikace splňuje požadovaná kritéria.

3. Intenzita dopravy, nehodovost a vliv na životní prostředí

- a) na komunikaci leží alespoň jedna obec s počtem obyvatel více než 1000, ve které je podle podkladů Střednědobé strategie ke zlepšení kvality ovzduší překročen více než 1 imisní limit alespoň na části obytné zástavby obce,
- b) zařazení vozovek, kde intenzita dopravy překračuje hodnoty $SV > 500$,
- c) je na komunikaci nadprůměrná nehodovost oproti průměru v kraji.

Komunikace je do vybrané prioritní regionální silniční sítě zařazena, pokud splňuje první kritérium a zároveň druhé nebo třetí kritérium. Kritéria jsou splněna, pokud je splněno alespoň jedno dílčí kritérium označené písmenem.

Tyto definované parametry splňuje zhruba 15,8% délky silnic II. třídy a 1% z celkové délky silnic III. třídy, jedná se o odhad zahrnující Českou republiku jako celek. Grafický přehled potenciálně podpořitelných silnic ve sledovaném regionu je v Příloze č. 4.

V rámci připravovaného Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) je na problematiku silnic II. a III. třídy vyčleněno v rámci specifického cíle 1.1 necelá 1 mld. EUR, tj. zhruba 26 mld. Kč. Na jeden kraj tedy připadá průměrně 3,7 mld. Kč. Nicméně skutečné finance, které mohou proudit do jednotlivých krajů, závisí jednak na poměru podpořitelných komunikací kraje vůči těmto komunikacím v rámci celé republiky (mimo Prahu), jednak na připravenosti jednotlivých krajů a jejich příspěvkových organizací v přípravě dotačních záměrů.

Jak vyplývá ze schválených indikátorů výstupu programu IROP, je plánována výstavba minimálně 450 km nových silnic (včetně obchvatů) a rekonstrukce či modernizace dalších 460 km stávajících silnic.

V dalším období 2021+ bude snahou ČR opět podporovat vybrané úseky silnic II. a III. třídy, minimálně ve stejném rozsahu, jako v období 2014 – 2020. Zda bude při vyjednáváních v tomto úspěšná, však ukáže teprve čas.

Zvažovaný model, kdy by komunikace II. a III. třídy ve vlastnictví Kraje byly svěřeny do správy vysoutěžené organizaci (Dodavatel), která by měla na starosti rekonstrukci vybraných úseků a navazující dlouhodobou údržbu není v rozporu s dotační politikou ESIF.

Výhody:

- získání nevratné finanční pomoci (výhoda oproti např. úvěrovému financování Projektu).

Nevýhody:

- administrativní zatížení Kraje, kdy Kraj bude nucen při výběru Dodavatele postupovat nejen v souladu se zakázkovými právními předpisy, ale také v souladu s metodickými pokyny dotčeného operačního programu,
- Kraj může být podroben kontrole dodržování vybraných metodických pravidel operačního programu ve vztahu k Projektu po celou dobu udržitelnosti (většinou doba cca 5 let),
- výše podpory není 100%, Kraj tak musí zajistit alespoň částečné spolufinancování Projektu z jiných finančních zdrojů.

4.6. Doporučení dalších kroků

Pro každou investici Kraje je nutné posoudit způsob jeho financování, rizika s tím spojená, ale zejména vhodnost zapojení dodavatelů i do provozní a udržovací fáze. Vzhledem k objemu Projektu v řádu miliard Kč se dá očekávat, že procesní náklady spojené s realizací jednotlivých forem financování a poplatky s tím spojené budou velmi podobné. Rozdíl bude u projektového financování, kdy banky vyžadují dostatečné a zpravidla časově náročné prověření Projektu z hlediska jeho realizovatelnosti, udržitelnost, apod. (tzv. due diligence projektu), včetně nezávislých analýz technického, účetního/daňového, právního, pojišťovacího, případně dalších poradců ohledně pokrytí rizik spojených s realizací celého projektu.

Pokud budeme vycházet z předpokladu, že banky ponesou v rámci projektu pouze riziko Kraje, případně velmi limitované riziko v úvodní stavební fázi Projektu, dá se očekávat, že nabídnou velmi shodné úrokové sazby napříč jednotlivými základními formami financování, tj.: dluhopis, investiční úvěr, účelový úvěr – odkup pohledávek, směnečný program.

Konkrétní forma financování by se tak měla odvíjet zejména od sladění s koncesní formou realizace projektu, procesní rychlosti a aktuální situace na finančním trhu v čase, kdy bude

Projekt připraven do výběrového řízení. Nedílnou podmínkou externího financování a smluvního vztahu s budoucím Dodavatelem bude ponechat možnost načerpání nevratných dotačních titulů, které můžou v budoucnosti napomoci s realizací dodatečných investičních potřeb Kraje v rámci své silniční sítě.

5. Analýza dostupné projektové (technické) dokumentace

5.1. Úvod

Analýza dostupné technické dokumentace definuje konkrétní úkoly a role pro dokončení technické dokumentace projektu ze strany Kraje a ze strany budoucího Dodavatele a bude sloužit jako podklad k zahájení potřebné přípravné fáze Projektu. Předpokladem k dobrému hospodaření vozovek je dostatek informací o jejich stavu. Analýza dostupné projektové dokumentace podává rozbor existujících podkladů k tomuto projektovému záměru. Definuje, za jakých podmínek je realizace projektu technicky proveditelná a dále identifikuje náklady (investiční, provozní), které přímo souvisí s realizací, identifikuje vstupní data pro finanční model. Cílem této části dokumentu je dát Kraji doporučení, které je z technického hlediska proveditelné.

Kraj potřebuje realizovat nutné udržovací a rozvojové investice na svém majetku. Strategií Kraje je zvýšení efektivity správy a údržby silnic II. a III. třídy. Toho lze dosáhnout převedením výkonu výstavby, oprav a údržby na vybraného Dodavatele, který na základě dlouhodobé smlouvy zajistí komplexní obnovu svěřených úseků a realizuje souvislou opravu živičných povrchů. Pro snížení celkových nákladů potřebných na údržbu převede Kraj odpovědnost za kvalitu a funkčnost komunikací na Dodavatele. Podmínkou tohoto projektového záměru Kraje je zachování zimní údržby silnic a běžné údržby nadále ve výhradní gesci společnosti SUS.

5.2. Popis současného stavu

V současné době vykonává správu a údržbu silnic II. a III. třídy Kraje SUS prostřednictvím svých pěti provozů v celkové délce 3 658,1 km. Cílem údržby a oprav je odstranit závady ve sjízdnosti, opotřebení nebo poškození komunikace, jejích součástí a příslušenství tak, aby byly dlouhodobě dodrženy technické parametry silnic. Rozsah a způsob provedení uvažované úpravy závisí na vyhodnocení výsledků prohlídek, které určí prioritu investice a jejich rozložení v čase.

Studie byla zpracovaná na základě Průzkumů provedených v roce 2014 společností PavEx Consulting pro SUS, která uvádí, že téměř polovina silniční sítě nevyhovuje normativním parametrům tím, že 14% silnic je v havarijním stavu a dalších 30% ve stavu nevyhovujícím. Největší rozsah havarijních silnic je vyhodnocen v okrese Litoměřice a Ústí nad Labem, které mají v rámci kraje delší silniční síť ve srovnání s ostatními okresy.

5.2.1. Organizační zabezpečení

Kraj realizuje výkon vlastnického práva u silnic II. a III. třídy. Tento výkon zahrnuje zajišťování výstavby, údržby a opravy silnic a jejích součástí a příslušenství a také centrální zajišťování zadávání prací na silničním majetku, včetně realizační kontroly a přebírání hotového díla.

Za tímto účelem Kraj zřídil příspěvkovou organizaci - SUS. Jedním z hlavních účelů, pro který byla příspěvková organizace zřízena, je výkon vlastnických práv kraje k silnicím II. a III. třídy, jejich správa a údržba, včetně jejich součástí a příslušenství v rámci své územní působnosti a zabezpečení výstavby a modernizace silnic II. a III. třídy a jejich součástí a dalších staveb nutných pro provoz a jejich správu a údržbu.

Předmětem činnosti SUS je:

- vedení evidence silnic, mostů a silničního příslušenství,
- zabezpečení prohlídek silnic,
- zabezpečení prohlídek mostních objektů,
- provádění údržby a opravy silnic s cílem odstranit závady ve sjízdnosti, opotřebení, nebo poškození silnic, jejich součástí a příslušenství,
- provádění údržby a oprav mostů,
- zajišťování a provádění další činnosti vyplývající z práv a povinností stanovených Zákonem o pozemních komunikacích a vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů ČR č. 104/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů, kterou se uvedený zákon provádí,
- provádění oprav a údržby pozemních komunikací,
- provádění zimní údržby silnic,
- realizace dopravních opatření, dopravních značení,
- vydávání závazných stanovisek pro řízení vedená dle zákona č. 50/1976 Sb., Zákona o pozemních komunikacích, zákona č. 361/2000 Sb., zákona č. 285/1995 Sb., zákona č. 200/1998 Sb. a ostatních souvisejících,
- zabezpečení správy a údržby silnic za krizových stavů.

SUS zajišťuje výkon majetkové správy, tzn. spravuje a udržuje komunikace a zabezpečuje proces udržovacích a rozvojových investic prostřednictvím svých pěti provozů:

- provoz Litoměřice, se sídlem Nádražní 29, 412 33 Litoměřice,
- provoz Děčín, se sídlem Krokova 1439/16, 405 01 Děčín,
- provoz Chomutov, se sídlem Pražská 6, 430 01 Chomutov,
- provoz Louny, se sídlem Poděbradova 2653, 440 30 Louny,
- provoz Ústí nad Labem, se sídlem Gogolova 19, 400 04 Ústí nad Labem – Trmice.

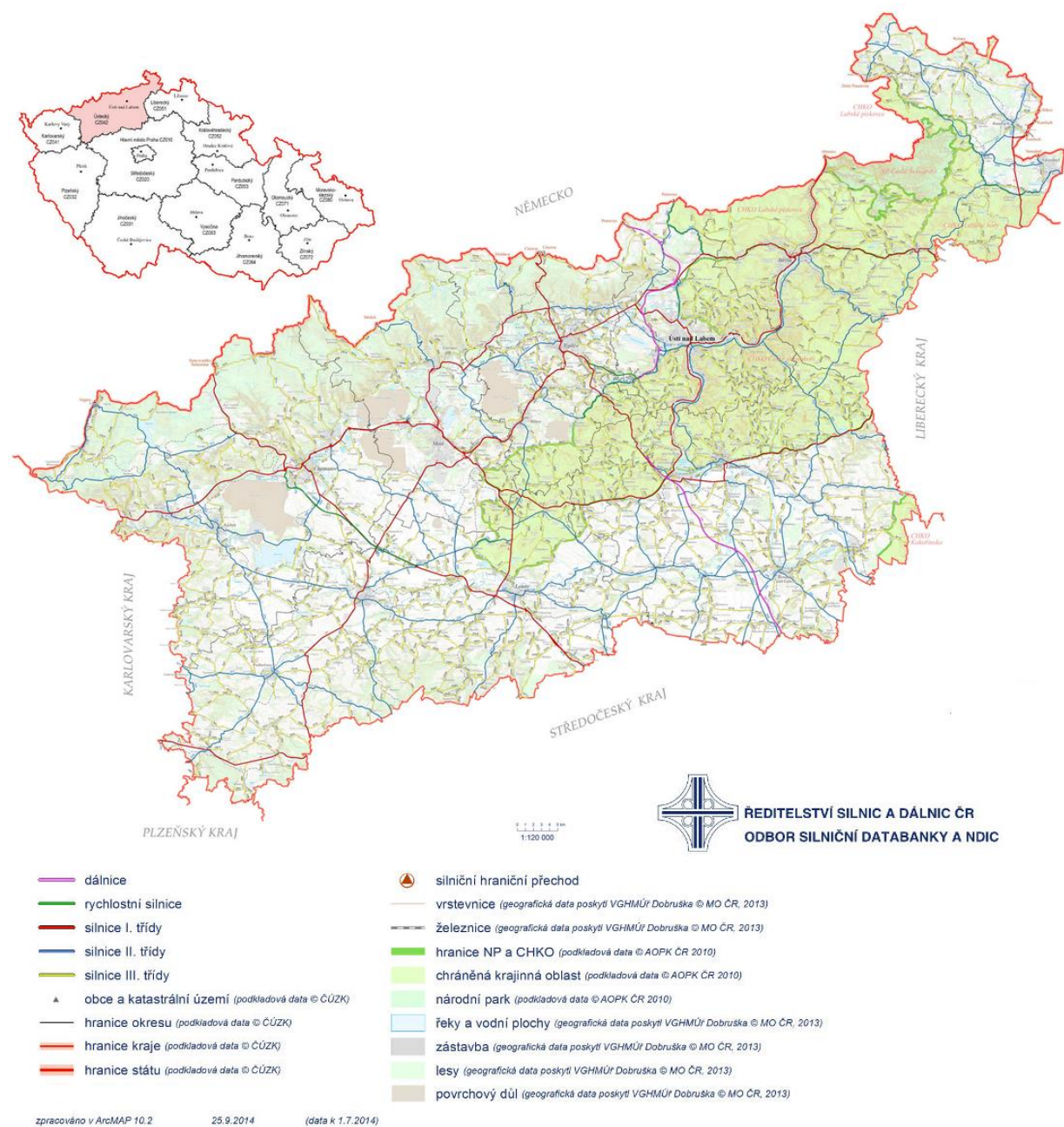
5.2.2. Stav silniční sítě

SUS prostřednictvím svých pěti provozů spravuje a udržuje komunikace II. a III. třídy v celkové délce 3 658,1 km.

Silnice II. třídy jsou, podle § 5 Zákona o pozemních komunikacích, určeny pro dopravu mezi okresy a vlastní je kraj, na jehož území se silnice nachází. Silnice III. třídy jsou určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace a vlastní je kraj, na jehož území se silnice nachází.

Stav silnic na území Kraje byl vyhodnocen v roce 2014. Tento Průzkum stavu byl proveden společností PavEx Consulting, s.r.o., a to na základě analýzy dat pořízených při sběru poruch na silnicích II. třídy. Pro zařazení jednotlivých úseků sledované silniční sítě do níže popsaných 5 kategorií dle stavu porušení od hodnocení stavu „výborný“ po „havarijní“ je rozhodující procento porušení plochy úseku poruchou s největším (rozhodujícím) rozsahem. Monitoring silnic III. třídy v době zpracování studie probíhá a bude ukončen do konce června 2015. Z tohoto důvodu Zhotovitel pro zpracování této studie vyšel z procentuálního rozložení stavu povrchu silnic II. třídy (1 – 5) a toto procentuální rozložení aplikoval i na silnice III. třídy.

Obrázek č. 1: Silniční a dálniční síť Ústeckého kraje (Zdroj: ŘSD)



Tabulka č. 4: Délka silnic II. a III. třídy v jednotlivých provozech

Délka silnic (v km)	Děčín	Chomutov	Litoměřice	Louny	Ústí nad Labem	Celkem
II. třídy	144,3	182,2	212,8	215,8	149,2	903,2
III. třídy	398,7	575,1	661,5	613,4	503	2 751,7
Celkem	543	757,3	874,3	829,2	652,2	3 654,9

Tabulka č. 5: Délka silnic II. a III. třídy v jednotlivých okresech

Administrativní jednotka	Okres	II. třída	III. třída	Celkem
		Délka (v km)	Délka (v km)	Délka (v km)
CZ0421	Děčín	144,3	398,7	543
CZ0422	Chomutov	138,8	420,7	559,5
CZ0423	Litoměřice	212,8	661,5	874,3
CZ0424	Louny	215,8	613,4	829,2
CZ0425	Most	42,4	154,4	196,8
CZ0426	Teplice	62,8	261	323,8
CZ0427	Ústí nad Labem	86,4	242	328,4
Celkem		903,2	2 751,7	3 654,9

Kategorie stavu porušení silnic

1. Stav výborný – stav povrchu po dokončení stavby nebo celoplošné opravy vozovky, kdy povrch silnice nevykazuje žádné porušení, silnici začíná běžet záruční doba, nenavrhují se žádné opatření.

Obrázek č. 2: Výborný stav povrchu silnice (Zdroj: PavEx Consulting, s.r.o.)



2. Stav dobrý – stav očekávaný na konci záruční doby, může se vyskytnout pouze ojedinělé porušení vozovky méně významnými poruchami, závažnější porušení se řeší v rámci záručních oprav.

Obrázek č. 3: Dobrý stav povrchu silnice (Zdroj: PavEx Consulting, s.r.o.)



3. Stav vyhovující – popisuje silnici ve standardních provozních podmínkách, kdy není snížena bezpečnost ani plynulost silničního provozu, vyskytují se většinou lokální poruchy, případně porušení menších ploch povrchovým opotřebením, v tomto období životnosti krytu se navrhuje a provádí pouze běžná údržba.

Obrázek č. 4: Vyhovující stav povrchu silnice (Zdroj: PavEx Consulting, s.r.o.)



4. Stav nevyhovující – předznamenává již blížící se konec životnosti obrusných či krytových vrstev, vyskytují se bodové poruchy, které se již mohou vzájemně spojovat do plošného porušení, místně se začínají projevovat konstrukční poruchy, v tomto období se připravuje plán/projekt souvislé údržby, resp. opravy dle typu porušení, provádí se údržba vozovky lokálně i ve větších plochách, případně i celoplošně.

Obrázek č. 5: Nevyhovující stav povrchu silnice (Zdroj: PavEx Consulting, s.r.o.)



5. Stav havarijní – stav silnice, kdy rozsah porušení je tak významný, že ovlivňuje bezpečnost a plynulost silničního provozu, vozovka je výrazně porušena co do plochy nebo/a závažnosti poruch. V tomto období je nutné realizovat opravu vozovky na základě diagnostického průzkumu a projektové dokumentace.

Obrázek č. 6: Havarijní stav povrchu silnice (Zdroj: PavEx Consulting, s.r.o.)

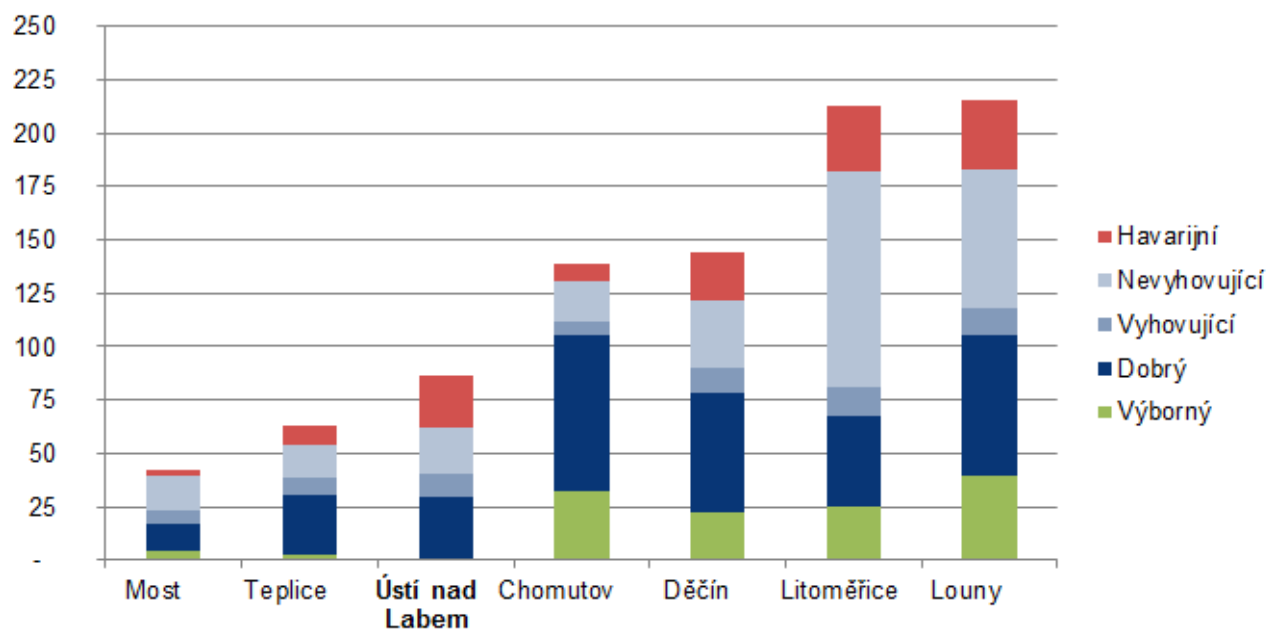


Výsledky vyhodnocení stavu povrchu silnic II. třídy vyjadřuje následující tabulka č. 6, která udává průměrnou hodnotu stavu v jednotlivých provozech/okresech na základě váženého průměru délek úseků zařazených do jednotlivých klasifikačních stupňů a tabulka č. 7, která udává naléhavost údržby/opravy jako poměr celkové délky silnic a délky silnic IV. a V. kategorie (v absolutních číslech).

Tabulka č. 6: Stav povrch vozovek II. třídy Kraje k 15.11.2014 – dle váženého průměru délek

Provoz	Okres	Stav povrchu silnic dle TP 87					Průměrná klasifikace	Celková délka (v km)
		Výborný	Dobrý	Vyhovující	Nevyhovující	Havarijní		
Chomutov	Most	4,6	12,3	6,7	16,4	2,5	3,0	42,4
	Chomutov	32,5	72,5	6,4	19,1	8,3	2,3	138,8
Ústí nad Labem	Teplice	2,5	27,9	8,3	15,5	8,5	3,0	62,8
	Ústí nad Labem	1,1	28,6	10,5	22,1	24,2	3,5	86,4
Děčín	Děčín	22,8	55,6	11,9	31,1	22,8	2,8	144,3
Litoměřice	Litoměřice	25,3	41,8	13,8	100,8	31,1	3,3	212,8
Louny	Louny	39,6	65,5	12,8	64,8	33,1	2,9	215,8
	Celkem	128,3	304,1	70,4	269,9	130,5	3,0	903,2

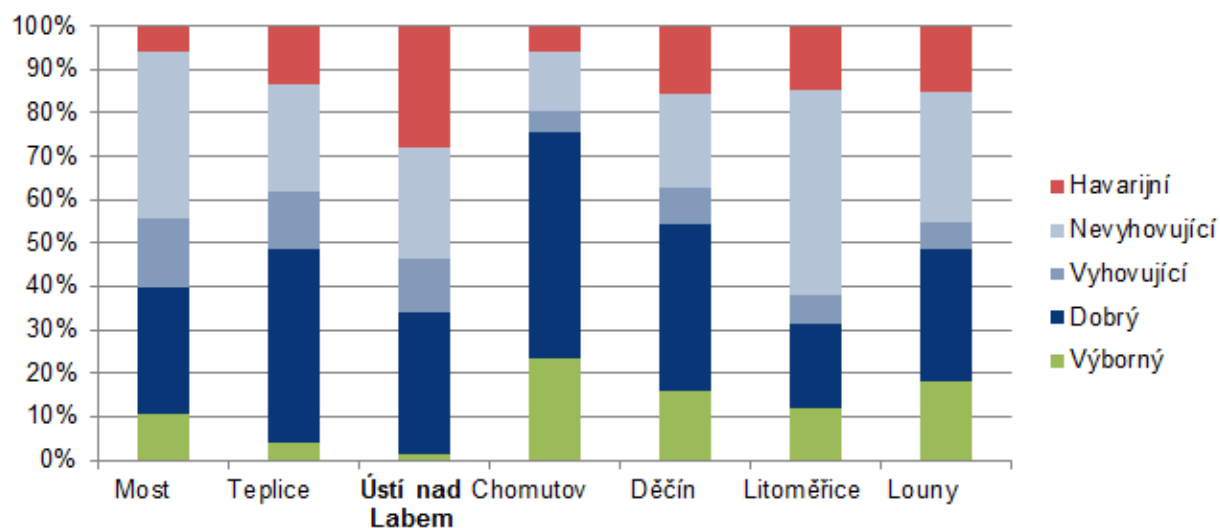
Graf č. 26: Stav povrchu silnic podle váženého průměru délek silnic II. třídy v km



Tabulka č. 7: Stav povrch silnic II. třídy Kraje k 15.11.2014 v absolutních číslech

Okres	Stav povrchu silnic dle TP 87		Délka kategorie 4 a 5 (v km)	Celková délka (v km)	Index náležitosti
	Nevyhovující (v km)	Havarijní (v km)			
Most	16,4	2,5	18,8	42,4	44,49
Chomutov	19,1	8,3	27,4	138,8	19,77
Teplice	15,5	8,5	24	62,8	38,3
Ústí nad Labem	22,1	24,2	46,3	86,4	53,59
Děčín	31,1	22,8	53,9	144,3	37,39
Litoměřice	100,8	31,1	131,9	212,8	61,99
Louny	64,8	33,1	97,9	215,8	45,37
Celkem	269,9	130,5	400,4	903,2	44,33

Graf č. 27: Stav povrchu silnic II. třídy podle průměrného porušení



Tabulka č. 8: Odhad stavu povrchu silnic III. třídy Kraje – dle váženého průměru délek

Provoz	Okres	Stav povrchu silnic dle TP 87					Průměrná klasifikace	Celková délka (v km)
		Výborný	Dobrý	Vyhovující	Nevyhovující	Havarijní		
Chomutov	Most	16,6	44,8	24,3	59,7	9,0	3,0	154,4
	Chomutov	10,5	115,9	34,6	64,6	35,4	2,3	261,0
Ústí nad Labem	Teplice	3,0	79,9	29,4	62,0	67,7	3,0	242,0
	Ústí nad Labem	98,4	219,8	19,3	57,9	25,3	3,5	420,7
Děčín	Děčín	63,1	153,6	32,9	86,0	63,0	2,8	398,7
Litoměřice	Litoměřice	78,7	130,0	42,8	313,3	96,7	3,3	661,5
Louny	Louny	112,6	186,1	36,5	184,3	94,0	2,9	613,4
	Celkem	382,8	930,1	219,9	827,8	391,1	3,0	2 751,7

Tabulka č. 9: Odhad stavu povrchu silnic III. třídy Kraje v absolutních číslech

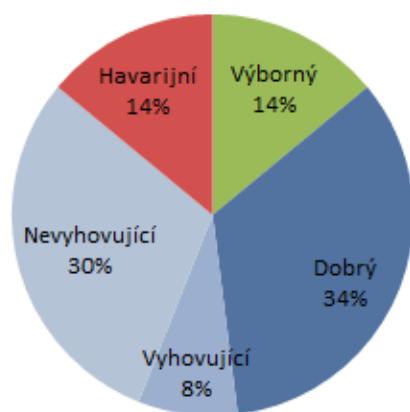
Okres	Stav povrchu vozovek dle TP 87		Délka kategorie 4 a 5 (v km)	Celková délka (v km)	Index naléhavosti
	Nevyhovující (v km)	Havarijní (v km)			
Most	59,7	9,0	68,7	154,4	44,49
Chomutov	64,6	35,4	100,0	261,0	19,77
Teplice	62,0	67,7	129,7	242,0	38,3
Ústí nad Labem	57,9	25,3	83,2	420,7	53,59
Děčín	86,0	63,0	149,1	398,7	37,39
Litoměřice	313,3	96,7	410,0	661,5	61,99
Louny	184,3	94,0	278,3	613,4	45,37
Celkem	827,8	391,1	1 218,9	2 751,7	44,33

Z výše uvedených tabulek a grafů je patrné, že z hlediska jednotlivých okresů je nejhůře hodnocen stav povrchu silnic v okrese Ústí nad Labem. Naopak nejlépe je hodnocen okres Chomutov. V absolutních číslech (délka úseků) je největší rozsah havarijních silnic v okrese Litoměřice a Ústí nad Labem, které však mají v rámci kraje ve srovnání s ostatními okresy delší silniční síť. Grafy pro silnice III. třídy jsou vzhledem k aproximaci výstupů z analýzy II. tříd shodné s grafy pro silnice II. třídy.

V havarijním stavu je celkem 14% silnic (celkem 130 km silnic II. třídy a 391 km silnic III. třídy) a ve stavu nevyhovujícím je 30% (270 km silnic II. třídy a 828 km silnic III. třídy). Celkem je tedy v Kraji 44% silnic (400 km silnic II. třídy a 1 219 km silnic III. třídy), které vyžadují v nejbližší době provedení celkové rekonstrukce.

Aby byly normativní parametry silnic IV. a V. kategorie dodrženy dlouhodobě, je potřeba zasahovat do spodní stavby a neomezovat konstrukční zásah jen na údržbu nebo opravu silnic. V takovém případě úpravy nebo údržby jsou normativní parametry dosaženy po omezený čas po zásahu.

Graf č. 28: Stav silnic II. třídy



Pro kalkulace rozpočtů jsou používány jednotkové ceny na základě plochy. Níže uvedené plochy vychází z podkladů SUS. Následující tabulky uvádí plochy silnic rozdělené na jednotlivé okresy, třídy a stavy povrchu silnic.

Tabulka č. 10: Plochy silnic Kraje

Plocha vozovky (m ²)	Děčín	Chomutov		Litoměřice	Louny	Ústí nad Labem		Celkem
		Chomutov	Most			Teplice	Ústí n/L - město	
II. třídy	1 001 843	933 215	371 257	1 430 971	1 414 125	469 308	601 371	6 222 090
III. třídy	1 974 263	2 455 828	901 307	3 546 256	3 434 456	1 428 773	1 324 763	15 065 646
Celkem	2 976 106	3 389 043	1 272 564	4 977 227	4 848 581	1 898 081	1 926 134	21 287 736

Tabulka č. 11: Stav povrchu silnic II. třídy Kraje k 15.11.2014 – rozdělení dle plochy

SUS	Okres	Stav povrchu silnic dle TP 87					Celková plocha (m ²)
		Výborný	Dobrý	Vyhovující	Nevyhovující	Havarijní	
Chomutov	Most	39 935	107 709	58 439	143 647	21 528	371 257
Ústí nad Labem	Teplice	18 868	208 405	62 302	116 101	63 633	469 308
Ústí nad Labem	Ústí nad Labem	7 347	198 657	73 090	154 084	168 193	601 371
Chomutov	Chomutov	218 333	487 520	42 893	128 391	56 077	933 215
Děčín	Děčín	158 450	386 049	82 794	216 197	158 353	1 001 843
Litoměřice	Litoměřice	170 271	281 144	92 553	677 787	209 217	1 430 971
Louny	Louny	259 509	428 923	84 117	424 834	216 742	1 414 125
	Celkem	872 711	2 098 407	496 189	1 861 040	893 742	6 222 090

Tabulka č. 12: Odhad stavu povrchu silnic III. třídy Kraje – rozdělení dle plochy

SUS	Okres	Stav povrchu silnic dle TP 87					Celková plocha (m ²)
		Výborný	Dobrý	Vyhovující	Nevyhovující	Havarijní	
Chomutov	Most	96 951	261 487	141 873	348 734	52 263	901 307
Ústí nad Labem	Teplice	57 441	634 474	189 673	353 459	193 725	1 428 773
Ústí nad Labem	Ústí nad Labem	16 184	437 623	161 011	339 432	370 512	1 324 763
Chomutov	Chomutov	574 560	1 282 946	112 877	337 872	147 572	2 455 828
Děčín	Děčín	312 246	760 760	163 157	426 044	312 055	1 974 263
Litoměřice	Litoměřice	421 967	696 735	229 367	1 679 703	518 484	3 546 256
Louny	Louny	630 263	1 041 717	204 294	1 031 785	526 397	3 434 456
	Celkem	2 109 614	5 115 741	1 202 252	4 517 029	2 121 009	15 065 646

5.2.3. Správa a údržba silnic – činnosti při správě a údržbě silnic

Vlivem mechanických, fyzikálních, chemických a jiných procesů dochází k poškození konstrukčních vrstev silnic, tj. ke snižování trvanlivosti obrusné vrstvy a únosnosti, kumulace poškození vede ke vzniku poruch. Správa a údržba silnic zahrnuje veškeré činnosti, kterými je zajištěna provozní způsobilost a spolehlivost silnice.

Spolehlivost silnice je schopnost umožnit bezpečný, plynulý, rychlý, hospodárný a komfortní provoz silničních vozidel v požadovaném časovém úseku. Základní charakteristikou spolehlivosti je její provozní způsobilost a únosnost, trvanlivost obrusné vrstvy, udržovatelnost a opravitelnost. Provozní způsobilost je vlastnost povrchu silnice, hodnocena klasifikací aktuálních parametrů protismykových vlastností, podélné a příčné nerovnosti, případně dopravního hluku při odvalování pneumatik.

Únosnost silnice je schopnost konstrukce a podloží přenášet dopravní zatížení. Vyjadřuje se zbytkovou dobou životnosti. Trvanlivost obrusné vrstvy je schopnost obrusné vrstvy odolávat vlivům dopravy a klimatickým vlivům.

Tabulka č. 13: Zbytková doba životnosti

Klasifikační stupeň	1	2	3	4	5
Zbytková doba životnosti silnice	25	20 až 24	10 až 19	5 až 9	< 5
Požadovaná zbytková doba životnosti v době se použije	při uvedení do provozu	v záruční době	při provádění běžné údržby a údržby povrchu	při provedení opravy	

SUS provádí na silnicích II. a III. třídy běžnou údržbu (soubor technologií zaměřených na obrusnou vrstvu silnice k odstranění a/nebo k omezení vývoje poruch povrchu prováděná v souvislé ploše, zpravidla cyklicky). Výčet objektů silniční sítě včetně příslušného druhu běžné údržby je popsán v následující tabulce.

Tabulka č. 14: Druh běžné údržby na jednotlivých objektech silniční sítě poskytovaný SUS

Silniční objekty		Druh údržby nebo opravy	
Silnice	Výsrava	Metodou turbo	
		Teplou balenou	
		Opravy povrchů	
		Řízení provozu	
	Čištění	Splachování	
		Samosběr	
Dopravní značení	Svislé dopravní značení (SDZ)	Čištění ručně	
		Výměna SDZ na původním stojanu	
		Narovnání stojanu	
		Vyrovnání SDZ	
	Vodorovné dopravní značení (VDZ)	Středová čára	
		Vodící proužek	
		Přechody	
Bezpečnostní zařízení	Svodidla	Zřízení	
		Rovnání	
		Opravy	
	Zábradlí	Osazení	
		Opravy	
	Nástavce	Čištění	
		Zřízení	
	Směrové sloupky	Čištění strojně	
		Čištění ručně	
		Zřízení	
Silniční těleso a odvodnění	Krajnice	Čištění strojně	
		Seřezávání s odhozem	
		Seřezávání s naložením	
	Příkopy	Čištění	
		Hloubení	
	Rigoly	Čištění strojně	
		Čištění ručně	
	Propustky	Čištění strojně	
		Oprava čela	
		Zřízení nového	

	Vpustě šachty	Čištění strojně
		Čištění ručně
		Oprava
Mosty		Údržba
		Opravy
Ostatní silniční objekty	Svahy	Údržba
	Opěrné zdi	Oprava
Silniční zeleň	Stromy	Kácení
		Řez a průklest
	Keře	Průklest
		Likvidace
	Tráva	Kosení
		Křovinořezy

Výsprava silnic je realizována následujícími metodami:

- Metodou Turbo - opravy a výspravy silnic, výtluků, děr, překopů a jiných poškození asfaltových povrchů tryskovou metodou Turbo (strojem TURBO 5000 COMBI), kdy je nanášena emulze se štěrskem a následně uválcována pro dokonale rovný povrch. Pracovní teplota emulze je do 70°C. Nejprve se pustí z chobotu jen vzduch pod tlakem, kterým se vyfouknou nečistoty z výtluků. Konec pracovního ramene obsahuje zabudované trysky, kterými se na prolétající štěrsek stříká emulze a touto směsí se postupně vyplní celý výtluk. Nanesená směs rychle tuhne, takže oprava komunikací je rychlá a bez významného omezení dopravního provozu.
- Výtluk – zřetelně ohraničená prohlubeň v krytu vozovky jako důsledek absence systematicky prováděné údržby obrusných vrstev vozovky. Při otevřeném povrchu silnice v zimních obdobích vniká voda do trhlin v obrusné vrstvě. Při mrazových cyklech dochází k rychlému poškození, degradaci poškozeného místa a výtluk se může následně rozšířit z obrusných vrstev do ložných a konstrukčních vrstev. Stav poškozeného místa se zhoršuje v souvislosti s dopravní zátěží, která způsobuje drobení hrany výtluhu a tím jeho další rozšiřování.
- Teplou balenou – lokální úprava krytu vozovky (zejm. opravy výtluků v obrusné vrstvě) za použití horké asfaltové směsi (používá se letní obalová směs pro teploty od +5 °C do +40 °C). Kolem výtluhu se vyfrézuje čtverec, který se důkladně vyčistí a zalije teplou balenou směsí. Pak se výtluk převálcuje a zaspárkuje.
- Opravy povrchů - současné době lze kvalitně opravovat trhliny v obrusné vrstvě i obnovovat celistvost povrchu použitím nátěrů, mikrokoberců nebo frézování obrusné vrstvy.
 - Nátěr silnice je povrchová úprava tvořená z vrstvy pojiva nanesené pomocí rozstřikovače a vrstvy kameniva naneseného na pojivo pomocí podrtovače. Před nátěrem musí být povrch vozovky vyčištěn a bez výtluků. Nástřik pojiva a ihned následující nanesení kameniva do čerstvého nátěru provádí v jedné fázi nátěrová souprava. Kamenivo se do pojiva zatlačí válcováním. Nezatlačené přebytečné kamenivo se zametá a odsává. Tato technologie se používá pro obnovu povrchu vozovky, zpravidla po 5-6ti letech provozu. Emulze zalije malé trhlinky v povrchu, aby se nestaly zdrojem rozsáhlého poškození - výtluhu. Spolu s kamenivem obnoví povrch silnice.
 - Zesílení - soubor technologií, kterými se zvýší únosnost silnice (nahradí porušené vrstvy novými případně recyklovanými vrstvami s vyšším návrhovým modulem pružnosti a/nebo se zvýší tloušťka asfaltových vrstev).

- Rekonstrukce - soubor technologií, kterými se nahrazují konstrukční vrstvy stávající silnice vrstvami novými vč. případné úpravy podloží.

Čištění silnic

- Samosběr - technologie metení a současný sběr smeteného materiálu do zásobníku s odvozem na skládku, technologie metení do stran traktorovým zametačem (materiál se přemístí na krajnici nebo do příkopu).
- Splachování - mytí komunikací, parkovišť, areálů.

Dopravní značení

- Svislá dopravní značení - údržba svislého dopravního značení spočívá v ručním čištění, vyrovnaní značky, narovnání stojanu nebo výměny značky na původním stojanu.
- Vodorovná dopravní značení - vyznačení čar souvislých, přerušovaných, dvojitých, přechodů pro chodce, šipek parkovišť a ostatních označení. Pro zhotovení a obnovu VDZ platí technické podmínky TP 133 "Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích", které doplňují ČSN 7366056, ČSN 018020, ČSN EN 1436 a další předpisy.

Bezpečnostní zařízení

Bezpečnostní zařízení se navrhují v místech, kde hrozí zvýšené nebezpečí úrazu sjetím vozidla, cyklisty nebo pádem chodce z tělesa silnice, popř. střetnutím motorového vozidla s jiným účastníkem silničního provozu nebo pevnou překážkou. Údržba bezpečnostního zařízení zahrnuje opravy svodidel, zábradlí, nástavců zkorodovaných, poškozených dopravními nehodami, neodpovídajících příslušné normě a pravidelnou údržbu směrových sloupků.

- Svodidla - svodidlo se osazuje na všech mostech a opěrných zdech bez přesypávky a v podjezdech pozemních komunikací podle ČSN 73 6201, dále nad mosty, opěrnými zdmi a propustky a na propustcích bez přesypávky, jejichž římsy leží více než 1,5 m nad terénem, dnem vodního toku nebo povrchem přemostované komunikace.
- Zábradlí - zábradlí se osazuje v místech, kde je ho třeba k ochraně chodců před pádem z tělesa silnice nebo k zabránění jejich vstupu do jízdního pásu (na mostech, lávkách pro chodce nebo cyklisty, opěrných zdech a propustcích).
- Směrové sloupky - umísťují se zejména mimo obec po obou stranách v nebezpečné části krajnice, jsou vybaveny retroreflexními odrazkami, slouží jako vodící bezpečnostní zařízení usnadňující bezpečné směrové vedení vozidla za ztížených klimatických podmínek a v noci.

Silniční těleso a odvodnění

Správná funkčnost odvodňovacích zařízení je nepostradatelná pro udržení dobrého technického stavu a pro maximální prodloužení životnosti silnice. Udržováním příkopů nebo rigolů je zajištěn soustavný odtok vody. Tím lze předejít podmáčení, vyplavení a podemletí krajnic, vytváření výtlučků, kaluží a mrazových trhlin. To v důsledku znamená úsporu nákladů investovaných do oprav silnic.

- Krajnice - vysoké nánosy zeminy způsobují zadržování vody na povrchu silnice, její vsakování pod povrch do podloží, erozi (cyklus zamrzání/rozmrazání) a následnou destrukci asfaltového koberce. Proto se provádí údržba krajnic silnic včetně odstraňování nánosů, a to i v prostoru pod svodidly (pod svodidlovou radlicí), rychlou a účinnou metodou seřezávání, včetně nakládky, odvozu a vyčištění silnice. Jedná se o technologii s taženou frézou za nákladním automobilem, fréza zároveň materiál těží a zároveň nakládá.

- Příkopy, rigoly - příkopy a rigoly se čistí frézou nebo se hloubí pomocí příkopového rýpadla.
- Propustky - propustek v tělese komunikace je objekt převádějící povrchové vody s libovolným tvarem průřezu a s kolmou světlostí otvoru do 2,00 m včetně napříč tělesem silnice. Rozměry otvorů propustků se stanoví hydrotechnickým výpočtem, přičemž nejmenší rozměr otvoru je 600 mm.
- Vpustě šachty - dešťové vpustě jsou odvodňovací zařízení, sloužící k odvedení vody soustředěné na vozovkách a dopravních plochách, případně i na přilehlých plochách. Při vysokých rychlostech vody na vtoku se užívají horské vpustě.

Mosty

Údržba a opravy mostů se provádějí v rámci technické péče o mosty na základě technické dokumentace, výsledků běžných a hlavních prohlídek, diagnostického průzkumu, popř. dokumentace opravy. Hlavní prohlídky mostů se provádějí dle doporučené ČSN 73 6221. Údržbu mostů tvoří souhrn prací, kterými se mosty a jejich vybavení udržují v řádném technickém, bezpečném a sjízdném stavu za všech povětrnostních a za běžných dopravních podmínek. Tato údržba se provádí průběžně po celý rok. U všech stávajících mostů na silnicích se stanoví zatížitelnosti podle závazné ČSN 73 6220, při nižší zatížitelnosti (normální, výhradní nebo jednou nápravou) musí být osazeny příslušné dopravní značky.

Ostatní silniční objekty

Opěrné a zárubní zdi, které bezprostředně zajišťují stabilitu tělesa komunikace, se navrhují podle závazné ČSN 73 6201.

Silniční zeleň

Údržba silniční zeleně je od května do září zaměřena na sečení ploch silničních pozemků dle důležitosti. Ořezávání keřů ve středních dělicích pásích státních silnic je prováděno v podzimních měsících, v době vegetačního klidu je prováděn ořez stromů podél silnic a místních komunikací.

5.3. Plán údržby a opravy silnic

Cílem údržby a oprav je odstranit závady ve sjízdnosti, opotřebení nebo poškození silnice, jejich součástí a příslušenství. Rozsah a způsob provedení závisí na vyhodnocení výsledků prohlídek, popř. na doporučeních systému hospodaření. Údržbou silnice se podle §1 bodu 1 písm. c) Vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, rozumí soubor prací, kterými se silnice udržuje v provozně a technicky vyhovujícím stavu za všech povětrnostních podmínek a odstraňují se vady a nedostatky uvedením do původního stavu. Údržba je soubor technologií zaměřených k odstranění lokálních poruch a/nebo k omezení jejich vývoje.

Opravou se podle §1 bodu 1 písm. b) Vyhlášky rozumí změna dokončené stavby, při které se zachovává vnější ohraničení stavby a při které se zlepšují její parametry a zvyšuje bezpečnost provozu. Oprava je soubor technologií k odstranění poruch nejméně obrusné vrstvy vozovky výměnou nebo krytu, zesíleních a/nebo recyklací.

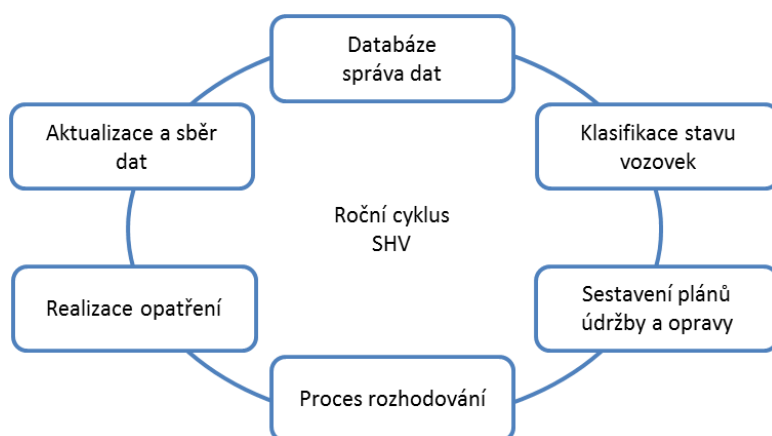
Prvním krokem k sestavení podkladů pro plán údržby a oprav je sledování stavu silnic, které spočívá ve sběru poruch povrchu a může být doplněno měřením dalších proměnných parametrů (nerovnosti, únosnost, protismykové vlastnosti). Při prohlídce je u poruch sledován jejich rozsah (plocha, délka) a umístění. Stanoví se návrhová úroveň porušení v závislosti na dopravním zatížení silnice a jejím dopravním významu. Měření a vyhodnocení je prováděno

schválenými typy měřicích přístrojů v souladu s doporučenými ČSN. V odůvodněných případech musí být měření doplněno sondami do konstrukce a laboratorními zkouškami zabudovaných materiálů.

V rámci systému hospodaření silnic se provádí sběr poruch pro potřeby sledování stavu. Tento průzkum se provádí v souladu s TP 82 metodou pomalu jedoucího vozidla se záznamem dat do počítače. Datové výpisy posbíraných dat zahrnují informace o staničení, ploše, šířce a délce poruchy, grafická prezentace umožňuje rozhodnout o rozdělení měřeného úseku na jednotlivé podúseky s různou úrovní porušení, případně typem porušení, pro předběžné určení úseku s jednotnou technologií údržby nebo opravy.

Po detailním zpracování poruch na každém úseku je provedena sumarizace poruch do skupin se stejným charakterem porušení odpovídající i stejné technologii údržby, resp. opravy. Z analýzy poruch na základě tab. 7 TP 87 je následně provedeno zařazení jednotlivých úseků sledované silniční sítě do 5 kategorií dle stavu porušení od hodnocení stavu „výborný“ po „havarijní“. Pro zařazení úseků je rozhodující procento porušení plochy úseku poruchou s největším (rozhodujícím) rozsahem.

Graf č. 29: Roční cyklus systému hospodaření s vozovkou



Podklady pro plánování údržby nebo opravy vychází ze zařazení silnic, dopravního zatížení, parametrů provozní způsobilosti, poruch a dopravní nehodovosti.

Z dosavadního rozřazení silnic se odvozuje klasifikace porušení a následný návrh údržby nebo oprav je založen na návrhové úrovni porušení silnic. Pro silnice II. a III. s očekávaným dopravním zatížením III, IV, V a VI je návrhová úroveň porušení D1. Dopravní zatížení je vyjádřeno počtem opakovaných zatížení těžkými nákladními vozidly.

Provozní způsobilost silnic je vyjádřena:

- podélnou nerovností povrchu vozovky,
 - mezinárodním indexem nerovnosti IRI,
 - mírou nerovnosti povrchu vozovky C,
- příčnou nerovností,
 - hloubkou vyjetých kolejí R,
- protismykovými vlastnostmi povrchu vozovky,
 - součinitelem tření,
 - střední hloubkou profilu povrchu vozovky (makrotextura),

- součinitelem tření povrchu vozovky zjištěným kyvadlem PTV (mikrotextura),
- střední hloubkou textury povrchu vozovky zjištěné odměrnou metodou MTD (makrotextura).

Tabulka č. 15: Návrhová úroveň porušení vozovky

Návrhová úroveň porušení	Zatřídění silnic ČSN 73 6101, ČSN 73 6110	Očekávaná třída dopravního zatížení ČSN 73 6114, Z1
D0	Dálnice, rychlostní komunikace, rychlostní místní komunikace, silnice I. třídy	S, I, II, III
D1	Silnice II. a III. třídy , sběrné místní komunikace, obslužné místní komunikace, odstavné a parkovací plochy	III, IV, V, VI
D2	Obslužné místní komunikace, nemotoristické komunikace, odstavné a parkovací plochy	V, VI
	Dočasné komunikace a účelové komunikace	IV, V, VI

Tabulka č. 16: Třída dopravního zatížení

Třída dopravního zatížení	TNV (průměrná denní intenzita těžkých nákladních vozidel)
S	> 7500
I	3501 - 7 500
II	1501 - 3 500
III	501 -1500
IV	101 - 500
V	15 - 100
VI	< 15

Tabulka č. 17: Klasifikace poruch pro návrhovou úroveň porušení D1

Skupina poruch dle TP 82	Klasifikační stupeň/procento porušení				
	1	2	3	4	5
Ztráta asfaltového tmelu a kaverny v obrusné vrstvě	0	3	10	25	>25
Ztráta makrotextury (pocení, vystoupení tmelu)	0	3	10	25	>25
Koroze kalové vrstvy, ztráta kameniva z nátěru	0	3	10	25	>25
Hloubková koroze obrusné vrstvy	0	1	5	10	>10
Výtluky	0	0, 1	0, 3	0, 5	>0, 5
Vysprávkvy	0	3	10	20	>20
Trhliny příčné úzké a široké (četnost na 100 m délky)	0	2	5	10	>10
Trhliny příčné rozvětvené (četnost na 100 m délky)	0	1	2	5	>5
Trhliny úzké - podélné, nepravidelné a mozaikové	0	3	10	20	>20
Trhliny síťové a podélné rozvětvené	0	1	3	10	>10
Poklesy, místní a příčné, plošné deformace vozovky včetně trhlin	0	1	3	10	>10
Prolomení vozovky	0	0	0, 1	1	>1

5.4. Přípravenost projektu

5.4.1. Požadovaná technická dokumentace

Nezbytným předpokladem naplnění strategických cílů Kraje je dostupnost všech klíčových podkladů potřebných pro realizaci Projektu tak, aby Kraj věděl, jestli a za jakých podmínek je možné, resp. potřebné Projekt realizovat. Tyto parametry budou tvořit přílohu výběrového řízení na Dodavatele a budou obsahovat veškeré požadavky Kraje na práce, požadavky na služby a požadavky na stav silnic na konci smluvního období.

SUS provádí pravidelné prohlídky mostů dle daných předpisů ve stanovených časových intervalech, stejně jako pravidelné roční prohlídky v rámci běžné údržby, jako je prohlídka dopravního značení, prohlídka silniční zeleně, prohlídka bezpečnostního zařízení (svodidel, směrových sloupků), prohlídka silničního tělesa a odvodnění (krajnice, příkopy, rigoly) a ostatních silničních objektů (svahy a zdi). Zjištěné závady se průběžně odstraňují.

Geodetické zaměření a intenzity dopravy jsou základním podkladem pro vypracování projektové dokumentace a následně k určení provozních nákladů. Vliv intenzit dopravy (převážně těžká nákladní vozidla) má dopad v řádu desítek procent na výslednou cenu silnice, protože určí návrh souvrství, a tím životnost a podmínky údržby dané silnice. Kraj však doposud neprovádí pravidelný monitoring intenzit dopravy ani zaměření skutečného stavu silnic.

V průběhu navazujících přípravných prací Projektové dokumentace bude vhodné zajistit následující technické dokumenty, které doplní stávající dokumentaci a vytvoří dostatečný podkladový materiál pro nabídky kvalifikovaných uchazečů do budoucího výběrového řízení na výběr Dodavatele. Jedná se zejména o:

Diagnostika vozovek a mostů

Diagnostika vozovek je komplex činností směřujících ke shromáždění potřebných informací pro technicky správnou a technologicky proveditelnou opravu vozovky. Skládá se z měření nerovnosti, únosnosti a protismykových vlastností vozovek, provádění vývrtů sond a navrhování oprav vozovek. Diagnostikou vozovek se zjistí technický stav silnic, provede se kontrola údržby a opravy, kontrola stavu před koncem záruky a je podkladem pro rozhodování o včasné nápravě.

Diagnostický průzkum mostů je zpracován jako podklad pro další navazující činnosti tj. určení stavu konstrukcí, výpočet zatížitelnosti mostů či únosnosti konstrukce nebo další projektové práce. Diagnostický průzkum mostů zahrnuje např. zaměření poměru vlhkosti v konstrukci vozovky, zaměření tloušťky konstrukčních vrstev a kvality izolačních vrstev, zaměření podpovrchových poruch a geometrických parametrů.

- Měření nerovnosti - nerovnost povrchu silnic je odchylka povrchu vozovky od filtrovaného skutečného rovného povrchu ve vlnovém rozsahu od 0,5 m do 50 m. Příčná nerovnost se stanoví z hloubky vyjetých kolejí. Podélná nerovnost je vyjádřena mezinárodním indexem nerovnosti IRI (International Roughness Index). Podstata zkoušky spočívá ve snímání hodnot svislého zrychlení neodpružené hmoty měřící nápravy a hodnot svislého zrychlení odpružené hmoty karosérie vozidla, ze kterých se nezávisle na rychlosti pohybu měřícího zařízení, stanoví průběh podélných nerovností vyjádřených IRI. Podélné nerovnosti se stanoví jako součet přemístění nápravy a reakce pneumatiky na nerovnosti, vyvolané odezвовými silami neodpružené a odpružené hmoty.
- Měření únosnosti - únosnost vozovky je schopnost konstrukce vozovky a podloží přenášet dopravní zatížení, které se vyjadřuje zatížením nápravou nebo sestavou kol a počtem opakování těchto zatížení. Měření únosnosti se provádí rázovými zařízeními (deflektometrem FWD - Falling Weight Deflectometer). Výstupem jsou hodnoty průhybu

v závislosti na vzdálenost od středu zatížení (průhybová čára) pod definovaným zatížením charakterizujícím účinek zatížení těžkými nákladními vozidly.

- Měření protismykových vlastností - protismykové vlastnosti povrchů vozovek (odolnost proti smyku) ovlivňují bezpečnost silničního provozu. Protismykové vlastnosti charakterizují hodnoty MPD (Mean Profile Depth - střední hloubka profilu povrchu vozovky), PTV (součinitel tření povrchu vozovky zjištěným kyvadlem) a MTD (střední hloubka textury povrchu vozovky zjištěná odměrnou metodou). Před návrhem údržby protismykových vlastností povrchu vozovky se u úseků pozemní komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 50 km/h musí hodnocení upřesnit měřením součinitele tření.
- Provádění vývrtů a sond - odběr vzorků vrstev vozovky umožní vysvětlit příčiny poruch vozovky a získat doplňující podklady pro návrh opravy. Posouzením odebraných krytových vrstev se mohou stanovit příčiny jejich poruch, ztráty trvanlivosti obrusné vrstvy, odolnosti proti trvalým deformacím, smršťovacím trhlinám, ztrátě protismykových vlastností a případně se musí prokázat vhodnost znovupoužití materiálů konstrukčních vrstev a využití technologie recyklace na místě. Odběr vzorků stmelových vrstev se provádí jádrovými vývrty. Zjištění stavu a odběr vzorků u ostatních vrstev a podloží se provádí obvykle kopanou sondou, hloubkovým vývrtem, případně rýhou v příčném směru. Stanovení a posouzení vlastností se provádí podle účelu, druhu poruch a předpokládaného návrhu opravy vozovky. Jádrovými odvrtými a vrtacími sondami se provádí průzkum vozovky a podloží, na základě kterých je možné stanovit skladbu konstrukčních vrstev vozovky, výpočet zbytkové životnosti vozovky, návrh opravy.
- Pasportizace vozovek - pasportizace vozovek se provádí pro posouzení kvality a stavu vozovek. Komplexní pasportizace pozemní komunikace zahrnuje informace o dopravním značení, záchytných systémech, objektech na pozemních komunikacích, ostatních vybaveních (telematika, osvětlení, protihlukové stěny, únikové zóny, zeleň), obslužných zařízeních (zastávky, parkoviště, odpočívky). Pasporty obsahují data o umístění, rozměrech nebo velikosti, materiálu, stáří a stavu včetně fotodokumentace. Součástí pasportů bývá dodávána souhrnná zpráva o provedeném pasportu, zhodnocením stávajícího stavu a návrhem opatření pro nápravu nevyhovujících nebo nevhodných pasportovaných objektů.
- Takovéto evidence slouží jako podklad pro údržbu případně modernizaci komunikací nebo vybavení, dále pak sledování životnosti a stavu tohoto majetku. Pro efektivní využití takovéto evidence (pasportu) je důležitá stálá aktuálnost, která se provádí ověřovacím pasportem s aktualizací stávajícího pasportu nebo kontrolami skutečného stavu komunikací a dle stanoveného intervalu prováděnými aktualizacemi pasportů.

Dopravní model

Dopravní modelování je moderní a vysoce odbornou disciplínou dopravního inženýrství. Přestože vlastní modelování je poměrně náročné a vyžaduje vysoký stupeň znalosti v dané problematice, výstupy z dopravních modelů jsou velice přehledné a dokáží dát jasnou odpověď na otázky spojené s analýzou současného stavu i stavu prognózovaného. Dopravní model lze využít pro potřeby budování nové dopravní infrastruktury, rozhodování o variantách a kategoriích komunikací v dopravních generelech a územních plánech, kapacitního posuzování silniční sítě a křižovatkových uzlů, optimalizace hromadné dopravy.

Dopravní model je nutný pro zjištění intenzit dopravy v daných úsecích, zejména těžké dopravy, které jsou nezbytným podkladem, protože návrh konstrukčních vrstev závisí právě na intenzitě dopravy.

Základní parametry pro projektovou dokumentaci

- Mosty - projektová dokumentace pro mosty bude definovat potřeby Kraje a jejich technické požadavky podle jejich využití. Tyto údaje budou vstupní informace pro vypracování projektové dokumentace Dodavatelem.
- Silnice - projektová dokumentace pro obnovu silnice bude mít specifický obsah pro každou silnici. Textová část bude obsahovat popis prací a konstrukcí a bude definovat rozsah opravy/obnovy. Tato část projektové dokumentace bude vyčerpávajícím způsobem popisovat rozsah a postup sanačních / obnovovacích prací tak, že na základě tohoto popisu bude možné práce ocenit a zrealizovat. Textová část bude doplněná částí výkresovou. Výkresová část bude obsahovat výkresy specifických detailů problematických míst úseku příslušné silnice. Nepředpokládá se, že výkresová část bude zpracována komplexně, tzn. i na všechny typické části, které budou dostatečně popsány v textové části projektové dokumentace (např. výměna krytu vozovky s frézováním tl. 50 mm nebude zakreslena v celé délce úseku v rozsahu projektové dokumentace pro provedení stavby, ale pouze schematicky zakreslena délka úseku s vzorovým příčným řezem doplněná o specifické příčné řezy v místech, kde je to nezbytné. Vzorový příčný řez silnice ve stavu před a po obnově silnice bude základním výkresem výkresové části projektové dokumentace.

Níže uvedená tabulka prezentuje podklady požadované k dokončení v průběhu výběrového řízení na Dodavatele (pro potřeby dialogu s uchazeči), jejich dostupnost a případně jejich lhůtu pro zpracování.

Tabulka č. 18: Doporučený obsah dokumentace pro soutěž

Podklady		Stav	Termín vypracování
Diagnostika skutečného stavu	IRI	Je	3 - 4 měsíce
	Únosnost	Není	
	Sondy	Není	
	Protismykové vlastnosti	Není	
	Pasportizace	Není	
Dopravní model		Není	3 - 4 měsíce
Základní parametry pro projektovou dokumentaci		Není	3 měsíce

5.4.2. Variantní řešení

Cílem Kraje je dlouhodobě zajistit dostatečnou kvalitu silnic II a III. třídy podle platných norem. Kraj bude postupovat tak, že objedná služby, které budou garantovat údržbu vytipované části silniční sítě během celé doby trvání smluvního vztahu.

Níže uvedená tabulka popisuje možné technické varianty, které splňují původní zadání zcela (zvýrazněno zelenou barvou) nebo částečně (oranžovou barvou). Cena CAPEX, OPEX a LCC je odlišná podle typu variant, jak je popsáno v rámci popisu každé varianty.

Tabulka č. 19: Typy možných smluvních modelů

Typ modelu	CAPEX (investice – stavební náklady)			OPEX (údržba)	LCC (životní cykly)	Zpětné odevzdání
	Předmět plnění	Odpovědnost za dodržení normativních parametrů	Záruka			
Koncesní smluvní vztah	Rekonstrukce konstrukční a pojízdné vrstvy	Dodavatel	20 až 30 let	Je předmětem plnění		Za 20-30 let v smluvně definovaném stavu
Dodavatelský úvěr	Rekonstrukce konstrukční a pojízdné vrstvy	Kraj	3 až 5 let	Není předmětem plnění	Není předmětem plnění	Za 3-5 let v dobrém stavu
Koncese na údržbu s částečnou obnovou silnic	Částečná obnova pojízdné vrstvy (tj. prodloužení životnosti sítě)	Kraj	20 až 30 let	Je předmětem plnění		Za 20-30 let v udržovaném stavu

Projekt lze realizovat různými způsoby smluvního angažování a jejich dopadu do angažovanosti Dodavatele v jednotlivých fázích Projektu.

Koncesní smluvní vztah zahrnující služby spojené s dokončením projektové dokumentace, provedení stavebních prací a posléze dlouhodobou údržbu v definované kvalitě po dobu trvání koncese. Pro správné fungování této formy pak musí být zajištěny následující podmínky:

- rekonstrukce silniční sítě (vcelku nebo po částech),
- údržba sítě v souladu s technickými předpisy a normami (zahrnuje kvalitu a dostupnost),
- zpětné odevzdání silniční sítě v určité formě (rekonstruované, nadále použitelné, bezvadné, ...).

Dodavatelský úvěr: Dodavatel realizuje nutné investice do rekonstrukce silniční sítě a financuje své stavební náklady. V případě, že není tento způsob propojen s koncesním způsobem realizace, Dodavatele ručí za provedené práce pouze 3-5 let (obecně) a neprovádí práce údržby.

Koncesní smluvní vztah zajišťující údržbu s částečnou obnovou silnic: Tento model spočívá v tom, že zajišťuje pouze nedegradování stavu sítě a odsune celkovou rekonstrukci. Jedná se o celkovou výměnu krytu s frézování vrstvy krytu do 50 mm s přidáním nového asfaltového betonu a zesílením vrstvy o 20 mm. Dodavatel je odpovědný za běžnou údržbu a za těžkou údržbu s tím, že vzhledem k tomu, že se nejedná o celkovou rekonstrukci, ale jen o výměnu krytu, Dodavatel nebude odpovědný za dodržení normativních parametrů silnice způsobených defekty spodní stavby.

Lokální úpravy živičných povrchů silnic III. tříd spočívá v opravách výtluků, nikoliv v renovaci krytu vozovky. Životnost takového typu obnovy nepřesahuje 3 roky, tudíž záruky pro tento typ úpravy jsou max. 3 roky. Z tohoto důvodu není možné použít stejný dlouhodobý smluvní mechanismus, jaký je použit pro renovace silnic II. třídy.

Vzhledem k tomu, že v dubnu 2015 neexistuje diagnostika silnic III. třídy, odhad stavebních nákladů bude možné přesněji odhadnout až cca v červnu 2015, kdy společnost PavExConsulting dokončí příslušný monitoring. V případě výše zmíněných úprav silnic III. třídy se uvažuje o smlouvě typu dodavatelského úvěru, kde Dodavatel bude financovat stavbu po určitou dobu (např. po dobu záruky), nebude však odpovědný za dlouhodobou údržbu ani životní cykly.

5.5. Popis definovaných variant

V této části dokumentu jsou definovány a analyzovány následující 3 varianty:

1. Varianta Celková - zahrnuje celý předmět Projektu Kraje obsahující mosty, silnice II. třídy a III. třídy a související objekty (např. zdi, svahy, odvodnění).
2. Varianta Balíčky - rozděluje Projekt na 3 balíčky:
 - mosty (specifický balíček, který v rámci potřeb regionu uvažuje s rekonstrukcí stávajících, příp. novou výstavbou mostů podle potřeb rozvoje silniční sítě),
 - silnice II. třídy,
 - silnice III. třídy.
3. Varianta Částečná obnova silnic spočívá
 - ve výměně krytu na silnicích II. třídy vč. mostů, a
 - lokální opravě krytu na silnicích III. třídy kategorie 4 (nevyhovující) a 5 (havarijní) vč. mostů kategorie 6 a 7 na silnicích III. třídy kategorie 4 a 5.

Každá z variant má pak své specifické výhody a nevýhody a nese s sebou specifická rizika. Varianta Celková a varianta Balíčky vedou ke stejnému cíli, tzn., že v určitém čase budou všechny silnice II. a III. třídy včetně všech objektů (mosty, propustky, krajnice, odvodnění, atd.) v odpovídajícím technickém (normovaném) stavu a Dodavatel je bude v daném stavu udržovat po dobu trvání smluvního vztahu. Varianta Částečná udržuje stav silnic v provozuschopném stavu a zajišťuje jeho nedegradování.

Výchozí bod pro definice variant bylo stanovení celkových investičních nákladů, nutných pro zajištění kvality silnic po dobu 30 let až do ukončení předpokládaného smluvního vztahu.

Realizace bude probíhat podle harmonogramu, který bude výsledkem soutěžního dialogu s uchazeči a bude tvořen na základě dopravního modelu, který bude vytvořený jako podklad pro výběrové řízení na výběr Dodavatele. Harmonogram bude obsahovat informace o časové náročnosti jednotlivých činností a o tom, jak na sebe jednotlivé činnosti navazují. Veřejná dopravní obslužnost Kraje bude zajištěna v případě silnic signalizačním zařízením, v případě uzavření mostů bude určena objízdná trasa. Doba obnovy/opravy je u varianty Celková a varianty Balíčky uvažovaná 4 roky. U varianty Částečná je uvažovaná doba opravy 3 roky, aby rekonstrukce neměla výrazný vliv na dostupnost. Nicméně v rámci soutěžního dialogu je možné uvažovat s dvouletou variantou (pokud přístup k materiálu bude možný v tak krátké době a pokud alternativa dopravní sítě unese velký počet uzavírek).

5.5.1. Varianta Celková

Obsahem varianty Celková jsou veškeré mosty a silnice II. a III. třídy v Kraji. Tato varianta spočívá v tom, že se celý předmět plnění zakázky realizuje jeden Dodavatel, případně skupina Dodavatelů, a to formou dlouhodobého smluvního vztahu, tzv. koncese. Uzavření smluvního vztahu podléhá plně režimu podmínek veřejného zadávání při výběru dodavatelů. Tato varianta vychází z předpokladu, že se Dodavatel stará o silnice jako o celek a během 30 let

trvání smluvního vztahu v podstatě zrekonstruuje všechny silnice v Kraji. Své práce Dodavatel zahájí opravami silnic ve stavu porušení 5 a 4 a následně během životního cyklu stavby dojde k rekonstrukci i těch silnic, které dnes vykazují stav porušení 1 – 3.

Očekávané fázování Varianty Celkové rekonstrukce:

- 1) rekonstrukce mostů ve stavu V, VI, VII,
- 2) rekonstrukce silnic II. třídy ve stavu 5,
- 3) rekonstrukce silnic III. třídy ve stavu 5 + rekonstrukce silnic II. třídy ve stavu 4,
- 4) rekonstrukce silnic III. třídy ve stavu 4,
- 5) průběžná obnova silnic ve stavu 3 – 1.

Pro řádné „vysoutěžení“ varianty bude nutné zajistit následující dokumenty:

- diagnostika vozovky,
- projektová dokumentace,
- dopravní model.

Doba zpracování přípravných technických podkladů se odhaduje v délce 6 až 9 měsíců.

Investice do rekonstrukce

Odhad stavebních nákladů vychází z předpokladu, že silnice ve stavu povrchu nevyhovující a havarijní projdou komplexní rekonstrukcí a ve stavu výborný, dobrý a vyhovující projdou minimálně 1x za dobu trvání smluvního vztahu rekonstrukcí krytu silnice, tzn. výměna obrusné i ložné vrstvy v tloušťce 100 mm. Cena pro silnice ve stavu povrchu 4 - 5 byla stanovena na základě ceny pro objekty řady 822 – Komunikace, uvedené v publikaci Ukazatele ceny pro silnice průměrné orientační ceny na měrovou a účelovou jednotku („Ukazatele ceny pro silnice“), které vydal ÚRS PRAHA a.s., v cenové úrovni 2015/I (první pololetí r. 2015), 2 557,- Kč/m². Pro silnice stavu povrchů 1 - 3 pak cena vychází ze zkušeností Zhotovitele a je uvažována ve výši 900 Kč/m².

Odhad stavebních nákladů na mosty byl stanoven propočtem zpracovaným SUS na 2,86 mld. Kč bez DPH. Tento propočet vychází ze zkušeností SUS s již realizovanými rekonstrukcemi mostů v dané lokalitě. Jako báze byla brána plocha uvažovaných rekonstruovaných mostů v m² a jako cena za měrnou jednotku pak 80 000,- Kč/m². Zpracovatel stanovil stavební náklady na mosty na základě ceny pro objekty řady 821 – Mosty, uvedené v publikaci Ukazatele ceny pro mosty, 57 650,- Kč/m². Odhad stavebních nákladů na propustky byl stanoven propočtem zpracovaným SUS. Ve stavebních nákladech jsou zahrnuty náklady na projektové práce, průzkumy a přiměřený zisk Dodavatele.

Zhotovitel odhaduje, že reálné „vysoutěžené“ ceny budou nižší. V našem případě byla cena diskontovaná o 20% u silnic a o 15% u mostů. Stavební náklady podle této metodiky byly stanoveny na 29,746 mld. Kč.

Ke stavebním nákladům byly připočítané přímé režijní náklady Dodavatele, tj. náklady na účelově založenou společnost jako formu partnerství (nebo náklady holdingu v rámci sdružení) několika společností spojených v zájmu uskutečnění konkrétního, zpravidla komplexního a dlouhodobého projektu. Tyto náklady byly na základě zkušeností s obdobnými projekty stanoveny na 3% ze stavebních nákladů, tj. 892 mil. Kč.

Tabulka č. 20: Investice do rekonstrukce Varianta Celková

Stavební náklady	29 746 255 268 Kč
Režijní náklady Dodavatele	892 387 658 Kč
Projektové práce	Zahrnuto ve stavebních nákladech
Průzkumy	Zahrnuto ve stavebních nákladech
Celkem	30 638 642 926 Kč

Z výše uvedeného je patrné, že stavební náklady zahrnují projektové práce a průzkumy a režijní náklady Dodavatele.

Náklady na běžnou údržbu a provoz

Náklady na běžnou údržbu jsou náklady, o které se podle požadavku Kraje budou dělit SUS a Dodavatel z toho důvodu, že některé práce (např. zimní údržba) vykonává SUS a jiné (např. opravy a údržba krytu silnice) vykonává Dodavatel. Z podkladů dodaných SUS (Plán údržby na rok 2014) byl stanoven poměr nákladů mezi SUS a Dodavatelem na 52,7% SUS a 47,2% Dodavatel.

Celkové roční náklady na údržbu Dodavatele Varianty Celkové jsou 322,2 mil. Kč.

Tabulka č. 21: Rozdělení činností běžné údržby

Činnosti		SUS	Dodavatel
Vozovka	Výsrava		X
	Čištění	X	
Dopravní značení	Vodorovné		X
	Svislé	X	
Bezpečnostní zařízení	Zřízení		X
	Čištění, oprava	X	
Silniční těleso – krajnice	Seřezávání		X
	Čištění	X	
Odvodňovací zařízení	Zřízení, oprava		X
	Čištění	X	
Mosty	Oprava		X
	Údržba	X	
Ostatní silniční objekty – opětné zdi a svahy	Oprava		X
	Údržba	X	
Silniční zeleň		X	

Náklady životního cyklu

Náklady životního cyklu stavby jsou náklady, které musí být vynakládány na to, aby konstrukce nedegradovaly v čase, tj. náklady, které se pravidelně investují do konstrukce, aby

byla zajištěna doba životnosti. Tyto náklady byly stanoveny z předpokladu trvání smluvního vztahu, tj. po dobu 30 let, a to ve výši 2,04 mld. Kč.

Tabulka č. 22: Přehled nákladů Varianta Celková

Investice do rekonstrukce	30 638 642 926 Kč
Náklady na běžnou údržbu a provoz (roční)	322 000 000 Kč
Náklady životního cyklu	2 040 000 000 Kč

5.5.2. Varianta Balíčky

Tato varianta spočívá v tom, že celý předmět plnění Projektu se rozdělí na technické celky, tzv. „Balíčky“. Tyto balíčky mohou být definovány různým způsobem, např. dle připravenosti k realizaci, dle stupně poškození objektů, dle tříd silnic, dle objektů atd. Zvažovány jsou následující tři možné balíčky:

- Balíček I – mosty a propustky;
- Balíček II – silnice II. třídy;
- Balíček III – silnice III. třídy.

Balíček I – mosty a propustky

Obsahem tohoto balíčku jsou veškeré mostní objekty v Kraji (mosty, propustky).

Pro řádné „vysoutěžení“ balíčku bude nutné zajistit následující dokumenty:

- diagnostika mostů,
- pasportizace,
- požadavky na práce a služby vztahující se k Balíčku I.

Zhotovitel odhaduje dobu zpracování přípravných technických podkladů na 4,5 měsíce.

Investice do rekonstrukce

Odhad stavebních nákladů na mosty byl stanoven propočtem zpracovaným SUS na 2,86 mld. Kč bez DPH. Tento propočet vychází ze zkušeností SUS s již realizovanými rekonstrukcemi mostů v dané lokalitě. Jako báze byla brána plocha uvažovaných rekonstruovaných mostů v m² a jako cena za měrnou jednotku pak 80 000,- Kč/m². Zhotovitel stanovil stavební náklady na mosty na základě Ukazatele ceny pro mosty 57 650,- Kč/m². Odhad stavebních nákladů na propustky byl stanoven propočtem zpracovaným SUS. Ve stavebních nákladech jsou zahrnuty náklady na projektové práce, průzkumy a přiměřené režijní náklady Dodavatele.

Zpracovatel odhaduje, že reálné „vysoutěžené“ ceny budou nižší. V našem případě byla cena diskontovaná o 15%, tzn. že stavební náklady byly vypočítané na 1,768 mld. Kč na mosty a 66 mil. Kč na propustky.

Stavební náklady podle této metodiky byly stanoveny na 1,834 mld. Kč.

Režijní náklady Dodavatele byly stanoveny na 3% z investice, tj. 55 mil. Kč.

Tabulka č. 23: Investice do rekonstrukce, Balíček I - mosty a propustky

		II. třída	III. třída	Celkem
Mosty kategorie	I.-IV.	232 790 108 Kč	253 745 476 Kč	486 535 584 Kč
	V.	335 179 305 Kč	459 613 313 Kč	794 792 619 Kč
	VI.	21 231 313 Kč	442 861 237 Kč	464 092 550 Kč
	VII.	- Kč	23 102 229 Kč	23 102 229 Kč
	I.-VII.	589 200 726 Kč	1 179 322 256 Kč	1 768 522 982 Kč
Propustky		7 036 230 Kč	58 978 334 Kč	66 014 565 Kč
Režijní náklady Dodavatele				55 036 126 Kč
Projektové práce		Zahrnuto ve stavebních nákladech		
Průzkumy		Zahrnuto ve stavebních nákladech		
Celkem		596 236 956 Kč	1 238 300 590 Kč	1 889 573 673 Kč

Náklady na běžnou údržbu a provoz

Z podkladů dodaných SUS (Plán údržby na rok 2014) byl stanoven poměr nákladů mezi SUS a Dodavatelem na 52,7% SUS a 47,2% Dodavatel. Celkové roční náklady na údržbu a provoz Dodavatele jsou stanoveny ve výši 2,49 mil. Kč.

Náklady životního cyklu

Náklady životního cyklu byly stanoveny z předpokladu trvání smluvního vztahu, tj. po dobu 30 let (doba životnosti mostů je 100 let). Celkové náklady jsou odhadnuty na 367 mil. Kč.

Tabulka č. 24: Přehled nákladů Balíček I - mosty a propustky

Investice do rekonstrukce	1 889 573 673 Kč
Náklady na běžnou údržbu a provoz (roční)	2 494 971 Kč
Náklady životního cyklu	366 907 509 Kč

Balíček II – silnice II. třídy

Obsahem Balíčku II jsou veškeré silnice II. třídy v Kraji a související objekty jako jsou vodorovná dopravní značení, bezpečnostní zařízení a vybavení (svodidla, směrové sloupky, zábradlí, nástavce), silniční těleso (krajnice) a ostatní silniční objekty (opěrné zdi a svahy).

Pro řádné „vysoutěžení“ balíčku bude nutné zajistit následující dokumenty:

- diagnostika vozovky,
- dopravní model,
- projektová dokumentace.

Zhotovitel odhaduje dobu zpracování přípravných technických podkladů na 6 - 9 měsíců.

Investice do rekonstrukce

Odhad stavebních nákladů vychází z předpokladu, že silnice ve stavu povrchu nevyhovující a havarijní projdou komplexní rekonstrukcí a ve stavu výborný, dobrý a vyhovující projdou minimálně 1x za dobu trvání koncese rekonstrukcí krytu vozovky, tzn. výměna obrusné i ložné vrstvy z AB v tloušťce 100 mm. Cena pro silnice ve stavu povrchu 4-5 (nevyhovující –

havarijní) byla převzata z Ukazatelů ceny pro silnice 2 557,- Kč/m². Pro silnice stavu povrchů 1-3 (výborný – vyhovující) je cena ze zkušeností uvažována 900 Kč/m². Stavební náklady podle této metodiky byly stanoveny na 10,164 mld. Kč. Stavební náklady na zdi a svahy vycházejí z rozpočtu SUS a byly stanoveny na 66 mil. Kč.

Zpracovatel odhaduje, že reálné „vysoutěžené“ ceny budou v případě silnic cca o 20% nižší, než je vypočtená cena podle ukazatelů a propočtu SUS, tj. že reálné stavební náklady budou 8,132 mld. Kč na silnice a 53 mil. Kč na zdi a svahy.

Tabulka č. 25: Stavební náklady na silnice II. třídy

Stav povrchu silnic dle TP 87	Stavební náklady
Výborný	628 352 278 Kč
Dobrý	1 510 852 898 Kč
Vyhovující	357 256 222 Kč
Nevyhovující	3 806 943 995 Kč
Havarijní	1 828 239 094 Kč
Celkem	8 131 644 486 Kč

Tabulka č. 26: Stavební náklady na zdi a svahy silnic II. třídy

Provoz	Stavební náklady
Litoměřice	9 120 000 Kč
Děčín	39 844 000 Kč
Louny	440 000 Kč
Chomutov	0 Kč
Ústí nad Labem	4 000 000 Kč
Celkem	53 404 000 Kč

Tabulka č. 27: Investice do rekonstrukce Balíček II

Stavební náklady	8 185 048 486 Kč
Režijní náklady Dodavatele	245 551 455 Kč
Projektové práce	Zahrnuto ve stavebních nákladech
Průzkumy	Zahrnuto ve stavebních nákladech
Celkem	8 430 599 941 Kč

Náklady na běžnou údržbu a provoz

Z podkladů dodaných SUS (Plán údržby na rok 2014) byl stanoven poměr nákladů mezi SUS a Dodavatelem na 52,7% SUS a 47,3% Dodavatel. Celkové roční náklady na údržbu a provoz Dodavatele jsou 81 mil. Kč a náklady SUS jsou 72,7 mil. Kč.

Náklady životního cyklu

LCC byly ve studii stanoveny z předpokladu trvání koncese, tj. po dobu 30 let a jsou stanoveny ve výši 491 mil. Kč.

Tabulka č. 28: Přehled nákladů Balíček II - silnice II. třídy

Investice do rekonstrukce	8 430 599 941 Kč
Náklady na běžnou údržbu a provoz (roční)	81 124 554 Kč
Náklady životního cyklu	491 102 909 Kč

Balíček III – silnice III. třídy

Obsahem Balíčku III jsou veškeré silnice III. třídy v Kraji a související objekty jako jsou vodorovná dopravní značení, bezpečnostní zařízení a vybavení (svodidla, směrové sloupky, zábradlí, nástavce), silniční těleso (krajnice) a ostatní silniční objekty (opěrné zdi a svahy).

Pro řádné „vysoutěžení“ balíčku bude nutné zajistit následující dokumenty:

- diagnostika vozovky,
- dopravní model,
- projektová dokumentace.

Zpracovatel odhaduje dobu zpracování přípravných technických podkladů na 6 - 9 měsíců.

Investice do rekonstrukce

Stavební náklady na silnice III. třídy byly stanoveny podle stejné metodiky jako u silnic II. třídy.

Tabulka č. 29: Stavební náklady na silnice III. třídy

Stav povrchu silnic dle TP 87	Stavební náklady
Výborný	1 518 921 728 Kč
Dobrý	3 683 333 863 Kč
Vyhovující	865 621 657 Kč
Nevyhovující	9 240 035 197 Kč
Havarijní	4 338 736 791 Kč
Celkem	19 646 649 235 Kč

Tabulka č. 30: Stavební náklady na zdi a svahy silnic III. třídy

Provoz	Stavební náklady
Litoměřice	21 480 000 Kč
Děčín	27 580 000 Kč
Louny	6 000 000 Kč
Chomutov	4 960 000 Kč
Ústí nad Labem	20 000 000 Kč
Celkem	80 020 000 Kč

Tabulka č. 31: Investice do rekonstrukce Balíček III

Stavební náklady	19 726 669 235 Kč
Režijní náklady Dodavatele	591 800 077 Kč
Projektové práce	Zahrnuto ve stavebních nákladech
Průzkumy	Zahrnuto ve stavebních nákladech
Celkem	20 318 469 312 Kč

Náklady na běžnou údržbu a provoz

Z podkladů dodaných SUS (Plán údržby na rok 2014) byl stanoven poměr nákladů mezi SUS a Dodavatelem na 52,7% SUS a 47,3% Dodavatel. Celkové roční náklady Dodavatele jsou stanoveny ve výši 238,6 mil. Kč a náklady, které zůstanou SUS, činí 214,1 mil. Kč.

Náklady životního cyklu

LCC byly ve studii stanoveny z předpokladu trvání koncese, tj. po dobu 30 let, celkové náklady stanoveny ve výši 1,18 mld. Kč.

Tabulka č. 32: Přehled nákladů Balíček III - silnice III. třídy

Investice do rekonstrukce	20 318 469 312 Kč
Náklady na běžnou údržbu a provoz (roční)	238 580 069 Kč
Náklady životního cyklu	1 183 600 154 Kč

5.5.3. Varianta Částečná

Tato varianta spočívá v celkové výměně krytu na silnicích II. třídy, vč. obnovy mostů na silnicích II. třídy. V druhé části je tato kapitola rozšířena o možnost lokálních oprav krytu na silnicích III. třídy kategorie 4 (nevyhovující) a 5 (havarijní) a mostů kategorie 6 a 7 na silnicích III. třídy kategorie 4 a 5.

Pro řádné „vysoutěžení“ balíčku bude nutné zajistit následující dokumenty:

- diagnostika mostů,
- pasportizace,
- požadavky na práce a služby vztahují se k této variantě.

Zhotovitel odhaduje dobu zpracování přípravných technických podkladů na 4,5 měsíce.

Investice do rekonstrukce

Odhad stavebních nákladů vychází z předpokladu, že u všech silnic II. třídy dojde k výměně krytu s frézováním vrstvy krytu do 50 mm s přidáním nového asfaltového betonu a zesílením vrstvy o 20 mm. Stavební náklady na silnice byly stanoveny na základě porovnání cen zjištěných z Průzkumu a cen převzatých z Ukazatelů a byla uvažovaná 450 Kč/m². Stavební náklady na silnice II. třídy byly stanoveny na 2,8 mld. Kč. Stavební náklady na zdi a svahy vycházejí z rozpočtu SUS a byly stanoveny na 60,08 mil. Kč.

Odhad stavebních nákladů na silnice III. třídy vychází z předpokladu, že u silnic III. třídy kategorie 4 a 5 dojde k lokální opravě krytu (výtluky). Vzhledem k tomu, že monitoring stavu silnic III. tříd v současné době probíhá a výsledky nejsou k dispozici, byly stavební náklady na silnice III. třídy stanoveny na základě aproximace výsledků monitoringu stavu pro silnice

II. třídy stanovených z Průzkumů. Odhad stavebních nákladů na silnice III. třídy 4 a 5 kategorie byl stanoven na 1,85 mld. Kč.

Odhad stavebních nákladů na mosty byl stanoven propočtem zpracovaným SUS na 693 mil. Kč bez DPH pro mosty na silnicích II. třídy a 408 mil. Kč bez DPH pro mosty na silnicích III. třídy. Tento propočet vychází ze zkušeností SUS s již realizovanými rekonstrukcemi mostů v dané lokalitě. Jako báze byla brána plocha uvažovaných rekonstruovaných mostů v m² a jako cena za měrnou jednotku pak 80 000,- Kč/m². Zpracovatel stanovil stavební náklady na mosty na základě Ukazatele ceny 57 650,- Kč/m² na 589 mil. Kč pro mosty na silnicích II. třídy a 355 mil. Kč pro mosty na silnicích III. třídy. Odhad stavebních nákladů na propustky byl stanoven propočtem zpracovaným SUS na 8,28 mil. Kč pro propustky na silnicích II. třídy a 27 mil. Kč pro propustky na silnicích III. třídy.

Zhotovitel odhaduje, že reálné „vysoutěžené“ ceny budou nižší. V našem případě byla cena diskontovaná o 15%, tzn. že stavební náklady na propustky jsou 7,04 mil. Kč pro propustky na silnicích II. třídy a 23,6 mil. Kč pro propustky na silnicích III. třídy.

Ve stavebních nákladech jsou zahrnuty náklady na projektové práce, průzkumy, projektová příprava a režijní náklady Dodavatele. Stavební náklady podle této metodiky byly stanoveny na 5,86 mld. Kč.

Tabulka č. 33: Investice do rekonstrukce, Varianty Částečná obnova silnic (bez silnic III. tříd)

Stavební náklady	3 456 256 956 Kč
Režijní náklady Dodavatele	103 687 709 Kč
Projektové práce	zahrnuto ve stavebních nákladech
Průzkumy	zahrnuto ve stavebních nákladech
Celkem	3 559 944 665 Kč

Tabulka č. 34: Investice do rekonstrukce, Varianty Částečná obnova silnic (vč. silnic III. tříd)

Stavební náklady	5 685 608 272 Kč
Režijní náklady Dodavatele	170 568 248 Kč
Projektové práce	zahrnuto ve stavebních nákladech
Průzkumy	zahrnuto ve stavebních nákladech
Celkem	5 856 176 520 Kč

Náklady na běžnou údržbu a provoz

Náklady na běžnou údržbu a provoz byly u mostů zvýšeny o 10% a u silnic o 35% oproti nákladům na běžnou údržbu a provoz použitých ve Variantě Celková. Ke zvýšení nákladů dochází díky tomu, že nebude probíhat rekonstrukce nosné vrstvy, tím pádem se bude opakovat deformace vozovky. Celkové roční náklady na údržbu a provoz Dodavatele jsou stanoveny ve výši 110,4 mil. Kč. Při zohlednění silnic III. tříd jsou celkové roční náklady na údržbu a provoz Dodavatele jsou stanoveny ve výši 433 mil. Kč.

Náklady životního cyklu

Náklady životního cyklu byly stanoveny z předpokladu trvání smluvního vztahu, tj. po dobu 30 let. Výše pro silnice II. a III. třídy je v této variantě uvažována 85% stavebních prací vzhledem k tomu, že v investiční fázi nedošlo k celkové rekonstrukci silnic, vč. podkladních vrstev (nižší investice do rekonstrukce), je opakovaná obnova výrazně nákladnější (vyšší náklady životního

cyklu). Celkové náklady životního cyklu jsou odhadovány ve výši 2,55 miliardy Kč, respektive 4,2 miliardy Kč při zahrnutí silnic III. tříd.

Tabulka č. 35: Přehled nákladů Varianty Částečná obnova silnic (bez silnic III. tříd)

Investice do rekonstrukce	3 559 944 665 Kč
Náklady na běžnou údržbu a provoz (roční)	110 410 118 Kč
Náklady životního cyklu	2 550 264 391 Kč

Tabulka č. 36: Přehled nákladů Varianty Částečná (vč. silnic III. tříd)

Investice do rekonstrukce	5 856 176 520 Kč
Náklady na běžnou údržbu a provoz (roční)	433 058 923 Kč
Náklady životního cyklu	4 198 817 507 Kč

5.6. Porovnání variant

Komplexní porovnání jednotlivých variant a jejich promítnutí do rozpočtových možností Kraje je provedeno v samostatné části – Finančním modelu.

6. Analýza právní proveditelnosti

6.1. Úvod

Vzhledem k tomu, že Kraj i SUS naplňují definici veřejného zadavatele dle Zákona o veřejných zakázkách, pak budoucí zadavatel Projektu, ať už jím bude Kraj nebo SUS, je povinen při výběru Dodavatele, který by realizoval rekonstrukci vybraných úseků silnice II. a III. třídy a navazující dlouhodobou údržbu, postupovat dle relevantních právních předpisů, a to konkrétně buď dle Zákona o veřejných zakázkách, nebo dle Koncesního zákona.

Předmětem této analýzy je identifikace právního předpisu, dle kterého je budoucí Zadavatel Projektu povinen provést jeho zadání, a v intencích takto identifikovaného právního předpisu dále doporučení vhodného druhu řízení, které by mohl budoucí zadavatel Projektu pro zadání Projektu užít.

Předmětem právní analýzy je dále i prověření skutečnosti, zda by v případě zadání Projektu měl být jeho zadavatelem Kraj nebo SUS a zároveň porovnání výhod a nevýhod plynoucích z rozhodnutí, že zadavatelem Projektu bude Kraj/ SUS.

Právní analýza se také závěrem věnuje prověření vlastnických vztahů k dotčeným majetkovým aktivům a zhodnocuje případná rizika vyplývající ze vztahů existujících k těmto majetkovým aktivům.

6.2. Možné varianty zadání Projektu z pohledu práva veřejných zakázek

S ohledem na skutečnost, že ve zvažovaném modelu, kdy by silnice II. a III. třídy ve vlastnictví Kraje byly svěřeny vysoutěženému Dodavateli, který by realizoval rekonstrukci jejich vybraných úseků a navazující dlouhodobou údržbu, by zadavatel, ať už by zadavatelem byl Kraj nebo SUS, vystupoval jako tzv. veřejný zadavatel, budou otázky týkající se zadání zakázky Dodavateli regulovány jedním ze dvou následujících zákonů:

- Zákonem o veřejných zakázkách, a/nebo
- Koncesním zákonem.

6.2.1. Zadávání Projektu jako koncesní smlouvy

Koncesní zákon bude nutné použít v případě projektu, kdy smlouva uzavíraná s Dodavatelem bude mít povahu tzv. koncesní smlouvy. V případě koncesní smlouvy na služby či na provedení díla pak KoncZ v § 16 stanoví následující podmínky, které musí být splněny, aby se jednalo o koncesní řízení, nikoli o veřejnou zakázku:

- zadavatel umožní koncesionáři inkasovat platby za poskytování služeb nebo za využívání provedeného díla, a zároveň,
- koncesionář nese podstatnou část rizik spojených s braním užitků vyplývajících z poskytování služeb nebo z využívání provedeného díla.

Ve vztahu k posuzování naplnění výše uvedených podmínek pak první otázkou je, jak postupovat u projektů, kdy koncesionář může brát pouze část užitků z poskytovaných služeb či z využívání provedeného díla a zbylou část plateb má „garantovanou“ (bez rizika) od zadavatele. Ačkoli ani KoncZ, ani evropské zadávací směrnice odpověď na tuto otázku

nedávají, pouze připouští, že u koncesních smluv je možné, aby část finančního plnění poskytoval přímo zadavatel, je s ohledem na převažující výkladové pomůcky, které lze najít ve většině publikovaných právních názorů a které potvrdili i zahraniční experti a zástupci Ministerstva pro místní rozvoj, možno konstatovat, že pokud finanční hodnota užitků, které má koncesionář možnost z projektu brát, převažuje nad garantovanými platbami, měl by takový projekt podmínky koncesní smlouvy splňovat.

Ačkoli z textu samotného KoncZ jasně nevyplyvá, co je myšleno „podstatnou částí rizik spojených s braním užitků“ a zda tedy postupovat úpravou podle ZVZ či KoncZ, z důvodové zprávy ke KoncZ vyplývá, že mezi hlavní rizika, která by měla být určující pro povahu projektu, by měla patřit:

- riziko stavební (tj. riziko, které má díky vlastnostem stavby, konstrukce či projekčních prací negativní vliv na realizaci projektu a v některých případech i na fungování dodávané služby,
- riziko poptávky (tj. riziko vyplývající z nedostatečné poptávky nebo špatného odhadu budoucí poptávky; jeho výsledkem může být finanční ztráta, případně ukončení projektu), a
- riziko dostupnosti (tj. riziko, že dodavatel nedostojí některým závazkům stanoveným smluvně, což může mít vliv na zhoršenou dostupnost služby či výstupy projektu). I tady pak lze uvést, že pokud „většina“ těchto rizik bude přenesena na koncesionáře, měl by být takový projekt zadáván jako koncese.

Na základě konzultací se zahraničními experty a zástupci Ministerstva pro místní rozvoj pak opakovaně zaznělo, že nejdůležitějším rizikem je riziko poptávky, tedy zjednodušeně, zda převážná většina plateb je koncesionáři garantována, či zda převažují komerční výnosy.

V případě, kdy Projekt bude zadáván jako koncesní smlouva a nikoli jako veřejná zakázka, bude nezbytné zvolit, jak v rámci tzv. koncesního řízení postupovat.

Koncesní řízení bude vždy zahájeno uveřejněním oznámení o zahájení koncesního řízení v souladu s § 7 KoncZ, na základě kterého dodavatelé, kteří mají zájem o účast v koncesním řízení, podají žádost o účast v koncesním řízení a prokáží požadovanou kvalifikaci. Zadavatel může omezit počet dodavatelů s tím, že po vyhodnocení kvalifikace vybere nejméně 3 dodavatele, kteří postoupí do další fáze koncesního řízení.

V další fázi koncesního řízení má zadavatel v zásadě možnost si vybrat bez omezení, který z následujících procesních postupů zvolí. Zadavatel tak může pro pokračování koncesního řízení dodavatelům, kteří prokázali splnění kvalifikace, zaslat: výzvu k podání nabídek (§ 8 KoncZ) s tím, že po podání nabídek může (ale nemusí) přistoupit k jednání o nabídkách (§ 9 KoncZ), nebo výzvu k účasti na koncesním dialogu (§ 10 KoncZ). Koncesní dialog probíhá obdobně jako soutěžní dialog s tím, že po jeho skončení zadavatel přistoupí k výzvě k podání nabídek (§ 8 KoncZ). Na rozdíl od soutěžního dialogu dle ZVZ může zadavatel v koncesním dialogu jednat s dodavateli o nabídkách i po jejich podání (§ 9 KoncZ).

Pokud by předpokládaný příjem koncesionáře (Dodavatele) v daném případě činil nejméně 250 mil. Kč, jednalo by se o tzv. významnou koncesní smlouvu, kdy před zahájením koncesního řízení bude nezbytné vypracovat a zastupitelstvem Kraje nechat schválit koncesní projekt a následně po výběru nejvhodnější nabídky rovněž nechat schválit zastupitelstvem Kraje samotnou koncesní smlouvu. Rovněž bude nezbytné požádat Ministerstvo financí o stanovisko ke koncesní smlouvě, a to před jejím uzavřením. V případě souhlasu zastupitelstva Kraje však případné negativní stanovisko Ministerstva financí nemá vliv na možnost Kraje koncesní smlouvu uzavřít.

6.2.2. Zadávání Projektu v režimu veřejné zakázky

V případě, kdy Projekt bude mít povahu veřejné zakázky a nikoli koncese (resp. koncesní smlouvy), tedy v případě, kdy Dodavatel neponese podstatnou část rizik „spojených s bráním užitek vyplývajících z poskytování služeb“, bude nezbytné s ohledem na charakter Projektu zvolit vhodný druh zadávacího řízení podle ZVZ. V případě tohoto Projektu lze za splnění zvláštních podmínek uvažovat o užití soutěžního dialogu, resp. o užití některého ze standardních zadávacích řízení dle ZVZ (v úvahu přichází otevření či užší zadávací řízení), u kterého není nezbytné splnit žádné zvláštní podmínky.

V případě, že předpokládaná hodnota veřejné zakázky (Projektu) bude činit nejméně 50 mil. Kč bez DPH, bude zadávaná zakázka tzv. významnou veřejnou zakázkou ve smyslu § 16a ZVZ, jejíž odůvodnění dle § 156 ZVZ bude nutné předložit ke schválení zastupitelstvu Kraje. Schválení zastupitelstvem Kraje je podmínkou pro zahájení zadávacího řízení na dotčenou veřejnou zakázku (Projekt). Zároveň v případě významné veřejné zakázky musí být minimální zákonná lhůta pro podání žádostí o účast (platí pro soutěžní dialog a pro užší zadávací řízení) a minimální zákonná lhůta pro podání nabídky prodloužena alespoň o polovinu.

Otevřené řízení

Otevřené řízení představuje základní druh zadávacího řízení, které je oprávněn každý veřejný zadavatel využít univerzálně, tj. pro všechny veřejné zakázky bez ohledu na skutečnost, zda jde o veřejné zakázky na dodávky, služby nebo stavební práce, stejně jako bez ohledu na předpokládanou hodnotu veřejné zakázky. Pro použití tohoto druhu zadávacího řízení tedy nejsou ZVZ stanoveny žádné podmínky.

Před zahájením otevřeného řízení je veřejný zadavatel povinen uveřejnit ve Věstníku veřejných zakázek (a jde-li o nadlimitní veřejnou zakázku, pak i v Úředním věstníku veřejných zakázek) předběžné oznámení (na formuláři „oznámení předběžných informací“). Vlastní zadávací řízení pak může být zahájeno nejdříve jeden měsíc od odeslání předběžného oznámení.

Otevřené řízení, upravené v § 27 ZVZ, se pak zahajuje odesláním oznámení o zahájení zadávacího řízení k uveřejnění (taktéž do Věstníku veřejných zakázek, resp. i do Úředního věstníku veřejných zakázek), které je zároveň výzvou k podání nabídek dodavatelů a k prokázání splnění kvalifikace. Zadavatel v oznámení v souladu se ZVZ stanoví lhůtu pro podání nabídek. Po podání nabídek se postupuje dle ustanovení hlavy VII ZVZ, probíhá tedy otevírání obálek s nabídkami, potom zadavatel posuzuje v souladu s hlavou V ZVZ kvalifikaci uchazečů, kteří podali nabídky. Následuje posouzení a hodnocení nabídek hodnotící komisí dle hlavy VII ZVZ a výběr nejvhodnější nabídky.

Výhody otevřeného řízení:

- oslovení širokého spektra dodavatelů,
- předpoklad obdržení velkého počtu nabídek,
- možnost zkrácení lhůty pro podání nabídek (pokud veřejný zadavatel uveřejní na profilu zadavatele zadávací dokumentaci v plném rozsahu již ode dne uveřejnění oznámení otevřeného řízení, může zkrátit lhůtu pro podání nabídek o 5 dnů, tzn. z 52 dnů na 47 dnů),
- možnost využít průzkum trhu mezi potenciálními dodavateli a získat tak zpětnou reakci dodavatelů k návrhům podmínek zadávacího řízení.

Nevýhody otevřeného řízení:

- nemožnost omezit počet uchazečů, kteří podají nabídku, a s tím související nutnost hodnocení velkého počtu nabídek,
- nutnost přesného vymezení podmínek zadávacího řízení již v okamžiku oznámení jeho zahájení (již ode dne oznámení zadávacího řízení musí zadavatel uveřejnit na profilu zadavatele alespoň textovou část zadávací dokumentace),
- nemožnost s dodavateli o nabídkách / způsobu řešení veřejné zakázky jednat.

Zásadní změny v průběhu otevřeného řízení v souvislosti s novými zadávacími směrnici (novela Zákona o veřejných zakázkách v souvislosti s novými zadávacími směrnici by měla být přijata nejpozději do poloviny dubna 2016):

- zkrácení lhůt pro podání nabídek na min. 35 dnů (dříve 52),
- možnost doplnění jakýchkoli dokladů, nejen kvalifikace,
- možnost vést tržní konzultace s cílem připravit zadání veřejné zakázky a informovat dodavatele o svých plánech a požadavcích při zadávání veřejné zakázky.

Harmonogram otevřeného zadávacího řízení je uveden v Příloze č. 5.

Užší řízení

Užší řízení je dvoufázové zadávací řízení. V první fázi nejprve zadavatel vyzývá neomezený počet dodavatelů k prokázání kvalifikace a teprve v druhé fázi vyzývá kvalifikované dodavatele (zájemce) k podání nabídky. Užší řízení je oprávněn zadavatel užít bez omezení.

Vlastní průběh užšího řízení je shodný s otevřeným zadávacím řízením, formálně jsou zde však činnosti zadavatele rozděleny do kvalifikační a zadávací fáze.

Před zahájením otevřeného řízení je veřejný zadavatel povinen uveřejnit ve Věstníku veřejných zakázek (a jde-li o nadlimitní veřejnou zakázku, pak i v Úředním věstníku veřejných zakázek) předběžné oznámení (na formuláři „oznámení předběžných informací“). Vlastní zadávací řízení pak může být zahájeno nejdříve jeden měsíc od odeslání předběžného oznámení.

Užší řízení zahajuje zadavatel odesláním oznámení užšího řízení (oznámení o zakázce) k uveřejnění (taktéž do Věstníku veřejných zakázek, resp. i do Úředního věstníku veřejných zakázek), které je zároveň výzvou neomezenému počtu dodavatelů k podání žádostí o účast v užším řízení. Po podání žádostí o účast následně zadavatel provede posouzení kvalifikace zájemců a kvalifikovaným zájemcům (těm, kteří splnili kvalifikační podmínky zadavatele) zašle zadavatel společně se zadávací dokumentací výzvu k podání nabídky. Po skončení zadávací lhůty zadavatel provede otevření obálek s nabídkami, posouzení a hodnocení nabídek shodným postupem jako v otevřeném řízení a po hodnocení nabídek rozhodne o výběru nejvhodnější nabídky.

Výhody užšího řízení:

- oslovení širokého spektra dodavatelů,
- předpoklad obdržení velkého počtu žádostí o účast a následně i nabídek,
- možnost zkrácení lhůty pro podání nabídek (pokud veřejný zadavatel uveřejní na profilu zadavatele zadávací dokumentaci v plném rozsahu již ode dne uveřejnění oznámení užšího řízení, může zkrátit lhůtu pro podání nabídek o 5 dnů, tzn. ze 40 dní na 35 dní),
- možnost poskytnutí zadávací dokumentace zájemcům až jako součást výzvy k podání nabídek (v takovém případě neplatí možnost zkrácení lhůty pro podání nabídek dle předchozího bodu),

- možnost využít průzkum trhu mezi potenciálními dodavateli a získat tak zpětnou reakci dodavatelů k návrhům podmínek zadávacího řízení.

Nevýhody užšího řízení:

- nemožnost omezit počet uchazečů, kteří podají nabídku, a s tím související nutnost hodnocení velkého počtu nabídek,
- nemožnost s dodavateli o nabídkách / způsobu řešení veřejné zakázky jednat,
- časová náročnost tohoto typu zadávacího řízení v porovnání např. s otevřeným zadávacím řízením.

Zásadní změny v průběhu užšího řízení v souvislosti s novými zadávacími směrnicemi (novela Zákona o veřejných zakázkách v souvislosti s novými zadávacími směrnicemi by měla být přijata nejpozději do poloviny dubna 2016):

- zkrácení lhůt v případě nadlimitních veřejných zakázek: pro podání žádostí o účast – 30 dní/ pro podání nabídek 30 dní (dříve 37/40 dní),
- možnost doplnění jakýkoli dokladů, nejen kvalifikace,
- možnost vést tržní konzultace s cílem připravit zadání veřejné zakázky a informovat dodavatele o svých plánech a požadavcích při zadávání veřejné zakázky.

Harmonogram užšího zadávacího řízení je uveden v Příloze č. 6.

Soutěžní dialog

Soutěžení dialog je druhem zadávacího řízení, kdy si zadavatel na základě dialogu s kvalifikovanými zájemci sám určí řešení, které vyhovuje jeho potřebám a požadavkům. Následně po těchto jednáních bude vypracována konečná podoba zadávacích podmínek, na jejichž základě budou zadavateli všichni kvalifikovaní zájemci, s nimiž byl veden dialog, podávat nabídky.

Soutěžní dialog je upraven v § 35 až § 37 ZVZ. Pro použití soutěžního dialogu musí být splněna zákonná podmínka, tj. lze jej využít pouze u veřejných zakázek se zvláště složitým předmětem plnění, kdy veřejný zadavatel není objektivně schopen přesně vymezit (i) technické podmínky podle § 46 odst. 4 a 5 ZVZ, nebo (ii) právní nebo finanční požadavky na plnění veřejné zakázky.

Základním atributem pro užití soutěžního dialogu je vymezení předmětu plnění jako zvláště složitého. Za veřejnou zakázku se zvláště složitým předmětem plnění se dle zákona považuje veřejná zakázka, u níž veřejný zadavatel/ dotovaný zadavatel není objektivně schopen vymezit:

- technické podmínky plnění veřejné zakázky, a to ani formou stanovení požadavků na výkon nebo funkci požadovaného plnění (§ 46 odst. 4 a 5 ZVZ), nebo
- zřetelný právní nebo finanční rámec pro plnění veřejné zakázky (například jaký majetkově-právní model uspořádání majetkových vztahů bude realizován, jakým způsobem a z jakých zdrojů bude plnění financováno, atd.).

Soutěžní dialog tak bude využíván v případech, kdy je sice zadavatel schopen identifikovat své potřeby a cíle, nicméně není schopen určit nejlepší cestu k jejich dosažení, tj. ideální způsob řešení k naplnění svých potřeb a cílů; proto bývá soutěžní dialog využíván zejména v oblasti složitých projektů (řešení).

Soutěžní dialog je zahájen uveřejněním oznámení, které je zároveň výzvou k podání žádosti o účast v soutěžním dialogu a k prokázání splnění kvalifikace. Soutěžní dialog se skládá ze tří částí, kdy zadavatel nejdříve (i) posuzuje kvalifikaci dodavatelů, poté (ii) vede dialog

s dodavateli s cílem nalezení vhodného řešení pro realizaci jeho požadavků a po nalezení tohoto řešení (iii) podávají dodavatelé, se kterými zadavatel jednal, konkrétní nabídky.

Podané nabídky zadavatel (resp. hodnotící komise) otevírá, posuzuje a hodnotí běžným způsobem dle hlavy VII ZVZ, tzn. obdobně, jako je tomu v případě otevřeného řízení, tzn. bez možnosti o nabídkách jednat či nabízené plnění jakkoli modifikovat.

Pokud má vést soutěžní dialog ke splnění jeho účelu, je nutné vést ve fázi před podáním nabídek detailní diskusi s jednotlivými dodavateli o navrhovaných řešeních, jednání protokolovat a výsledky diskuse vyhodnotit a promítnout do zadávací dokumentace, s čímž souvisí v praxi i určitá časová, organizační a administrativní náročnost.

Výhody soutěžního dialogu:

- dvoukolové řízení – rozdělení zadávacího řízení na fázi kvalifikační a fázi zadávací,
- oslovení širokého spektra potenciálních dodavatelů,
- možnost motivovat potenciální dodavatele k účasti v soutěžním dialogu poskytnutím soutěžních cen,
- předpoklad obdržení velkého počtu žádostí o účast,
- možnost detailní specifikace požadovaného plnění až na základě výsledků jednání – zadavatel spolu s dodavateli dospěje k „ideálnímu řešení“ veřejné zakázky (tzn., že zadavatel nezveřejňuje zadávací podmínky již ke dni oznámení zadávacího řízení, ale postupně je „dotváří“ v návaznosti na průběh dialogu s potenciálními dodavateli).

Nevýhody soutěžního dialogu:

- možnost užít tento druh zadávacího řízení jen u veřejných zakázek se zvláště složitým předmětem plnění,
- vzhledem k rozštěpení zadávacího procesu na tři fáze (kvalifikace, soutěžní dialog, podání nabídky) dochází k prodloužení lhůty mezi oznámením zadávacího řízení a uzavřením smlouvy s vybraným uchazečem,
- organizační a administrativní náročnost, potřeba aktivní účasti v jednáních s uchazeči, zapojení kvalifikovaných poradců pro účely účasti na jednáních a s tím související zvýšené náklady výběrového procesu,
- problém ochrany know-how ve vlastním dialogu.

Zásadní změny v průběhu soutěžního dialogu v souvislosti s novými zadávacími směrnici:

- zkrácení lhůt pro podání žádostí o účast na min. 30 dnů (dříve 37; nadlimitní veřejné zakázky),
- možnost omezovat počet zájemců (možnost omezení počtu zájemců bude limitováno zákonnými podmínkami),
- rozšíření důvodů pro užití soutěžního dialogu.

Harmonogram soutěžního dialogu je uveden v Příloze č. 7.

6.2.3. Doporučení vhodné varianty zadání Projektu z pohledu práva veřejných zakázek

Na základě v současné době dostupných podkladových informací bylo vyhodnoceno, že v rámci Projektu by nemělo docházet k přenosu podstatné části rizik spojených s bráním užitému vyplývajících z poskytování služeb nebo z využívání provedeného díla na Dodavatele, resp. že v rámci Projektu absentuje riziko poptávky jako jeden z určujících znaků skutečnosti,

že mezi Zadavatelem a Dodavatelem bude docházet k přenosu podstatné části rizik směrem na Dodavatele.

Při zohlednění výše uvedeného a v současné době známých informací o Projektu máme za to, že výběr Dodavatele by neměl být podřízen právnímu režimu Koncesního zákona, ale Zákona o veřejných zakázkách, neboť budoucí vztah a plnění mezi Zadavatelem a Dodavatelem naplňuje znaky veřejné zakázky. S ohledem na shrnutí výhod a nevýhod možných variant zadávacího řízení pak pro zadání veřejné zakázky na výběr Dodavatele doporučujeme užít soutěžní dialog.

Doporučenou variantu zadání veřejné zakázky na výběr Dodavatele formou soutěžního dialogu doplňujeme níže podrobným popisem jeho průběhu:

1. Vypracování kvalifikační dokumentace – podmínkou následného vyhlášení soutěžního dialogu je zpracování kvalifikační dokumentace s uvedením zadavatelem požadovaných kvalifikačních předpokladů.
2. Předběžné oznámení – v případě, že zadavatel zadává nadlimitní veřejnou zakázku, je oprávněn zahájit zadávací řízení nejdříve 1 měsíc po odeslání předběžného oznámení k uveřejnění do Věstníku veřejných zakázek a do Úředního věstníku Evropské unie. Předběžné oznámení se vyhotovuje doplněním požadovaných údajů do formuláře „oznámení předběžných informací“, který je dostupný zde: <http://www.vestnikverejnychzakazek.cz/cs/Form>. Součástí předběžného oznámení je zároveň i odůvodnění účelnosti veřejné zakázky. Podrobnosti rozsahu tohoto odůvodnění stanoví prováděcí předpis, a to vyhláška č. 232/2012 Sb., o podrobnostech rozsahu odůvodnění účelnosti veřejné zakázky a odůvodnění veřejné zakázky.
3. Zahájení zadávacího řízení – soutěžní dialog je zahájen odesláním oznámení o zahájení zadávacího řízení k uveřejnění. Pro uveřejnění otevřeného řízení musí zadavatel použít závazný vzor příslušného formuláře (Oznámení o zakázce) a vyplnit ve formuláři povinná ustanovení (položky) – viz Metodický pokyn dostupný na www.vestnikverejnychzakazek.cz.

Řádně vyplněný formulář zadavatel zašle provozovateli Věstníku veřejných zakázek k uveřejnění a zažádá tímto způsobem o jeho zveřejnění ve Věstníku veřejných zakázek a vzhledem k tomu, že jde v případě Projektu o nadlimitní veřejnou zakázku na stavební práce, pak i o jeho uveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie.
4. Poskytnutí kvalifikační dokumentace - v den, kdy zadavatel obdrží potvrzení z Věstníku veřejných zakázek, že vyhlášení veřejné zakázky bylo uveřejněno, musí na svém profilu zadavatele uveřejnit kvalifikační dokumentaci a zpřístupnit jí tak všem potenciálním zájemcům.
5. Odůvodnění veřejné zakázky - veřejný zadavatel je povinen zpracovat odůvodnění veřejné zakázky. V případě významných veřejných zakázek podléhá odůvodnění schválení (před zahájením zadávacího řízení). V případě, že je zadavatelem územně samosprávný celek, provede schválení odůvodnění veřejné zakázky zastupitelstvo daného územně samosprávného celku. Veřejný zadavatel uveřejní odůvodnění veřejné zakázky na profilu zadavatele do 3 pracovních dnů od uveřejnění oznámení o zahájení zadávacího řízení ve Věstníku veřejných zakázek.
6. Běh lhůty pro podání žádostí o účast, poskytování dodatečných informací – ve lhůtě pro podání žádostí o účast poskytuje zadavatel rovněž dodatečné informace ke kvalifikační dokumentaci, a to buď na žádost dodavatelů nebo z vlastní iniciativy. Dodatečné informace musí zadavatel vždy zároveň uveřejnit i na profilu zadavatele.
7. Příjem žádostí o účast – žádostí o účast projevuje zájemce svůj úmysl účastnit se soutěžního dialogu. Nejčastější formou žádosti o účast bude písemná forma. Zákon o veřejných zakázkách ovšem připouští i podání žádostí o účast rovněž telefonicky s následným písemným doplněním.

8. Otevírání obálek s žádostí o účast – ZVZ nestanoví povinnost konat veřejné otevírání obálek s žádostmi. V případě zájmu o zachování maximální míry transparentnosti však může zadavatel rozhodnout o konání veřejného otevírání obálek s žádostmi o účast a pro tento účel i předem jmenovat komisi pro otevírání obálek.
9. Příprava na posouzení kvalifikace, jmenování kvalifikační komise – podané žádosti o účast posuzuje v soutěžním dialogu buď sám zadavatel nebo jím k tomuto účelu jmenovaná speciální kvalifikační komise. Osoby provádějící posouzení žádostí o účast musí být ve vztahu k zájemcům, kteří podali žádost o účast, a zadávané veřejné zakázce nepodjaty (o tom by měl každý člen komise před zahájením své činnosti učinit čestné prohlášení) a zachovávat mlčenlivost o skutečnostech, o kterých se dozvěděly v souvislosti s posouzením žádostí o účast a kvalifikačních dokladů. Při posouzení kvalifikace je kontrolováno, zda zájemce prostřednictvím dokladů předložených ve své žádosti o účast prokázal splnění zadavatelem v kvalifikační dokumentaci požadovaných kvalifikačních kritérií. V případě nejasností zjištěných v žádostech o účast zájemců, může zadavatel/ komise vyzvat zájemce k doplnění informací/ dokladů předložených k prokázání splnění kvalifikace, případně též i k doplnění podkladů zcela nových. V případě, že zájemce neprokázal splnění zadavatelem požadovaných kvalifikačních předpokladů, bude jeho žádost o účast komisí vyřazena a zájemce následně vyloučen z účasti v zadávacím řízení na veřejnou zakázku.
10. Výzva k účasti ve vlastním dialogu, dokumentace soutěžního dialogu - po posouzení kvalifikace zájemců vyzve veřejný zadavatel všechny zájemce, kteří prokázali splnění kvalifikace, k účasti ve vlastním dialogu. Součástí písemné výzvy k účasti v dialogu je (i) informace o uveřejnění oznámení soutěžního dialogu, (ii) údaje o hodnotících kritériích, pokud nejsou uvedeny v oznámení soutěžního dialogu či dokumentaci soutěžního dialogu, (iii) informaci o místě a době prvního jednání ve vlastním dialogu a v jakém jazyce bude jednáno, a (iv) dokumentace soutěžního dialogu.
- Účelem dokumentace soutěžního dialogu je popsat alespoň obecným způsobem představy veřejného zadavatele, na něž by měli vybraní zájemci ve svých řešeních reagovat. Tento dokument by měl být souborem potřeb veřejného zadavatele, tzn. že veřejný zadavatel by měl definovat v dokumentaci soutěžního dialogu účel zadávacího řízení, cíle, které mají být dosaženy, případně obecné představy o právních či finančních podmínkách veřejné zakázky, které však nebyl schopen prozatím exaktně definovat a které by měly být stanoveny až na základě výsledků vlastního dialogu.
- Kromě výše uvedených obecných náležitostí dokumentace soutěžního dialogu mohou být jeho součástí též hodnotící kritéria (veřejný zadavatel je oprávněn je případně vymezit v oznámení soutěžního dialogu či výzvě k účasti ve vlastním dialogu). Tato hodnotící kritéria by měl veřejný zadavatel vymezit takovým způsobem, aby zájemci byli na jejich základě schopni identifikovat preference veřejného zadavatele při přípravě svých řešení. Na druhou stranu pro účely hodnocení nabídek je možné upřesnit hodnotící kritéria v závislosti na výsledku soutěžního dialogu takovým způsobem, aby byl na jejich základě schopen provést transparentní a přezkoumatelné hodnocení nabídek.
11. Vlastní dialog – v rámci soutěžního dialogu koná veřejný zadavatel s vyzvanými zájemci vlastní dialog, a to s cílem nalézt vhodná řešení způsobilá splnit jeho potřeby a požadavky, které obecně představil v dokumentaci soutěžního dialogu.
- Na počátku vlastního dialogu představí každý zájemce svůj navržený způsob naplnění zadavatelem specifikovaných potřeb, tj. na počátku vlastního dialogu existuje takové množství řešení, jaký je počet účastníků vlastního dialogu, přičemž zadavatel by měl být schopen identifikovat ta řešení, která zcela nevyhovují jeho představám.
- V průběhu vlastního dialogu může veřejný zadavatel projednat s vyzvanými zájemci veškeré aspekty veřejné zakázky. To znamená, že se může zaměřit zejména na otázky,

které nebyl schopen sám vydefinovat před oznámením soutěžního dialogu – tj. předmět veřejné zakázky, resp. právní a finanční podmínky.

O každém jednání ve vlastním dialogu je veřejný zadavatel povinen vyhotovit protokol, ve kterém popíše předmět a výsledek jednání. Veřejný zadavatel není povinen jednat se všemi vyzvanými zájemci současně, může jednat se zájemci i odděleně, je však povinen zachovat obdobný předmět a rozsah jednání se všemi zájemci, tedy respektovat princip rovného zacházení. Z hlediska celkového průběhu vlastního dialogu je praktičtější vést s jednotlivými účastníky oddělená jednání. Pro účely efektivního průběhu vlastního dialogu doporučujeme, aby si zadavatel vždy před určitým kolem jednání přesně vymezil rozsah diskutovaných otázek a ten v dostatečném předstihu zaslal zájemci, s nímž bude vést jednání.

Zadavatel pokračuje ve vedení vlastního dialogu do té doby, než z předložených řešení vybere to, které pro účely zajištění svých potřeb považuje za nejvhodnější. Následně zadavatel popis tohoto řešení zašle každému účastníkovi rozhodnutí o vhodnosti jeho řešení s odůvodněním.

12. Finalizace zadávací dokumentace – zadávací dokumentace je připravována zadavatelem v soutěžním dialogu v průběhu vlastního dialogu s tím, že po ukončení vlastního dialogu učiní zadavatel její součástí popis řešení vybraného v průběhu vlastního dialogu a konečnou podobu závazného návrhu smlouvy.
13. Výzva k podání nabídek a poskytnutí zadávací dokumentace – po finalizaci zadávací dokumentace vyzve zadavatel písemnou formou všechny zájemce, kteří se účastnili vlastního dialogu, k podání nabídky a k tomu v písemné výzvě stanoví mj. i lhůtu pro podání nabídek (výzva dále povinně obsahuje informaci o místě podání nabídek; informaci o tom, v jakém jazyce může být podána nabídka; a zadávací dokumentaci nebo podmínky přístupu či poskytnutí zadávací dokumentace). Délka lhůty pro podání nabídek v daném případě není ZVZ předepsána, nicméně musí být přiměřená požadavkům zadavatele na obsah nabídky uchazečů (tj. uchazečům musí být stanovena tak dlouhá lhůta pro podání nabídek, aby byli schopni v jejím rámci připravit nabídku). Lhůta pro podání nabídek počíná v daném případě běžet dnem následujícím po dni odeslání výzvy k podání nabídek.
14. Běh lhůty pro podání nabídek, poskytování dodatečných informací k zadávacím podmínkám – ve lhůtě pro podání nabídek poskytuje zadavatel rovněž dodatečné informace k zadávacím podmínkám veřejné zakázky, a to buď na žádost dodavatelů, nebo z vlastní iniciativy. Dodatečné informace musí zadavatel vždy zároveň uveřejnit i na profilu zadavatele.
15. Příjem obálek s nabídkami, otevírání obálek s nabídkami – ihned po uplynutí lhůty pro podání nabídek provádí zadavatelem jmenovaná komise otevírání obálek s nabídkami. V podaných nabídkách komise kontroluje, zda (a) je nabídka zpracována v požadovaném jazyce dle požadavků zadavatele a (b) zda je návrh smlouvy podepsán osobou oprávněnou jednat za uchazeče. Po kontrole nabídky komise zástupcům uchazečů přítomným při otevírání obálek s nabídkami sdělí vždy identifikační údaje každého uchazeče, jehož nabídka byla kontrolována a dále sdělí informaci o výši nabídkové ceny a případně další údaje, které jsou součástí hodnotících kritérií. V případě, že nabídka uchazeče nesplňuje kontrolované skutečnosti, je komisí při otevírání obálek vyřazena a uchazeče, který takovou nabídku podal, je následně vyloučen z účasti v zadávacím řízení na veřejnou zakázku. Proti jakémukoliv vyloučení z účasti v zadávacím řízení se může uchazeč bránit podáním námitek zadavateli.
16. Jmenování členů komise pro otevírání obálek, hodnotící komise – veřejný zadavatel je povinen před uplynutím lhůty pro podání nabídek ustanovit nejméně 3člennou komisi pro otevírání obálek s nabídkami. Veřejný zadavatel zároveň ustanovuje i hodnotící komisi. Veřejný zadavatel může pověřit hodnotící komisi, aby zároveň plnila činnost komise pro otevírání obálek. Hodnotící komise však musí mít na rozdíl od komise pro otevírání

obálek nejméně 5 členů a je-li to odůvodněno předmětem veřejné zakázky, musí mít hodnotící komise nejméně jednu třetinu členů s příslušnou odborností ve vztahu k předmětu veřejné zakázky. S ohledem na skutečnost, že v daném případě by byla zadávána nadlimitní veřejná zakázka na stavební práce, členem hodnotící komise by musel být autorizovaný architekt, autorizovaný inženýr nebo autorizovaný technik.

17. Posouzení a hodnocení nabídek - hodnotící komise posoudí nabídky z hlediska splnění požadavků požadovaných zadavatelem a souladu s platnými právními předpisy. Po posouzení nabídek provádí hodnotící komise hodnocení podaných nabídek, a to dle hodnotících kritérií stanovených k tomuto účelu zadavatelem v zadávacích podmínkách veřejné zakázky.
18. Rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky - po posouzení a hodnocení nabídek rozhodne zadavatel na základě doporučení hodnotící komise o výběru nejvhodnější nabídky a toto rozhodnutí následně oznámí všem dotčeným uchazečům. Zadavatel se může odchýlit od doporučení hodnotící komise, je však povinen provedené odchylky řádně odůvodnit.
19. Povinnosti zadavatele po uzavření smlouvy – i po uzavření smlouvy s vybraným uchazečem zůstávají zadavateli některé administrativní povinnosti ke splnění, jde zejména o uveřejnění oznámení o zadání; pokud v průběhu zadávacího řízení požadoval složení jistoty, pak její vrácení uchazečům; zpracování a uveřejnění písemné zprávy zadavatele na profilu zadavatele.

6.3. Popis vlastnických vztahů ve vztahu k majetkovým aktivům

Pro účely této analýzy byly Krajem Zhotoviteli poskytnuty následující vzorové smlouvy, jež by mohly svým obsahem ovlivnit budoucí zadání Projektu:

- Smlouvy o poskytnutí dotace;
- Vzorové smlouvy o zřízení služebnosti inženýrské sítě;
- Vzorová smlouva o provedení stavby na pozemku;
- Vzorová nájemní smlouva, kde pronajímatelem neidentifikovaného pozemku je SUS.

Předmětem Smlouvy o poskytnutí dotace je spolufinancování záměru Kraje na rekonstrukci úseku D8 Bříza - hranice Středočeského kraje, silnice II/ 240, konkrétně pak má v rámci záměru Zadavatele dojít k rekonstrukci výše uvedené stávající silnice, úpravě stávajících vjezdů v nutné míře, včetně oprav a zřízení nových propustků, výškové vyrovnaní povrchových zařízení inženýrských sítí ve vozovce, v intravilánu pak úprava komunikací pro pěší, úprava zeleně, krajnic, výměna, resp. doplnění bezpečnostních prvků, úprava svislého a doplnění vodorovného dopravního značení, úprava autobusových zastávek a veřejného osvětlení. Zároveň má být také řešena taktéž rekonstrukce úseku na silnici II/608 od okružní křižovatky s II/240 přes obec Straškov. Dále na silnici III/24045 od obce Račiněves ke křižovatce se silnicí II/608, úsek silnice v obci Bříza III/24043 a III/23931 k hranici Středočeského kraje.

Dle Smlouvy o poskytnutí dotace je nejzazší termín ukončení dotovaného projektu určen na 29.10.2015.

Ve vztahu k silnicím, které jsou předmětem dotačního projektu, je stanovena doba udržitelnosti 5 let od finančního ukončení projektu. Po celou dobu realizace projektu a udržitelnosti projektu nesmí příjemce dotace (tj. Kraj) převést vlastnické právo k majetku pořízenému (rekonstruovanému) z poskytnuté dotace, případně zřídit k tomuto majetku zástavní právo. Příjemce dotace může daný majetek pronajmout či vypůjčit třetí osobě, avšak pouze s písemným souhlasem poskytovatele dotace (Regionální rada regionu soudržnosti Severozápad), a to na základě transparentního, otevřeného a nediskriminačního výběrového

řízení (pozn. nejedná se o zadávací řízení dle ZVZ). Taktéž věcné břemeno k majetku pořízenému z dotace lze po dobu udržitelnosti projektu zřídit pouze s písemným souhlasem poskytovatele dotace.

Výše uvedená omezení vlastnického práva k silnicím podpořeným z EU dotací je nutné vzít v potaz v případě, že by dotčené silnice byly zařazeny do Projektu.

Dle dále dostupných informací získal Kraj podporu z finančních prostředků EU taktéž ke spolufinancování rekonstrukcí či souvisejících úprav následujících silnic či jejich vybraných úseků: silnice II/224 a silnice II/568 (období realizace projektu 1.9.2007 – 29.8.2010), silnice I/13 a silnice II/224 (období realizace 1.9.2007 – 28.2.2010), silnice II/254 a I/13 a II/258 (období realizace 1.9.2007 – 29.8.2010), silnice I/13, II/219 a silnice III/22310 (období realizace 1.9.2007 – 30.5.2010), silnice I/13 a II/257 (období realizace 1.9.2007 – 16.12.2009). Smlouvy o poskytnutí dotace k výše uvedeným projektům nebyly předmětem této studie, nicméně lze předpokládat, že u většiny těchto projektů byla smluvním ujednáním taktéž stanovena 5letá podmínka udržitelnosti, a to včetně příslušných omezení vlastnických práv příjemce dotace. Vzhledem k tomu, že ve vztahu k většině výše uvedeným rekonstruovaným silnicím doposud doba udržitelnosti neuplynula, pak v případě, že tyto dotčené silnice budou zařazeny do Projektu, doporučujeme provést k ověření omezení vlastnických práv k dotčeným nemovitostem taktéž právní analýzu dotčených smluv o poskytování dotace.

Ve vztahu k předloženým vzorovým smlouvám lze shrnout, že z jejich současného obsahu nevyplývají zásadnější omezení ve vztahu k právní proveditelnosti Projektu. K tomu upozorňujeme, že při finálním vymezení silnic, které budou realizací Projektu dotčeny, bude nezbytné provést analýzu smluvních ujednání (nikoli pouze vzorových ujednání) vztahujících se k těmto pozemkům, z nichž již mohou určitá omezení právní realizovatelnosti Projektu vyplývat.

6.4. Výběr zadavatele Projektu

V rámci analýzy právní proveditelnosti Projektu považujeme za klíčové, aby byl vhodně zvolen subjekt, který bude zadavatelem Projektu, v rámci kterého by silnice II. a III. třídy ve vlastnictví Kraje byly svěřeny vysoutěženému dodavateli, jenž by realizoval rekonstrukci vybraných úseků a navazující dlouhodobou údržbu.

V této souvislosti je potřeba posoudit, zda by jako Zadavatel měl vystupovat přímo Kraj nebo SUS. Tento aspekt hraje taktéž důležitou roli v otázce vlastnictví nemovitostí a možností zajištění finančních závazků, tj. skutečností důležitých mj. i pro vhodnou volbu určité varianty financování Projektu.

6.4.1. Kraj jako Zadavatel

Výhody:

- hlavní výhodou této varianty je, že Kraj je již nyní vlastníkem veškerých nemovitostí dotčených Projektem; tím je usnadněna proveditelnost Projektu již v počáteční fázi,
- vlastnictví dotčených nemovitostí taktéž přináší možnost zajistit financování zástavními právy na nemovitostech Kraje,
- Kraj má přímou kontrolu nad prováděním Projektu.

Nevýhody:

- Kraj nese přímo rizika související s realizací Projektu.

6.4.2. SUS jako Zadavatel

Výhody:

- způsob nakládání a hospodaření s vlastním či svěřeným majetkem je pod kontrolou Kraje.

Nevýhody:

- SUS jako příspěvková organizace Kraje nyní dotčené nemovitostí nevlastní, jsou jí pouze svěřeny k výkonu její činnosti. Vzhledem k potřebě vnějšího financování Projektu, by patrně investoři a financující instituce požadovali zajištění závazků této příspěvkové organizace ze strany Kraje (např. ručení). Investice do nemovitostí příspěvkové organizaci pouze svěřených, může být z hlediska financujících subjektů hodnoceno jako poměrně rizikové,
- jakékoliv financování investičních záměrů příspěvkové organizace ZRP limituje, a to v tom smyslu, že příspěvková organizace může uzavírat smlouvy o půjčce nebo o úvěru jen po předchozím písemném souhlasu zřizovatele.

6.4.3. Doporučení vhodné volby zadavatele Projektu

Z výše uvedeného vyplývá, že pro účely realizace Projektu není příspěvková organizace vhodnou formou Zadavatele, jelikož jakýkoliv její úkon týkající se nakládání s nemovitým majetkem (ať už se jedná o majetek vlastní nebo svěřený) či financování závisí na souhlasu Kraje jako zřizovatele a navíc by v postavení zadavatele Projektu bylo vyžadováno zajištění závazků příspěvkové organizace ve vztahu k Projektu ze strany Kraje. Příspěvková organizace by však mohla vystupovat ve struktuře smluvních vztahů buď jako mandatář jednající jménem Kraje a nebo jako provozovatel u varianty dodavatelského úvěru spojeného s odkupem pohledávek. Jako nejvhodnější forma se tedy jeví, aby zadavatelem Projektu byl přímo Kraj.

7. Finanční model – očekávané peněžní toky Projektu

Finanční model je matematickou reprezentací klíčových finančních a provozních vztahů Projektu, sestavený v programu MS Excel. Finanční model se využívá k analýze možných scénářů vývoje finanční situace Projektu. Finanční model následuje doporučení „dobré praxe“ v dané oblasti a umožňuje uživatelům provádět analýzu vytipovaných variant realizace a citlivostní analýzu.

Cílem finančního modelu byla analýza finančních toků Projektu rekonstrukce silnic II. a III. tříd Kraje. Model byl sestaven tak, aby umožnil analyzovat zejména následující 3 realizační balíčky:

- Komplexní rekonstrukce silnic i mostů II. a III. tříd;
- Oddělené balíčky mostních konstrukcí, silnic II. tříd a silnic III. tříd, případně jejich vzájemné kombinace;
- Balíček snížených nákladů na silnice a mosty II. tříd.

V rámci každého realizačního balíčku pak finanční model umožňuje analyzovat následující varianty financování:

- Varianta klasické koncese (projektové financování);
- Varianta koncese spojená s odkupem pohledávky;
- Varianta koncese spojená s dluhopisy Kraje.

Finanční model je připraven a optimalizován pro verzi MS Excel 2010. Pro správnou funkčnost modelu je zapotřebí povolit spouštění funkcí „makro“.

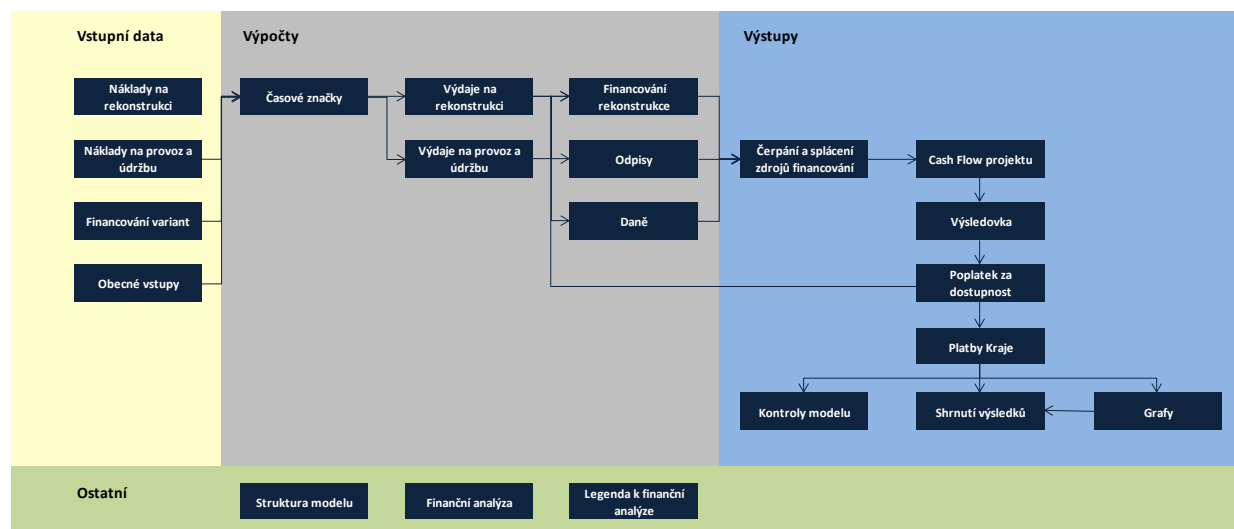
Poznámka: uživatelům tohoto dokumentu se doporučuje paralelně s níže uvedeným textem pracovat se samotným finančním modelem v MS Excel, který umožní interaktivní reakci na požadované úpravy zadání a přehlednější prezentaci výstupních údajů.

7.1. Struktura finančního modelu

Model se sestává z několika navzájem propojených výpočetních modulů, které začínají definicí vstupních parametrů a pomocí těchto vstupních veličin jsou v návazných modulech postupně vypočítávány sledované výstupní parametry.

Propojení jednotlivých výpočetních modulů je shrnuto na následujícím grafu:

Graf č. 30: Struktura výpočetních modulů



Výpočetní moduly jsou rozmístěny na jednotlivých listech následujícím způsobem:

- List Struktura modelu: obsahuje graf návaznosti jednotlivých výpočetních modulů a legendu označení buněk a listů;
- List Vstupy, List Vstupy - CAPEX, OPEX, LCC, veškerá vstupní data použitá při výpočtu, jsou umístěná na těchto listech. Žádný jiný list (s výjimkou citlivostní analýzy na výstupním listu) neobsahuje vstupní hodnoty;
- List Výpočty: přebírá vstupní data z listu Vstupy a obsahuje všechny potřebné výpočty k nalezení výstupních hodnot a grafů;
- List Výstupy – koncese: představuje souhrn výstupních hodnot týkajících se varianty koncese;
- List Výstupy – odkup: představuje souhrn výstupních hodnot týkajících se varianty koncese s odkupem pohledávek;
- List Výstupy – srovnání: obsahuje porovnání variant koncese a koncese s odkupem pohledávek. Obsahuje též citlivostní analýzu, kde si může uživatel pomoci tlačítek měnit vybrané vstupní parametry;
- List Finanční analýza: je externím listem, který není součástí výpočtů ve finančním modelu. Finanční model pouze přebírá některé hodnoty (zejména velikost volných zdrojů Kraje) a užívá je pro účely výstupních shrnutí;
- List FA (legenda): je externím listem, který obsahuje popis jednotlivých řádků listu Finanční analýza.

Listy ve finančním modelu jsou barevně rozlišeny následujícím způsobem:

Graf č. 31: Barevné označení listů



Jednotlivé typy buněk ve finančním modelu jsou barevně rozlišeny následujícím způsobem:

Graf č. 32: Barevné označení buněk

	Vstupní pole
	Výpočty
	Pevná hodnota (0;1) anebo odlišný vzorec
	Kontrola modelu - Správně
	Kontrola modelu - Chyba
	Vazba na makra
	Poznámky

Makra

Finanční model obsahuje 2 druhy maker:

- Výpočetní makra – řeší problém cyklických odkazů a dopočet výstupních hodnot metodou půlení intervalu;
- Odkazová makra – sloužící k snazšímu přesunu mezi jednotlivými listy.

Údaje ve finančním modelu jsou uvedeny v tisících Korun českých.

Kontroly modelu

Finanční model obsahuje na výpočetním listu a výstupních listech řadu výpočetních kontrol. Jedná se o indikátory signalizující správnost / chybovost výpočtu, nutnost optimalizace modelu či neexistenci řešení pro danou kombinaci vstupních veličin.

7.2. Optimalizace modelu

Uživatel může v rámci finančního modelu měnit vstupní hodnoty - žlutě označené buňky, či pomocí tlačítek citlivostní analýzy. Po změně vstupních veličin je nutné zkontrolovat indikátory správnosti výpočtu na listu Výstupy – shrnutí.

Tabulka č. 37: Kontroly modelu

Kontroly modelu	
Krajské dluhopisy splacený	OK
Varianta koncese	
Potřeby financování rekonstrukce pokryty	OK
Přepočet potřeb financování úvěrem	OK
Úvěr splacen	OK
Dosažena požadovaná výnosnost	OK
Komplexní kontrola	OK
Aktiva plně odepsána	OK
Res. fond na opravy na údržbu naplněn	OK
Varianta koncese s odkupem pohledávek	
Potřeby financování rekonstrukce pokryty	OK
Přepočet potřeb financování úvěrem	OK

Úvěr Dodavatele splacen	OK
Úvěr kraje splacen	OK
Dosažena požadovaná výnosnost	OK
Komplexní kontrola	OK
Aktiva plně odepsána	OK
Res. fond na opravy na údržbu naplněn	OK

Pokud nejsou všechny indikátory zeleně zabarvené, je třeba provést přepočítání modelu. Přepočítání modelu se provede stiskem tlačítka „Přepočítání“ umístěném v pravém horním rohu výstupních listů.

Graf č. 33: Tlačítko pro přepočítání modelu



Pokud stisknutí tlačítka nereaguje, je možné, že na uživatelském počítači není povoleno spouštění makra. Toto nastavení lze ověřit v menu: Soubor – Možnosti – Centrum zabezpečení – Nastavení centra zabezpečení - Nastavení makra - Povolit makra.

Pokud po provedení výpočtu kontroly modelu stále vykazují chyby, tak pro danou kombinaci vstupů neexistuje vhodné řešení (fixní poplatek za dostupnost, který by vhodně pokrýval peněžní toky projektu (dále také „CF“) a je nutné zvolit jinou kombinaci vstupů. Pro odhalení příčiny neexistence řešení lze nahlédnout do přehledu CF na listu Výpočty, moduly Varianta koncese a Varianta koncese s odkupem pohledávek, případně jiný modul dle zobrazené chybové hodnoty.

7.3. Vstupní hodnoty

Kapitola prezentuje základní vstupní data, která byla využita při modelových výpočtech. Jedná se o data pro komplexní variantu realizace silnic a mostů II. i III. tříd. V případě provedení změn vstupních dat pro přípravu konkrétní varianty jsou tyto změny dále uvedeny v příslušné kapitole.

7.3.1. Výdaje na rekonstrukci

Výdaje na rekonstrukci jsou uvedeny v cenách roku 2015. Pro následující výpočet jsou dále upraveny o inflaci 2%. Za účelem zpřístupnění možnosti aktivovat jednotlivé balíčky jsou hodnoty definovány odděleně pro mosty, silnice II. a silnice III. tříd.

Tabulka č. 38: Vstupy – výdaje na rekonstrukci

Úvodní rekonstrukce (CAPEX)	2016	2017	2018	2019
Mostní konstrukce				
II. Třídy				
kat. I - IV	58,198	69,837	58,198	46,558
kat. V	83,795	100,554	83,795	67,036
kat. VI	5,308	6,369	5,308	4,246
kat. VII	0	0	0	0
propustky	1,759	2,111	1,759	1,407
III. Třídy				
kat. I - IV	63,436	76,124	63,436	50,749
kat. V	114,903	137,884	114,903	91,923
kat. VI	110,715	132,858	110,715	88,572
kat. VII	5,776	6,931	5,776	4,620
propustky	14,745	17,694	14,745	11,796
Celkem	458,634	550,361	458,634	366,908
Silnice				
II. Třídy				
kat. 1	157,088	188,506	157,088	125,670
kat. 2	377,713	453,256	377,713	302,171
kat. 3	89,314	107,177	89,314	71,451
kat. 4	951,736	1,142,083	951,736	761,389
kat. 5	457,060	548,472	457,060	365,648
Zdi a svahy	13,351	16,021	13,351	10,681
III. Třídy				
kat. 1	379,730	455,677	379,730	303,784
kat. 2	920,833	1,105,000	920,833	736,667
kat. 3	216,405	259,686	216,405	173,124
kat. 4	2,310,009	2,772,011	2,310,009	1,848,007
kat. 5	1,084,684	1,301,621	1,084,684	867,747
Zdi a svahy	20,005	24,006	20,005	16,004
Celkem	6,977,929	8,373,515	6,977,929	5,582,344

K nákladům na výstavbu jsou dále připočítány náklady na režijní náklady Dodavatele – SPV (tzv. Special Purpose Vehicle = projektová společnost), které byly odhadnuty ve výši 3% výše uvedených výdajů na rekonstrukci.

Tabulka č. 39: Vstupy – náklady SPV

Náklady SPV	
Náklady SPV (% CAPEX)	3%

V rámci rekonstrukce bude třeba nad rámec výdajů na rekonstrukci vynaložit další uvedené níže. Tyto výdaje se liší v závislosti na aktivovaném realizačním balíčku, proto jsou uvedeny odděleně pro jednotlivé kombinace. Při aktivaci 2 a 3 prvků (mosty, silnice II. tříd a silnice III. tříd) vstupují do výpočtu vždy hodnoty uvedené u Varianty 1. Pro úplnost jsou v rámci

vstupních uvedeny i hodnoty pro rok 2015, které však do výpočtu zahrnuty nejsou (finanční model začíná rokem 2016). Hodnoty jsou uvedeny v cenách roku 2015 a v rámci navazujících výpočtů upraveny o inflaci 2% ročně.

Tabulka č. 40: Vstupy – výdaje při rekonstrukci placené Krajem

Ostatní jinde nezařazené (placené Krajem)	2015	2016	2017	2018	2019
Varianta 1 - Mosty i silnice II. a III. tříd					
Projektové práce	61,277	0	0	0	0
Průzkumy	45,958	0	0	0	0
Nezávislý dozor	21,447	21,447	21,447	21,447	21,447
Ostatní	12,255	12,255	12,255	12,255	12,255
Celkem		33,703	33,703	33,703	33,703
Varianta 2 - Pouze mosty					
Projektové práce	12,842	0	0	0	0
Průzkumy	15,594	0	0	0	0
Nezávislý dozor	7,338	7,338	7,338	7,338	7,338
Ostatní	734	734	734	734	734
Celkem		8,072	8,072	8,072	8,072
Varianta 3 - Pouze silnice II. tříd					
Projektové práce	16,861	0	0	0	0
Průzkumy	15,175	0	0	0	0
Nezávislý dozor	5,901	5,901	5,901	5,901	5,901
Ostatní	3,372	3,372	3,372	3,372	3,372
Celkem		9,274	9,274	9,274	9,274
Varianta 4 - Pouze silnice III. tříd					
Projektové práce	30,478	0	0	0	0
Průzkumy	20,318	0	0	0	0
Nezávislý dozor	12,191	12,191	12,191	12,191	12,191
Ostatní	8,127	8,127	8,127	8,127	8,127
Celkem		20,318	20,318	20,318	20,318

7.3.2. Provozní výdaje

Finanční model předpokládá, že v rámci provozu se Dodavatel bude starat zejména o povrch vozovky (blíže viz popis v technické části studie) a zbylé provozní aktivity bude dále zabezpečovat Zadavatel. Výdaje jsou uvedeny v cenách roku 2015 a v navazujícím výpočtu indexovány 2% ročně.

Tabulka č. 41: Vstupy – provoz a běžná údržba placená Dodavatelem

Provoz a běžná údržba (ročně) - platí dodavatel	CZK 000
Mostní konstrukce	
II. třídy - Běžná údržba	811
III. třídy - Běžná údržba	1,684
Celkem	2,495

Silnice	
II. Třídy	
Běžná údržba	81,125
III. Třídy	
Běžná údržba	238,580
Celkem	319,705

Tabulka č. 42: Vstupy – provoz a běžná údržba placená Zadavatelem

Provoz a běžná údržba (ročně) - platí kraj	
Celkem provoz a údržba v cenách 2015	602,000
Zbývá uhradit Zadavatelem	150,921

Provozní výdaje hrazené Zadavatelem vycházejí z odhadu celkových výdajů za provoz a běžnou údržbu, od kterých jsou dle aktivovaných balíčků odečteny provozní výdaje placené Dodavatelem po zohlednění vlivu rekonstrukce na výši provozních výdajů.

7.3.3. Náklady životního cyklu

Náklady životního cyklu projektu představují investiční výdaje nutné na uvedení aktiv do žádoucího technického stavu. Tyto výdaje se vyskytují v několikaletých cyklech a za účelem rozložení těchto výdajů je vytvářen rezervní fond.

Tabulka č. 43: Vstupy - náklady životního cyklu

Těžká údržba (LCC)	Celkem	2025	2031	2037	2043	2044	2045
Mostní konstrukce							
II. třídy	119,247	0	0	0	0	0	119,247
III. třídy	247,660	0	0	0	0	0	247,660
Silnice							
II. třídy	491,103	122,776	122,776	122,776	122,776	0	0
III. třídy	1,183,600	295,900	295,900	295,900	295,900	0	0
Celkem		418,676	418,676	418,676	418,676	0	366,908

Rezervní fond je plněn 5 let dopředu, vždy na předem definovanou procentní hodnotu LCC výdaje.

Tabulka č. 44: Vstupy – rezervní fond na opravy a údržbu

Rezervní účet na opravy a údržbu (% celk. nákl. N let předem)	
Cílové procento plnění rezervy	
Rok N - 1	100%
Rok N - 2	80%
Rok N - 3	60%
Rok N - 4	40%
Rok N - 5	20%

7.3.4. Finanční parametry modelů realizace

Finanční model porovnává 2 modely smluvní realizace – klasickou koncesní formu a formu koncese spojené s účelovým úvěrem Dodavatele / odkupem pohledávek. Model umožňuje bez ohledu na zvolený model realizace nastavit, že Zadavatel (zde předpoklad, že Zadavatelem bude Kraj) bude určitou část investice hradit formou „dotace“, finančními zdroji získanými z externího financování realizovaného přímo Krajem (zde emise dluhopisů). Parametry jsou uvedeny v následující tabulce. Dluhopisy představují jednorázový typ splácení nominální hodnoty na konci doby splatnosti. Je dále předpokládáno, že Kraj po ukončení čerpání dluhopisů bude rovnoměrně tvořit rezervní fond (tzv. sinking fund) za účelem rozložení splátky nominální hodnoty na delší časové období. Zůstatek rezervního fondu se v době splatnosti dluhopisů použije na splátku nominální hodnoty. Aktuální nastavení předpokládá desetileté dluhopisy, které budou 2x refinancovány. Celková doba splatnosti dluhopisů bude 30 let.

Tabulka č. 45: Vstupy – parametry dluhopisů

Část úvodní investice financovaná dluhopisy kraje	
Podíl na ceně rekonstrukce (%)	0%
Emisní náklady (%)	0.10%
Kupónová sazba (%)	1.44%
Splatnost (let)	10
Počet výběrů z fondu na NH	3

Klasická koncese představuje situaci, kdy dodavatel financuje část investice vlastním kapitálem a zbylou část z bankovního úvěru. Následně z obdrženého poplatku za dostupnost platí veškeré výdaje, splácí dluhovou službu a realizuje návratnost vložených vlastních zdrojů. Bankovní úvěr předpokládá anuitní splátky. Velikost poplatku za dostupnost je stanovena v rámci každé varianty tak, aby pokrývala provozní náklady.

Tabulka č. 46: Vstupy – parametry koncese

Koncesní model					
Zahájení koncese	2016				
Počet let trvání koncese	30				
Ukončení koncese	2045				
Poměr E/(D+E)	15%				
Dluh					
Základní sazba (%)	1.09%				
Marže celkem (%)	3.00%				
Doba splácení (let)	20				
Vlastní kapitál					
Požadovaná výnosnost (IRR on E, %)	12%				
	2016	2017	2018	2019	2020
Poplatek za dostupnost do ukončení rekonstrukce (%)	10%	10%	10%	10%	10%
Indexace PzD (% p.a.)	2%				

Poznámka: zadané procentní hodnoty PzD („jsou aplikovány jen v průběhu období rekonstrukce

Koncese spojená s odkupem pohledávek představuje situaci, kdy Dodavatel také realizuje investici částečně z vlastních zdrojů a na zbylou část čerpá bankovní úvěr. Po dokončení rekonstrukce pak pohledávku za Krajem prodává bance za cenu předem stanovenou ve výběrovém řízení. Výsledkem této struktury jsou pak nižší náklady dluhu, nižší požadavek na vklad vlastního kapitálu dodavatele reflektující nižší rizikovost transakce z pohledu banky. Bankovní úvěr předpokládá anuitní splátky.

Tabulka č. 47: Vstupy – parametry koncese s odkupem pohledávek

Koncese s odkupem pohledávek					
Poměr E/(D+E)	5%				
Dluh					
Základní sazba (%)	1.11%				
Marže celkem (%)	1.00%				
Doba splácení (let)	25				
Vlastní kapitál					
Požadovaná výnosnost (IRR on E, %)	12%				
	2016	2017	2018	2019	2020
Poplatek za dostupnost do ukončení rekonstrukce (%)	50%	50%	50%	50%	50%
Indexace PzD (% p.a.)	2%				

Poznámka: zadané procentní hodnoty PzD jsou aplikovány jen v průběhu období rekonstrukce

Jak u klasické koncese, tak u koncese s odkupem pohledávek je předpokládáno, že dodavatel bude dostávat část poplatku za dostupnost již v průběhu rekonstrukce, aby pokryl provozní náklady. Stanovené procento se tedy liší v závislosti na poměru provozních výdajů dodavatele v dané variantě ke stanovenému poplatku za dostupnost.

7.3.5. Ostatní vstupy finančního modelu

Začátek finančního modelu je nastaven na rok 2016. Model počítá se sazbou daně z příjmu právnických osob ve výši 19%. Pro účely modelu je předpokládáno rovnoměrné odepisování aktiv do ukončení doby koncese. Jsou též předpokládány shodné účetní a daňové odpisy. Finanční model nezahrnuje problematiku DPH.

Uživatel si na výstupním listu může definovat jednotlivé realizační balíčky a s nimi související náklady na rekonstrukci, provoz i následnou údržbu a obnovu.

Tabulka č. 48: Vstupy – realizační balíčky

Realizační balíčky	
Zahrnutí balíčků pro rekonstrukci (1-ano, 0-ne)	
Mostní konstrukce	1
Silnice II. tříd	1
Silnice III. tříd	1
Varianty se sníženým CAPEX - aktivovat? (1-ano, 0-ne)	0

Aktivace balíčků se provádí pomocí tlačítek v rámci citlivostní analýzy na listu Výstupy – srovnání.

Graf č. 34: Vstupy – tlačítka citlivostní analýzy pro aktivaci balíčků

Citlivostní analýza		Nová	Původní
Náklady na rekonstrukci	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Provozní náklady koncesionáře	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Náklady živ. cyklu	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Aktivovat balíček mostů	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat balíček silnic II. tříd	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat balíček silnic III. tříd	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat variantu Snížený capex	▲	NE	NE
Nahrazení hodnotou	▼		

7.4. Výsledky modelu – komplexní balíček silnic i mostů II. i III. tříd

Varianta komplexního balíčku zahrnuje realizaci mostů, silnic II. tříd i silnic III. tříd, kdy koncesionář tyto aktiva zrekonstruuje a bude následně do konce 30tiletého období koncese zabezpečovat vybrané provozní činnosti a provádět údržbu a obnovu těchto aktiv. V následujících subkapitolách jsou popsány výsledky finančního modelu v případě následujících variant financování:

- Klasická koncese, kdy koncesionář (dodavatel) rekonstrukci financuje částečně z vlastních zdrojů a částečně z načerpaného úvěru, který pak v sám splácí;
- Koncese spojená s odkupem pohledávek, kdy koncesionář (dodavatel) rekonstrukci financuje z menší části z vlastních zdrojů a zbytek z načerpaného bankovního úvěru. Po ukončení rekonstrukce koncesionář prodá pohledávku za Krajem vyplývající z načerpaného úvěru bance. Poté Kraj splácí úvěr bance.

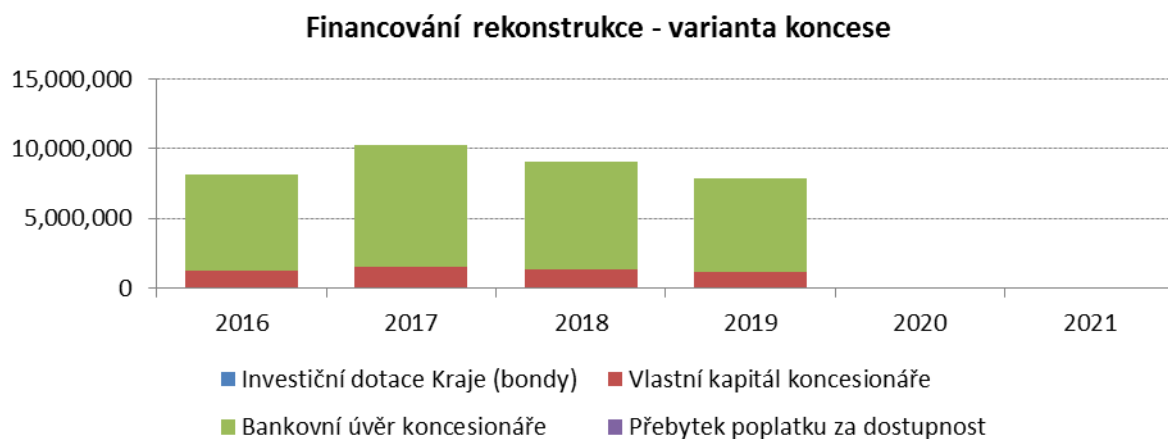
7.4.1. Varianta koncese – projektové financování

V období rekonstrukce koncesionář hradí náklady na rekonstrukci a dále provozní výdaje vyplývající ze svěřených aktivit. Provozní výdaje hradí z obdrženého poplatku za dostupnost, který je v období rekonstrukce snížen na hodnotu, která pokrývá provozní náklady. Výdaje na rekonstrukci primárně hradí z případného přebytku poplatku za dostupnost. Zbylá investiční potřeba je pak kryta vlastním kapitálem koncesionáře (15%) a bankovním úvěrem (85%). Bankovní úvěr je čerpán až do doby dokončení rekonstrukce a úroky jsou kapitalizovány. Splácení začíná po dokončení rekonstrukce.

Tabulka č. 49: Komplexní balíček – koncese – financování rekonstrukce

Financování v období rekonstrukce		
Zdroje	CZK 000	%
Investiční dotace Kraje (bondy)	-	0.00%
Vlastní kapitál koncesionáře	5,297,256	14.48%
Bankovní úvěr koncesionáře	30,017,784	82.03%
Poplatek za dostupnost	1,277,538	3.49%
Zdroje celkem	36,592,578	100.00%
Užití zdrojů		
Rekonstrukce		
Mostní konstrukce	1,924,262	5.26%
Silnice II. třídy	8,585,366	23.46%
Silnice III. třídy	20,691,470	56.55%
Náklady SPV	936,033	2.56%
Celkem za rekonstrukci	32,137,131	87.82%
Kapitalizované úroky a poplatky	3,100,907	8.47%
Daň z příjmu	-	0.00%
Provoz celkem do dokončení rekonstrukce	1,354,540	3.70%
Užití zdrojů celkem	36,592,578	100.00%

Graf č. 35: Komplexní balíček – koncese – financování rekonstrukce



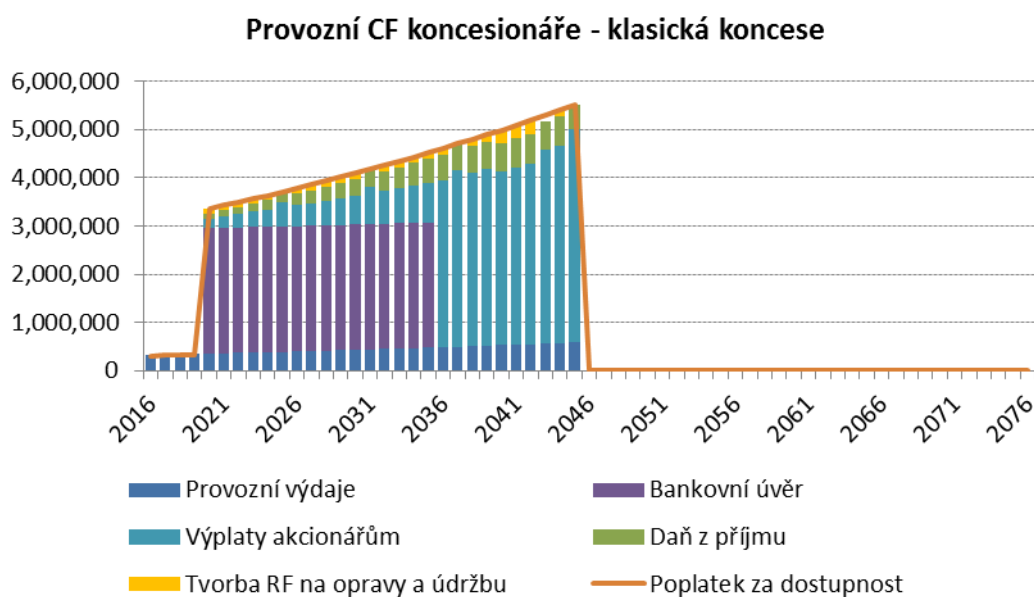
Po dokončení rekonstrukce začíná Kraj platit koncesionáři plnou Výši poplatku za dostupnost, který je každoročně indexován o 2%.

Tabulka č. 50: Komplexní balíček – koncese – poplatek za dostupnost

Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	3,038,834

Z obdrženého poplatku za dostupnost koncesionář hradí náklady na provoz, daně, plní rezervní fond na opravy a údržbu, splácí bankovní úvěr a realizuje návratnost vloženého vlastního kapitálu.

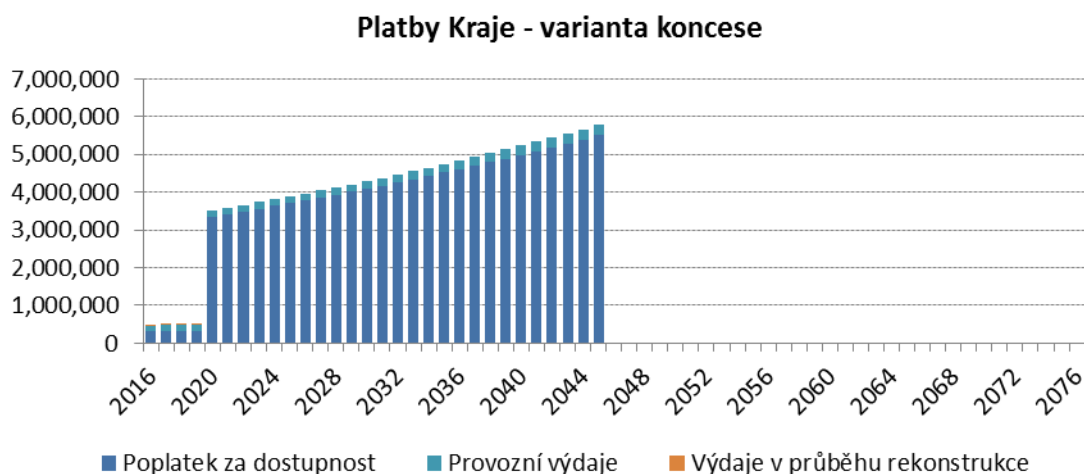
Graf č. 36: Komplexní balíček – koncese – provozní cash flow koncesionáře



Kraj hradí koncesionáři poplatek za dostupnost, hradí příslušné výdaje před a v období rekonstrukce (projektové práce, průzkumy, projektový manažer, nezávislý dozor, atd.) a hradí provozní výdaje nezahrnuté do koncesního projektu (SUS).

Platby Kraje jsou shrnuty v následujícím grafu:

Graf č. 37: Komplexní balíček – koncese – platby Kraje



7.4.2. Varianta koncese s odkupem pohledávek

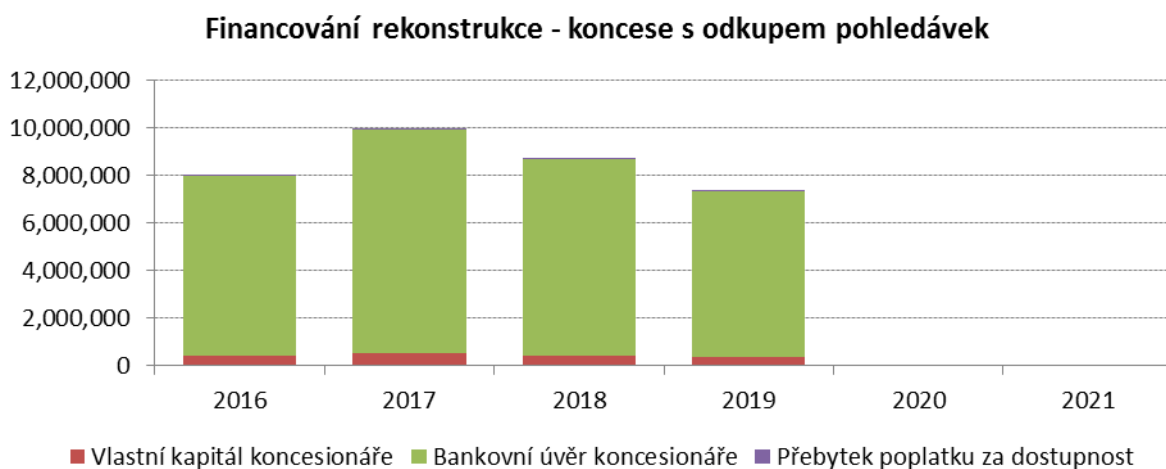
V období rekonstrukce koncesionář hradí náklady na rekonstrukci a dále provozní výdaje svěřených úseků. Provozní výdaje hradí z obdrženého poplatku za dostupnost, který je v období rekonstrukce snížen na hodnotu, která pokrývá provozní náklady. Výdaje na rekonstrukci primárně hradí z případného přebytku poplatku za dostupnost. Zbylá investiční potřeba je pak kryta vlastním kapitálem koncesionáře (5%) a bankovním úvěrem (95%). Bankovní úvěr je čerpán až do doby dokončení rekonstrukce a úroky jsou kapitalizovány. Po ukončení rekonstrukce je pohledávka za Krajem prodána bance (která podávala nabídku společně s Dodavatelem) a úvěr je Dodavatelem jednorázově zaplacen.

Tabulka č. 51: Komplexní balíček – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce

Financování v období rekonstrukce		
Zdroje	CZK 000	%
Investiční dotace Kraje (bondy)	-	0.00%
Vlastní kapitál koncesionáře	1,692,322	4.80%
Bankovní úvěr koncesionáře	32,154,116	91.29%
Poplatek za dostupnost	1,373,892	3.90%
Zdroje celkem	35,220,331	100.00%
Užití zdrojů		
Rekonstrukce		
<i>Mostní konstrukce</i>	1,924,262	5.46%
<i>Silnice II. třídy</i>	8,585,366	24.38%

Silnice III. třídy	20,691,470	58.75%
Náklady SPV	936,033	2.66%
Celkem za rekonstrukci	32,137,131	91.25%
Kapitalizované úroky a poplatky	1,728,660	4.91%
Daň z příjmu	-	0.00%
Provoz celkem do dokončení rekonstrukce	1,354,540	3.85%
Užití zdrojů celkem	35,220,331	100.00%

Graf č. 38: Komplexní balíček – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce



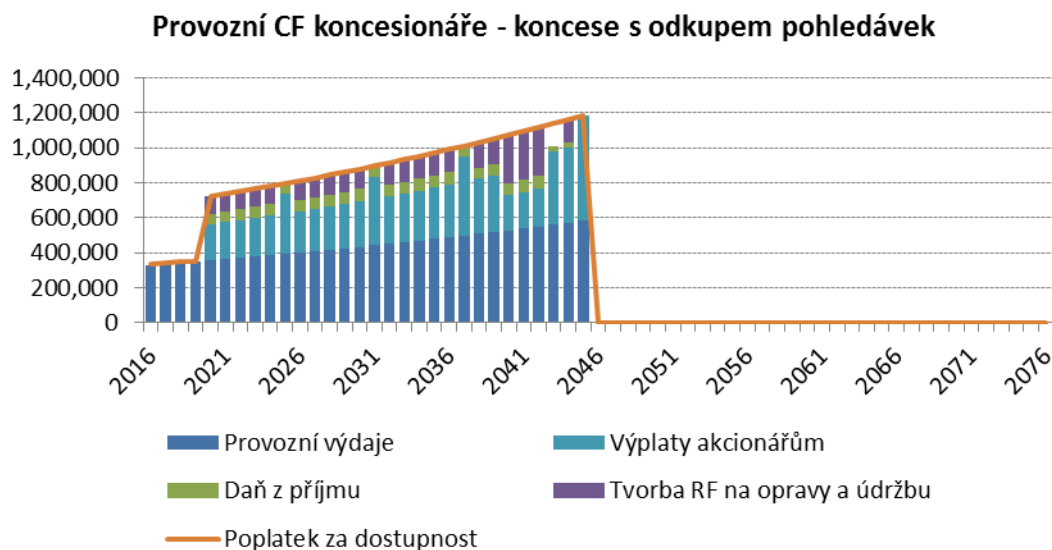
Po dokončení rekonstrukce začíná Kraj platit koncesionáři (Dodavateli) plnou Výši poplatku za dostupnost, který je každoročně indexován o 2%.

Tabulka č. 52: Komplexní balíček – koncese s odkupem pohledávek – poplatek za dostupnost

Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	653,606

Z obdrženého poplatku za dostupnost koncesionář (Dodavatel) hradí náklady na provoz, daně, plní rezervní fond na opravy a údržbu a realizuje návratnost vloženého vlastního kapitálu.

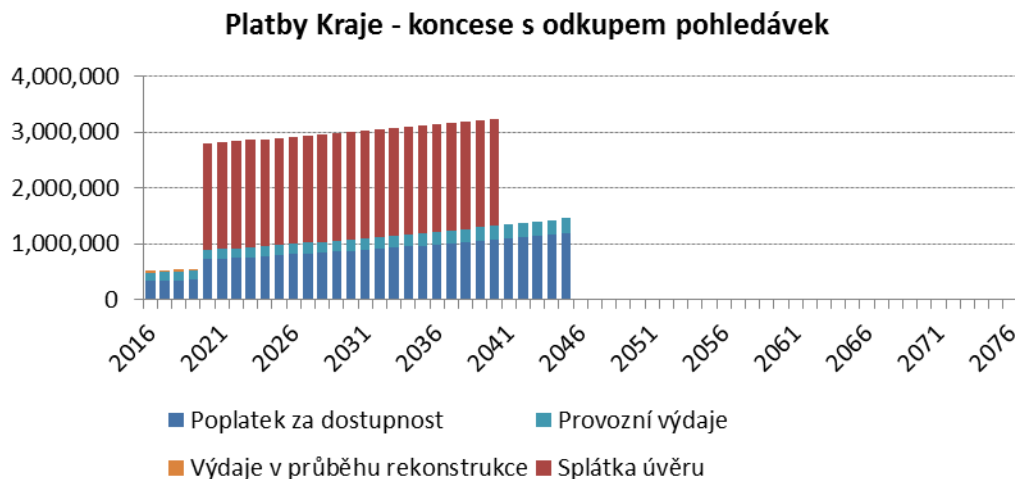
Graf č. 39: Komplexní balíček – koncese s odkupem pohledávek – provozní CF koncesionáře



Kraj hradí koncesionáři (Dodavateli) poplatek za dostupnost, hradí příslušné výdaje před a v období rekonstrukce (projektové práce, průzkumy, projektový manažer, nezávislý dozor, atd.), hradí provozní výdaje nezahrnuté do koncesního projektu (SUS) a splácí odprodáný úvěr bance.

Platby Kraje jsou shrnuty v následujícím grafu:

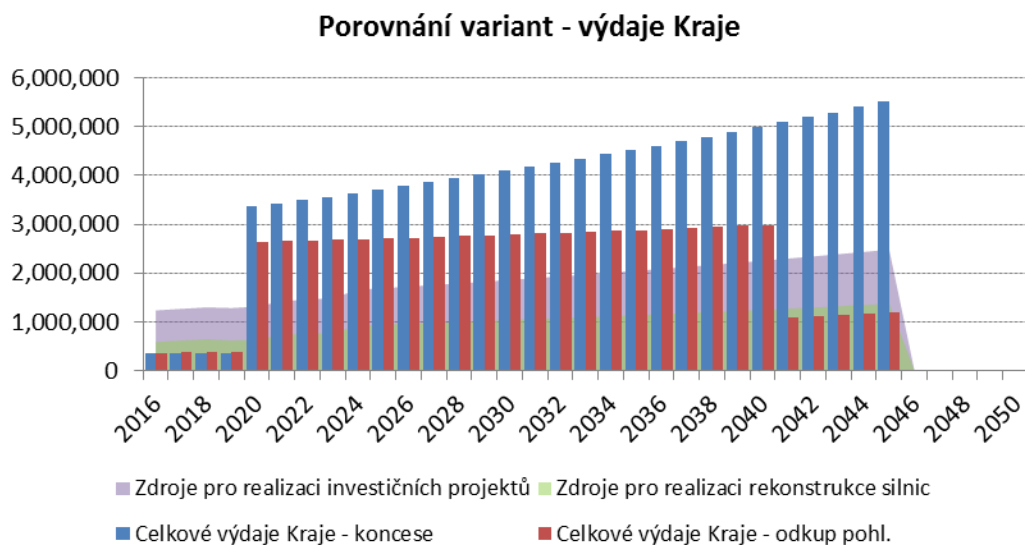
Graf č. 40: Komplexní balíček – koncese s odkupem pohledávek – platby Kraje



7.4.3. Srovnání variant financování

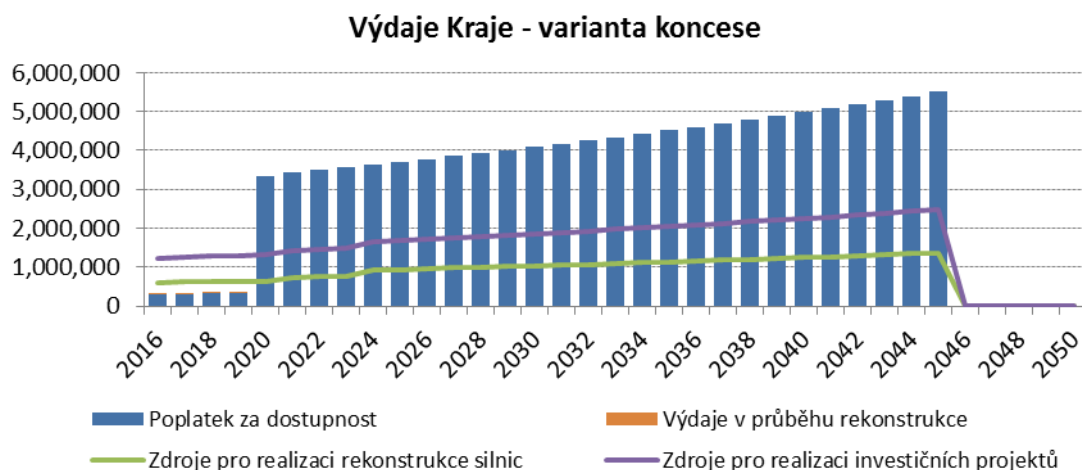
Při porovnání výsledných plateb Kraje se zdroji, které má na projekt dlouhodobě k dispozici, je zřejmé, že pro realizaci komplexního balíčku nemá Kraj dostatek finančních zdrojů. **Komplexní balíček není realizovatelný** ani pomocí koncese – projektového financování, ani pomocí koncese s odkupem pohledávek.

Graf č. 41: Komplexní balíček – srovnání variant financování

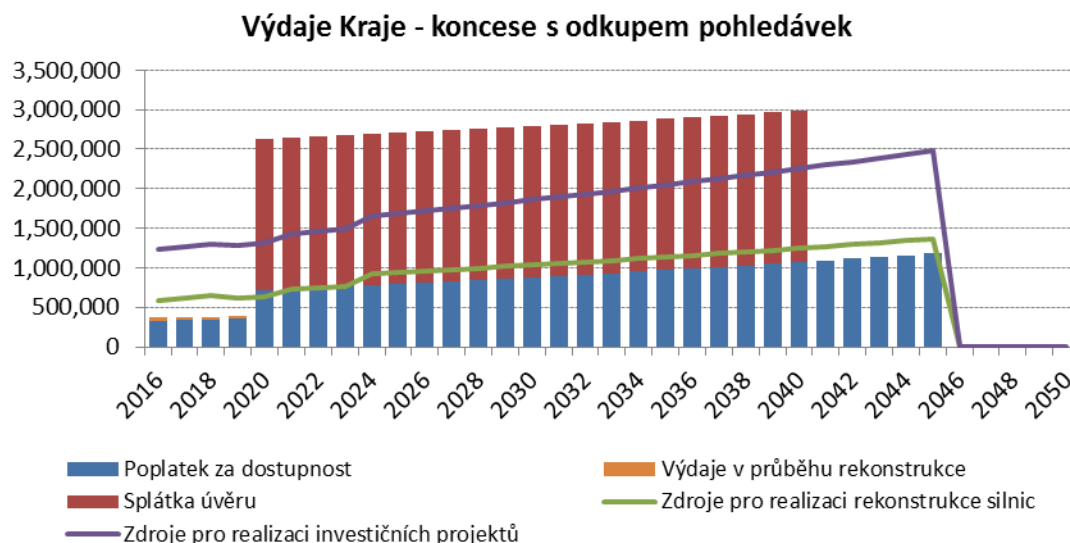


Realizace komplexního balíčku není v možnostech Kraje, ani v případě, že by došlo k eliminaci ostatních investic.

Graf č. 42: Komplexní balíček – koncese a disponibilní zdroje Kraje

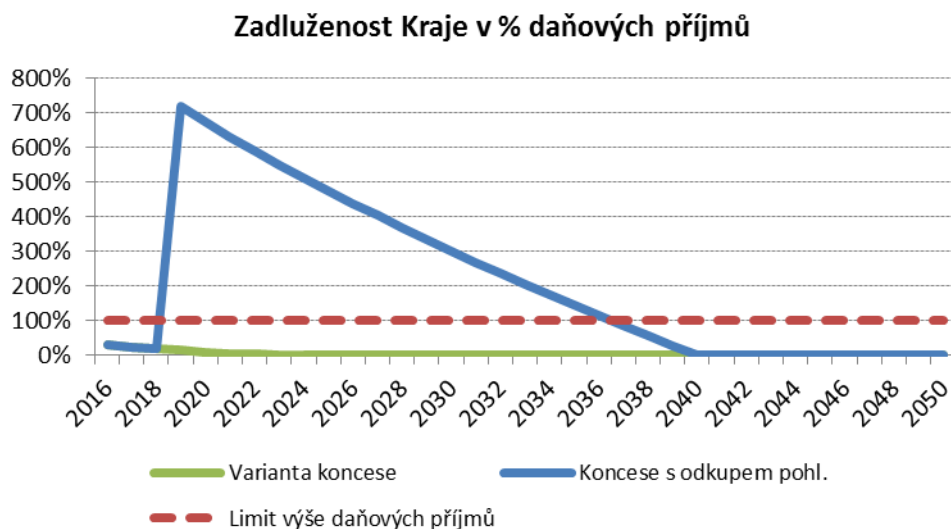


Graf č. 43: Komplexní balíček – koncese s odkupem pohledávek a disponibilní zdroje Kraje



Realizace komplexního balíčku by vedla k nadměrnému zadlužení kraje. Poplatek za dostupnost formálně do ukazatelů dluhové služby nebývá započítáván (jedná se o nákup služby), fakticky však představuje smluvně ujednaný dlouhodobý závazek Kraje.

Graf č. 44: Komplexní balíček – vliv variant na zadluženost Kraje



7.5. Výsledky modelu – balíček silnic II. tříd

Varianta zahrnuje pouze silnice II. tříd., kdy koncesionář (Dodavatel) tato aktiva zrekonstruuje a bude následně do konce 30letého období koncese zabezpečovat vybrané provozní činnosti a provádět údržbu a obnovu těchto aktiv. Mostní konstrukce a silnice III. tříd zůstávají ve správě SUS. V následujících subkapitolách jsou popsány výsledky finančního modelu v případě následujících variant financování:

- Klasická koncese, kdy koncesionář (Dodavatel) rekonstrukci financuje částečně z vlastních zdrojů a částečně z načerpaného úvěru, který pak v sám splácí;

- Koncese spojená s odkupem pohledávek, kdy koncesionář rekonstrukci financuje z menší části z vlastních zdrojů a zbytek z načerpaného bankovního úvěru. Po ukončení rekonstrukce koncesionář (Dodavatel) prodá pohledávku za Krajem vyplývající z načerpaného úvěru bance. Poté Kraj splácí úvěr bance.

7.5.1. Redefinice vstupních parametrů

Pro aktivaci balíčku byly ve finančním modelu provedeny následující změny:

- Na listu „Výstupy – srovnání“ byly deaktivován balíček mostů a balíček silnic III. tříd.

Graf č. 45: Balíček silnic II. tříd – aktivace tlačítka citlivostní analýzy

Citlivostní analýza		Nová	Původní
Náklady na rekonstrukci	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Provozní náklady koncesionáře	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Náklady živ. cyklu	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Aktivovat balíček mostů	▲	NE	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat balíček silnic II. tříd	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat balíček silnic III. tříd	▲	NE	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat variantu Snížený capex	▲	NE	NE
Nahrazení hodnotou	▼		

7.5.2. Varianta koncese – projektové financování

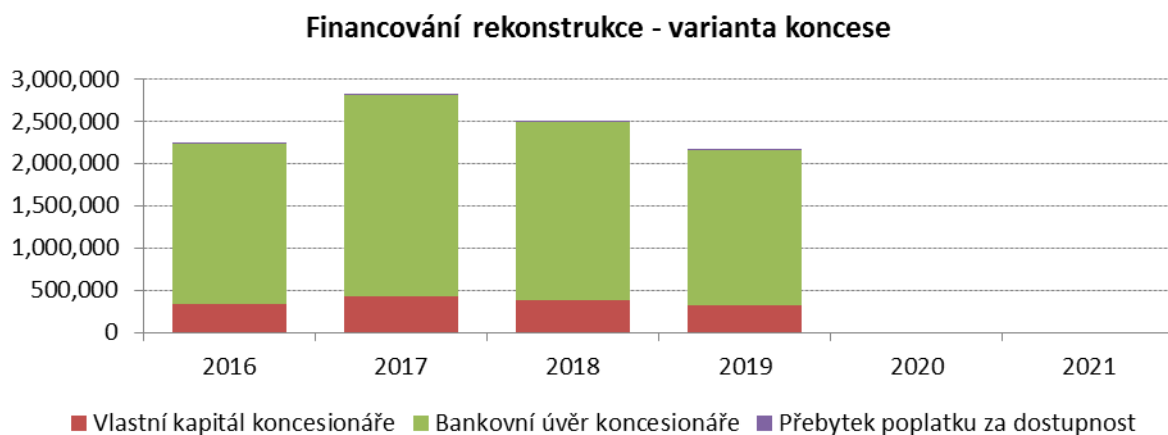
V období rekonstrukce koncesionář hradí náklady na rekonstrukci a svěřenou část provozu u silnic II. tříd. Provozní výdaje hradí z obdrženého poplatku za dostupnost, který je v období rekonstrukce snížen na hodnotu, která pokrývá provozní náklady. Výdaje na rekonstrukci primárně hradí z případného přebytku poplatku za dostupnost. Zbývá investiční potřeba je pak kryta vlastním kapitálem koncesionáře (15%) a bankovním úvěrem (85%). Bankovní úvěr je čerpán až do doby dokončení rekonstrukce a úroky jsou kapitalizovány. Splácení začíná po dokončení rekonstrukce.

Tabulka č. 53: Balíček silnic II. tříd – koncese – financování rekonstrukce

Financování v období rekonstrukce		
Zdroje	CZK 000	%
Investiční dotace Kraje (bondy)	-	0.00%
Vlastní kapitál koncesionáře	1,453,089	14.48%
Bankovní úvěr koncesionáře	8,234,170	82.06%
Poplatek za dostupnost		3.46%

	347,426	
Zdroje celkem	10,034,684	100.00%
Užití zdrojů		
Rekonstrukce		
<i>Mostní konstrukce</i>	-	0.00%
<i>Silnice II. třídy</i>	8,585,366	85.56%
<i>Silnice III. třídy</i>	-	0.00%
<i>Náklady SPV</i>	257,561	2.57%
Celkem za rekonstrukci	8,842,927	88.12%
Kapitalizované úroky a poplatky	850,706	8.48%
Daň z příjmu	-	0.00%
Provoz celkem do dokončení rekonstrukce	341,051	3.40%
Užití zdrojů celkem	10,034,684	100.00%

Graf č. 46: Balíček silnic II. tříd – koncese – financování rekonstrukce



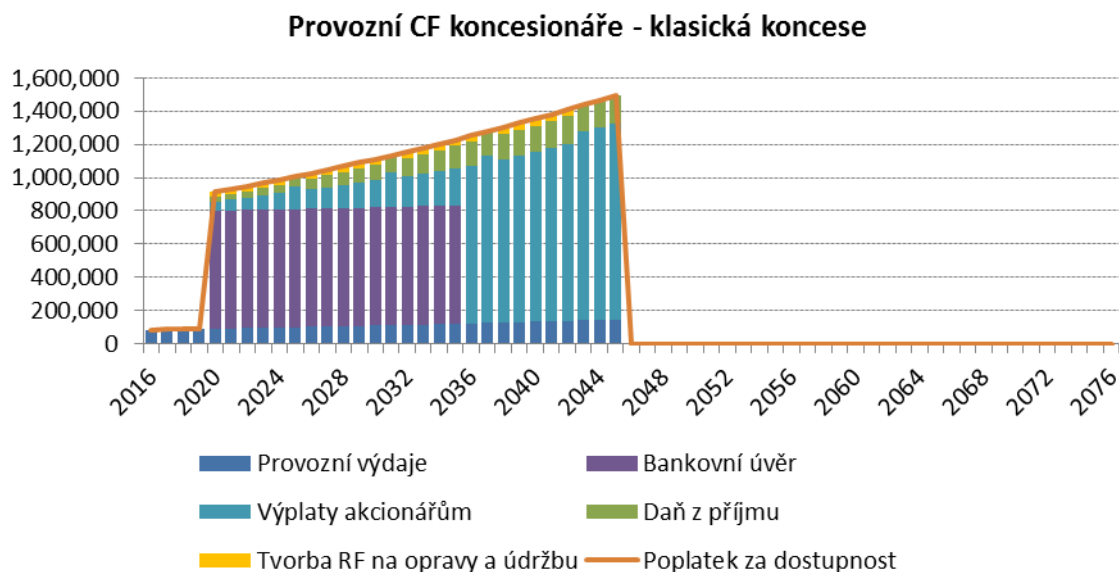
Po dokončení rekonstrukce začíná Kraj platit koncesionáři (Dodavateli) plnou Výši poplatku za dostupnost, který je každoročně indexován o 2%.

Tabulka č. 54: Balíček silnic II. tříd – koncese – poplatek za dostupnost

Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	826,409

Z obdržení poplatku za dostupnost Dodavatel hradí náklady na provoz, daně, plní rezervní fond na opravy a údržbu, splácí bankovní úvěr a realizuje návratnost vloženého vlastního kapitálu.

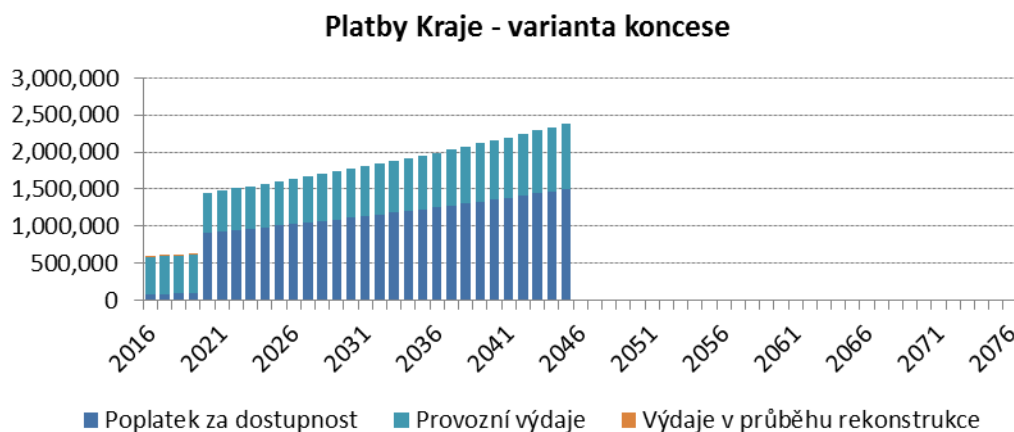
Graf č. 47: Balíček silnic II. tříd – koncese – provozní cash flow koncesionáře



Kraj hradí Dodavateli poplatek za dostupnost, hradí příslušné výdaje před a v období rekonstrukce (projektové práce, průzkumy, projektový manažer, nezávislý dozor, atd.), hradí provozní výdaje silnic II. tříd nezahrnuté do koncesního projektu a kompletní provoz silnic III. tříd a mostních konstrukcí.

Platby Kraje jsou shrnuty v následujícím grafu:

Graf č. 48: Balíček silnic II. tříd – koncese – platby Kraje



7.5.3. Varianta koncese s odkupem pohledávek

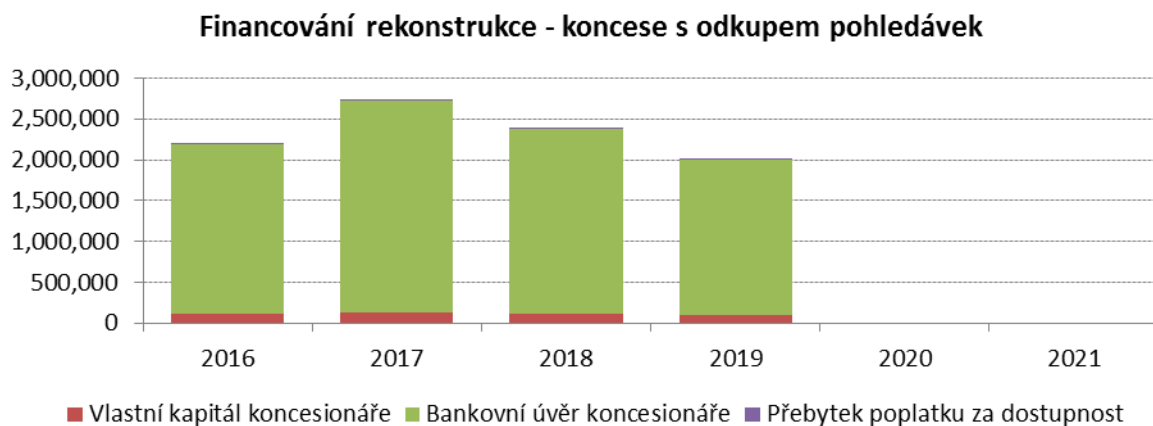
V období rekonstrukce Dodavatel hradí náklady na rekonstrukci silnic II. tříd a s nimi spojené svěřené provozní výdaje. Provozní výdaje hradí z obdrženého poplatku za dostupnost, který je v období rekonstrukce snížen na hodnotu, která pokrývá provozní náklady. Výdaje na rekonstrukci primárně hradí z případného přebytku poplatku za dostupnost. Zbývá investiční potřeba je pak kryta vlastním kapitálem Dodavatele (5%) a bankovním úvěrem (95%). Bankovní úvěr je čerpán až do doby dokončení rekonstrukce a úroky jsou kapitalizovány. Po

ukončení rekonstrukce je pohledávka za Krajem prodána bance a úvěr je Dodavatelem jednorázově zaplacen.

Tabulka č. 55: Balíček silnic II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce

Financování v období rekonstrukce		
Zdroje	CZK 000	%
Investiční dotace Kraje (bondy)	-	0.00%
Vlastní kapitál koncesionáře	464,861	4.81%
Bankovní úvěr koncesionáře	8,832,362	91.44%
Poplatek za dostupnost	361,904	3.75%
Zdroje celkem	9,659,127	100.00%
Užití zdrojů		
Rekonstrukce		
Mostní konstrukce	-	0.00%
Silnice II. třídy	8,585,366	88.88%
Silnice III. třídy	-	0.00%
Náklady SPV	257,561	2.67%
Celkem za rekonstrukci	8,842,927	91.55%
Kapitalizované úroky a poplatky	474,882	4.92%
Daň z příjmu	267	0.00%
Provoz celkem do dokončení rekonstrukce	341,051	3.53%
Užití zdrojů celkem	9,659,127	100.00%

Graf č. 49: Balíček silnic II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce



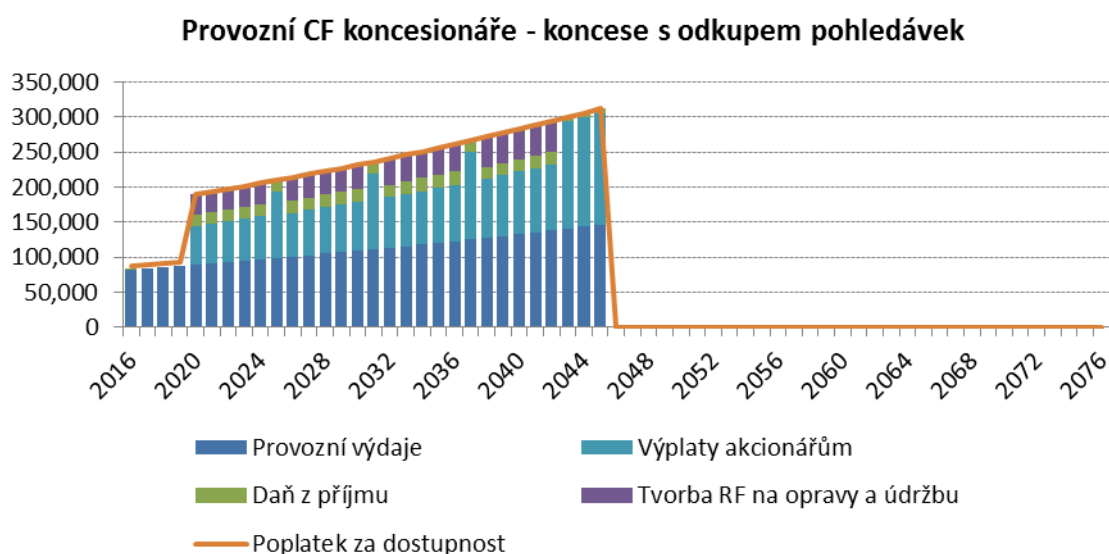
Po dokončení rekonstrukce začíná Kraj platit koncesionáři plnou Výši poplatku za dostupnost, který je každoročně indexován o 2%.

Tabulka č. 56: Balíček silnic II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – poplatek za dostupnost

Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	172,170

Z obdržného poplatku za dostupnost koncesionář hradí náklady na provoz, daně, plní rezervní fond na opravy a údržbu a realizuje návratnost vloženého vlastního kapitálu.

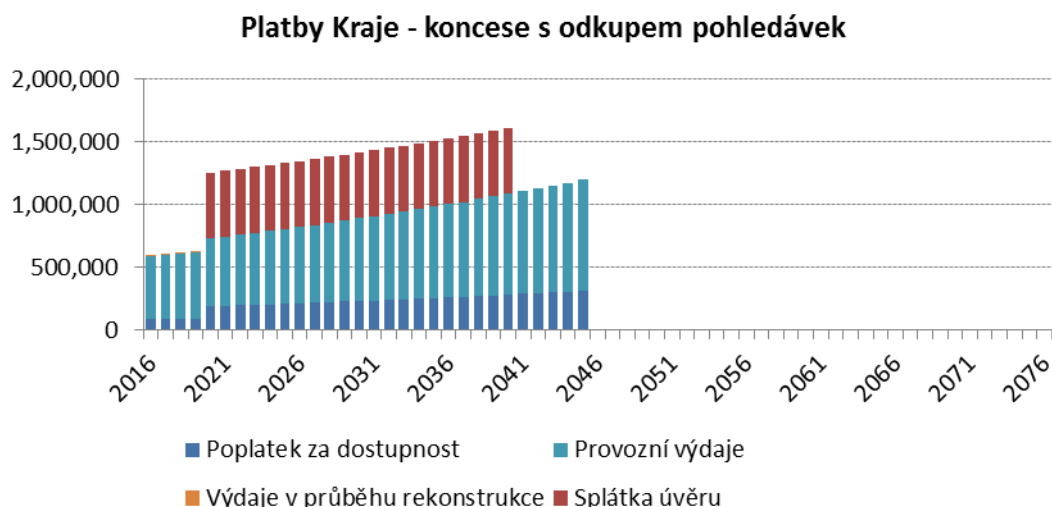
Graf č. 50: Balíček silnic II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – provozní CF koncesionáře



Kraj hradí koncesionáři poplatek za dostupnost, splácí emitované dluhopisy, hradí příslušné výdaje před a v období rekonstrukce (projektové práce, průzkumy, projektový manažer, nezávislý dozor, atd.), hradí provozní výdaje nezahrnuté do koncesního projektu (SUS) a splácí odprodáný úvěr bance.

Platby Kraje jsou shrnuty v následujícím grafu:

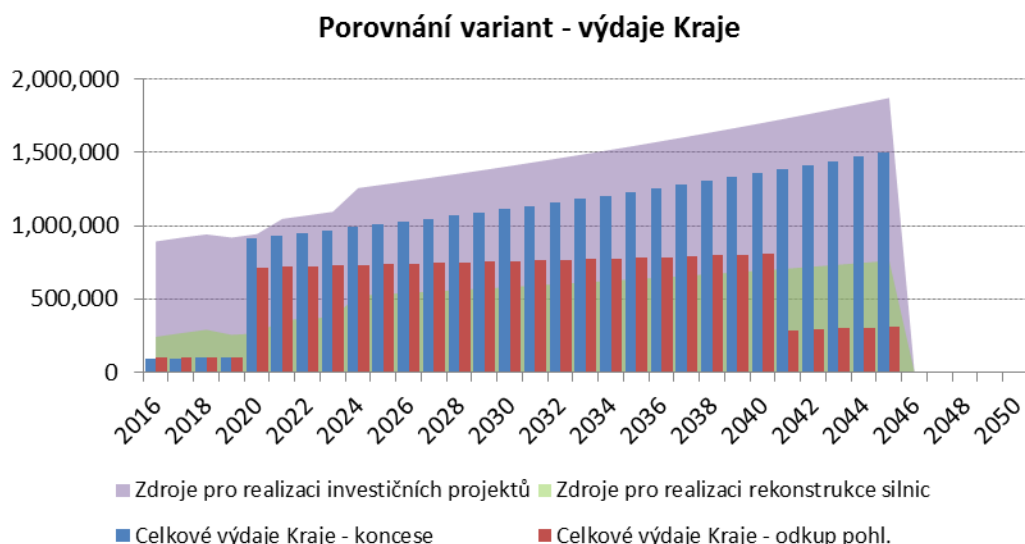
Graf č. 51: Balíček silnic II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – platby Kraje



7.5.4. Srovnání variant financování

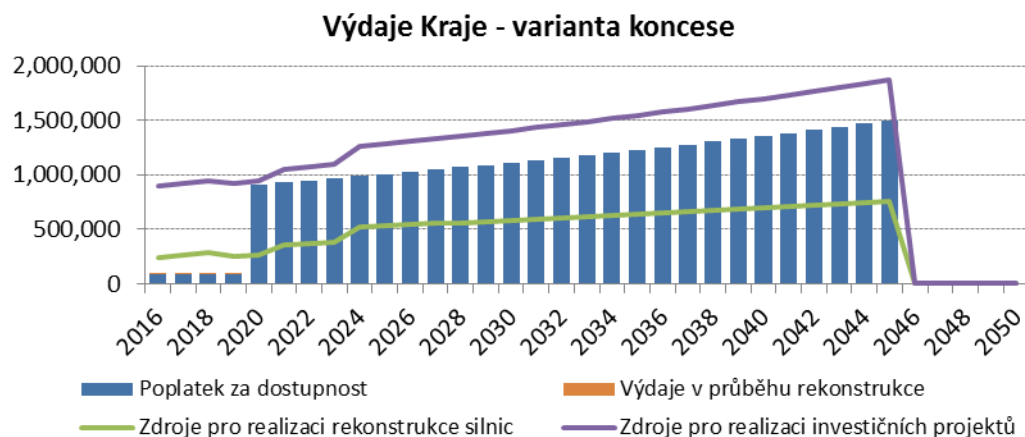
Při porovnání výsledných plateb Kraje se zdroji, které má na Projekt dlouhodobě k dispozici, je zřejmé, že pro realizaci balíčku silnic II. tříd by Kraj musel značně omezit ostatní investice, což z dlouhodobého hlediska není vhodné řešení. **Realizovat tuto variantu Kraji nedoporučujeme** ani pomocí koncese – projektového financování, ani pomocí koncese s odkupem pohledávek.

Graf č. 52: Balíček silnic II. tříd – srovnání variant financování

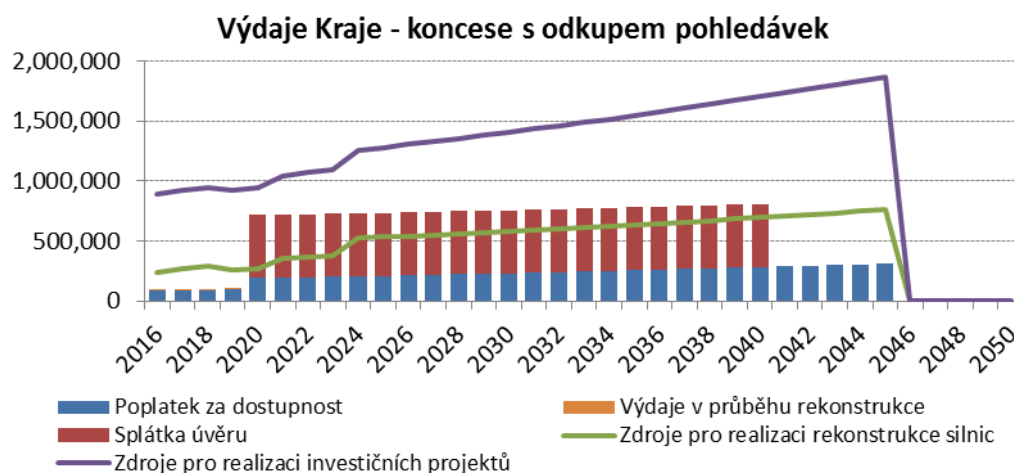


Výdaje za definovaný balíček silnic II. tříd stále převyšuje rozpočtové zdroje Kraje, které jsou doporučené alokovat na projekt (zelená čára). Pro realizaci projektu by musel značně omezit ostatní investice.

Graf č. 53: Balíček silnic II. tříd – koncese a disponibilní zdroje Kraje

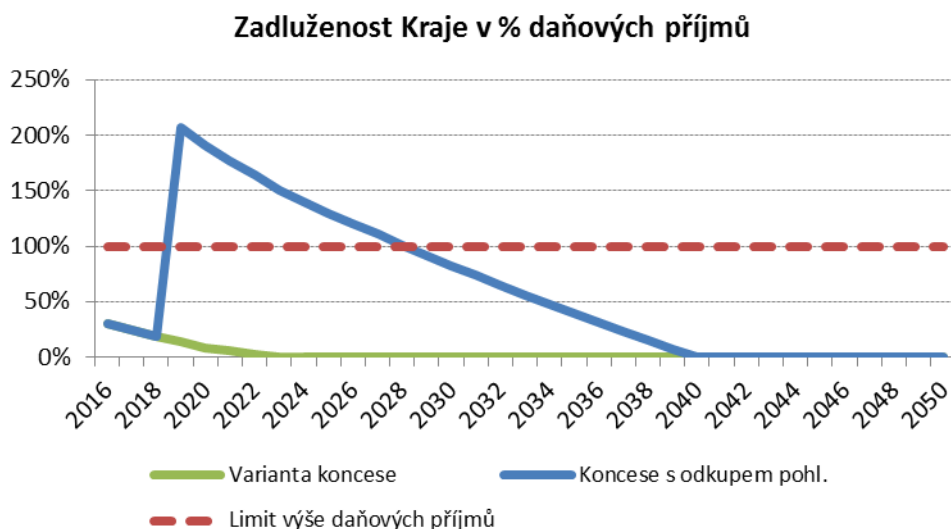


Graf č. 54: Balíček silnic II. tříd – koncese s odkupem pohledávek a disponibilní zdroje Kraje



Z pohledu zadluženosti by varianta koncese s odkupem pohledávek představovala nadměrné zadlužení. Varianta klasické koncese by nemusela nadměrné přímé zadlužení vykazovat, díky tomu, že poplatek za dostupnost se do dluhové služby zpravidla nezapočítává. I poplatek za dostupnost je však dlouhodobý závazek a je třeba jej vzít v úvahu při investičních rozhodnutích Kraje.

Graf č. 55: Balíček silnic II. tříd – vliv variant financování na zadluženost Kraje



7.6. Výsledky modelu – snížená varianta balíčku silnic a mostů II. tříd

Z důvodu finanční neproveditelnosti komplexního balíčku i balíčku silnic II. tříd, které by nadměrným způsobem zatížily rozpočet Kraje, byla definována snížená varianta obsahující snížení nákladů na rekonstrukci silnic a mostů II. tříd (blíže viz technický popis v kap. 5.5.3) s následným navýšením v oblasti provozu a údržby. Silnice a mosty III. tříd by zůstaly plně ve správě Kraje, respektive SUS.

V následujících subkapitolách jsou popsány výsledky finančního modelu v případě následujících variant financování:

- Klasická koncese – projektové financování, kdy koncesionář rekonstrukci financuje částečně z vlastních zdrojů a částečně z načerpaného úvěru, který pak v sám splácí;
- Koncese spojená s odkupem pohledávek, kdy koncesionář rekonstrukci financuje z menší části z vlastních zdrojů a zbytek z načerpaného bankovního úvěru. Po ukončení rekonstrukce koncesionář prodá pohledávku za Krajem vyplývající z načerpaného úvěru bance. Poté Kraj splácí úvěr bance;
- Koncese spojená s dluhopisy Kraje, kdy koncesionář rekonstrukci financuje z poskytnuté investiční dotace od Kraje, na jejíž realizaci kraj emitoval dluhopisy, a zbylou část investice financuje koncesionář z vlastních zdrojů. Po ukončení rekonstrukce Kraj průběžně tvoří rezervu na splátku nominální hodnoty dluhopisů a platí kupónové platby.

7.6.1. Redefinice vstupních parametrů

V rámci nastavení snížené varianty byly upraveny náklady na rekonstrukci, provoz i údržbu a velikost poplatku za dostupnost v období rekonstrukce. Nové vstupní hodnoty jsou uvedeny v následujících tabulkách:

Náklady na rekonstrukci

Náklady na rekonstrukci povrchů byly sníženy.

Tabulka č. 57: Snížený balíček II. tříd – vstupy – výdaje na rekonstrukci

Úvodní rekonstrukce	2016	2017	2018
Mostní konstrukce			
II. Třídy			
kat. I - IV	69,837	93,116	69,837
kat. V	134,072	100,554	100,554
kat. VI	8,493	6,369	6,369
kat. VII	0	0	0
propustky	2,814	2,111	2,111
Celkem	215,216	202,150	178,871
Silnice			
II. Třídy			
kat. 1	117,816	157,088	117,816
kat. 2	283,285	377,713	283,285
kat. 3	66,986	89,314	66,986
kat. 4	251,240	334,987	251,240
kat. 5	120,655	160,874	120,655
Zdi a svahy	18,024	24,032	18,024
Celkem	858,006	1,144,008	858,006

Náklady SPV zůstaly nastaveny ve stejné procentní výši:

Tabulka č. 58: Snížený balíček II. tříd – vstupy – náklady SPV

Náklady SPV	
Náklady SPV (% CAPEX)	3%

Ostatní výdaje placené Krajem v průběhu rekonstrukce byly pro sníženou variantu silnic a mostů II. tříd stanoveny v následující výši:

Tabulka č. 59: Snížený balíček II. tříd – vstupy – výdaje placené Krajem v průběhu rekonstrukce

Ostatní jinde nezařazené (placené Krajem)	2015	2016	2017	2018
Varianta 1 - Mosty i silnice II. a III. tříd				
Projektové práce a průzkumy	14,918	0	0	0
Projektový manažer / Správce smlouvy	13,581	0	0	0
Nezávislý dozor	0	26,852	35,802	26,852
Ostatní	4,500	4,500	4,500	4,500
Celkem		31,352	40,302	31,352

Provozní výdaje

Provozní výdaje byly navýšeny a reflektují zvýšenou potřebu provozních výdajů díky nižší komplexnosti úvodní rekonstrukce.

Tabulka č. 60: Snížený balíček II. tříd – vstupy – provoz placený koncesionářem

Provoz a běžná údržba (ročně) - platí koncesionář		CZK 000
Mostní konstrukce		
II. třídy - Běžná údržba		892
Celkem		892
Silnice		
II. Třídy		
Běžná údržba		109,518
Celkem		109,518

Zbývající provozní výdaje za činnosti na silnicích a mostech II. tříd, které nebyly svěřeny koncesionáři, a kompletní provozní výdaje za silnice a mosty III. tříd placené Krajem byly stanoveny v následující výši:

Tabulka č. 61: Snížený balíček II. tříd – vstupy – provoz placený Krajem

Provoz a běžná údržba (ročně) - platí Kraj	
Celkem provoz a údržba v cenách 2015	602,000
Zbývá uhradit Krajem	491,590

Náklady životního cyklu

Náklady životního cyklu byly navýšeny a reflektují zvýšenou investiční potřebu díky nutnosti častějších oprav. V modelu byly náklady promítnuty formou ročních fixních záloh do fondu oprav v následující výši.

Tabulka č. 62: Snížený balíček II. tříd – vstupy – náklady životního cyklu

Náklady životního cyklu (LCC)	Celkem	2019	2020	2021	2043	2044	2045
Mostní konstrukce							
II. třídy	119,247	4,417	4,417	4,417	4,417	4,417	4,417
III. třídy	0	0	0	0	0	0	0
Silnice							
II. třídy	2,431,017	90,038	90,038	90,038	90,038	90,038	90,038
III. třídy	0	0	0	0	0	0	0
Celkem	0	94,454	94,454	94,454	94,454	94,454	94,454

Poplatek za dostupnost v období rekonstrukce

V návaznosti na změnu ostatních výdajových položek bylo nutné upravit i procentní výši poplatku za dostupnost v období rekonstrukce tak, aby koncesionáři pokrývala provozní náklady.

Tabulka č. 63: Snížený balíček II. tříd – vstupy – PzD při rekonstrukci u koncese

Koncesní model – projektové financování					
	2016	2017	2018	2019	2020
Poplatek za dostupnost do ukončení rekonstrukce (%)	22%	22%	22%	22%	22%
Indexace PzD (% p.a.)	2%				

Tabulka č. 64: Snížený balíček II. tříd – vstupy – PzD při rekonstrukci u koncese s odkupem pohledávek

Koncese s odkupem pohledávek					
	2016	2017	2018	2019	2020
Poplatek za dostupnost do ukončení rekonstrukce (%)	46%	46%	46%	46%	46%
Indexace PzD (% p.a.)	2%				

Poznámka: zadané procentní hodnoty jsou aplikovány jen v průběhu období rekonstrukce

Balíčky

V rámci aktivace snížené varianty byl poslední parametr citlivostní analýzy na listu Výstupy – srovnání nastaven na ANO. Přepínač na aktivaci silnic III. tříd v této variantě nehraje roli, protože jsou na vstupním listu pro silnice III. tříd nastaveny nulové hodnoty.

Graf č. 56: Snížený balíček II. tříd – vstupy – aktivace balíčku pomocí tlačítek citlivostní analýzy

Citlivostní analýza		Nová	Původní
Náklady na rekonstrukci	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Provozní náklady koncesionáře	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Náklady živ. cyklu	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Aktivovat balíček mostů	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat balíček silnic II. tříd	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat balíček silnic III. tříd	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat variantu Snížený capex	▲	ANO	NE
Nahrazení hodnotou	▼		

Ostatní vstupní parametry ve finančním modelu zůstaly beze změn.

7.6.2. Varianta koncese – projektové financování

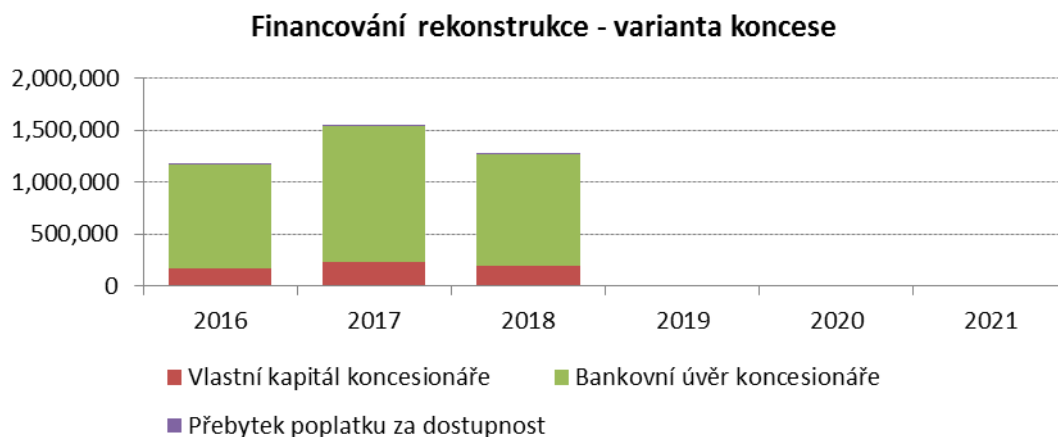
V období rekonstrukce koncesionář hradí snížené náklady na rekonstrukci a svěřenou část provozu u silnic a mostů II. tříd. Provozní výdaje hradí z obdrženého poplatku za dostupnost, který je v období rekonstrukce snížen na hodnotu, která pokrývá provozní náklady. Výdaje na rekonstrukci primárně hradí z případného přebytku poplatku za dostupnost. Zbýlá investiční potřeba je pak kryta vlastním kapitálem koncesionáře (15%) a bankovním úvěrem (85%).

Bankovní úvěr je čerpán až do doby dokončení rekonstrukce a úroky jsou kapitalizovány. Splácení začíná po dokončení rekonstrukce.

Tabulka č. 65: Snížený balíček II. tříd – koncese – financování rekonstrukce

Financování v období rekonstrukce		
Zdroje	CZK 000	%
Investiční dotace Kraje (bondy)	-	0.00%
Vlastní kapitál koncesionáře	596,215	13.80%
Bankovní úvěr koncesionáře	3,378,551	78.19%
Poplatek za dostupnost	346,101	8.01%
Zdroje celkem	4,320,866	100.00%
Užití zdrojů		
Rekonstrukce		
Mostní konstrukce	619,656	14.34%
Silnice II. třídy	2,975,915	68.87%
Silnice III. třídy	-	0.00%
Náklady SPV	107,867	2.50%
Celkem za rekonstrukci	3,703,438	85.71%
Kapitalizované úroky a poplatky	272,771	6.31%
Daň z příjmu	-	0.00%
Provoz celkem do dokončení rekonstrukce	344,657	7.98%
Užití zdrojů celkem	4,320,866	100.00%

Graf č. 57: Snížený balíček II. tříd – koncese – financování rekonstrukce



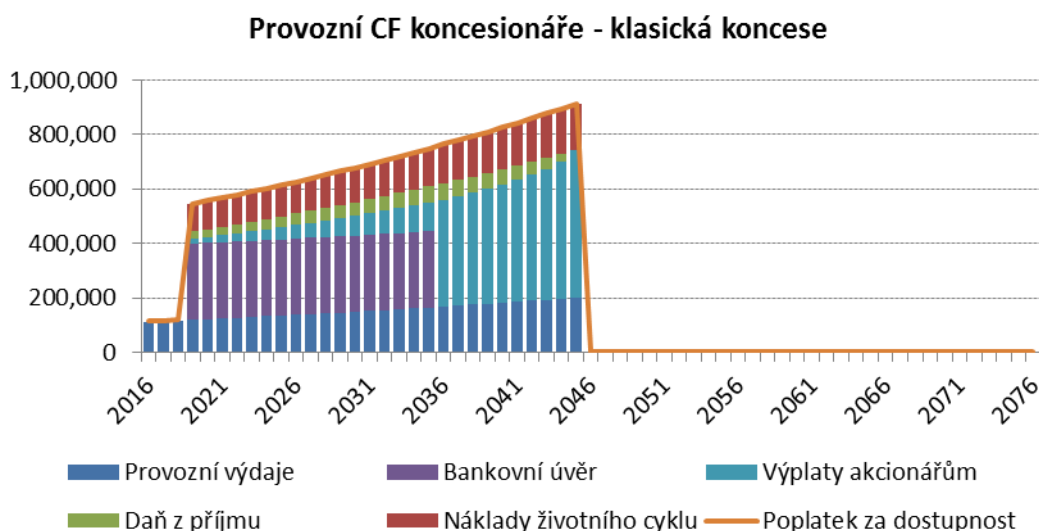
Po dokončení rekonstrukce začíná Kraj platit Dodavateli plnou Výši poplatku za dostupnost, který je každoročně indexován o 2%.

Tabulka č. 66: Snížený balíček II. tříd – koncese – poplatek za dostupnost

Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	503,966

Z obdrženého poplatku za dostupnost Dodavatel hradí náklady na provoz, daně, plní rezervní fond na opravy a údržbu, splácí bankovní úvěr a realizuje návratnost vloženého vlastního kapitálu.

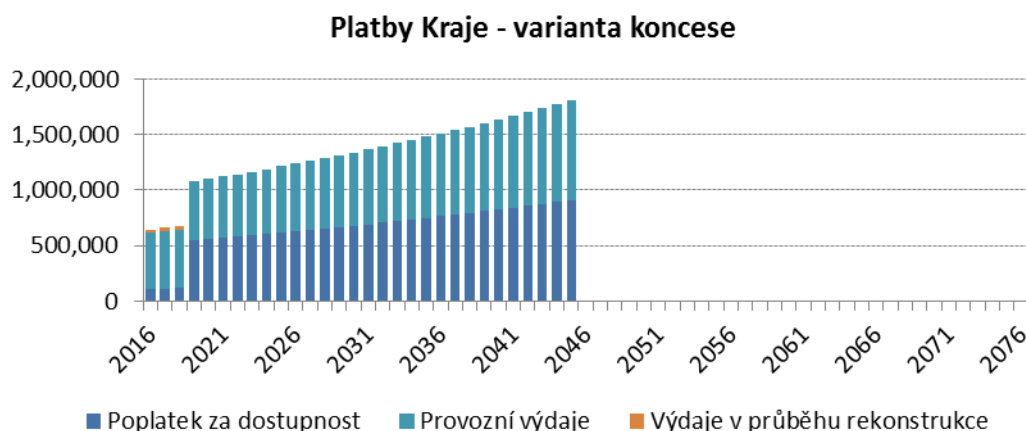
Graf č. 58: Snížený balíček II. tříd – koncese – provozní cash flow koncesionáře



Kraj hradí Dodavateli poplatek za dostupnost, hradí příslušné výdaje před a v období rekonstrukce (projektové práce, průzkumy, projektový manažer, nezávislý dozor, atd.), hradí provozní výdaje silnic a mostů II. tříd nezahrnuté do koncesního projektu a kompletní provoz a údržbu silnic III. tříd a mostních konstrukcí.

Platby Kraje jsou shrnuty v následujícím grafu:

Graf č. 59: Snížený balíček II. tříd – koncese – platby Kraje



7.6.3. Varianta koncese s odkupem pohledávek

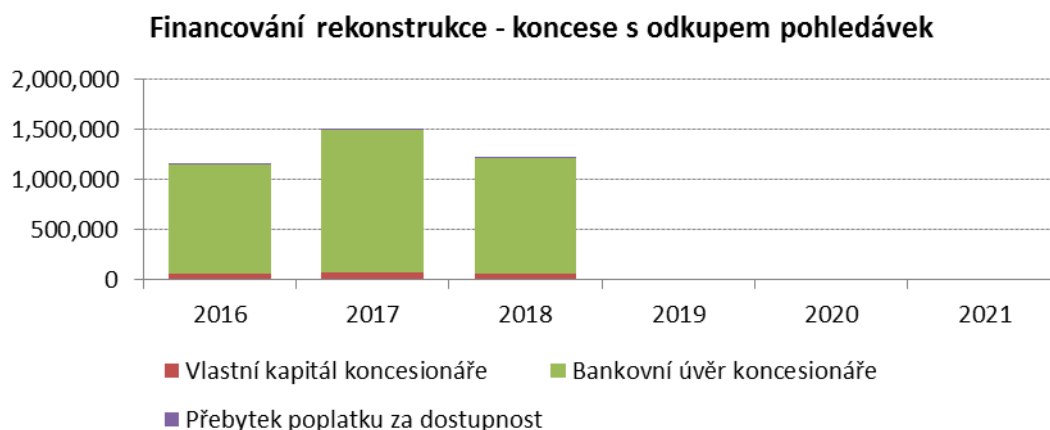
V období rekonstrukce Dodavatel hradí snížené náklady na rekonstrukci silnic a mostů II. tříd a s nimi spojené svěřené provozní výdaje. Provozní výdaje hradí z obdrženého poplatku za dostupnost, který je v období rekonstrukce snížen na hodnotu, která pokrývá provozní náklady. Výdaje na rekonstrukci primárně hradí z případného přebytku poplatku za dostupnost. Zbýlá investiční potřeba je pak kryta vlastním kapitálem Dodavatele (5%) a bankovním úvěrem (95%). Bankovní úvěr je čerpán až do doby dokončení rekonstrukce a úroky jsou kapitalizovány. Po ukončení rekonstrukce je pohledávka za Krajem prodána bance a úvěr je Dodavatelem jednorázově zaplacen.

Tabulka č. 67: Snížený balíček II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce

Financování v období rekonstrukce		
Zdroje	CZK 000	%
Investiční dotace Kraje (bondy)	-	0.00%
Vlastní kapitál koncesionáře	192,592	4.58%
Bankovní úvěr koncesionáře	3,659,240	87.10%
Poplatek za dostupnost	349,482	8.32%
Zdroje celkem	4,201,314	100.00%
Užití zdrojů		
Rekonstrukce		
Mostní konstrukce	619,656	14.75%
Silnice II. třídy	2,975,915	70.83%
Silnice III. třídy	-	0.00%

Náklady SPV	107,867	2.57%
Celkem za rekonstrukci	3,703,438	88.15%
Kapitalizované úroky a poplatky	153,218	3.65%
Daň z příjmu	-	0.00%
Provoz celkem do dokončení rekonstrukce	344,657	8.20%
Užití zdrojů celkem	4,201,314	100.00%

Graf č. 60: Snížený balíček II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce



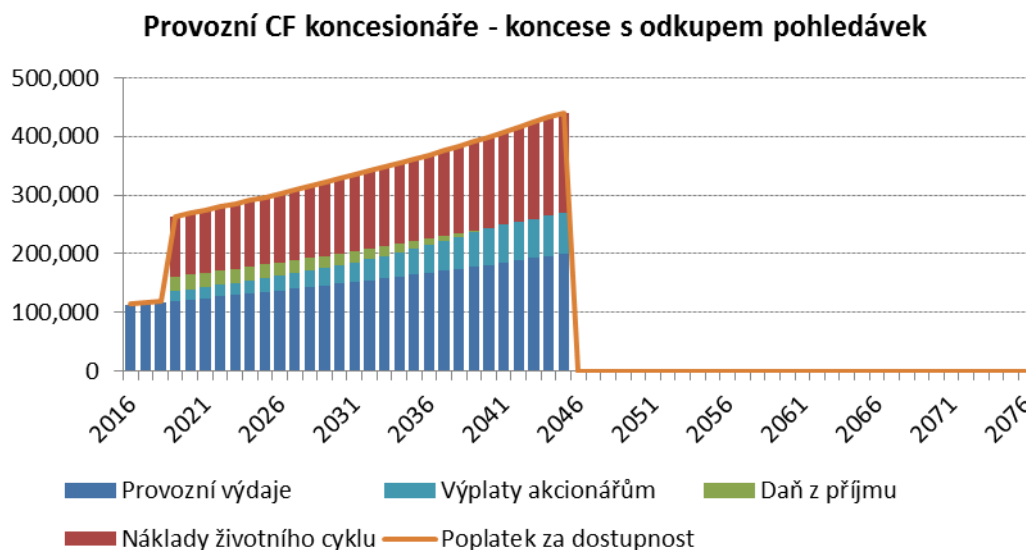
Po dokončení rekonstrukce začíná Kraj platit Dodavateli plnou výši poplatku za dostupnost, který je každoročně indexován o 2%.

Tabulka č. 68: Snížený balíček II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – poplatek za dostupnost

Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	243,382

Z obdrženého poplatku za dostupnost Dodavatel hradí náklady na provoz, daně, plní rezervní fond na opravy a údržbu a realizuje návratnost vloženého vlastního kapitálu.

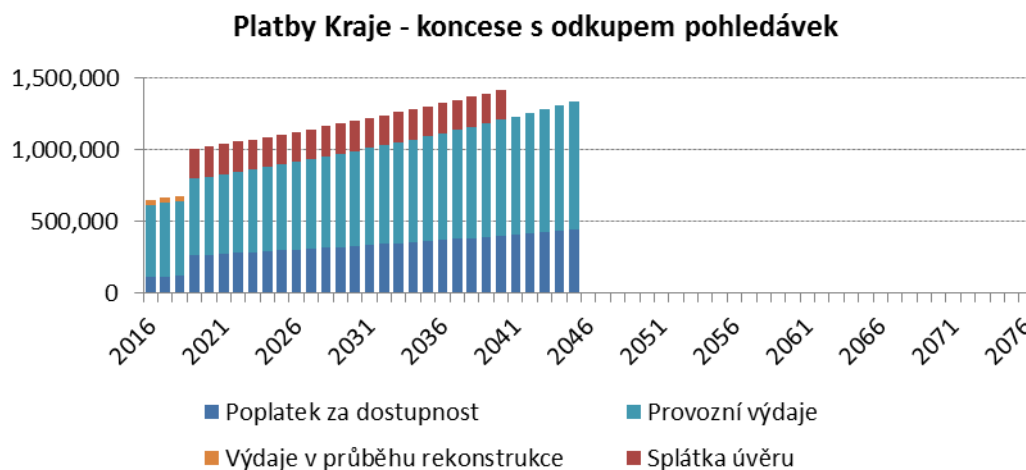
Graf č. 61: Snížený balíček II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – provozní CF koncesionáře



Kraj hradí Dodavateli poplatek za dostupnost, hradí příslušné výdaje před a v období rekonstrukce (projektové práce, průzkumy, projektový manažer, nezávislý dozor, atd.), hradí provozní výdaje nezahrnuté do koncesního projektu (SUS) a splácí odprodáný úvěr bance.

Platby Kraje jsou shrnuty v následujícím grafu:

Graf č. 62: Snížený balíček II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – platby Kraje



7.6.4. Varianta koncese spojená s financováním dluhopisy Kraje

Za účelem rovnoměrného rozdělení finančních toků do co nejdelšího časového období byla přidána další varianta financování, která se strukturou a alokací rizik podobá variantě koncese s odkupem pohledávek, avšak umožní využít levnějších externích zdrojů a delšího časového horizontu jejich splácení. Celkovým efektem je pak nižší průběžné zatížení rozpočtu Kraje.

Ve finančním modelu byly dodatečně upraveny následující vstupy:

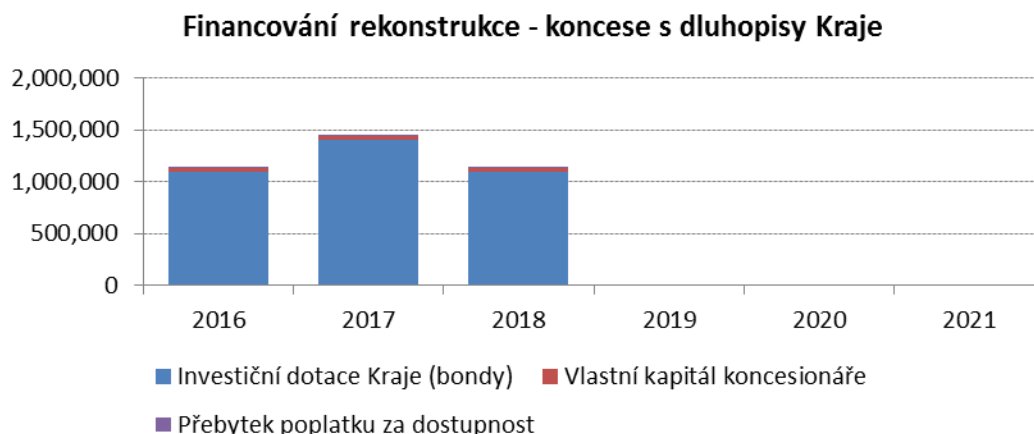
1. Část úvodní investice financovaná dluhopisy kraje
 - Podíl na ceně rekonstrukce (%) nastaven na: 97%
2. Koncesní model
 - Poměr E/(D+E) nastaven na: 100%
 - Poplatek za dostupnost do ukončení rekonstrukce (%) nastaven na: 48%
3. Koncese s odkupem pohledávek
 - Poměr E/(D+E) nastaven na: 100%
 - Poplatek za dostupnost do ukončení rekonstrukce (%) nastaven na: 48%

V období rekonstrukce Dodavatel hradí snížené náklady na rekonstrukci silnic a mostů II. tříd a s nimi spojené svěřené provozní výdaje. Provozní výdaje hradí z obdrženého poplatku za dostupnost, který je v období rekonstrukce snížen na hodnotu, která pokrývá provozní náklady. Výdaje na rekonstrukci jsou kryty primárně z investiční dotace Kraje, na jejíž realizaci Kraj emitoval dluhopisy (97%), a dále z případného přebytku poplatku za dostupnost. Zbylá investiční potřeba je pak kryta vlastním kapitálem Dodavatele (3%).

Tabulka č. 69: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce

Financování v období rekonstrukce		
Zdroje	CZK 000	%
Investiční dotace Kraje (bondy)	3,592,335	88.74%
Vlastní kapitál koncesionáře	107,734	2.66%
Bankovní úvěr koncesionáře	-	0.00%
Poplatek za dostupnost	348,026	8.60%
Zdroje celkem	4,048,096	100.00%
Užití zdrojů		
Rekonstrukce		
<i>Mostní konstrukce</i>	619,656	15.31%
<i>Silnice II. třídy</i>	2,975,915	73.51%
<i>Silnice III. třídy</i>	-	0.00%
<i>Náklady SPV</i>	107,867	2.66%
Celkem za rekonstrukci	3,703,438	91.49%
Kapitalizované úroky a poplatky	-	0.00%
Daň z příjmu	-	0.00%
Provoz celkem do dokončení rekonstrukce	344,657	8.51%
Užití zdrojů celkem	4,048,096	100.00%

Graf č. 63: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce



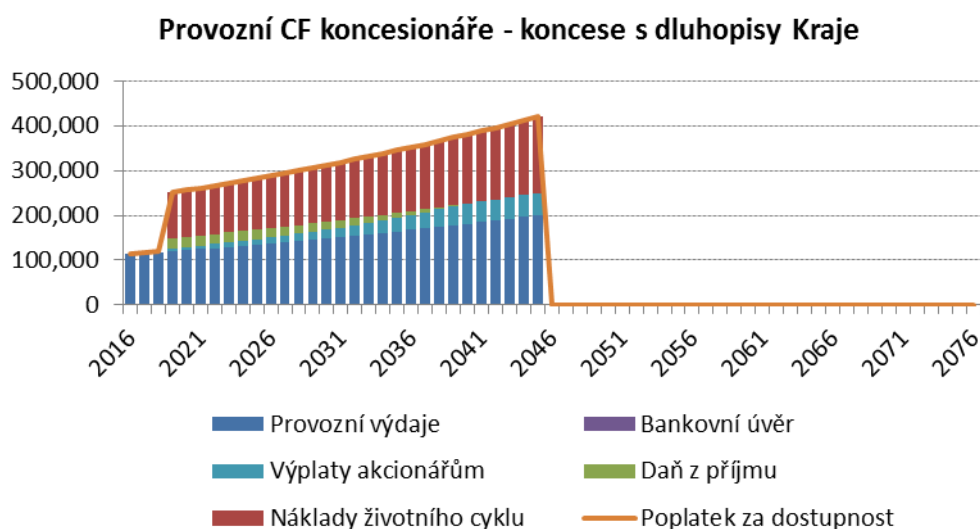
Po dokončení rekonstrukce začíná Kraj platit Dodavateli plnou Výši poplatku za dostupnost, který je každoročně indexován o 2%.

Tabulka č. 70 Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – poplatek za dostupnost

Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	232,270

Z obdržení poplatku za dostupnost Dodavatel hradí náklady na provoz, daně, plní rezervní fond na opravy a údržbu a realizuje návratnost vloženého vlastního kapitálu.

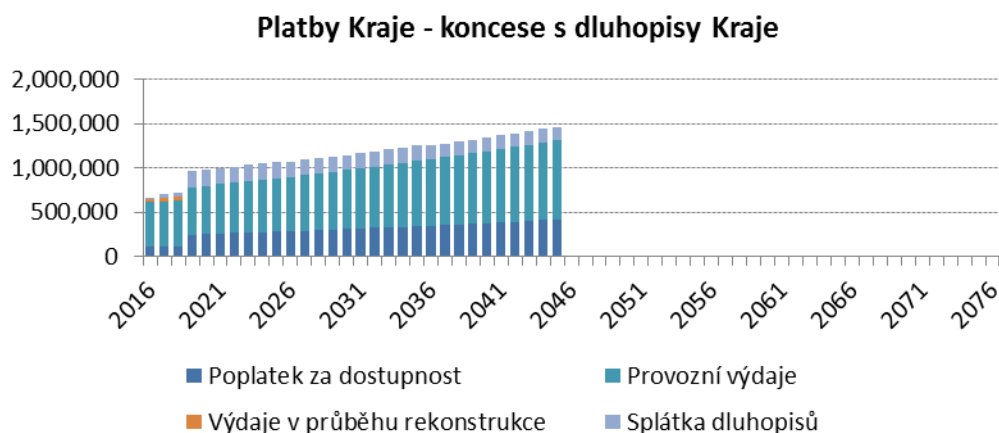
Graf č. 64: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – provozní cash flow koncesionáře



Kraj hradí Dodavateli poplatek za dostupnost, hradí příslušné výdaje před a v období rekonstrukce (projektové práce, průzkumy, projektový manažer, nezávislý dozor, atd.), hradí provozní výdaje nezahrnuté do koncesního projektu (SUS) a splácí odprodáný úvěr bance.

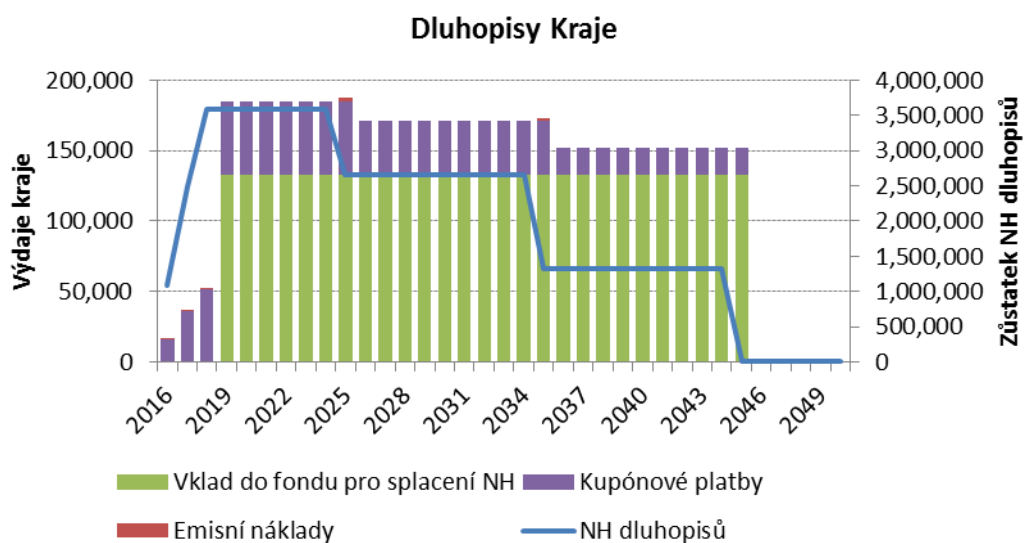
Platby Kraje jsou shrnuty v následujícím grafu:

Graf č. 65: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – platby Kraje



Závazek kraje vyplývající z dluhopisů a jejich splácení je shrnuto v následujícím grafu.

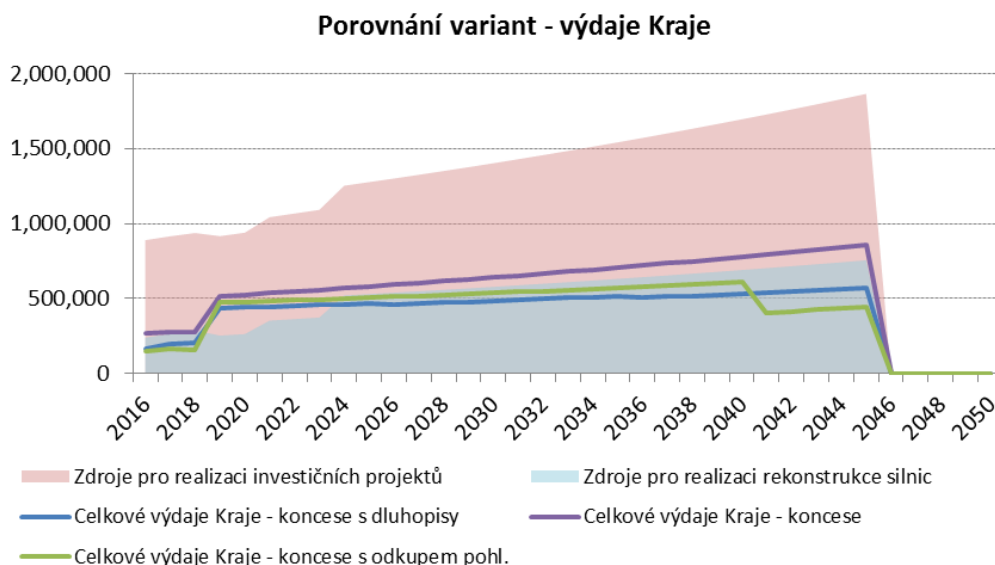
Graf č. 66: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – dluhopisy



7.6.5. Srovnání variant financování

Oproti předchozím realizačním balíčkům je snížený balíček silnic a mostů II. tříd z finančního pohledu Kraje nejlépe realizovatelný. Po realizaci Projektu by Kraji stále zůstala rezerva cca 650 mil. Kč ročně (navyšovaná ročně o 2%) pro nezbytný další investiční rozvoj. Mírné omezení rezervy na ostatní investice by však muselo nastat mezi roky 2019 a 2023. Jedná se o variantu, kterou z finančního pohledu lze Kraji doporučit k realizaci.

Graf č. 67: Snížený balíček II. tříd – porovnávací variant

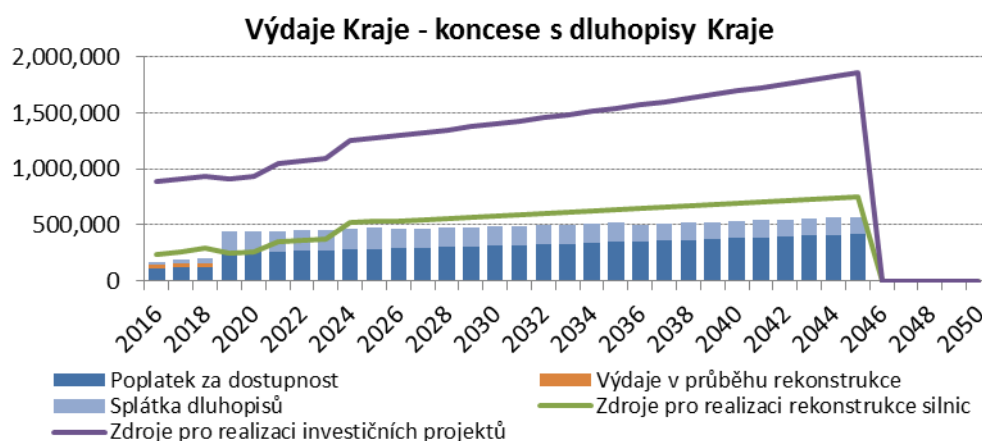


Pozn.: Celkové výdaje Kraje v grafu nezahrnují provozní výdaje placené Krajem. Provozní výdaje placené Krajem jsou již zohledněny ve výši volných zdrojů

Výdaje za definovaný balíček silnic a mostů II. tříd mezi roky 2019 a 2013 ve všech třech variantách financování mírně převyšuje doporučené množství alokovaných zdrojů, avšak v letech následujících již doporučené zdroje na pokrytí potřeb Projektu přibližně vystačí.

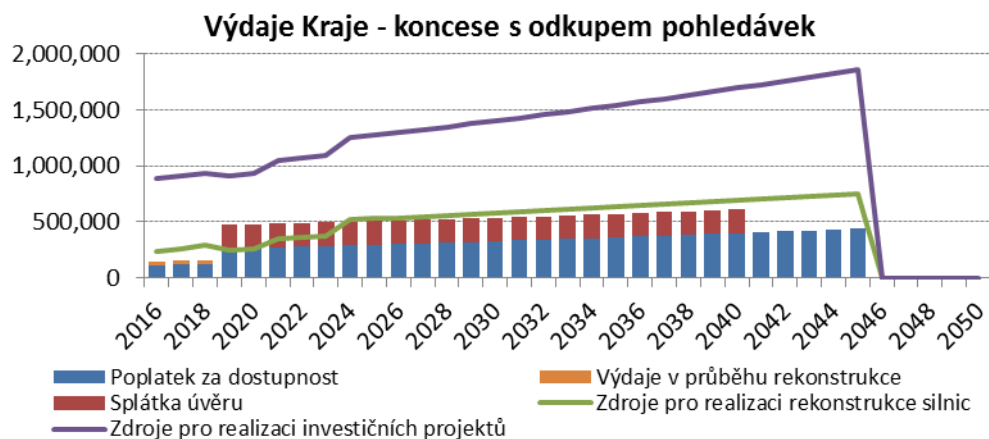
Z pohledu celkových plateb Kraje se jeví nejvýhodnější varianta koncese spojená s dluhopisy Kraje, která rozpočet Kraje v dlouhodobém horizontu zatíží nejméně.

Graf č. 68: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy a disponibilní zdroje Kraje



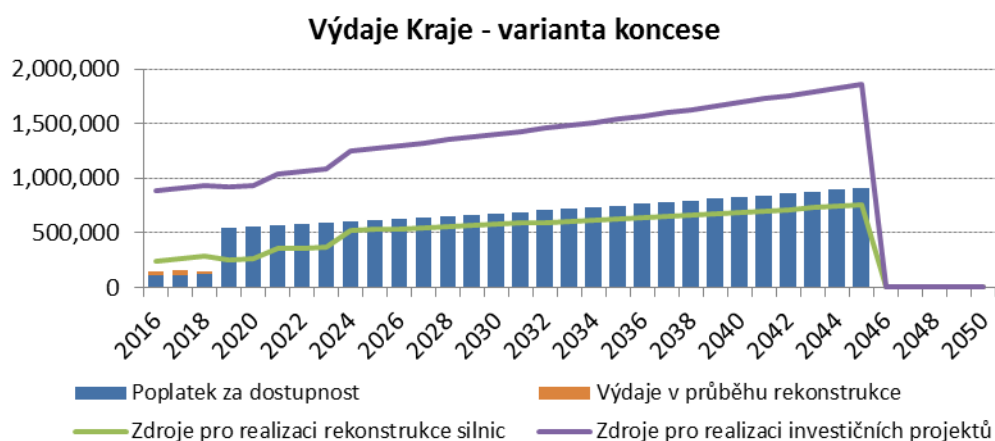
Druhá v pořadí by z pohledu dlouhodobého finančního zatížení Kraje byla varianta koncese spojená s odkupem pohledávek.

Graf č. 69: Snížený balíček II. tříd – koncese s odkupem pohledávek a disponibilní zdroje Kraje



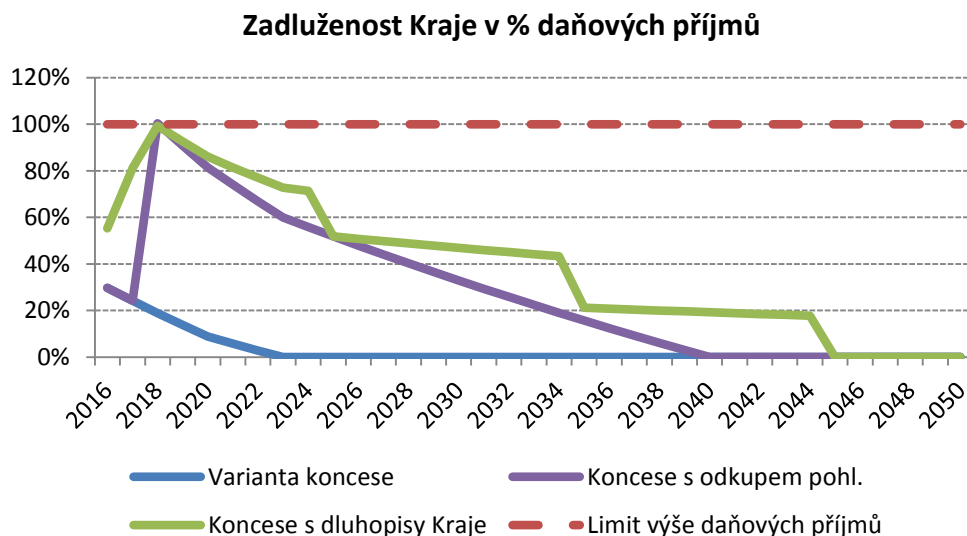
V rámci sníženého balíčku silnic a mostů II. tříd by pak z finančního pohledu byla varianta koncesního projektového financování nejméně výhodná, protože by z uvedených variant představovala nejvyšší finanční zatížení Kraje. Celkové finanční zatížení Kraje vyplývající z této varianty převyšuje doporučené množství alokovaných zdrojů pro realizaci obnovy silnic.

Graf č. 70: Snížený balíček II. tříd – koncese a disponibilní zdroje Kraje



Z pohledu míry zadluženosti jsou pro Kraj přijatelné všechny 3 varianty.

Graf č. 71: Snížený balíček II. tříd – vliv variant financování na zadluženost Kraje



7.7. Výsledky modelu – snížená varianta balíčku silnic a mostů II. i III. tříd

Tato varianta vychází z předchozí varianty sníženého balíčku silnic a mostů II. tříd a doplňuje ji o částečnou rekonstrukci silnic III. tříd bez vazby na jejich následný provoz a údržbu. Dodavatel je v této variantě zodpovědný za rekonstrukci silnic a mostů II. a částečnou opravu vytipovaných úseků silnic III. tříd. a na to navazující údržbu silnic II. tříd.

V následujících subkapitolách jsou popsány výsledky finančního modelu v případě následujících variant financování:

- Klasická koncese – projektové financování, kdy Dodavatel rekonstrukci financuje částečně z vlastních zdrojů a částečně z načerpaných zdrojů, které pak v sám splácí;
- Koncese spojená s odkupem pohledávek, kdy Dodavatel rekonstrukci financuje z menší části z vlastních zdrojů a zbytek z načerpaného bankovního úvěru. Po ukončení rekonstrukce koncesionář prodá pohledávku za Krajem vyplývající z načerpaného úvěru bance. Poté Kraj splácí úvěr bance;
- Koncese spojená s dluhopisy Kraje, kdy Dodavatel rekonstrukci financuje z poskytnuté investiční dotace od Kraje, na jejíž realizaci Kraj emitoval dluhopisy, a zbylou část investice financuje Dodavatel z vlastních zdrojů. Po ukončení rekonstrukce Kraj průběžně tvoří rezervu na splátku nominální hodnoty dluhopisů a platí kupónové platby.

7.7.1. Redefinice vstupních parametrů

Ve finančním modelu byla tato varianta nastavena v rámci snížené varianty rekonstrukce II. tříd (kap. 7.6) a to doplněním, resp. navýšením, nákladů na rekonstrukci. V návaznosti na navýšení nákladů na rekonstrukci byla též změněna procentní výše poplatku za dostupnost v období rekonstrukce. Ostatní vstupní parametry byly ponechány stejné jako v případě kapitoly 7.6. Nové vstupní hodnoty jsou uvedeny v následujících tabulkách:

Tabulka č. 71: Snížený balíček II. a III. tříd – vstupy – výdaje na rekonstrukci

Úvodní rekonstrukce	2016	2017	2018
Mostní konstrukce			
II. a III. Třídy			
kat. I - IV	69,837	93,116	69,837
kat. V	134,072	100,554	100,554
kat. VI	174,565	172,442	6,369
kat. VII	11,551	11,551	0
propustky	14,610	13,907	2,111
Celkem	404,636	391,570	178,871
Silnice			
II. a III. Třídy			
kat. 1	117,816	157,088	117,816
kat. 2	283,285	377,713	283,285
kat. 3	66,986	89,314	66,986
kat. 4	686,165	769,912	468,703
kat. 5	349,615	466,154	349,615
Zdi a svahy	18,024	24,032	18,024
Celkem	1,521,891	1,884,213	1,304,428

Poplatek za dostupnost v období rekonstrukce

V návaznosti na výše uvedené změny výdajů na rekonstrukci bylo nutné upravit i procentní výši poplatku za dostupnost v období rekonstrukce tak, aby Dodavateli pokrývala provozní náklady.

Pro jednotlivé varianty financování byla procentní hodnota poplatku za dostupnost nastavena následovně:

- Koncesní model – projektové financování: 16%;
- Koncesní model s odkupem pohledávek: 43%;
- Koncesní model s dluhopisy Kraje: 46%.

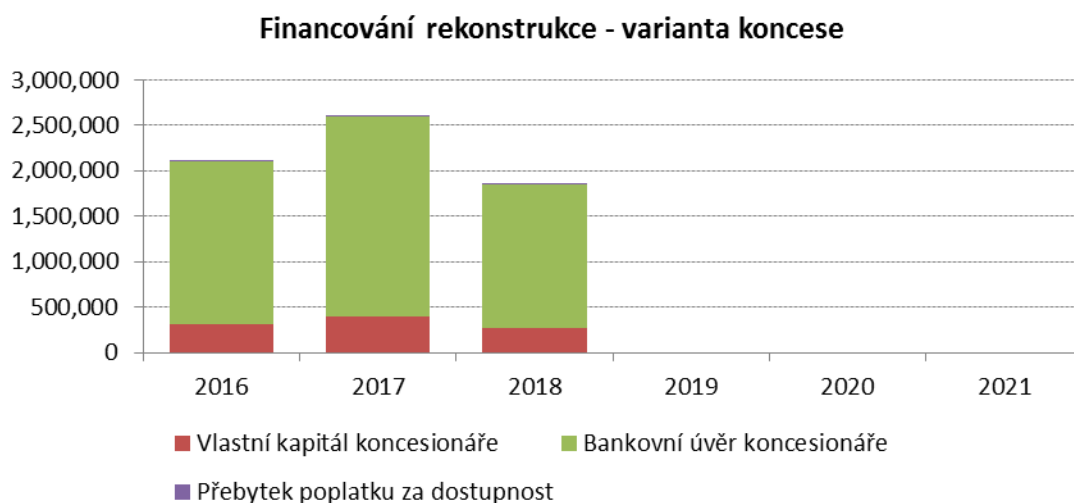
7.7.2. Varianta koncese – projektové financování

V období rekonstrukce Dodavatel hradí snížené náklady na rekonstrukci silnic i mostů II. i III. tříd a svěřenou část údržby u silnic a mostů II. tříd. Provozní výdaje hradí z obdrženého poplatku za dostupnost, který je v období rekonstrukce snížen na hodnotu, která pokrývá provozní náklady. Výdaje na rekonstrukci primárně hradí z případného přebytku poplatku za dostupnost. Zbývá investiční potřeba je pak kryta vlastním kapitálem koncesionáře (15%) a bankovním úvěrem (85%). Bankovní úvěr je čerpán až do doby dokončení rekonstrukce a úroky jsou kapitalizovány. Splácení úvěru začíná po dokončení rekonstrukce.

Tabulka č. 72: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese – financování rekonstrukce

Financování v období rekonstrukce		
Zdroje	CZK 000	%
Investiční dotace Kraje (bondy)	-	0.00%
Vlastní kapitál koncesionáře	982,125	14.25%
Bankovní úvěr koncesionáře	5,565,374	80.74%
Poplatek za dostupnost	345,103	5.01%
Zdroje celkem	6,892,602	100.00%
Užití zdrojů		
Rekonstrukce		
<i>Mostní konstrukce</i>	1,009,937	14.65%
<i>Silnice II. a III. třídy</i>	4,896,933	71.05%
<i>Náklady SPV</i>	177,206	2.57%
Celkem za rekonstrukci	6,084,076	88.27%
Kapitalizované úroky a poplatky	463,868	6.73%
Daň z příjmu	-	0.00%
Provoz celkem do dokončení rekonstrukce	344,657	5.00%
Užití zdrojů celkem	6,892,602	100.00%

Graf č. 72: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese – financování rekonstrukce



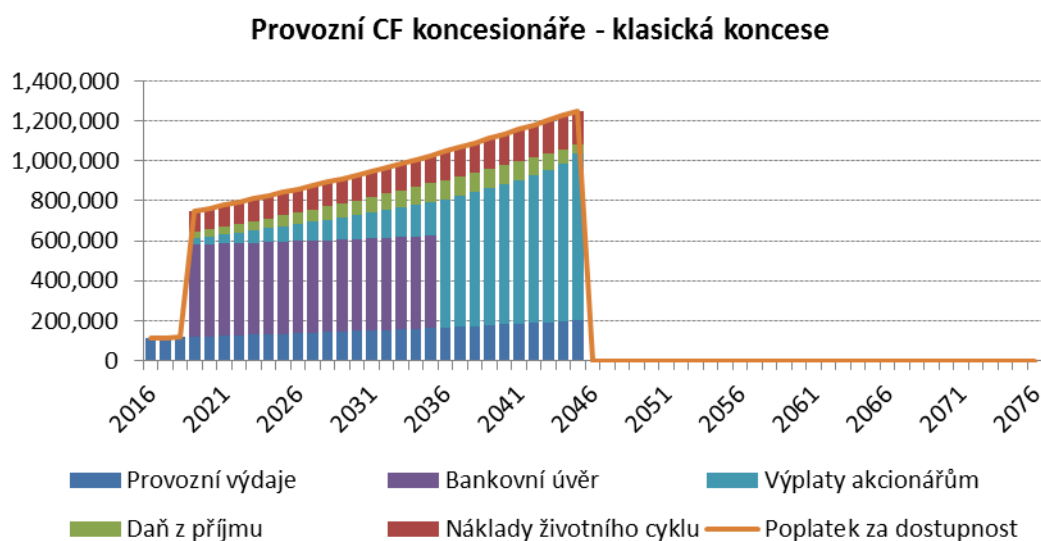
Po dokončení rekonstrukce začíná Kraj platit Dodavateli plnou Výši poplatku za dostupnost, který je každoročně indexován o 2%.

Tabulka č. 73: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese – poplatek za dostupnost

Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	690,956

Z obdrženého poplatku za dostupnost Dodavatel hradí náklady na provoz, daně, plní rezervní fond na opravy a údržbu, splácí bankovní úvěr a realizuje návratnost vloženého vlastního kapitálu.

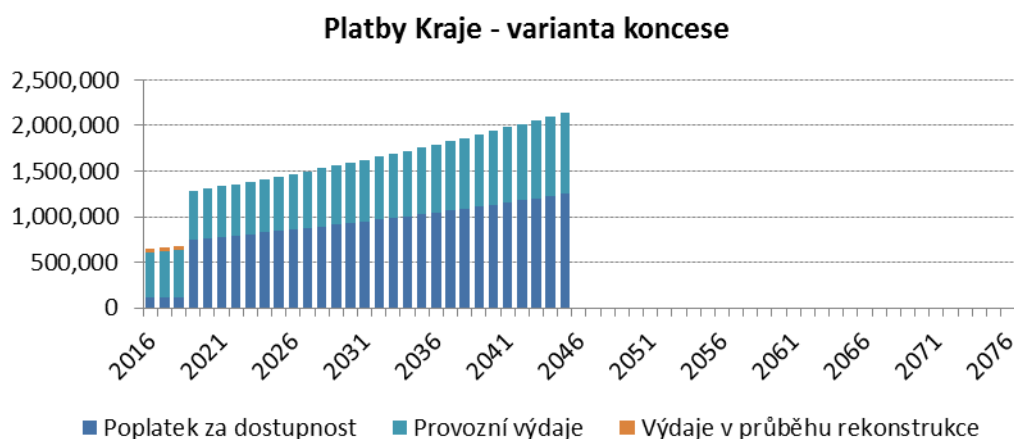
Graf č. 73: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese – provozní cash flow Dodavatele



Kraj hradí Dodavateli poplatek za dostupnost, hradí příslušné výdaje před a v období rekonstrukce (projektové práce, průzkumy, projektový manažer, nezávislý dozor, atd.), hradí provozní výdaje silnic a mostů II. tříd nezahrnuté do koncesního projektu a kompletní provoz a údržbu silnic III. tříd a mostních konstrukcí.

Platby Kraje jsou shrnuty v následujícím grafu:

Graf č. 74: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese – platby Kraje



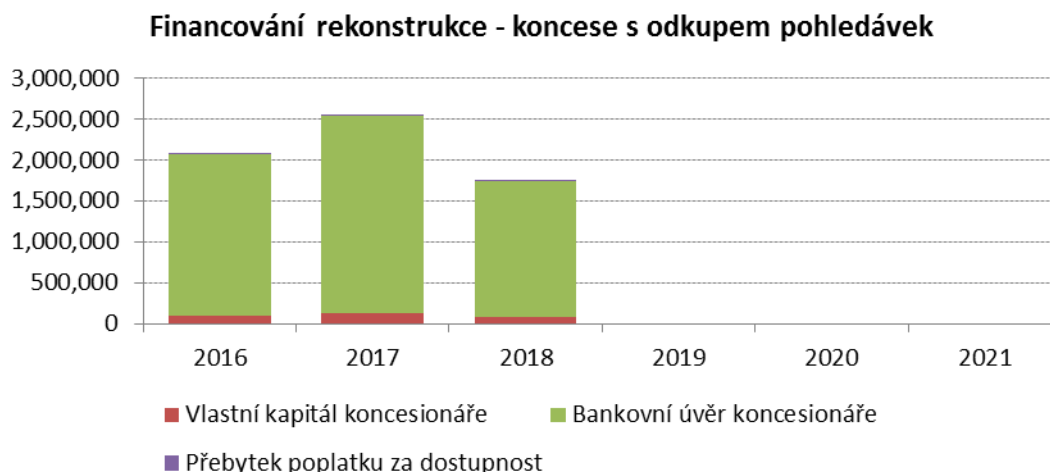
7.7.3. Varianta koncese s odkupem pohledávek

V období rekonstrukce Dodavatel hradí snížené náklady na rekonstrukci silnic a mostů II. i III. tříd a dále provozní výdaje svěřených aktivit u silnic II. tříd. Provozní výdaje hradí z obdržného poplatku za dostupnost, který je v období rekonstrukce snížen na hodnotu, která pokrývá provozní náklady. Výdaje na rekonstrukci primárně hradí z případného přebytku poplatku za dostupnost. Zbylá investiční potřeba je pak kryta vlastním kapitálem Dodavatele (5%) a bankovním úvěrem (95%). Bankovní úvěr je čerpán až do doby dokončení rekonstrukce a úroky jsou kapitalizovány. Po ukončení rekonstrukce je pohledávka za Krajem prodána bance a úvěr je Dodavatelem jednorázově zaplacen.

Tabulka č. 74: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce

Financování v období rekonstrukce		
Zdroje	CZK 000	%
Investiční dotace Kraje (bondy)	-	0.00%
Vlastní kapitál koncesionáře	317,011	4.74%
Bankovní úvěr koncesionáře	6,023,201	90.04%
Poplatek za dostupnost	349,056	5.22%
Zdroje celkem	6,689,268	100.00%
Užití zdrojů		
Rekonstrukce		
<i>Mostní konstrukce</i>	<i>1,009,937</i>	<i>15.10%</i>
<i>Silnice II. a III. třídy</i>	<i>4,896,933</i>	<i>73.21%</i>
<i>Náklady SPV</i>	<i>177,206</i>	<i>2.65%</i>
Celkem za rekonstrukci	6,084,076	90.95%
Kapitalizované úroky a poplatky	260,534	3.89%
Daň z příjmu	-	0.00%
Provoz celkem do dokončení rekonstrukce	344,657	5.15%
Užití zdrojů celkem	6,689,268	100.00%

Graf č. 75: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce



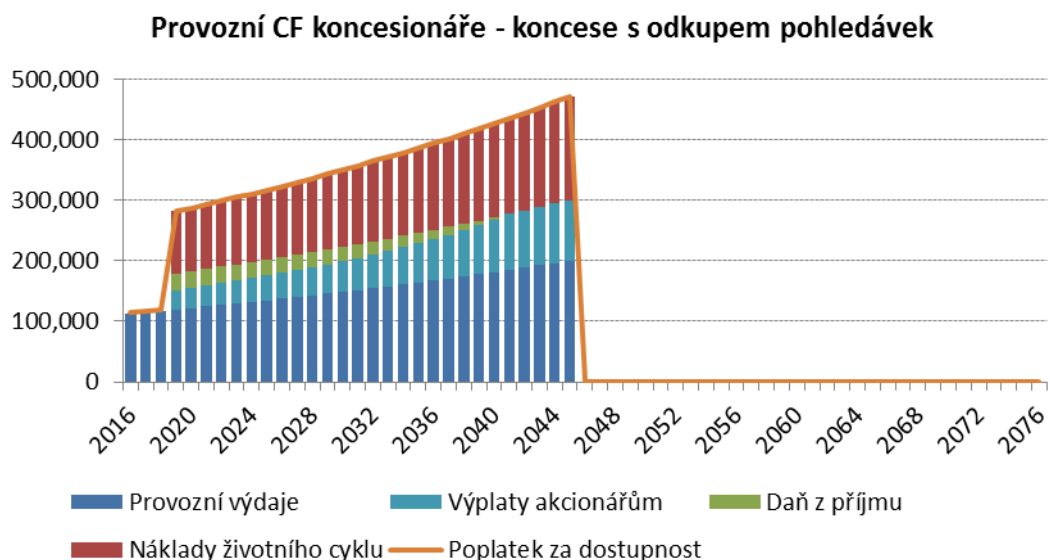
Po dokončení rekonstrukce začíná Kraj platit Dodavateli plnou výši poplatku za dostupnost, který je každoročně indexován o 2%.

Tabulka č. 75: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s odkupem pohledávek – poplatek za dostupnost

Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	260,045

Z obdrženého poplatku za dostupnost Dodavatel hradí náklady na provoz, daně, plní rezervní fond na opravy a údržbu a realizuje návratnost vloženého vlastního kapitálu.

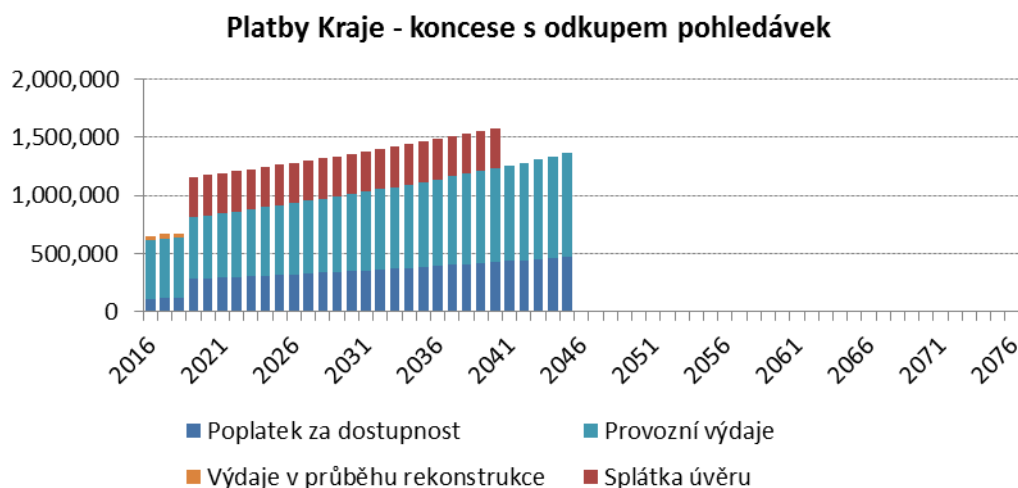
Graf č. 76: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s odkupem pohledávek – provozní CF koncesionáře



Kraj hradí Dodavateli poplatek za dostupnost, hradí příslušné výdaje před a v období rekonstrukce (projektové práce, průzkumy, projektový manažer, nezávislý dozor, atd.), hradí provozní výdaje nezahrnuté do koncesního projektu (SUS) a splácí odprodaný úvěr bance.

Platby Kraje jsou shrnuty v následujícím grafu:

Graf č. 77: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s odkupem pohledávek – platby Kraje



7.7.4. Varianta koncese spojená s financováním dluhopisy Kraje

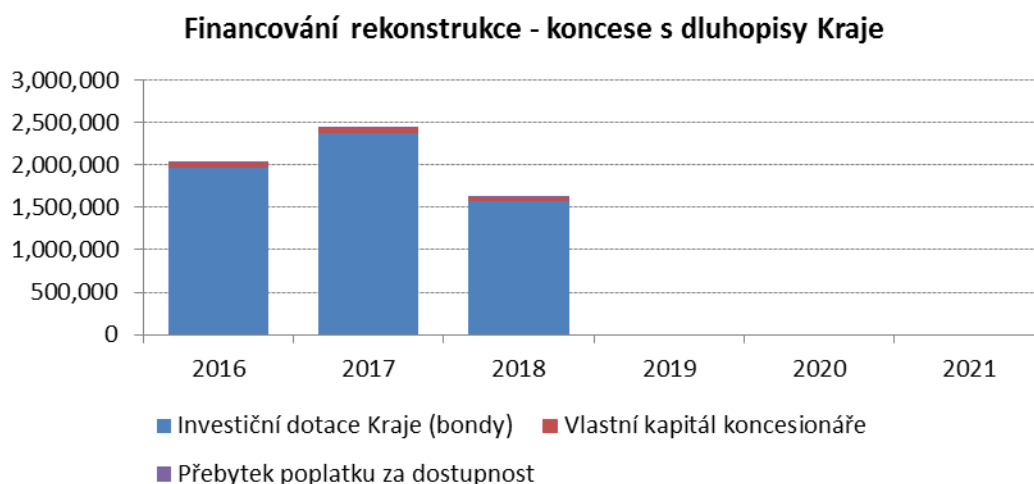
V období rekonstrukce Dodavatel hradí snížené náklady na rekonstrukci silnic a mostů II. i III. tříd a svěřené provozní výdaje u silnic II. tříd. Provozní výdaje hradí z obdrženého poplatku za dostupnost, který je v období rekonstrukce snížen na hodnotu, která pokrývá provozní náklady. Výdaje na rekonstrukci hradí primárně z investiční dotace Kraje, na jejíž realizaci Kraj emitoval dluhopisy (97%), a dále z případného přebytku poplatku za dostupnost. Zbývá investiční potřeba je pak kryta vlastním kapitálem Dodavatele (3%).

Tabulka č. 76: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce

Financování v období rekonstrukce		
Zdroje	CZK 000	%
Investiční dotace Kraje (bondy)	5,901,554	91.80%
Vlastní kapitál koncesionáře	179,784	2.80%
Bankovní úvěr koncesionáře	-	0.00%
Poplatek za dostupnost	347,395	5.40%
Zdroje celkem	6,428,733	100.00%
Užití zdrojů		
Rekonstrukce		
Mostní konstrukce	1,009,937	15.71%

Silnice II. a III. třídy	4,896,933	76.17%
Náklady SPV	177,206	2.76%
Celkem za rekonstrukci	6,084,076	94.64%
Kapitalizované úroky a poplatky	-	0.00%
Daň z příjmu	-	0.00%
Provoz celkem do dokončení rekonstrukce	344,657	5.36%
Užití zdrojů celkem	6,428,733	100.00%

Graf č. 78: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce



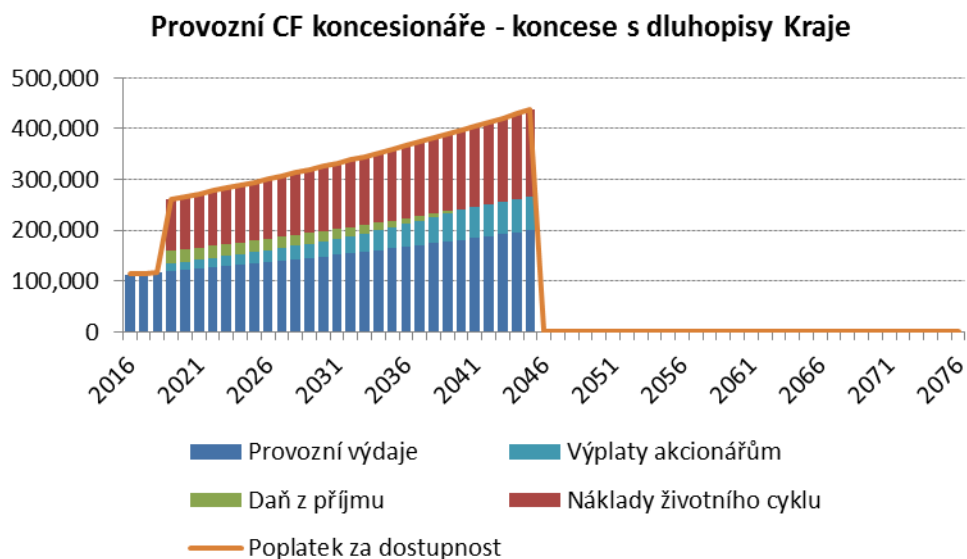
Po dokončení rekonstrukce začíná Kraj platit Dodavateli plnou výši poplatku za dostupnost, který je každoročně indexován o 2%.

Tabulka č. 77 Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s dluhopisy – poplatek za dostupnost

Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	241,929

Z obdrženého poplatku za dostupnost Dodavatel hradí náklady na provoz, daně, plní rezervní fond na opravy a údržbu a realizuje návratnost vloženého vlastního kapitálu.

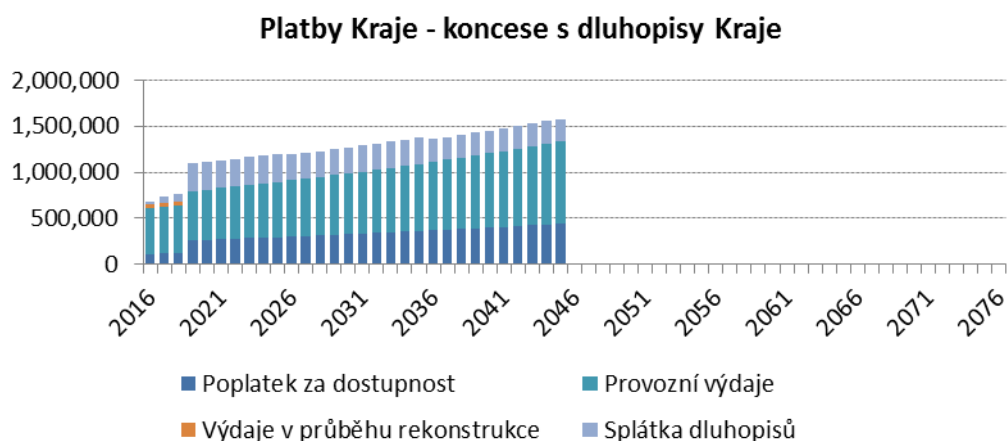
Graf č. 79: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s dluhopisy – provozní cash flow koncesionáře



Kraj hradí Dodavateli poplatek za dostupnost, hradí příslušné výdaje před a v období rekonstrukce (projektové práce, průzkumy, projektový manažer, nezávislý dozor, atd.), hradí provozní výdaje nezahrnuté do koncesního projektu (SUS) a splácí dluhopisy.

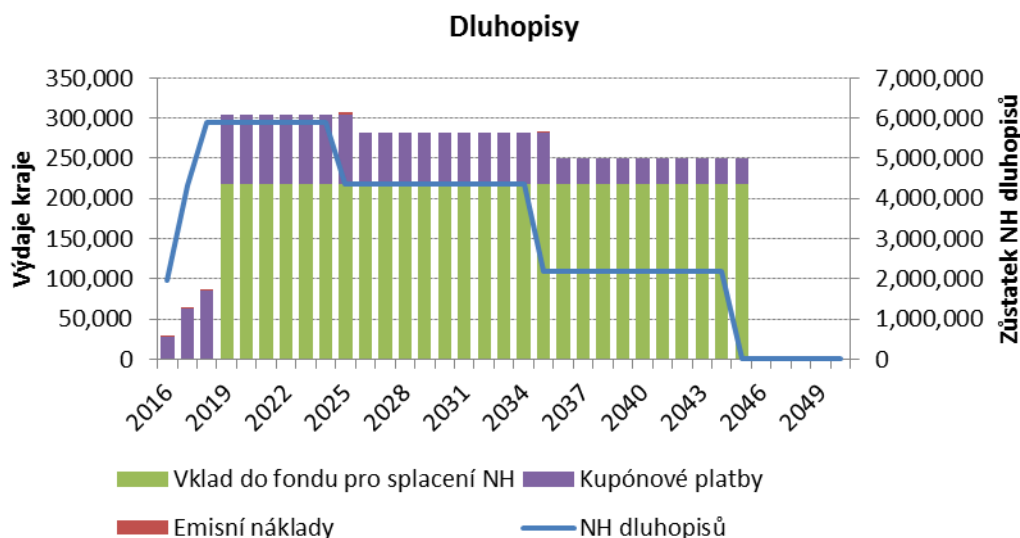
Platby Kraje jsou shrnuty v následujícím grafu:

Graf č. 80: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s dluhopisy – platby Kraje



Závazek Kraje vyplývající z dluhopisů a jejich splácení je shrnut v následujícím grafu.

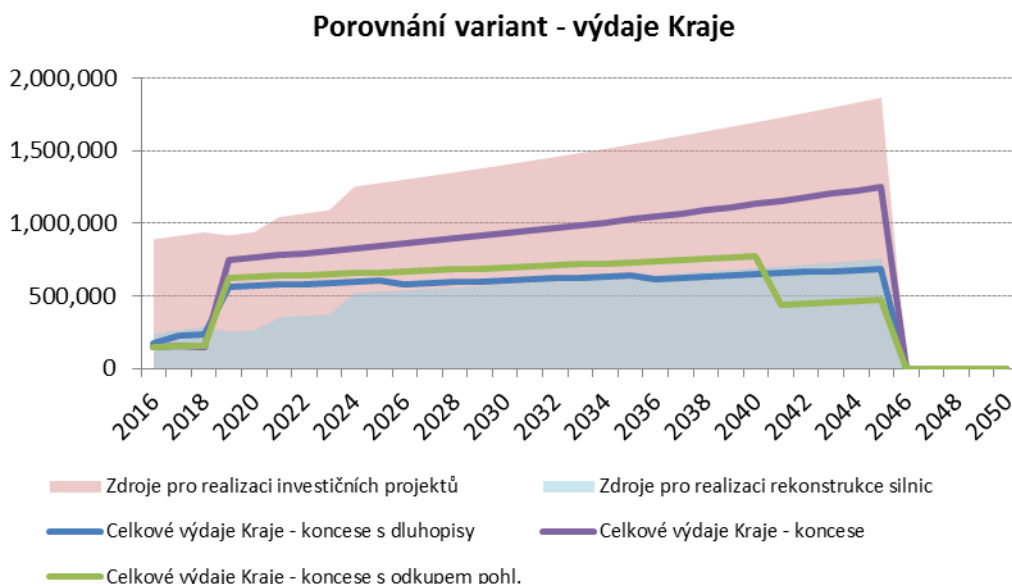
Graf č. 81: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s dluhopisy – dluhopisy



7.7.5. Srovnání variant financování

V porovnání se sníženým balíčkem silnic a mostů II. tříd představuje z finančního pohledu pro rozpočet Kraje vyšší zátěž. Zejména ve fázi splacení aktuálních úvěrů Kraje by došlo k odčerpání disponibilních investičních zdrojů a tím k vyššímu omezení rezervy na investiční rozvoj v jiných oblastech. Jedná se o variantu realizovatelnou, avšak z důvodu vyššího zatížení rozpočtu Kraje by připadala v úvahu forma koncese s dluhopisy, a to s důkladným uvážením dopadu na investiční rozvoj Kraje v jiných oblastech.

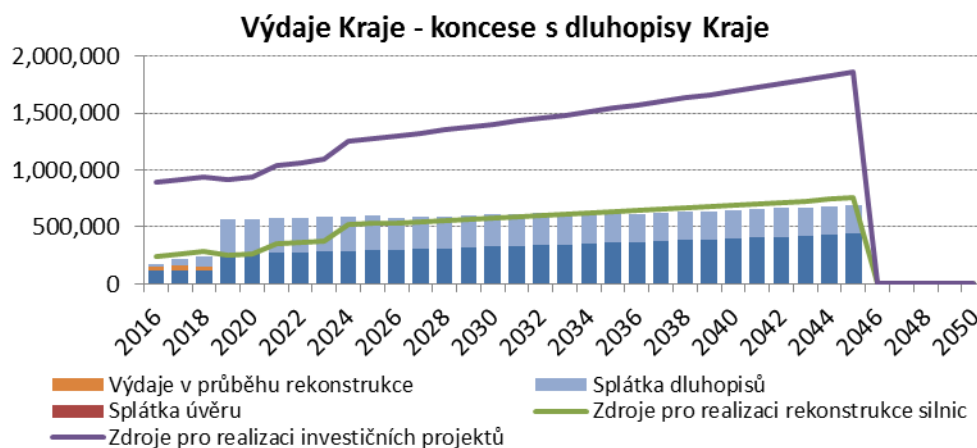
Graf č. 82: Snížený balíček II. a III. tříd – porovnávací variant



Pozn.: Celkové výdaje Kraje v grafu nezahrnují provozní výdaje placené Krajem. Provozní výdaje placené Krajem jsou již zohledněny ve výši volných zdrojů

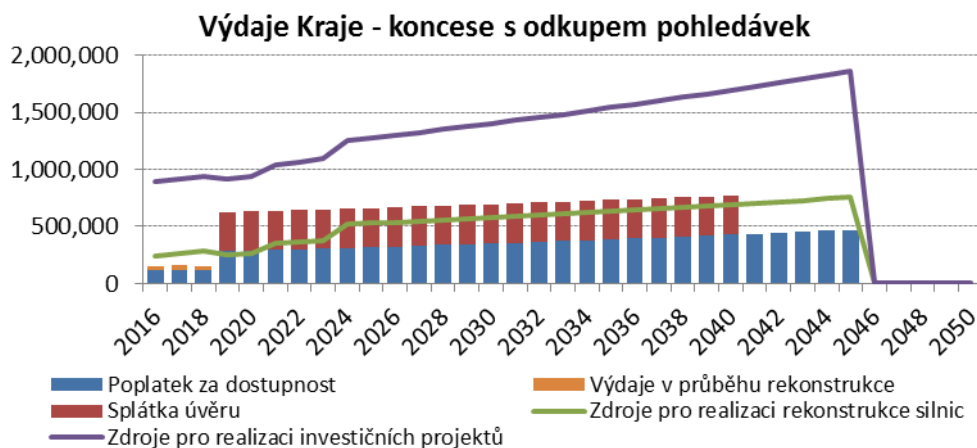
Celkové finanční zatížení Kraje u všech variant financování převyšuje doporučené množství alokovaných zdrojů pro realizaci obnovy silnic. Z pohledu celkových plateb Kraje se jeví nejvýhodnější varianta koncese spojená s dluhopisy Kraje, která rozpočet Kraje v dlouhodobém horizontu zatíží nejméně.

Graf č. 83: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s dluhopisy a disponibilní zdroje Kraje



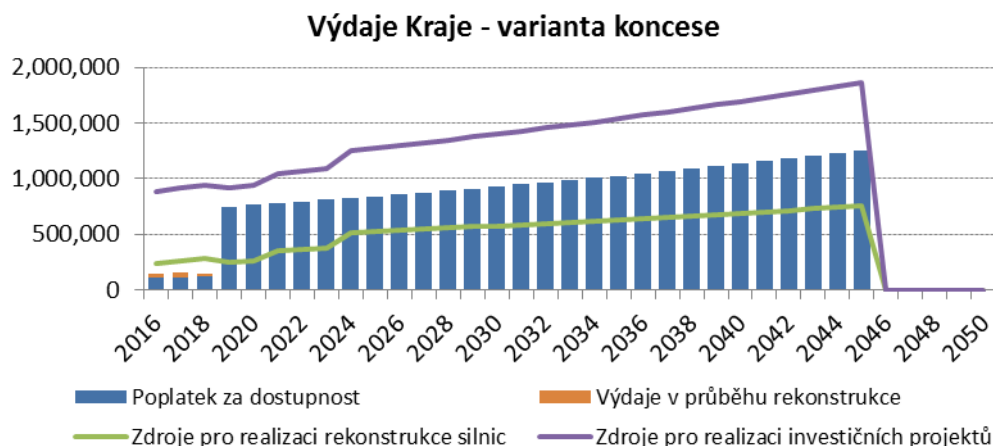
Druhá v pořadí by z pohledu dlouhodobého finančního zatížení Kraje byla varianta koncese spojená s odkupem pohledávek.

Graf č. 84: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s odkupem pohledávek a disponibilní zdroje Kraje



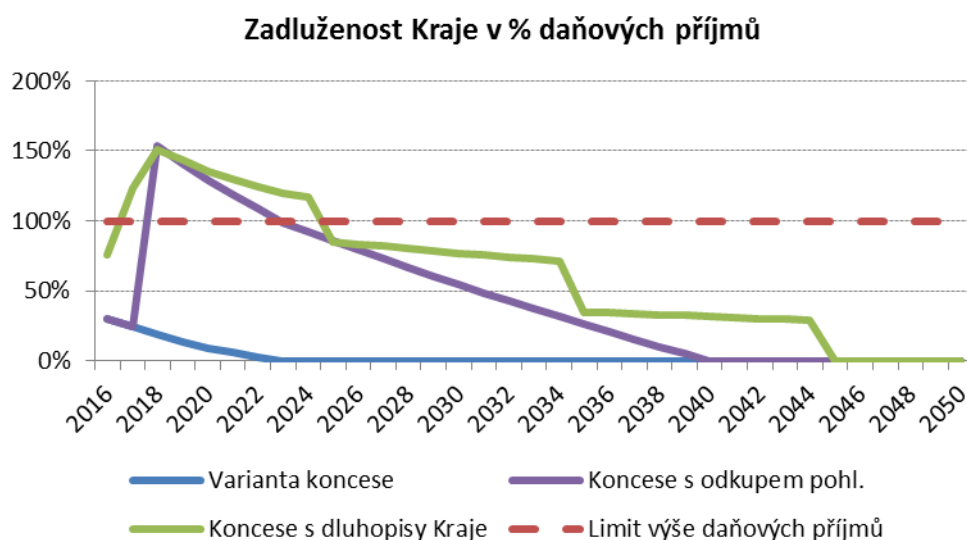
V rámci sníženého balíčku silnic a mostů II. i III. tříd by pak z finančního pohledu byla varianta koncesního projektového financování nejméně výhodná, protože by z uvedených variant představovala nejvyšší finanční zatížení Kraje.

Graf č. 85: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese a disponibilní zdroje Kraje



Z pohledu ukazatele míry zadluženosti je pro Kraj přípustná pouze varianta koncese. Je třeba vzít v úvahu, že ukazatel nebere v úvahu nepřímé zadlužení. Po zohlednění nepřímého zadlužení tak i varianta koncese představuje překročení doporučeného limitu zadluženosti.

Graf č. 86: Snížený balíček II. a III. tříd – vliv variant financování na zadluženost Kraje



7.8. Výsledky modelu – dodatečná varianta balíčku silnic a mostů II. i III. tříd

V rámci připomínkování studie proveditelnosti Kraj požádal o analýzu dodatečné varianty založené na variantě nazvané Snížená varianta balíčku silnic a mostů II. i III. tříd, která je popsána v kapitole 7.7. Dodatečná varianta byla Krajem definována následovně:

- kompletní rekonstrukce silnic II. třídy ve stavu povrchu nevyhovující a havarijní. Silnice

II. tříd ve stavu výborný, dobrý a vyhovující projdou minimálně 1x za dobu trvání koncese rekonstrukcí krytu vozovky

- mosty na silnicích II. tř. – celková rekonstrukce mostů ve tř. 5, 6, 7
- „pouze“ povrch silnic III. tříd, bude omezeno (mimo silnice s minimálním využitím);
- mosty na silnicích III. třídy – celková rekonstrukce mostů ve tř. 5, 6, 7
- varianta financování bude zahrnovat variantu koncese s dluhopisy Kraje

Ve variantě koncese spojené s dluhopisy Kraje koncesionář rekonstrukci financuje z poskytnuté investiční dotace od Kraje, na jejíž realizaci kraj emitoval dluhopisy, a zbylou část investice financuje koncesionář z vlastních zdrojů. Po ukončení rekonstrukce Kraj průběžně tvoří rezervu na splátku nominální hodnoty dluhopisů a platí kupónové platby.

Finanční model dále pracoval s předpokladem, že koncesionář bude zodpovědný za vybrané provozní aktivity na silnicích II. tříd a mostech II. i III. tříd. Zbylé provozní aktivity na silnicích II. tříd, všech mostech a kompletní provoz silnic III. tříd bude realizován SÚS. Koncesionář bude zodpovědný na náklady životního cyklu u silnic II. tříd a všech mostů.

7.8.1. Redefinice vstupních parametrů

V rámci nastavení dodatečného scénáře byly upraveny náklady na rekonstrukci, provoz i údržbu u varianty kompletní CAPEX. Nové vstupní hodnoty jsou uvedeny v následujících tabulkách:

Náklady na rekonstrukci

Náklady na rekonstrukci byly upraveny následujícím způsobem:

Tabulka č. 78: Dodatečná var. II. a III. tříd: vstupy – výdaje na rekonstrukci

Úvodní rekonstrukce	2016	2017	2018	2019
Mostní konstrukce				
II. Třídy				
kat. I - IV	58,198	58,198	58,198	58,198
kat. V	83,795	83,795	83,795	83,795
kat. VI	5,308	5,308	5,308	5,308
kat. VII	0	0	0	0
propustky	1,759	1,759	1,759	1,759
III. Třídy				
kat. I - IV	0	0	0	0
kat. V	114,903	137,884	114,903	91,923
kat. VI	110,715	132,858	110,715	88,572
kat. VII	5,776	6,931	5,776	4,620
propustky	14,745	17,694	14,745	11,796
Celkem	395,198	444,426	395,198	345,970
Silnice				
II. Třídy				
kat. 1	157,088	188,506	157,088	125,670
kat. 2	377,713	453,256	377,713	302,171
kat. 3	89,314	107,177	89,314	71,451

kat. 4	951,736	1,142,083	951,736	761,389
kat. 5	457,060	548,472	457,060	365,648
Zdi a svahy	13,351	16,021	13,351	10,681
III. Třídy				
kat. 1	0	0	0	0
kat. 2	0	0	0	0
kat. 3	0	0	0	0
kat. 4	434,925	434,925	217,462	0
kat. 5	228,960	305,280	228,960	0
Zdi a svahy	0	0	0	0
Celkem	2,710,147	3,195,719	2,492,684	1,637,010

Náklady SPV zůstaly nastaveny ve stejné procentní výši:

Tabulka č. 79: Dodatečná var. II. a III. tříd: vstupy – náklady SPV

Náklady SPV	
Náklady SPV (% CAPEX)	3%

Ostatní výdaje placené Krajem v průběhu rekonstrukce byly stanoveny v následující výši:

Tabulka č. 80: Vstupy – výdaje placené Krajem v průběhu rekonstrukce

Ostatní jinde nezařazené (placené Krajem)	2015	2016	2017	2018	2019
Varianta 1 - Mosty i silnice II. a III. tříd					
Projektové práce	24,797	0	0	0	0
Průzkumy	29,087	0	0	0	0
Proj. manažer a nezávislý dozor	25,391	22,377	22,377	22,377	22,377
Ostatní	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
Celkem		27,377	27,377	27,377	27,377

Provozní výdaje

Provozní výdaje byly nastaveny následovně:

Tabulka č. 81: Dodatečná var. II. a III. tříd: vstupy – provoz placený koncesionářem

Provoz a běžná údržba (ročně) - platí koncesionář	CZK 000
Mostní konstrukce	
u 2. třídy - Běžná údržba	892
u 3. třídy - Běžná údržba	1,783
Celkem	2,675
Silnice	

II. Třídy	
Běžná údržba	81,125
III. Třídy	
Běžná údržba	0
Celkem	81,125

Zbývající provozní výdaje placené Krajem byly stanoveny v následující výši:

Tabulka č. 82: Dodatečná var. II. a III. tříd: vstupy – provoz placený Krajem

Provoz a běžná údržba (ročně) - platí Kraj	
Celkem provoz a údržba v cenách 2015	602,000
Zbývá uhradit Krajem	484,680

Náklady životního cyklu

Náklady životního cyklu jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka č. 83: Dodatečná var. II. a III. tříd: vstupy – náklady životního cyklu

Těžká údržba (obnova, rekonstrukce) - LCC	Celkem	2025	2031	2037	2043
Mostní konstrukce					
u 2. třídy	119,247	29,812	29,812	29,812	29,812
u 3. třídy	247,660	61,915	61,915	61,915	61,915
Silnice					
II. třídy	491,103	73,665	98,221	147,331	171,886
III. třídy	0	0	0	0	0
Celkem		165,392	189,947	239,058	263,613

Balíčky

Všechny přepínače byly nastaveny na výchozí hodnotu.

Graf č. 87: Dodatečná var. II. a III. tříd: vstupy – aktivace balíčku

Citlivostní analýza		Nová	Původní
Náklady na rekonstrukci	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Provozní náklady koncesionáře	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Náklady živ. cyklu	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Aktivovat balíček mostů	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat balíček silnic II. tříd	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat balíček silnic III. tříd	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat variantu Snížený capex	▲	NE	NE
Nahrazení hodnotou	▼		

Ostatní vstupní parametry ve finančním modelu zůstaly beze změn.

7.8.2. Varianta koncese spojená s financováním dluhopisy Kraje

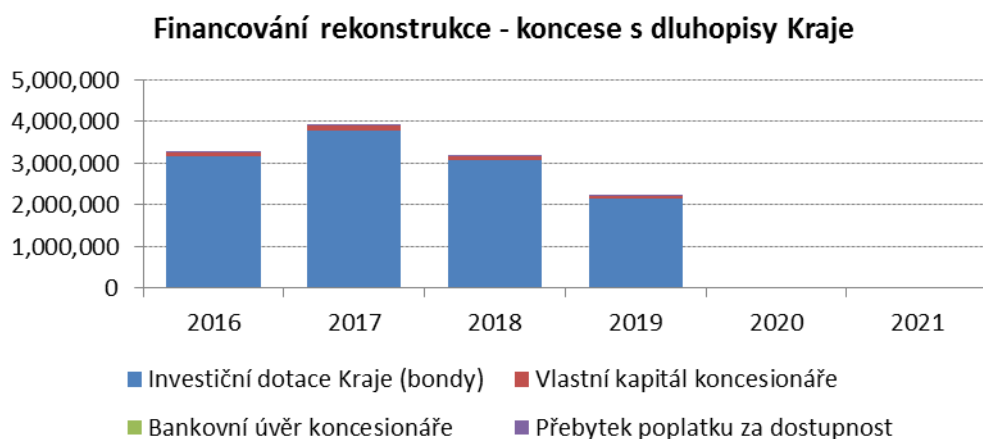
V období rekonstrukce Dodavatel hradí náklady na rekonstrukci silnic a mostů II. i III. tříd a svěřené provozní výdaje u silnic II. tříd. Provozní výdaje hradí z obdrženého poplatku za dostupnost, který je v období rekonstrukce snížen na hodnotu, která pokrývá provozní náklady. Výdaje na rekonstrukci hradí primárně z investiční dotace Kraje, na jejíž realizaci Kraj emitoval dluhopisy (97%), a dále z případného přebytku poplatku za dostupnost. Zbývá investiční potřeba je pak kryta vlastním kapitálem Dodavatele (3%).

Tabulka č. 84: Dodatečná var. II. a III. tříd: koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce

Financování v období rekonstrukce		
Zdroje	CZK 000	%
Investiční dotace Kraje (bondy)	12,154,795	94.35%
Vlastní kapitál koncesionáře	371,081	2.88%
Bankovní úvěr koncesionáře	-	0.00%
Poplatek za dostupnost	357,137	2.77%
Zdroje celkem	12,883,013	100.00%
Užití zdrojů		
Rekonstrukce		

Mostní konstrukce	1,659,359	12.88%
Silnice II. třídy	8,585,366	66.64%
Silnice III. třídy	1,921,018	14.91%
Náklady SPV	364,972	2.83%
Celkem za rekonstrukci	12,530,716	97.27%
Kapitalizované úroky a poplatky	-	0.00%
Daň z příjmu	-	0.00%
Provoz celkem do dokončení rekonstrukce	352,297	2.73%
Užití zdrojů celkem	12,883,013	100.00%

Graf č. 88: Dodatečná var. II. a III. tříd: koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce



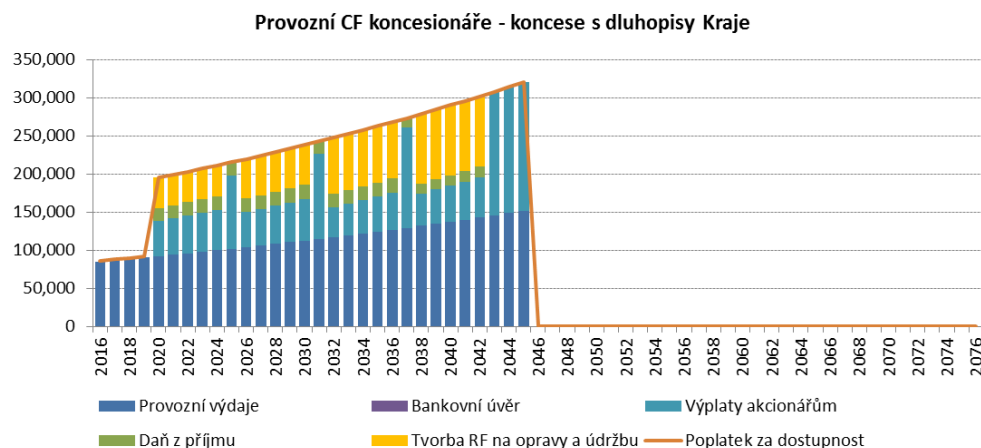
Po dokončení rekonstrukce začíná Kraj platit Dodavateli plnou výši poplatku za dostupnost, který je každoročně indexován o 2%.

Tabulka č. 85: Dodatečná var. II. a III. tříd: koncese s dluhopisy – poplatek za dostupnost

Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	176,981

Z obdržení poplatku za dostupnost Dodavatel hradí náklady na provoz, daně, plní rezervní fond na opravy a údržbu a realizuje návratnost vloženého vlastního kapitálu.

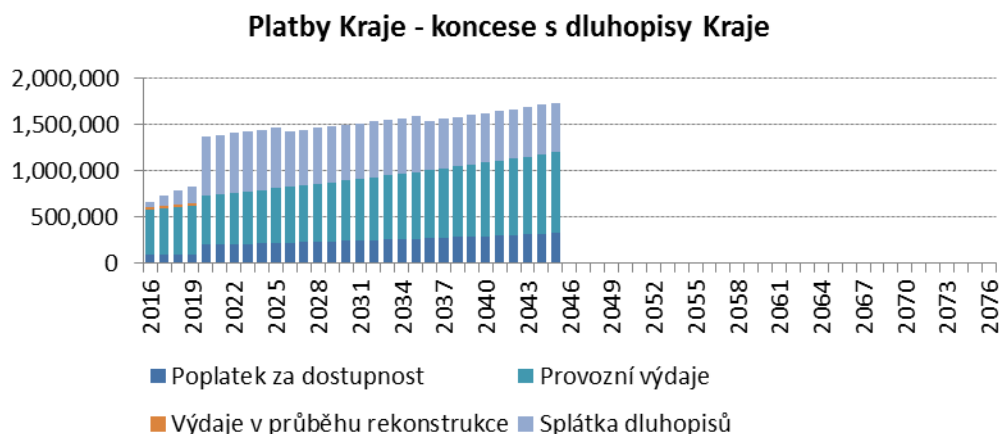
Graf č. 89: Dodatečná var. II. a III. tříd: koncese s dluhopisy – provozní cash flow koncesionáře



Kraj hradí Dodavateli poplatek za dostupnost, hradí příslušné výdaje před a v období rekonstrukce (projektové práce, průzkumy, projektový manažer, nezávislý dozor, atd.), hradí provozní výdaje nezahrnuté do koncesního projektu (SUS) a splácí dluhopisy.

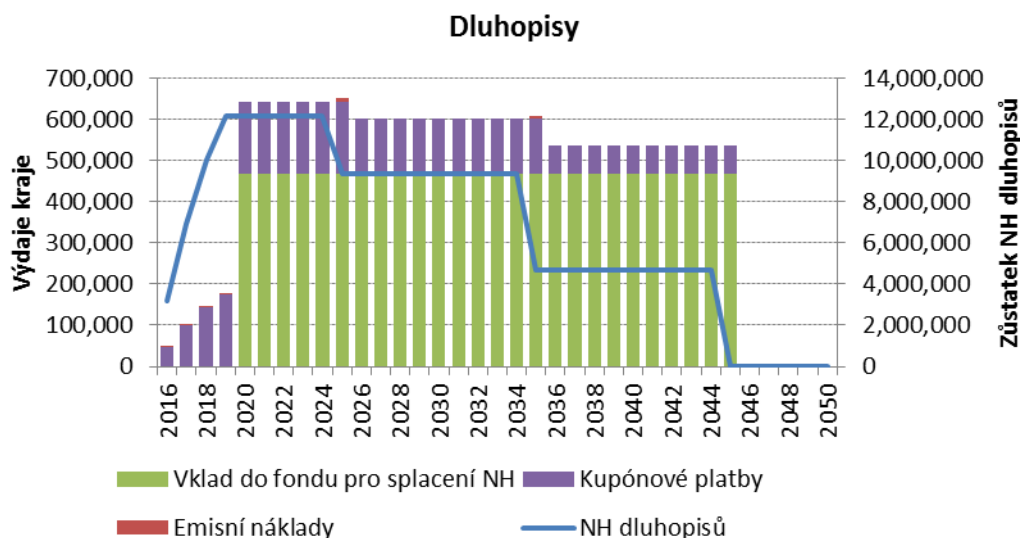
Platby Kraje jsou shrnuty v následujícím grafu:

Graf č. 90: Dodatečná var. II. a III. tříd: koncese s dluhopisy – platby Kraje



Závazek Kraje vyplývající z dluhopisů a jejich splácení je shrnut v následujícím grafu.

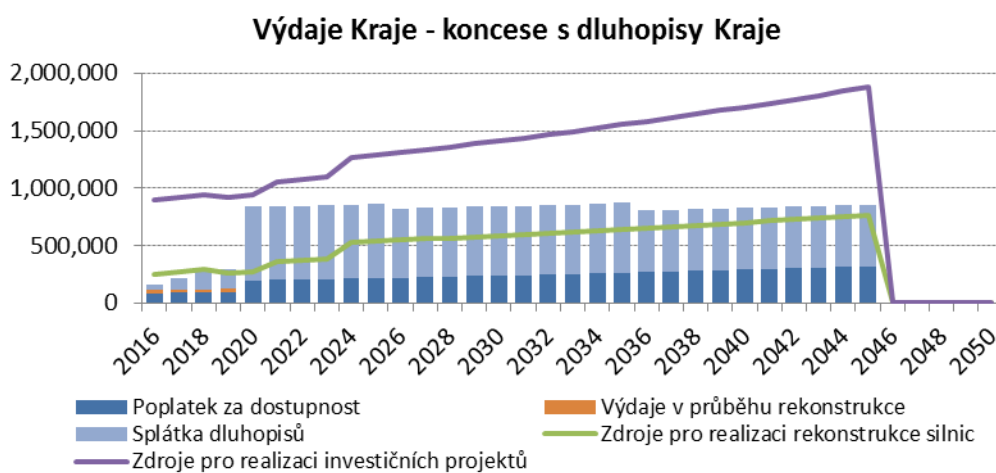
Graf č. 91: Dodatečná var. II. a III. tříd: dluhopisy



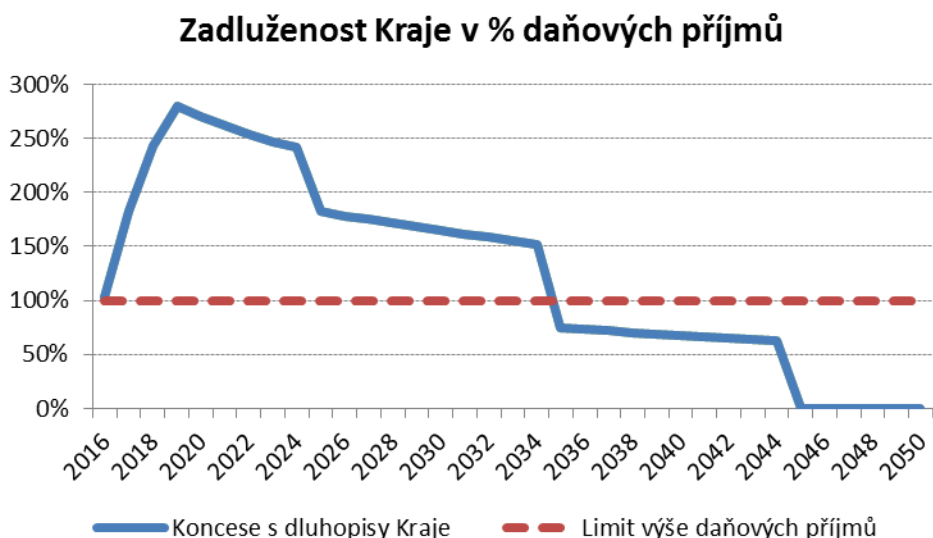
7.8.3. Srovnání s volnými zdroji

Následující Graf ukazuje, že výdaje Kraje spojené s realizací projektu odčerpají většinu disponibilních investičních zdrojů a budou tak zásadně limitovat další rozvojové investice Kraje v jiných oblastech. Tato situace se bude postupně v čase každoročně zlepšovat.

Graf č. 92: Dodatečná var. II. a III. tříd: výdaje Kraje a volné zdroje



Graf č. 93: Dodatečná var. II. a III. tříd: zadluženost Kraje



7.9. Výsledky modelu – dodatečná varianta balíčku silnic a mostů II. tříd

V rámci připomínkování studie proveditelnosti Kraj dále požádal o analýzu dodatečné varianty popsané v kapitole 7.8, ze které budou vyjmuty silnice a mosty III. tříd. Tato varianta byla Krajem definována následovně:

- kompletní rekonstrukce silnic II. třídy ve stavu povrchu nevyhovující a havarijní. Silnice II. tříd ve stavu výborný, dobrý a vyhovující projdou minimálně 1x za dobu trvání koncese rekonstrukcí krytu vozovky
- mosty na silnicích II. tř. – celková rekonstrukce mostů ve tř. 5, 6, 7
- varianta financování bude zahrnovat variantu koncese s dluhopisy Kraje

Ve variantě koncese spojené s dluhopisy Kraje koncesionář rekonstrukci financuje z poskytnuté investiční dotace od Kraje, na jejíž realizaci kraj emitoval dluhopisy, a zbylou část investice financuje koncesionář z vlastních zdrojů. Po ukončení rekonstrukce Kraj průběžně tvoří rezervu na splátku nominální hodnoty dluhopisů a platí kupónové platby.

Finanční model dále pracoval s předpokladem, že koncesionář bude zodpovědný za vybrané provozní aktivity na silnicích a mostech II. tříd. Zbylé provozní aktivity na silnicích a mostech II. tříd a kompletní provoz silnic a mostů III. tříd bude realizován SÚS. Koncesionář bude zodpovědný na náklady životního cyklu u silnic a mostů II. tříd.

7.9.1. Redefinice vstupních parametrů

V rámci úpravy dodatečného scénáře v kapitole 7.8 byly upraveny náklady na rekonstrukci, provoz i údržbu u varianty kompletní CAPEX. Nové vstupní hodnoty jsou uvedeny v následujících tabulkách:

Náklady na rekonstrukci

Náklady na rekonstrukci byly upraveny následujícím způsobem:

Tabulka č. 86: Dodatečná var. II. tříd: vstupy – výdaje na rekonstrukci

Úvodní rekonstrukce	2016	2017	2018	2019
Mostní konstrukce				
II. Třídy				
kat. I - IV	58,198	58,198	58,198	58,198
kat. V	83,795	83,795	83,795	83,795
kat. VI	5,308	5,308	5,308	5,308
kat. VII	0	0	0	0
propustky	1,759	1,759	1,759	1,759
III. Třídy				
kat. I - IV	0	0	0	0
kat. V	0	0	0	0
kat. VI	0	0	0	0
kat. VII	0	0	0	0
propustky	0	0	0	0
Celkem	149,059	149,059	149,059	149,059
Silnice				
II. Třídy				
kat. 1	157,088	188,506	157,088	125,670
kat. 2	377,713	453,256	377,713	302,171
kat. 3	89,314	107,177	89,314	71,451
kat. 4	951,736	1,142,083	951,736	761,389
kat. 5	457,060	548,472	457,060	365,648
Zdi a svahy	13,351	16,021	13,351	10,681
III. Třídy				
kat. 1	0	0	0	0
kat. 2	0	0	0	0
kat. 3	0	0	0	0
kat. 4	0	0	0	0
kat. 5	0	0	0	0
Zdi a svahy	0	0	0	0
Celkem	2,046,262	2,455,515	2,046,262	1,637,010

Náklady SPV zůstaly nastaveny ve stejné procentní výši:

Tabulka č. 87: Dodatečná var. II. tříd: vstupy – náklady SPV

Náklady SPV	
Náklady SPV (% CAPEX)	3%

Ostatní výdaje placené Krajem v průběhu rekonstrukce byly ponechány beze změny s tím, že

budou obsahovat drobnou rezervu.

Provozní výdaje

Provozní výdaje byly nastaveny následovně:

Tabulka č. 88: Dodatečná var. II. tříd: vstupy – provoz placený koncesionářem

Provoz a běžná údržba (ročně) - platí koncesionář		CZK 000
Mostní konstrukce		
u 2. třídy - Běžná údržba		892
u 3. třídy - Běžná údržba		0
Celkem		892
Silnice		
II. Třídy		
Běžná údržba		81,125
III. Třídy		
Běžná údržba		0
Celkem		81,125

Zbývající provozní výdaje placené Krajem byly stanoveny v následující výši:

Tabulka č. 89: Dodatečná var. II. tříd: vstupy – provoz placený Krajem

Provoz a běžná údržba (ročně) - platí Kraj	
Celkem provoz a údržba v cenách 2015	602,000
Zbývá uhradit Krajem	487,177

Náklady životního cyklu

Náklady životního cyklu jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka č. 90: Dodatečná var. II. tříd: vstupy – náklady životního cyklu

Těžká údržba (obnova, rekonstrukce) - LCC	Celkem	2025	2031	2037	2043
Mostní konstrukce					
u 2. třídy	119,247	29,812	29,812	29,812	29,812
u 3. třídy	0	0	0	0	0
Silnice					
II. třídy	491,103	73,665	98,221	147,331	171,886
III. třídy	0	0	0	0	0
Celkem		103,477	128,032	177,143	201,698

Poplatek za dostupnost

Výše poplatku za dostupnost do ukončení rekonstrukce byla nastavena na 55%.

Balíčky

Všechny přepínače ponechány na výchozích hodnotách.

Graf č. 94: Dodatečná var. II. tříd: vstupy – aktivace balíčku pomocí tlačítek citlivostní analýzy

Citlivostní analýza		Nová	Původní
Náklady na rekonstrukci	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Provozní náklady koncesionáře	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Náklady živ. cyklu	▲	100%	100%
Násobení %	▼		
Aktivovat balíček mostů	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat balíček silnic II. tříd	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat balíček silnic III. tříd	▲	ANO	ANO
Nahrazení hodnotou	▼		
Aktivovat variantu Snížený capex	▲	NE	NE
Nahrazení hodnotou	▼		

Ostatní vstupní parametry ve finančním modelu zůstaly beze změn.

7.9.2. Varianta koncese spojená s financováním dluhopisy Kraje

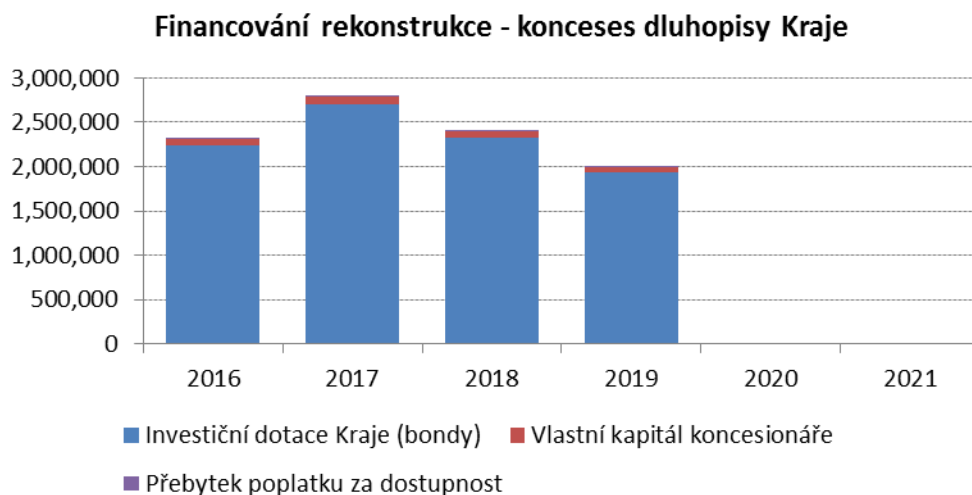
V období rekonstrukce Dodavatel hradí náklady na rekonstrukci silnic a mostů II. tříd a svěřené provozní výdaje u silnic II. tříd. Provozní výdaje hradí z obdrženého poplatku za dostupnost, který je v období rekonstrukce snížen na hodnotu, která pokrývá provozní náklady. Výdaje na rekonstrukci hradí primárně z investiční dotace Kraje, na jejíž realizaci Kraj emitoval dluhopisy (97%), a dále z případného přebytku poplatku za dostupnost. Zbylá investiční potřeba je pak kryta vlastním kapitálem Dodavatele (3%).

Tabulka č. 91: Dodatečná var. II. tříd: koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce

Financování v období rekonstrukce		
Zdroje	CZK 000	%
Investiční dotace Kraje (bondy)	9,203,727	93.60%
Vlastní kapitál koncesionáře	283,983	2.89%
Bankovní úvěr koncesionáře		0.00%

	-	
Poplatek za dostupnost	345,469	3.51%
Zdroje celkem	9,833,179	100.00%
Užití zdrojů		
Rekonstrukce		
<i>Mostní konstrukce</i>	626,651	6.37%
<i>Silnice II. třídy</i>	8,585,366	87.31%
<i>Silnice III. třídy</i>	-	0.00%
<i>Náklady SPV</i>	276,361	2.81%
Celkem za rekonstrukci	9,488,378	96.49%
Kapitalizované úroky a poplatky	-	0.00%
Daň z příjmu	-	0.00%
Provoz celkem do dokončení rekonstrukce	344,801	3.51%
Užití zdrojů celkem	9,833,179	100.00%

Graf č. 95: Dodatečná var. II. tříd: koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce



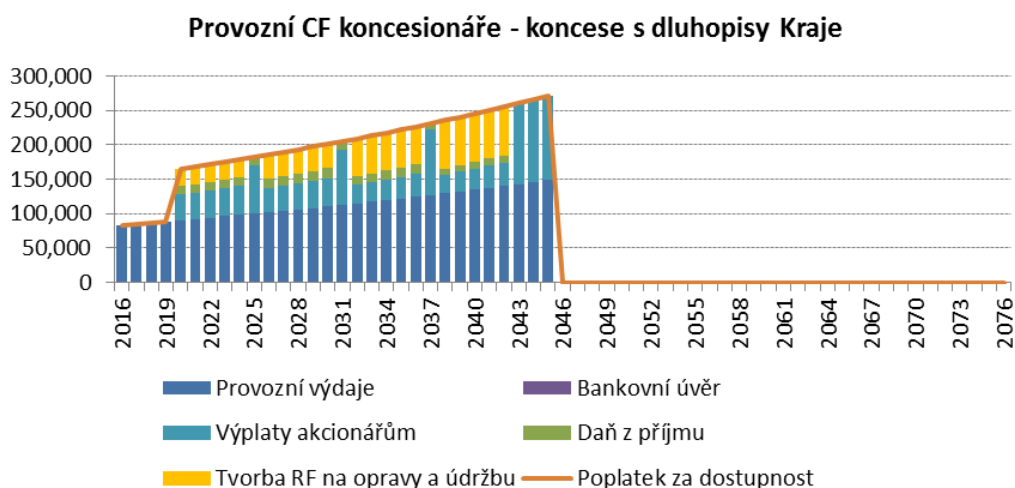
Po dokončení rekonstrukce začíná Kraj platit Dodavateli plnou výši poplatku za dostupnost, který je každoročně indexován o 2%.

Tabulka č. 92: Dodatečná var. II. tříd: koncese s dluhopisy – poplatek za dostupnost

Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	149,410

Z obdrženého poplatku za dostupnost Dodavatel hradí náklady na provoz, daně, plní rezervní fond na opravy a údržbu a realizuje návratnost vloženého vlastního kapitálu.

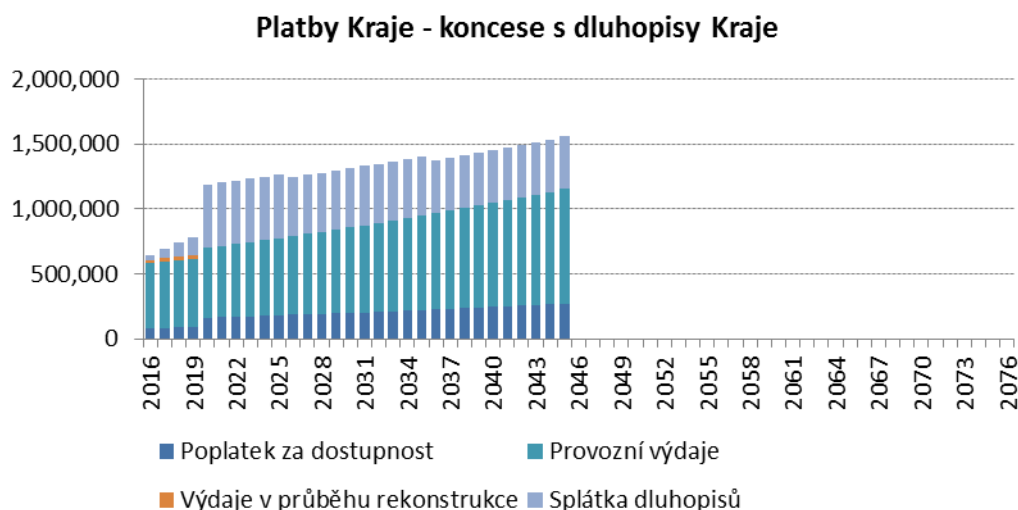
Graf č. 96: Dodatečná var. II. tříd: koncese s dluhopisy – provozní cash flow koncesionáře



Kraj hradí Dodavateli poplatek za dostupnost, hradí příslušné výdaje před a v období rekonstrukce (projektové práce, průzkumy, projektový manažer, nezávislý dozor, atd.), hradí provozní výdaje nezahrnuté do koncesního projektu (SUS) a splácí dluhopisy.

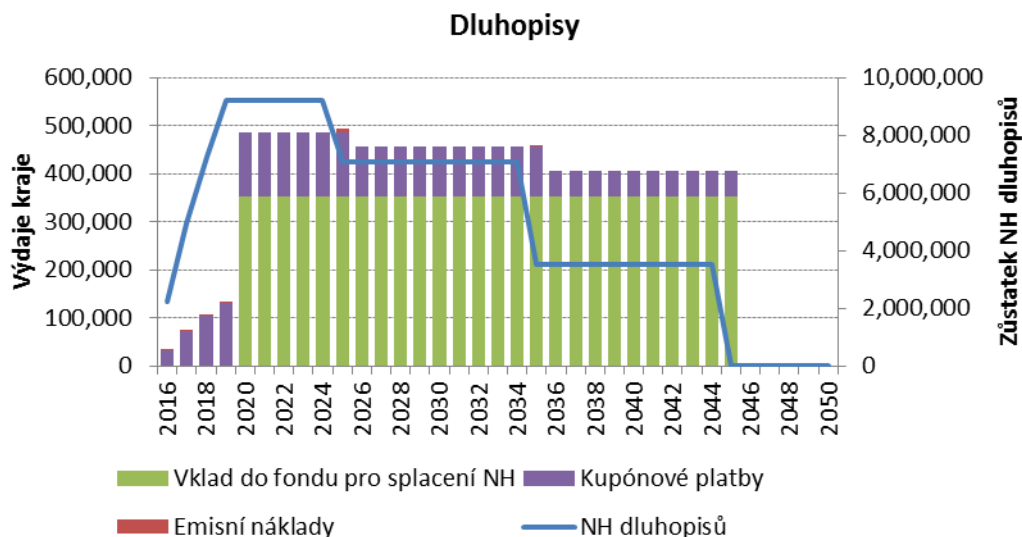
Platby Kraje jsou shrnuty v následujícím grafu:

Graf č. 97: Dodatečná var. II. tříd: koncese s dluhopisy – platby Kraje



Závazek Kraje vyplývající z dluhopisů a jejich splacení je shrnut v následujícím grafu.

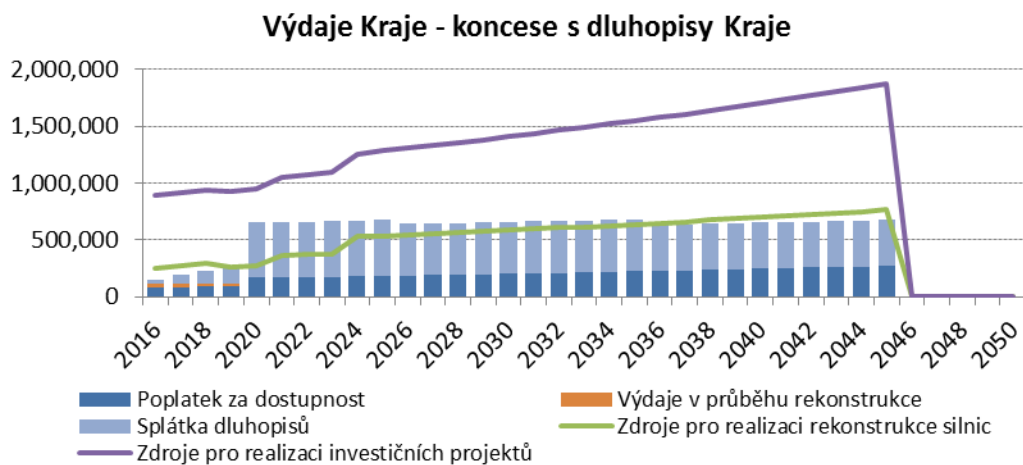
Graf č. 98: Dodatečná var. II. tříd: koncese s dluhopisy – dluhopisy



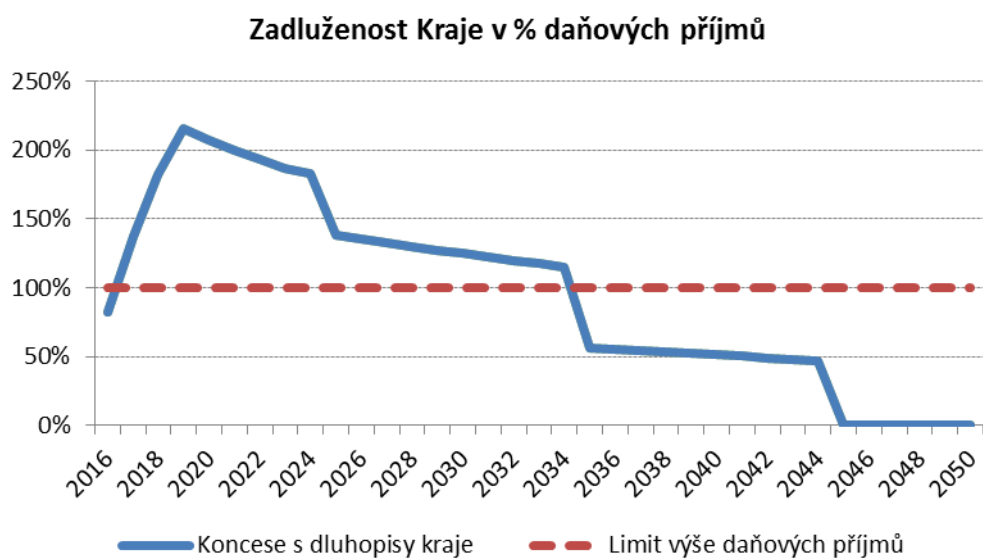
7.9.3. Srovnání s volnými zdroji

Následující Graf ukazuje, že výdaje Kraje spojené s realizací projektu odčerpají většinu disponibilních investičních zdrojů a budou tak zásadně limitovat další rozvojové investice Kraje v jiných oblastech. Tato situace se bude postupně v čase každoročně zlepšovat.

Graf č. 99: Dodatečná var. II. tříd: výdaje Kraje a volné zdroje



Graf č. 100: Dodatečná var. II. tříd: zadluženost Kraje



8. Strategie realizace a financování Projektu

8.1. Přístup

Cílem této části analýzy je navržení konkrétního způsobu realizace a financování Projektu Kraje. Rozhodnutí o konečné podobě vychází ze závěrů Finančního modelu a ze zkušeností Zhotovitele spojeného s přípravou, realizací a financováním obdobných typů silničních projektů v regionu střední a východní Evropy a dále na základě identifikace hlavních podmínek vedoucích k úspěšné realizaci Projektu.

Prostřednictvím této Strategie se snaží Kraj vytvořit podkladový materiál pro své budoucí rozhodnutí ve vztahu k nastavení Projektu s cílem nalézt vhodné smluvní a finanční řešení. Řešení, které definuje finančně udržitelnou velikost, rozsah služeb, smluvní zakotvení, financování, procesní přístup a zhodnotí očekávané zapojení rozpočtu Kraje. Systém údržby silniční infrastruktury založený na koncesních principech plně umožňuje výraznější propojení investorské a provozní fáze, což představuje pro Kraj, ale i pro věřitele, vhodnou variantu, která přenáší většinu projektových rizik na vybraného Dodavatele. Způsob financování je pouze doplňkem tohoto koncesního principu.

Podmínky zvolené formy financování musí vykazovat parametry dlouhodobé udržitelnosti a predikovatelnosti celkového zatížení rozpočtu Kraje. To umožní hladký proces finančního zajištění, ale zejména umožní efektivněji predikovat finanční zátěž rozpočtu Kraje. Externí financování napomůže pouze překlenout nedostatek vlastních finančních zdrojů, pro jejich splacení je však nutné vždy alokovat dostatečné vlastní rozpočtové prostředky Kraje.

Výsledná varianta financování musí odpovídat následujícím parametrům:

- odpovídat rozpočtovým možnostem Kraje,
- minimalizovat přímé zatížení rozpočtu Kraje ve formě úroků, poplatků a plateb spojených za procesní realizaci daného způsobu financování,
- odpovídat očekáváním a možnostem věřitelů,
- ve struktuře a obsahu smluv s dodavateli musí odpovídat běžné praxi u obdobných silničních koncesních projektů (nejlépe obsahující garance zabezpečující dlouhodobou znalost a predikovatelnost peněžních toků Kraje) – tj. zahrnovat komplexní řešení všech projektových fází projektové přípravy, realizace investice a postupné údržby,
- přenášet maxima projektových, smluvních rizik a odpovědnost na případné Dodavatele.

8.2. Předpoklady budoucího funkčního smluvního vztahu

8.2.1. Délka smluvního vztahu

Smluvní období by mělo zabezpečit oboustranně přijatelné smluvní prostředí, tedy Kraji zabezpečit dostupnost silnic v definované kvalitě pro Kraj a budoucímu Dodavateli pak dostatek času pro pokrytí veškerých činností s projektem spojených. Vzhledem k současným podmínkám na finančních trzích a jejich aktuálnímu vývoji spatřujeme optimální délku smluvního vztahu na období mezi 20 a 30 lety.

Stanovení správné délky smluvního období má pozitivní vliv jak na Kraj tak i na Dodavatele. Koncesní smlouvy téměř vždy pozbývají platnost k určitému, předem specifikovanému datu, za určitých podmínek však mohou být dokončeny před tímto datem. Koncese pro provoz silničních komunikací stanovují smluvní období nejčastěji po dobu 20 až 40 let, někdy i déle.

Maximální délku trvání smlouvy je třeba specifikovat ve smluvní dokumentaci buď jako předmět dalšího jednání (může být součástí soutěžních kritérií a tudíž shodná pro všechny soutěžící), a nebo jako fixně stanovenou podmínku. Délka trvání smlouvy by měla poskytnout Dodavateli dostatek prostoru pro pokrytí veškerých nákladů a přinést požadovanou míru zhodnocení vložené investice.

Hlavní faktory ovlivňující optimální délku smluvního vztahu byly uvažovány:

- Finanční zdroje Kraje – výdaje Zadavatele mohou být stanoveny v podobě rozpočtového omezení;
- Podmínky financování – délka smluvního vztahu by měla poskytnout Dodavateli dostatek prostoru pro splacení veškerých dluhů, případně zabezpečit jejich refinancování;
- Životní cyklus investice – koncesní smlouvy musí obsahovat popis stavu silnic po technické stránce, kterého musí být dosaženo k datu „předání“ silnic (ukončení koncesní smlouvy). Délka trvání koncesní smlouvy by měla být navržena v souladu s očekávaným životním cyklem investice ve smyslu vynakládání prostředků na její údržbu;
- Právní úprava a případná smluvní omezení – navrhovaný typ smluvního ujednání uzavřeného na základě soutěžního dialogu není právními předpisy omezen co do délky trvání. K délce trvání smluv uzavřených na základě zadávacího řízení však obecně Úřad pro ochranu hospodářské soutěže upozorňuje, že dané smluvní vztahy by neměly být uzavírány na nadstandardně dlouhou dobu, neboť zadavatel takovým způsobem ztrácí potenciální možnost v průběhu času obdržet výhodnější nabídku než tu, kterou mu poskytl současný dodavatel;
- Rozdělení rizik – rizikový profil transakce ovlivňuje strukturu financování projektu a tudíž i nezbytnou dobu trvání koncesního období pro návratnost investice. S rostoucím rizikovým profilem transakce bude vyžadován větší podíl vlastního kapitálu na úkor bankovního dluhu, jehož poskytovatelé budou nabízet kratší splatnosti a vyšší úrokovou marži. Rizikovější profil transakce tudíž vede k vyšším nákladům s projektem spojených, což vyžaduje vyšší kompenzaci v podobě pravidelných plateb Kraje.

8.2.2. Rozdělení rizik

Rozdělení rizik představuje klíčový faktor ovlivňující životaschopnost Projektu. Zodpovědné rozdělení rizik by mělo umožnit všem smluvním stranám hladkou a procesně jednoduchou proveditelnost, proto by měla být respektována osvědčená mezinárodní praxe s podobnými koncesními projekty zaměřenými na silniční komunikace. Zájmy Kraje a zájmy potenciálních uchazečů ze strany soukromého sektoru se budou střetávat v případě jednání o koncesních podmínkách u jednacího stolu s odlišnými cíli i obavami. Soukromí provozovatelé a financující instituce budou usilovat o adekvátní výnosnost při dostatečně stabilních smluvních podmínkách. V případě infrastrukturních projektů budou z jejich strany existovat obavy především s ohledem na velikost nutných investic a dobu jejich návratnosti.

Kraj bude vyžadovat provozní efektivnost (údržba s minimální možnými dopady na dostupnost silnic uživatelům) stejně tak jako dodržení příslušných standardů kvality a předpisů v otázce životního prostředí a ochrany zdraví.

Pochopitelně je nutné se dohodnout na kompromisech mezi těmito odlišnými cíli, které mohou být nezřídka protichůdné. Kompromisní řešení jsou nezbytná, kupříkladu mezi vytvářením pobídek pro provozní efektivnost (což zvyšuje rizika nesená Dodavatelem) a poskytnutím dostatečně komfortních podmínek pro investory za účelem zajištění realizace požadovaných investic.

Řada rizik v rámci infrastrukturních projektů souvisí se samou podstatou těchto projektů. Kritéria pro alokaci rizik lze prezentovat teoreticky jednoduše. Rizika by měla jít k tíži straně nejlépe schopné tyto rizika posoudit, kontrolovat a řídit, nebo straně s nejlepším přístupem k jejich zajištění či s největší schopností jejich diverzifikace a nebo straně s co nejnižšími náklady na podstoupení těchto rizik. Cílem je zajistit, aby strana s lepšími možnostmi snížila riziko měla motivaci tak učinit a zbývající rizika nesla ta strana, pro kterou je to méně nákladné.

8.2.3. Struktura smluvních vztahů

Koncesní smlouvy mohou mít mnoho podob. Pro Kraj je důležité propojení projektové přípravy, realizace oprav a postupná dlouhodobá údržba, vše na bázi platebního mechanismu založeného na platbách za dostupnost silnic jejich uživatelům. Takovéto strukturování infrastrukturních projektů je historicky prověřeno a poskytuje vysokou pravděpodobnost úspěchu projektu.

Optimální strukturování transakce propojuje ziskovost soukromého sektoru a udržitelnou výkonnost v dlouhodobém horizontu a zajišťuje stabilní peněžní toky pro Dodavatele výměnou za dodání kvalitních produktů a služeb za vynaložené prostředky.

Veškeré procesy ve fázi rekonstrukce řídí Dodavatel, od uvedení části silnice do provozu získává nárok na pravidelné platby za dostupnost tohoto aktiva od Kraje. Výše plateb za dostupnost je odvislá od úrovně kvality poskytovaných služeb – v případě jejich nedostatečné kvality dojde ke krácení plateb za dostupnost v souladu s koncesní smlouvou.

8.2.4. Indikativní struktura smluvního vztahu Projektu

Objednatel:	Kraj
Dodavatel:	společnost či sdružení společností vybraných v rámci soutěžního dialogu jako vítězný uchazeč
Typ smlouvy:	DBM (design, build, maintain/ vyprojektuj, postav, udržuj)
Předmět smlouvy	provedení projektové přípravy, realizace oprav a postupná dlouhodobá údržba silnic zahrnutých do Projektu ze strany Dodavatele platby ze strany Kraje
Rozdělení rizik:	na straně Kraje: plánovací riziko, provozní riziko, finanční riziko, legislativní riziko na straně Dodavatele: projekční riziko, stavební riziko
Délka smluvního vztahu:	dlouhodobá, optimální délka smluvního vztahu mezi 20 – 30 lety
Platební podmínky, financování a zajištění:	platební podmínky (včetně sjednání mechanismu určení poplatku za dostupnost; platební kalendář) mohou být předmětem vlastního dialogu mezi Krajem a jednotlivými dodavateli, kteří se budou účastnit soutěžního dialogu
Pojištění odpovědnosti:	smluvní podmínka pro Dodavatele uzavřít pro účely realizace

	Projektu pojistnou smlouvu, konkrétní podmínky pojištění (např. výše pojistného plnění, požadavek na konstantní výši pojistného plnění po celou dobu plnění Projektu) mohou být předmětem vlastního dialogu mezi Krajem a jednotlivými dodavateli, kteří se budou účastnit soutěžního dialogu
Předčasné ukončení smluvního vztahu:	smluvně definované možnosti předčasného ukončení smluvního vztahu pro případ neplnění / nedostupnosti silnic ze strany Dodavatele, vyšší moci, atd., nutnost detailněji specifikovat příčiny ukončení a z toho plynoucích kompenzací mezi smluvními stranami
Subdodavatelé:	možnost sjednání podmínky omezující účast subdodavatelů (věcným vymezením plnění, které nemohou subdodavatelé plnit)
Další možné smluvní podmínky:	předmětem vlastního dialogu mezi Krajem a jednotlivými dodavateli, kteří se budou účastnit soutěžního dialogu, může být projednání dalších možných smluvních podmínek - např. podmínka bankovní záruky za plnění (smluvní podmínka pro objednatele na obstarání a předání Kraji bankovní záruky na plnění Projektu), otázka odpovědnosti za vady díla, otázka smluvních sankcí, atd.

8.3. Doporučení vhodné formy financování

8.3.1. Část 1 – dluhopisové financování (30 letý dluhopisový program, 10 leté splatnosti)

Dluhopisy nabízejí Kraji možnost střednědobého i dlouhodobého financování. Hlavní výhodou dluhopisů oproti jiným formám financování bude při naplnění podmínek blíže vymezených v bodě 4.5.5. absence nutnosti vyhlásit soutěž dle Zákona o veřejných zakázkách, v platném znění (§18 odst. 2 písm.) e ZVZ). Navzdory tomu dochází, prostřednictvím aranžéra, k stanovení ocenění dluhopisu trhem a tím k dosažení co nejefektivnějších nákladů na financování.

Vydání dluhopisů znamená širokou publicitu mezi odbornou i laickou veřejností a představitelé Kraje tak mají unikátní příležitost představit svůj kraj a jeho význam v celorepublikovém i mezinárodním měřítku. Povědomí o Kraji vzroste mezi občany a také mezi investory s možností zvýšené atraktivity pro nové investice do Kraje.

V současné době se nacházíme v prostředí historicky nízkých úrokových sazeb i kreditních marží. Spolu se skutečností, kdy mají čeští institucionální investoři významné zdroje hotovosti, ale relativně málo příležitostí k jejímu investování do oblasti veřejného (komunálního) sektoru, je vydání dluhopisů pro Kraj velmi atraktivní. Samotné ocenění dluhopisů bude založeno na aktuálních podmínkách na trhu a odvozeno od nákladů financování České republiky jakožto nejvýznamnějšího a nejméně rizikového tuzemského emitenta, avšak s přírážkou za pravděpodobně nižší rating Kraje a menší likviditu emise.

Dluhopisy mohou být prodány i mimo český bankovní sektor, což zachovává výši úvěrových rámců bank vůči Kraji a zároveň nastavuje cenovou úroveň pro další financování a usnadňuje tak pro Kraj proces dalšího získání finančních zdrojů.

Harmonogram emise

Proces vydání dluhopisů může trvat přibližně dva až tři měsíce, v závislosti na spolupráci s Krajem a za předpokladu, že získání mezinárodního ratingu a příprava žádosti na Ministerstvo financí budou probíhat paralelně s přípravou smluvní dokumentace.

Marketing dluhopisů podložený dobrým mezinárodním ratingem Ústeckého kraje zaručuje vyšší zájem investorů o dluhopisy a nižší kreditní marži v porovnání s marží dluhopisů bez mezinárodního ratingu. Vzhledem ke skutečnosti, že Kraj již národní rating od ratingové agentury Moody's obdržel, věříme, že získání mezinárodního ratingu může trvat pouze několik týdnů (dva až tři), v závislosti na připravenosti Kraje. Mezinárodní rating umožní Kraji získat mezinárodní publicitu a zároveň poskytuje Kraji a investorům nezávislý a mezinárodně uznávaný pohled na úvěrovou důvěryhodnost Kraje. To umožní investorům ocenit Kraj ve srovnání s podobnými entitami s podobným ratingem, a navíc představuje pro Kraj významnou výhodu při vyjednávání dalších alternativních forem financování.

Emise dluhopisů Krajem nepodléhá za podmínek uvedených v bodu 4.5.5. této studie Zákona o veřejných zakázkách, neboť z věcné působnosti dotčeného zákona jsou dle ustanovení § 18 odst. 2 písm. b) ZVZ vyňaty ty veřejné zakázky, jejichž předmětem je vydání, prodej, koupě nebo jiný převod cenných papírů nebo jiných finančních nástrojů či jiné operace prováděné zadavatelem za účelem získání peněžních prostředků či kapitálu, popřípadě finanční služby související s takovými operacemi. Podmínky pro uplatnění této výjimky z věcné působnosti ZVZ jsou rozvedeny v bodě 4.5.5. této studie.

Tabulka č. 93: Indikativní harmonogram emise dluhopisů Kraje

Činnost	1. měsíc				2. měsíc				3. měsíc			
	1. týden	2. týden	3. týden	4. týden	5. týden	6. týden	7. týden	8. týden	9. týden	10. týden	11. týden	12. týden
Příprava transakčního procesu												
Získání mezinárodního ratingu Kraje												
Stanovení kritérií pro aranžéra emise												
Výběr finančních institucí pro oslovení												
Rozeslání „Žádosti o nabídku“ finančním institucím												
Výběr vedoucího manažera (aranžéra) emise												
Udělení mandátu aranžérovi emise												
Jmenování třetích stran / Najmutí externího právního poradce												
Definice struktury emise, stanovení hlavních parametrů emise												
Vyhotovení mandátní smlouvy												
Získání souhlasu Ministerstva financí s emisí												
Příprava informačního memoranda												
Příprava smluvní dokumentace k transakci												
Jednání s BCPP a CDCP												
Právní posudek a Consent Letter auditorů (bude-li relevantní)												
Zahájení transakčního procesu a vypořádání												
Zahájení marketingu emise / Zjištění a aktualizace poptávky												
Oznámení zahájení transakce & Pricing												
Emise dluhopisů a vypořádání												

Kraj může rozeslat tzv. „Žádost o nabídku“ vybranému počtu finančních institucí, kde stanoví kritéria pro výběr aranžéra dluhopisové emise. Tato kritéria mohou být například doporučená struktura emise, návrh načasování a distribuce emise, cena, náklady spojené s emisí

a v neposlední řadě zkušenosti dané finanční instituce s obdobnými emisemi podobného typu a na daném kapitálovém trhu. Emitent (Kraj) může zažádat o nabídku v relativně krátkém časovém horizontu (1 – 2 týdny) a po obdržení nabídek vybrat vedoucího manažera(y) emise. Po udělení mandátu vybranému manažerovi(ům) jsou upřesněny parametry transakce, časový plán a role aranžéra.

Následující týdny (4 – 8) jsou věnovány jmenování třetích stran (zejména právního poradce, platebního agenta, apod.) a je zahájena příprava veškeré dokumentace k transakci. I když nemá Kraj povinnost v souladu s § 34 odst. 4) písm. a) bod 3 Zákona o podnikání na kapitálovém trhu vyhotovit prospekt cenného papíru, z marketingových důvodů a pro účely BCPP se doporučuje vyhotovit tzv. Informační memorandum, které obsahuje základní informace o emitentovi, ale nepodléhá schválení ze strany České národní banky. Tato skutečnost znamená pro Kraj menší administrativní zátěž a urychlení procesu přípravy vydání dluhopisů.

Informační memorandum je informačním dokumentem ve smyslu Burzovních pravidel část V., Podmínky přijetí cenného papíru k obchodu na volném trhu BCPP, a nepředstavuje prospekt cenného papíru ve smyslu Zákona o podnikání na kapitálovém trhu, není schvalováno ze strany ČNB ani žádného jiného orgánu dohledu a neobsahuje veškeré informace, které musí obsahovat prospekt cenného papíru. Informační memorandum zpravidla obsahuje emisní podmínky dluhopisů, rizikové faktory vztahující se k dluhopisům, údaje o emitentovi, finanční údaje včetně auditovaných účetních výkazů emitenta. Informační memorandum připravuje právní poradce ve spolupráci s Krajem a aranžérem emise. Informační memorandum slouží jako marketingový nástroj a poskytuje veškeré potřebné údaje o emitentovi a emisi pro investory.

Nedílnou součástí vydání komunálních dluhopisů je souhlas Ministerstva financí s emisí dluhopisů. Žádost Kraje o udělení souhlasu Ministerstva financí s vydáním komunálních dluhopisů musí obsahovat zejména následující:

- údaje o žadateli (Kraji), kterými jsou úplný název žadatele, jeho sídlo a identifikační číslo,
- informaci o současné finanční situaci žadatele (Kraje) včetně údajů o stavu zadluženosti,
- ekonomický rozbor důvodů vydání komunálních dluhopisů a jeho dopadů na hospodářskou a finanční situaci žadatele po celou dobu splatnosti dluhopisů (od doby vydání do doby splatnosti dluhopisů),
- zdůvodnění záměru vydat komunální dluhopisy,
- prohlášení, že je Kraj schopen dostát svým závazkům vyplývajících z komunálních dluhopisů, pro něž je požadován souhlas,
- předpokládaný emisní kurz, případně způsob jeho stanovení,
- předpokládanou celkovou jmenovitou hodnotu emise,
- předpokládané datum emise,
- data splatnosti dluhopisu a výnosu z něho,
- informaci, zda žadatel hodlá požádat o přijetí dluhopisu k obchodování na regulovaném trhu.

Přílohou žádosti o souhlas je:

- poslední dva zastupitelstvem projednané a schválené závěrečné účty žadatele (Kraje) včetně zpráv o výsledcích přezkoumání hospodaření,
- rozpočtový výhled, včetně promítnutí splátky nebo splátek jistin krátkodobých a dlouhodobých závazků,
- rozhodnutí zastupitelstva žadatele (Kraje) o emisi komunálních dluhopisů.

Příprava smluvní dokumentace pak zahrnuje zejména přípravu Smlouvy o upsání a koupi dluhopisů, Smlouvy s administrátorem, Smlouvy o zřízení rezervního (umořovacího) fondu, pokud by byl vytvořen, apod.). Přibližně po 6 – 8 týdnech jsou veškeré přípravné práce na transakci včetně dokumentace ukončeny a aranžér zahájí marketing emise mezi investory. Marketing, oznámení transakce a samotná emise pak probíhá během několika dní.

Poplatky spojené s emisí dluhopisů zahrnují zejména:

- poplatky ratingové agentuře,
- odměna administrátorovi (platebnímu agentovi),
- náklady na právního poradce,
- poplatky Burze cenných papírů a Centrálnímu depozitáři cenných papírů,
- odměna aranžéra za upsání a umístění dluhopisu a funkci kотаčního agenta.

Standardní odměna aranžéra za upsání a umístění dluhopisů a funkci kотаčního agenta při splatnosti 10 let je na mezinárodních trzích obvykle v rozmezí 0,175% - 0,25% z objemu emise. Zmíněný poplatek nezahrnuje náklady Emitenta v případě využití vlastního právního poradce (nutnost využití tzv. transakčního právního poradce, kdy se při emisi využije jenom jeden právní poradce namísto vlastního právního poradce pro Emitenta a pro aranžéra) a poplatky auditorům. Kraj má možnost vydat dluhopisy v plné výši nutných prostředků na hrazení realizovaných prací Dodavatelé – cca 4 - 6 mld. Kč. Kraj musí získané peněžní prostředky z vydání komunálních dluhopisů použít na specifické účely, jak je zmiňováno v kapitole 4.5.5 a zároveň musí vést tyto prostředky na samostatném bankovním účtu, nebo o nich účtovat odděleně tak, aby byl kdykoliv schopen doložit jejich použití. Vydání dluhopisů v plném objemu (4 – 6 mld. Kč) eliminuje Kraji tržní riziko v současné době převládajících minimálních úrokových sazeb a příznivých podmínek na trhu je pro Kraj výhodné.

Kraj má také možnost vydat menší objem dluhopisů, který by pokryl počáteční finanční potřebu pro financování Dodavatele (například 2 mld. Kč), a tento objem později navýšit do maximální částky (respektive až do výše předpokládané celkové jmenovité hodnoty emise dluhopisů) stanovené emisními podmínkami. Při vydání navýšení dluhopisů do budoucnosti se Kraj vystavuje tržnímu riziku zvýšení úrokových sazeb případně jinému nepříznivému vývoji na kapitálovém trhu, zároveň však ušetří na rozdílu mezi úrokovou sazbou aplikovanou na zúročení nepoužité části výtěžku z emise dluhopisů a úrokových nákladů na emisi (tzv. cost of carry).

Kraj může vytvořit rezervní (umořovací) fond, kde bude střežat prostředky na (částečné) splacení jistiny dluhopisů v obou variantách vydávání dluhopisů. Umořovací fond může Kraj tvořit z volných prostředků a úspor a střežat tak na splacení jistiny na konci splatnosti dluhopisů. Tím sníží refinanční riziko a částku, kterou bude muset po konci splatnosti dluhopisů refinancovat.

Indikativní podmínky emise dluhopisu

Emitent:	Ústecký kraj
Status:	Závazky z Dluhopisů (a všechny platební závazky Emitenta vůči vlastníkům Dluhopisů vyplývající z Dluhopisů) budou představovat přímé, obecné, nezajištěné, nepodmíněné a nepodřízené závazky Emitenta, které jsou a budou co do pořadí svého uspokojení rovnocenné (pari passu) mezi sebou navzájem a alespoň rovnocenné (pari passu) vůči všem dalším současným i budoucím nepodřízeným a nezajištěným závazkům Emitenta s výjimkou těch závazků, u nichž stanoví jinak kogentní

	ustanovení právních předpisů. Emitent se zavazuje zacházet za stejných podmínek se všemi Vlastníky Dluhopisů stejně.
Rating:	[●]
Měna:	CZK / Kč
Celkový předpokládaný objem emise:	4 000 000 000 Kč – 6 000 000 000 Kč
Jmenovitá hodnota jednoho Dluhopisu:	[2 000 000 Kč]
Název Dluhopisu:	Komunální dluhopis Ústecký kraj [●]%/20XY
Datum emise:	[xx]
Splatnost:	[10 let] (30 letý dluhopisový program, každých 10 let klesne jistina o 1/3, celková 30 letá splatnost)
Den konečné splatnosti:	[●]
Odkoupení dluhopisů:	Emitent je oprávněn Dluhopisy kdykoli odkoupit na trhu nebo jinak za tržní cenu.
Distribuce / Umístění:	Dluhopisy budou nabídnuty k úpisu a koupi vybraným kvalifikovaným investorům (tuzemským nebo zahraničním) ve smyslu Zákona o podnikání na kapitálovém trhu, a to vždy v souladu s relevantními právními předpisy příslušné jurisdikce. Emitent nezamýšlí Dluhopisy k Datu emise veřejně nabízet ve smyslu § 34 odst. 1 Zákona o podnikání na kapitálovém trhu. Emitent nevylučuje, že po Datu emise budou Dluhopisy veřejně nabízeny v rámci sekundárního trhu, avšak takové případné nabízení Dluhopisů bude samostatnou nabídkou cenných papírů.
Emisní kurz k Datu emise:	[●]% jmenovité hodnoty
Podoba dluhopisů:	Zaknihovaná
Forma dluhopisů:	Na doručitele
Úrokový výnos:	Pevný úrokový výnos ve výši [●]% p.a.
Frekvence výplaty úroku:	Úrok je splatný jednou ročně zpětně
Indikativní Rozpětí:	[● - ●]bps
Splacení:	100%, jednorázové
Konvence pro výpočet úroku:	Pro účely výpočtu úrokového výnosu za období kratší jednoho roku se bude mít za to, že jeden rok obsahuje 360 (tři sta šedesát) dní rozdělených do 12 (dvanácti) měsíců po 30 (třiceti) dnech, přičemž v případě neúplného měsíce se bude vycházet z počtu skutečně uplynulých dní (BCK Standard 30E/360).
Žádost o přijetí na regulovaný trh:	Regulovaný trh BCPP
Rozhodné právo:	České

Vedoucí manažer:	[•]
Administrátor:	[•]
Kotační agent:	[•]

8.3.2. Část 2 – financování Dodavatele v průběhu stavební části Projektu

Indikativní podmínky financování

Dlužník/Objednatel:	Ústecký kraj
Postupitel/Zhotovitel/Klient:	Společnost akceptovatelná pro Banku, vítěz výběrového řízení veřejné zakázky
Postupník/Banka:	xy
Obchodní smlouva:	Smlouva o dílo uzavřená mezi Zhotovitelem a Objednatel na realizaci zakázky s názvem: „xxxx“, uzavřená na základě výsledků výběrového řízení veřejné zakázky. Smlouva o dílo bude obsahovat mimo jiné: ▪ mechanismus akceptace a postupování pohledávek určených pro odkup Bance; ▪ nemožnost zápočtu pohledávek odkoupených Bankou.
Hodnota Obchodní smlouvy:	Předpoklad: CZK x.xxx.000.000,- + DPH
Forma financování:	Odkup pohledávek z Obchodní smlouvy za Dlužníkem bez postihu na Postupitele na základě Smlouvy o postoupení pohledávky bez postihu mezi Postupitelem a Bankou.
Objem financování:	Ve výši fakturace v souladu se zněním Obchodní smlouvy bez akontačních plateb a plateb zádržného.
Dostupnost a způsob Čerpání:	Možnost čerpání v období výstavby a po kolaudaci předmětu Obchodní smlouvy dle termínů milníkůvých plateb uvedených v Obchodní smlouvě a po zprávě technického poradce Banky, potvrzující provedení stavebních prací v rozsahu v souladu s fakturací.
Splácení:	Jednorázové splacení po ukončení stavební části Projektu prostřednictvím zdrojů z emitovaných dluhopisů.
Cena financování/Diskont:	Refinanční sazba IRS* + marže [xx]% p.a. *Refinanční sazba bude fixována Bankou dva obchodní dny před příslušným odkupem pohledávek, případně ke dni podpisu Rámcové smlouvy o odkupu.
Metoda výpočtu Diskontu:	DTY (discount to yield)
Zajištění	Odklad proplacení Úplaty u první odkoupené pohledávky (ve výši minimálně CZK [xxx]) až po předání stavby a předložení protokolu o odstranění nedostatků Bance.

Smluvní dokumentace:	Rámcová smlouva o postoupení pohledávek bez postihu uzavřená mezi Bankou a Postupitelem (upravující obecné principy postupování pohledávek z Obchodní smlouvy); Dílčí smlouvy o postoupení pohledávek bez postihu uzavřené mezi Bankou a Postupitelem (uzavírané při odkupu jednotlivých dílčích pohledávek z Obchodní smlouvy).
Základní podmínky před čerpáním:	▪ Předložení originálu nebo úředně ověřené kopie řádně uzavřené Obchodní smlouvy včetně jejích změn a dodatků a související dokumentace ve znění akceptovatelném pro Banku včetně ustanovení, které jsou nezbytné pro odkup pohledávek z Obchodní smlouvy Bankou; ▪ Doklad o výběru Zhotovitele Obchodní smlouvy ve výběrovém řízení; ▪ Smlouva mezi Bankou, Postupitelem a technickým poradcem Banky o provádění kontroly provedených stavebních prací předmětu Obchodní smlouvy (platí pouze pro případ, že Banka bude odkupovat pohledávky ještě před úplným předáním díla Objednateli tj. budou se odkupovat faktury vystavené na základě milníkůvých plateb); ▪ Souhlas Objednatele s postoupením pohledávek z Obchodní smlouvy na Banku; ▪ Faktura, včetně veškerých příloh a včetně zjišťovacího/ předávacího protokolu, vystavená Postupitelem na příslušnou částku CZK, akceptovaná Objednatелеm s vyznačeným datem převzetí Objednatелеm a doložkou: „Fakturu akceptujeme, předmět smlouvy byl dodán včas, úplný, v požadované kvalitě a v souladu se Smlouvou o dílo ze dne xxxx uzavřenou mezi Ústeckým krajem a xxxx (<i>zde bude doplněn zhotovitel</i>). Fakturovaná částka bude uhrazena v termínech splatnosti faktury na účet č.: xy vedený u xy. Proti fakturované částce nemáme k započtení žádnou pohledávku.“
Poznámka:	Banka je připravena odkupovat pohledávky v průběhu rekonstrukce díla v souladu s milníkovými platbami Obchodní smlouvy za předpokladu plné akceptace příslušné dílčí fakturace Objednatелеm a dále po odsouhlasení příslušné fakturace Technickým poradcem Banky v rozsahu provedených stavebních prací.

9. Přílohy

Příloha č. 1: Seznam použitých pojmů / zkratk

Definice pojmů	Význam definice
CAPEX	capital expenditures, investiční náklady
ČNB/Česká národní banka	Centrální banka České republiky
ČR	Česká republika
Dodavatel	budoucí smluvní partner Kraje, koncesionář
Investiční plán Kraje	Investiční plán odborů INV, MAJ, SMT, KP, SV, ZD, DS a KR - SPZ Triangle Ústeckého kraje na roky 2015 – 2017
Kraj	Ústecký kraj
Koncesní zákon/ KoncZ	zákon č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení, ve znění pozdějších předpisů
LCC	life cycle costs, náklady na obnovu a údržbu majetku
Ministerstvo dopravy	Česká republika – Ministerstvo dopravy
Ministerstvo financí/MF	Česká republika – Ministerstvo financí
Ministerstvo pro místní rozvoj	Česká republika – Ministerstvo pro místní rozvoj
OPEX	operating expenditures, provozní náklady
Projekt	Obnova a údržba silnic Ústeckého kraje
Průzkum	průzkum stavu silnic provedený v roce 2014 společností PavEx Consulting, s.r.o.
PzD	poplatek za dostupnost
ROP SZ	Regionální operační program Severozápad
Smlouva o poskytnutí dotace	smlouva č. CZ.1.09/3.1.00/67.01119 o poskytnutí dotace z rozpočtových prostředků Regionální rady regionu soudržnosti Severozápad
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury

SUS	Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace
SPV	special purpose vehicle, projektová společnost
Strategie	strategie financování investic pro rozvoj a údržbu silnic Ústeckého kraje
Ukazatele ceny pro silnice	publikace Ukazatele ceny pro silnice průměrné orientační ceny na měrovou a účelovou jednotku, kterou vydal ÚRS PRAHA a.s., v cenové úrovni 2015/I (první pololetí r. 2015),
Ukazatele ceny pro mosty	publikace Ukazatele průměrné orientační ceny na měrovou a účelovou jednotku, které vydal ÚRS PRAHA a.s., v cenové úrovni 2015/I (první pololetí r. 2015)
Věstník veřejných zakázek	informační systém veřejných zakázek
VDZ	vodorovná dopravní značení
Vyhláška	vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
Zadavatel	Kraj nebo SUS
Zákon o veřejných zakázkách/ ZVZ	zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů
Zákon o dluhopisech	zákon č. 190/2004 Sb., o dluhopisech, ve znění pozdějších předpisů
Zákon o obcích	zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů
Zákon o podnikání na kapitálovém trhu	zákon č. 256/2004 Sb., o podnikání na kapitálovém trhu, ve znění pozdějších předpisů
Zákon o pozemních komunikacích	zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
Zhotovitel	sdružení dodavatelů: Česká spořitelna, a.s., Havel, Holásek & Partners s.r.o. a HELIKA, a.s. – člen Obermeyer Group
ZRP	zákon č. 250/200 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů

Příloha č. 2: Seznam tabulek, grafů a obrázků

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Makroekonomické ukazatele (meziroční změna v %)	15
Tabulka č. 2: Vývoj a prognóza úrokových sazeb ČR	17
Tabulka č. 3: Výhled volných toků pro financování oprav a rozvoje silnic v mil. Kč	29
Tabulka č. 4: Délka silnic II. a III. třídy v jednotlivých provozech	54
Tabulka č. 5: Délka silnic II. a III. třídy v jednotlivých okresech	55
Tabulka č. 6: Stav povrch vozovek II. třídy Kraje k 15.11.2014 – dle váženého průměru délek	57
Tabulka č. 7: Stav povrch silnic II. třídy Kraje k 15.11.2014 v absolutních číslech	58
Tabulka č. 8: Odhad stavu povrchu silnic III. třídy Kraje – dle váženého průměru délek	59
Tabulka č. 9: Odhad stavu povrchu silnic III. třídy Kraje v absolutních číslech	59
Tabulka č. 10: Plochy silnic Kraje	60
Tabulka č. 11: Stav povrchu silnic II. třídy Kraje k 15.11.2014 – rozdělení dle plochy	61
Tabulka č. 12: Odhad stavu povrchu silnic III. třídy Kraje – rozdělení dle plochy	61
Tabulka č. 13: Zbytková doba životnosti	62
Tabulka č. 14: Druh běžné údržby na jednotlivých objektech silniční sítě poskytovaný SUS	62
Tabulka č. 15: Návrhová úroveň porušení vozovky	67
Tabulka č. 16: Třída dopravního zatížení	67
Tabulka č. 17: Klasifikace poruch pro návrhovou úroveň porušení D1	67
Tabulka č. 18: Doporučený obsah dokumentace pro soutěž	70
Tabulka č. 19: Typy možných smluvních modelů	71
Tabulka č. 20: Investice do rekonstrukce Varianta Celková	74
Tabulka č. 21: Rozdělení činností běžné údržby	74
Tabulka č. 22: Přehled nákladů Varianta Celková	75
Tabulka č. 23: Investice do rekonstrukce, Balíček I - mosty a propustky	76
Tabulka č. 24: Přehled nákladů Balíček I - mosty a propustky	76
Tabulka č. 25: Stavební náklady na silnice II. třídy	77
Tabulka č. 26: Stavební náklady na zdi a svahy silnic II. třídy	77
Tabulka č. 27: Investice do rekonstrukce Balíček II	77
Tabulka č. 28: Přehled nákladů Balíček II - silnice II. třídy	78
Tabulka č. 29: Stavební náklady na silnice III. třídy	78
Tabulka č. 30: Stavební náklady na zdi a svahy silnic III. třídy	78
Tabulka č. 31: Investice do rekonstrukce Balíček III	79
Tabulka č. 32: Přehled nákladů Balíček III - silnice III. třídy	79
Tabulka č. 33: Investice do rekonstrukce, Varianty Částečná obnova silnic (bez silnic III. tříd)	80
Tabulka č. 34: Investice do rekonstrukce, Varianty Částečná obnova silnic (vč. silnic III. tříd)	80
Tabulka č. 35: Přehled nákladů Varianty Částečná obnova silnic (bez silnic III. tříd)	81
Tabulka č. 36: Přehled nákladů Varianty Částečná (vč. silnic III. tříd)	81
Tabulka č. 37: Kontroly modelu	96

Tabulka č. 38: Vstupy – výdaje na rekonstrukci	98
Tabulka č. 39: Vstupy – náklady SPV	98
Tabulka č. 40: Vstupy – výdaje při rekonstrukci placené Krajem	99
Tabulka č. 41: Vstupy – provoz a běžná údržba placená Dodavatelem	99
Tabulka č. 42: Vstupy – provoz a běžná údržba placená Zadavatelem	100
Tabulka č. 43: Vstupy - náklady životního cyklu	100
Tabulka č. 44: Vstupy – rezervní fond na opravy a údržbu.....	100
Tabulka č. 45: Vstupy – parametry dluhopisů	101
Tabulka č. 46: Vstupy – parametry koncese	101
Tabulka č. 47: Vstupy – parametry koncese s odkupem pohledávek	102
Tabulka č. 48: Vstupy – realizační balíčky	102
Tabulka č. 49: Komplexní balíček – koncese – financování rekonstrukce.....	104
Tabulka č. 50: Komplexní balíček – koncese – poplatek za dostupnost.....	105
Tabulka č. 51: Komplexní balíček – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce	106
Tabulka č. 52: Komplexní balíček – koncese s odkupem pohledávek – poplatek za dostupnost	107
Tabulka č. 53: Balíček silnic II. tříd – koncese – financování rekonstrukce	111
Tabulka č. 54: Balíček silnic II. tříd – koncese – poplatek za dostupnost	112
Tabulka č. 55: Balíček silnic II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce.....	114
Tabulka č. 56: Balíček silnic II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – poplatek za dostupnost.....	115
Tabulka č. 57: Snížený balíček II. tříd – vstupy – výdaje na rekonstrukci.....	119
Tabulka č. 58: Snížený balíček II. tříd – vstupy – náklady SPV	119
Tabulka č. 59: Snížený balíček II. tříd – vstupy – výdaje placené Krajem v průběhu rekonstrukce	119
Tabulka č. 60: Snížený balíček II. tříd – vstupy – provoz placený koncesionářem.....	120
Tabulka č. 61: Snížený balíček II. tříd – vstupy – provoz placený Krajem	120
Tabulka č. 62: Snížený balíček II. tříd – vstupy – náklady životního cyklu	120
Tabulka č. 63: Snížený balíček II. tříd – vstupy – PzD při rekonstrukci u koncese.....	121
Tabulka č. 64: Snížený balíček II. tříd – vstupy – PzD při rekonstrukci u koncese s odkupem pohledávek	121
Tabulka č. 65: Snížený balíček II. tříd – koncese – financování rekonstrukce	122
Tabulka č. 66: Snížený balíček II. tříd – koncese – poplatek za dostupnost	123
Tabulka č. 67: Snížený balíček II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce	124
Tabulka č. 68: Snížený balíček II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – poplatek za dostupnost ...	125
Tabulka č. 69: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce	127
Tabulka č. 70 Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – poplatek za dostupnost	128
Tabulka č. 71: Snížený balíček II. a III. tříd – vstupy – výdaje na rekonstrukci.....	133
Tabulka č. 72: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese – financování rekonstrukce	134
Tabulka č. 73: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese – poplatek za dostupnost	135
Tabulka č. 74: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce	136
Tabulka č. 75: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s odkupem pohledávek – poplatek za dostupnost	137

Tabulka č. 76: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce	138
Tabulka č. 77 Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s dluhopisy – poplatek za dostupnost	139
Tabulka č. 78: Dodatečná var. II. a III. tříd: vstupy – výdaje na rekonstrukci.....	144
Tabulka č. 79: Dodatečná var. II. a III. tříd: vstupy – náklady SPV	145
Tabulka č. 80: Vstupy – výdaje placené Krajem v průběhu rekonstrukce	145
Tabulka č. 81: Dodatečná var. II. a III. tříd: vstupy – provoz placený koncesionářem.....	145
Tabulka č. 82: Dodatečná var. II. a III. tříd: vstupy – provoz placený Krajem.....	146
Tabulka č. 83: Dodatečná var. II. a III. tříd: vstupy – náklady životního cyklu	146
Tabulka č. 84: Dodatečná var. II. a III. tříd: koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce	147
Tabulka č. 85: Dodatečná var. II. a III. tříd: koncese s dluhopisy – poplatek za dostupnost	148
Tabulka č. 86: Dodatečná var. II. tříd: vstupy – výdaje na rekonstrukci.....	152
Tabulka č. 87: Dodatečná var. II. tříd: vstupy – náklady SPV	152
Tabulka č. 88: Dodatečná var. II. tříd: vstupy – provoz placený koncesionářem.....	153
Tabulka č. 89: Dodatečná var. II. tříd: vstupy – provoz placený Krajem.....	153
Tabulka č. 90: Dodatečná var. II. tříd: vstupy – náklady životního cyklu	153
Tabulka č. 91: Dodatečná var. II. tříd: koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce	154
Tabulka č. 92: Dodatečná var. II. tříd: koncese s dluhopisy – poplatek za dostupnost	155
Tabulka č. 93: Indikativní harmonogram emise dluhopisů Kraje.....	163

Seznam grafů

Graf č. 1: Daň z příjmu (meziroční změna v %)	15
Graf č. 2: Daň z přidané hodnoty (meziroční změna v %)	16
Graf č. 3: Vývoj a prognóza úrokových sazeb ČR	16
Graf č. 4: Vývoj provozního hospodaření	19
Graf č. 5: Finanční dluh Kraje a jeho skladba	20
Graf č. 6: Finanční dluh Kraje relativně	21
Graf č. 7: Finanční dluh krajů v roce 2013	22
Graf č. 8: Finanční dluh krajů v roce 2014	23
Graf č. 9: Návratnost finančního dluhu v letech	24
Graf č. 10: Očištěný provozní přebytek k daňovým příjmům	25
Graf č. 11: Výdaje krajů na údržbu a rozvoj silnic	26
Graf č. 12: Výdaje krajů na opravy a udržování silnic	27
Graf č. 13: Doba splatnosti při financování infrastrukturních projektů dle zemí v roce 2014.....	34
Graf č. 14: Smluvní vztahy – investiční úvěr	35
Graf č. 15: Finanční toky – investiční úvěr	36
Graf č. 16: Smluvní vztahy – směnečný program	38
Graf č. 17: Finanční toky – směnečný program	38
Graf č. 18: Smluvní vztahy - odkup pohledávek.....	39
Graf č. 19: Finanční toky – odkup pohledávek.....	39
Graf č. 20: Smluvní vztahy – dluhopisy	41

Graf č. 21: Finanční toky – dluhopisy	41
Graf č. 22: Smluvní vztahy – privátní zdroje.....	44
Graf č. 23: Finanční toky – privátní zdroje.....	45
Graf č. 24: Schéma koncesního projektu spojeného s odkupem pohledávek	46
Graf č. 25: Příkladný graf složení poplatku za dostupnost (10% vlastní kapitál „VK“, 15% IRR)	47
Graf č. 26: Stav povrchu silnic podle váženého průměru délek silnic II. třídy v km	58
Graf č. 27: Stav povrchu silnic II. třídy podle průměrného porušení	59
Graf č. 28: Stav silnic II. třídy.....	60
Graf č. 29: Roční cyklus systému hospodaření s vozovkou.....	66
Graf č. 30: Struktura výpočetních modulů	95
Graf č. 31: Barevné označení listů	95
Graf č. 32: Barevné označení buněk	96
Graf č. 33: Tlačítko pro přepočet modelu	97
Graf č. 34: Vstupy – tlačítka citlivostní analýzy pro aktivaci balíčků	103
Graf č. 35: Komplexní balíček – koncese – financování rekonstrukce	104
Graf č. 36: Komplexní balíček – koncese – provozní cash flow koncesionáře	105
Graf č. 37: Komplexní balíček – koncese – platby Kraje.....	106
Graf č. 38: Komplexní balíček – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce	107
Graf č. 39: Komplexní balíček – koncese s odkupem pohledávek – provozní CF koncesionáře	108
Graf č. 40: Komplexní balíček – koncese s odkupem pohledávek – platby Kraje	108
Graf č. 41: Komplexní balíček – srovnání variant financování	109
Graf č. 42: Komplexní balíček – koncese a disponibilní zdroje Kraje	109
Graf č. 43: Komplexní balíček – koncese s odkupem pohledávek a disponibilní zdroje Kraje	110
Graf č. 44: Komplexní balíček – vliv variant na zadluženost Kraje	110
Graf č. 45: Balíček silnic II. tříd – aktivace tlačítka citlivostní analýzy	111
Graf č. 46: Balíček silnic II. tříd – koncese – financování rekonstrukce.....	112
Graf č. 47: Balíček silnic II. tříd – koncese – provozní cash flow koncesionáře.....	113
Graf č. 48: Balíček silnic II. tříd – koncese – platby Kraje	113
Graf č. 49: Balíček silnic II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce.....	114
Graf č. 50: Balíček silnic II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – provozní CF koncesionáře.....	115
Graf č. 51: Balíček silnic II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – platby Kraje.....	116
Graf č. 52: Balíček silnic II. tříd – srovnání variant financování	116
Graf č. 53: Balíček silnic II. tříd – koncese a disponibilní zdroje Kraje.....	117
Graf č. 54: Balíček silnic II. tříd – koncese s odkupem pohledávek a disponibilní zdroje Kraje	117
Graf č. 55: Balíček silnic II. tříd – vliv variant financování na zadluženost Kraje	118
Graf č. 56: Snížený balíček II. tříd – vstupy – aktivace balíčku pomocí tlačítek citlivostní analýzy	121
Graf č. 57: Snížený balíček II. tříd – koncese – financování rekonstrukce	122
Graf č. 58: Snížený balíček II. tříd – koncese – provozní cash flow koncesionáře	123
Graf č. 59: Snížený balíček II. tříd – koncese – platby Kraje	124
Graf č. 60: Snížený balíček II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce	125
Graf č. 61: Snížený balíček II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – provozní CF koncesionáře	126

Graf č. 62: Snížený balíček II. tříd – koncese s odkupem pohledávek – platby Kraje	126
Graf č. 63: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce	128
Graf č. 64: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – provozní cash flow koncesionáře	128
Graf č. 65: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – platby Kraje	129
Graf č. 66: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – dluhopisy	129
Graf č. 67: Snížený balíček II. tříd – porovnání variant	130
Graf č. 68: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy a disponibilní zdroje Kraje	130
Graf č. 69: Snížený balíček II. tříd – koncese s odkupem pohledávek a disponibilní zdroje Kraje	131
Graf č. 70: Snížený balíček II. tříd – koncese a disponibilní zdroje Kraje	131
Graf č. 71: Snížený balíček II. tříd – vliv variant financování na zadluženost Kraje	132
Graf č. 72: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese – financování rekonstrukce	134
Graf č. 73: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese – provozní cash flow Dodavatele	135
Graf č. 74: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese – platby Kraje	135
Graf č. 75: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s odkupem pohledávek – financování rekonstrukce	137
Graf č. 76: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s odkupem pohledávek – provozní CF koncesionáře	137
Graf č. 77: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s odkupem pohledávek – platby Kraje	138
Graf č. 78: Snížený balíček II. tříd – koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce	139
Graf č. 79: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s dluhopisy – provozní cash flow koncesionáře	140
Graf č. 80: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s dluhopisy – platby Kraje	140
Graf č. 81: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s dluhopisy – dluhopisy	141
Graf č. 82: Snížený balíček II. a III. tříd – porovnání variant	141
Graf č. 83: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s dluhopisy a disponibilní zdroje Kraje	142
Graf č. 84: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese s odkupem pohledávek a disponibilní zdroje Kraje	142
Graf č. 85: Snížený balíček II. a III. tříd – koncese a disponibilní zdroje Kraje	143
Graf č. 86: Snížený balíček II. a III. tříd – vliv variant financování na zadluženost Kraje	143
Graf č. 87: Dodatečná var. II. a III. tříd: vstupy – aktivace balíčku	147
Graf č. 88: Dodatečná var. II. a III. tříd: koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce	148
Graf č. 89: Dodatečná var. II. a III. tříd: koncese s dluhopisy – provozní cash flow koncesionáře	149
Graf č. 90: Dodatečná var. II. a III. tříd: koncese s dluhopisy – platby Kraje	149
Graf č. 91: Dodatečná var. II. a III. tříd: dluhopisy	150
Graf č. 92: Dodatečná var. II. a III. tříd: výdaje Kraje a volné zdroje	150
Graf č. 93: Dodatečná var. II. a III. tříd: zadluženost Kraje	151
Graf č. 94: Dodatečná var. II. tříd: vstupy – aktivace balíčku pomocí tlačítek citlivostní analýzy	154
Graf č. 95: Dodatečná var. II. tříd: koncese s dluhopisy – financování rekonstrukce	155
Graf č. 96: Dodatečná var. II. tříd: koncese s dluhopisy – provozní cash flow koncesionáře	156
Graf č. 97: Dodatečná var. II. tříd: koncese s dluhopisy – platby Kraje	156
Graf č. 98: Dodatečná var. II. tříd: koncese s dluhopisy – dluhopisy	157
Graf č. 99: Dodatečná var. II. tříd: výdaje Kraje a volné zdroje	157
Graf č. 100: Dodatečná var. II. tříd: zadluženost Kraje	158

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Silniční a dálniční síť Ústeckého kraje (Zdroj: ŘSD).....	54
Obrázek č. 2: Výborný stav povrchu silnice (Zdroj: PavEx Consulting, s.r.o.)	55
Obrázek č. 3: Dobrý stav povrchu silnice (Zdroj: PavEx Consulting, s.r.o.).....	56
Obrázek č. 4: Vyhovující stav povrchu silnice (Zdroj: PavEx Consulting, s.r.o.).....	56
Obrázek č. 5: Nevyhovující stav povrchu silnice (Zdroj: PavEx Consulting, s.r.o.).....	56
Obrázek č. 6: Havarijní stav povrchu silnice (Zdroj: PavEx Consulting, s.r.o.)	57

Příloha č. 3: Přehled hospodaření Ústeckého kraje

Plnění rozpočtu - výchozí analytická tabulka (v mil. Kč)	Ukončená období								Rozpočet	Projekce				
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2016	2017	2018	2019
BĚŽNÉ PŘÍJMY UPRAVENÉ CELKEM	10 556	11 423	11 427	11 567	11 947	11 586	12 519	12 563	11 655	12 121	12 026	12 266	12 510	12 759
Daňové příjmy	3 935	4 229	3 720	3 828	3 842	3 873	3 964	4 186	4 171	4 215	4 299	4 385	4 473	4 562
DPH	1 712	1 881	1 860	1 969	2 023	1 907	1 997	2 096	2 154	2 151	2 194	2 238	2 283	2 328
DPFO - závislá činnost, kapitálové výnosy	983	919	867	892	942	978	1 008	1 034	1 040	1 073	1 094	1 116	1 139	1 161
DPFO - OSVČ	72	76	48	36	18	19	14	16	16	29	30	30	31	31
DPPO	1 130	1 316	924	912	852	947	940	1 034	956	956	975	995	1 015	1 035
DPPO za kraj	34	34	19	17	4	20	3	4	5	5	5	5	5	5
Ostatní daňové příjmy	4	3	2	2	2	3	1	2	1	1	1	1	1	1
Nedaňové příjmy upravené	87	98	217	387	427	393	658	645	380	406	413	421	428	436
Příjem z posk. služeb (od 2011 energie)	1	1	0	0	76	83	186	186	0	0	0	0	0	0
Odvody příspěvkových organizací	6	11	136	271	229	198	315	359	328	328	335	341	348	355
Úhrady podle horního zákona (odběr podz. vod)	42	43	43	42	42	42	43	41	42	42	42	42	42	42
Příjmy z pronájmu	2	2	2	4	6	6	7	8	6	6	6	6	6	6
Přijaté vratky transferů	20	19	19	22	7	31	61	12	0	0	0	0	0	0
Ostatní nedaňové příjmy (mj. sankce, poj. plnění)	16	23	16	48	68	32	46	39	4	30	31	31	32	32
Přijaté běžné dotace	6 534	7 096	7 489	7 353	7 678	7 320	7 897	7 733	7 104	7 500	7 313	7 460	7 609	7 761
Dotace ze VPS	5	5	14	73	4	6	239	3	0	3	3	3	3	3
Dotace ze SDV	95	94	100	100	91	87	87	88	88	88	90	92	93	95
Dotace z kapitoly MŠMT	6 252	6 546	6 999	6 751	6 954	6 843	7 138	7 025	6 744	6 744	6 879	7 016	7 157	7 300
<i>z toho přímé náklady na vzdělávání</i>	5 953	6 044	6 393	6 205	6 262	6 410	6 482	6 531	6 467	6 467	6 596	6 728	6 863	7 000
<i>z toho OP VK</i>	0	142	247	194	340	139	365	135	0	0	0	0	0	0
Dotace z kapitoly MD	0	0	209	225	217	217	217	225	225	225	230	234	239	244
Dotace z kapitoly MPSV	55	38	120	134	120	55	82	232	0	50	51	52	53	54
Dotace z kapitoly MV	0	10	10	10	11	6	43	9	0	10	10	10	11	11
Dotace z kapitoly MMR	108	81	21	35	266	0	5	16	0	0	0	0	0	0
Dotace ze SFDI	0	290	0	0	0	0	0	0	0	330	0	0	0	0
Dotace z Národního fondu	0	6	6	2	0	84	0	31	0	0	0	0	0	0
Ostatní běžné dotace	18	27	11	22	14	20	85	105	48	50	51	52	53	54

Plnění rozpočtu - výchozí analytická tabulka (v mil. Kč)	Projekce														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
BĚŽNÉ PŘÍJMY UPRAVENÉ CELKEM	13 014	13 273	13 538	13 808	14 083	14 364	14 650	14 943	15 241	15 545	15 855	16 171	16 493	16 822	17 158
Daňové příjmy	4 654	4 747	4 842	4 939	5 037	5 138	5 241	5 346	5 453	5 562	5 673	5 786	5 902	6 020	6 140
DPH	2 375	2 422	2 471	2 520	2 571	2 622	2 674	2 728	2 783	2 838	2 895	2 953	3 012	3 072	3 134
DPFO - závislá činnost, kapitálové výnosy	1 185	1 208	1 233	1 257	1 282	1 308	1 334	1 361	1 388	1 416	1 444	1 473	1 502	1 533	1 563
DPFO - OSVČ	32	33	33	34	35	35	36	37	38	38	39	40	41	41	42
DPPO	1 056	1 077	1 098	1 120	1 143	1 165	1 189	1 212	1 237	1 261	1 287	1 312	1 339	1 365	1 393
DPPO za kraj	6	6	6	6	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7	7
Ostatní daňové příjmy	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nedaňové příjmy upravené	444	452	460	468	477	486	495	504	513	522	532	542	552	562	572
Příjem z posk. služeb (od 2011 energie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Odvody příspěvkových organizací	362	369	377	384	392	400	408	416	424	433	441	450	459	468	478
Úhrady podle horního zákona (odběr podz. vod)	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
Příjmy z pronájmu	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	8	8	8	9	9
Přijaté vratky transferů	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostatní nedaňové příjmy (mj. sankce, poj. plnění)	33	34	34	35	36	37	37	38	39	40	40	41	42	43	44
Přijaté běžné dotace	7 916	8 075	8 236	8 401	8 569	8 740	8 915	9 093	9 275	9 461	9 650	9 843	10 040	10 241	10 445
Dotace ze VPS	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Dotace ze SDV	97	99	101	103	105	107	109	112	114	116	118	121	123	126	128
Dotace z kapitoly MŠMT	7 446	7 595	7 747	7 902	8 060	8 221	8 385	8 553	8 724	8 899	9 077	9 258	9 443	9 632	9 825
z toho přímé náklady na vzdělávání	7 140	7 283	7 429	7 577	7 729	7 883	8 041	8 202	8 366	8 533	8 704	8 878	9 055	9 236	9 421
z toho OP VK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotace z kapitoly MD	248	253	258	264	269	274	280	285	291	297	303	309	315	321	328
Dotace z kapitoly MPSV	55	56	57	59	60	61	62	63	65	66	67	69	70	71	73
Dotace z kapitoly MV	11	11	11	12	12	12	12	13	13	13	13	14	14	14	15
Dotace z kapitoly MMR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotace ze SFDI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotace z Národního fondu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostatní běžné dotace	55	56	57	59	60	61	62	63	65	66	67	69	70	71	73

Plnění rozpočtu - výchozí analytická tabulka (v mil. Kč)	Ukončená období								Rozpočet	Projekce				
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2016	2017	2018	2019
BĚŽNÉ VÝDAJE UPRAVENÉ CELKEM	9 294	9 896	10 540	10 628	11 425	11 230	11 484	11 479	10 799	11 261	11 083	11 305	11 531	11 761
Osobní výdaje	205	235	261	267	273	284	296	316	317	317	323	330	336	343
Opravy a udržování	54	176	175	152	778	130	186	63	68	400	71	73	74	76
<i>z toho opravy silnic</i>	0	0	72	47	730	74	100	2	0	330	0	0	0	0
<i>z toho ostatní opravy a údržba</i>	54	176	103	105	49	57	86	60	68	70	71	73	74	76
Běžné transfery - školství	6 480	6 561	7 011	6 974	7 037	7 204	7 173	7 203	6 982	6 982	7 121	7 264	7 409	7 557
<i>z toho přímé náklady na vzdělávání</i>	5 953	6 044	6 393	6 205	6 262	6 410	6 482	6 531	6 467	6 467	6 596	6 728	6 862	7 000
Běžné transfery - SUS	633	817	530	559	603	757	634	729	667	667	614	626	639	651
<i>kryjící stavební opravy SUS ve výši</i>	335	505	201	208	182	303	131	107	65	65	0	0	0	0
Běžné transfery - zdravotnictví	338	292	338	340	315	311	319	327	325	325	331	338	345	352
<i>z toho ZZS</i>	204	201	204	218	220	217	235	237	243	243	247	252	257	263
<i>z toho nemocnice</i>	47	1	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
<i>z toho ostatní ústavní péče</i>	71	74	75	78	77	80	69	69	67	67	68	69	71	72
<i>z toho dary (regulační poplatky)</i>	0	0	43	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>ostatní</i>	16	16	14	17	17	14	14	21	16	16	16	16	16	17
Běžné transfery - sociální oblast	296	375	398	420	407	487	518	607	445	495	505	515	525	536
Běžné transfery - kultura	164	186	193	194	197	203	196	195	158	180	184	187	191	195
Běžné transfery - tělovýchova	81	93	129	90	97	110	100	117	17	100	102	104	106	108
Dopravní obslužnost	714	816	1 103	1 142	1 149	1 187	1 229	1 266	1 265	1 265	1 291	1 316	1 343	1 370
<i>z toho silniční doprava</i>	314	386	425	442	437	459	476	477	402	402	410	418	427	435
<i>z toho železniční doprava</i>	400	430	679	701	712	729	754	789	863	863	881	898	916	935
Ostatní výdaje	328	346	403	489	567	555	832	656	556	530	541	551	562	574
PROVOZNÍ PŘEBYTEK	1 261	1 527	887	939	522	356	1 035	1 084	856	860	943	961	979	998
Úrokové příjmy	49	82	36	20	17	13	9	7	8	8	8	8	8	8
Úrokové výdaje	2	12	24	28	16	51	34	20	13	18	15	11	9	7
PROVOZNÍ PŘEBYTEK PO ÚROCÍCH	1 308	1 597	898	931	522	318	1 010	1 071	852	851	936	958	978	999

Plnění rozpočtu - výchozí analytická tabulka (v mil. Kč)	Projekce														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
BĚŽNÉ VÝDAJE UPRAVENÉ CELKEM	11 997	12 236	12 481	12 731	12 985	13 245	13 510	13 780	14 056	14 337	14 624	14 916	15 215	15 519	15 829
Osobní výdaje	350	357	364	371	379	386	394	402	410	418	427	435	444	453	462
Opravy a udržování	77	79	80	82	84	85	87	89	91	92	94	96	98	100	102
<i>z toho opravy silnic</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>z toho ostatní opravy a údržba</i>	77	79	80	82	84	85	87	89	91	92	94	96	98	100	102
Běžné transfery - školství	7 708	7 863	8 020	8 180	8 344	8 511	8 681	8 855	9 032	9 212	9 397	9 585	9 776	9 972	10 171
<i>z toho přímé náklady na vzdělávání</i>	7 140	7 282	7 428	7 577	7 728	7 883	8 040	8 201	8 365	8 532	8 703	8 877	9 055	9 236	9 421
Běžné transfery - SUS	664	678	691	705	719	733	748	763	778	794	810	826	843	859	877
<i>kryjící stavební opravy SUS ve výši</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Běžné transfery - zdravotnictví	359	366	373	381	388	396	404	412	420	429	437	446	455	464	473
<i>z toho ZZS</i>	268	273	279	284	290	296	302	308	314	320	326	333	340	346	353
<i>z toho nemocnice</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>z toho ostatní ústavní péče</i>	74	75	77	78	80	81	83	85	86	88	90	92	93	95	97
<i>z toho dary (regulační poplatky)</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>ostatní</i>	17	17	18	18	19	19	19	20	20	20	21	21	22	22	23
Běžné transfery - sociální oblast	547	557	569	580	592	603	615	628	640	653	666	680	693	707	721
Běžné transfery - kultura	199	203	207	211	215	219	224	228	233	238	242	247	252	257	262
Běžné transfery - tělovýchova	110	113	115	117	120	122	124	127	129	132	135	137	140	143	146
Dopravní obslužnost	1 397	1 425	1 453	1 483	1 512	1 542	1 573	1 605	1 637	1 670	1 703	1 737	1 772	1 807	1 843
<i>z toho silniční doprava</i>	444	453	462	471	480	490	500	510	520	530	541	552	563	574	586
<i>z toho železniční doprava</i>	953	972	992	1 012	1 032	1 052	1 074	1 095	1 117	1 139	1 162	1 185	1 209	1 233	1 258
Ostatní výdaje	585	597	609	621	633	646	659	672	686	699	713	728	742	757	772
PROVOZNÍ PŘEBYTEK	1 017	1 037	1 057	1 077	1 098	1 119	1 140	1 162	1 185	1 208	1 231	1 255	1 279	1 304	1 329
Úrokové příjmy	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Úrokové výdaje	6	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PROVOZNÍ PŘEBYTEK PO ÚROCÍCH	1 020	1 041	1 062	1 084	1 106	1 127	1 148	1 170	1 193	1 216	1 239	1 263	1 287	1 312	1 337

Plnění rozpočtu - výchozí analytická tabulka (v mil. Kč)	Ukončená období								Rozpočet 2015	Projekce				
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		2015	2016	2017	2018	2019
KAPITÁLOVÉ PŘÍJMY A DOTACE	2 136	930	455	2 221	415	336	870	568	253	253	691	59	59	15
Investiční příspěvek Sev. doly, a.s.	50	50	50	50	25	52	45	47	50	50	0	0	0	0
Prodeje dlouh. majetku a ostatní	75	80	94	226	132	11	8	78	88	88	141	59	59	15
Kapitálové dotace	2 011	801	312	1 945	258	272	818	444	115	115	550	0	0	0
KAPITÁLOVÉ VÝDAJE	3 158	2 830	2 557	2 405	1 724	1 591	756	1 197	1 304	1 304	777	800	820	797
Pozemní komunikace	2 020	1 177	1 383	1 091	927	904	213	188	203	203	V projekci vykázáno jen ve 3 souhrnných hodnotách: Inv. plán ÚK, Pevná rezervy na KV mimo silnice a Zbytková rezerva			
<i>z toho transfery SUS</i>	334	147	11	354	8	81	39	41	40	40				
Vodní hospodářství	43	28	38	22	39	38	13	17	0	0				
Školství	212	442	451	618	457	201	185	288	168	168				
Kultura	30	48	68	32	15	35	16	11	0	0				
Tělovýchova	7	51	56	9	18	43	35	32	25	25				
Zdravotnictví	132	581	118	274	18	77	41	134	60	60				
<i>z toho vklady kapitálu</i>	57	537	70	253	0	0	0	75	51	51				
Komunální služby a územní rozvoj	528	178	100	81	42	108	109	260	130	130				
Místní správa	45	107	84	30	27	28	75	40	6	6				
Ostatní oblasti (v rozp. 2015 zejm. rezervy)	142	217	260	248	181	158	70	226	711	711				
Investiční plán ÚK (investice z vl. zdrojů)	Relevantní pouze pro projekci										550	358	134	0
Investice - pevná rezerva na KV mimo silnice											100	292	516	663
Investice - zbytková rezerva											127	150	171	134
VÝSLEDEK KAPITÁLOVÉHO ROZPOČTU	-1 021	-1 899	-2 102	-185	-1 310	-1 256	114	-629	-1 051	-1 051	-86	-741	-761	-782
ROZPOČTOVÝ PŘEBYTEK/DEFICIT	287	-302	-1 203	746	-788	-937	1 124	443	-199	-201	850	217	217	217
FINANCOVÁNÍ UPRAVENÉ	-287	302	1 203	-746	788	937	-1 124	-443	199	201	-850	-217	-217	-217
Změna stavu dlouh. přijatých úvěrů a výpomocí	281	122	-140	-34	806	167	868	-207	-300	-300	-300	-217	-217	-217
<i>Čerpání</i>	411	273	0	106	911	342	1 045	93	0	0	0	0	0	0
<i>Splátky</i>	-129	-151	-140	-140	-105	-175	-178	-300	-300	-300	-300	-217	-217	-217
Změna stavu revolving. rámců (předfin.)	0	0	1 392	-1 305	566	158	-752	55	435	435	-550	0	0	0
Změna stavu poskytnutých půjček	18	0	-296	285	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostatní financování	0	0	0	0	0	0	-595	0	0	0	0	0	0	0
Změna stavu rozpočtových účtů	-586	180	247	308	-586	607	-644	-291	64	66	0	0	0	0
PENĚŽNÍ PROSTŘEDKY - konečný stav	1 339	1 159	912	604	1 190	583	1 227	1 518	1 454	1 452	1 452	1 452	1 452	1 452

Plnění rozpočtu - výchozí analytická tabulka (v mil. Kč)	Projekce														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
KAPITÁLOVÉ PŘÍJMY A DOTACE	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Investiční příspěvek Sev. doly, a.s.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prodeje dlouh. majetku a ostatní	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Kapitálové dotace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KAPITÁLOVÉ VÝDAJE	817	919	940	962	1 121	1 142	1 163	1 185	1 208	1 231	1 254	1 278	1 302	1 327	1 352
Pozemní komunikace <i>z toho transfery SUS</i>	V projekci vykázáno jen ve 3 souhrnných hodnotách: Inv. plán ÚK, Pevná rezervy na KV mimo silnice a Zbytková rezerva														
Vodní hospodářství															
Školství															
Kultura															
Tělovýchova															
Zdravotnictví <i>z toho vklady kapitálu</i>															
Komunální služby a územní rozvoj															
Místní správa															
Ostatní oblasti (v rozp. 2015 zejm. rezervy)															
Investiční plán ÚK (investice z vl. zdrojů)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investice - pevná rezerva na KV mimo silnice	676	690	704	718	732	747	762	777	792	808	824	841	858	875	892
Investice - zbytková rezerva	141	229	236	244	389	395	402	408	415	422	430	437	444	452	460
VÝSLEDEK KAPITÁLOVÉHO ROZPOČTU	-802	-904	-925	-947	-1 106	-1 127	-1 148	-1 170	-1 193	-1 216	-1 239	-1 263	-1 287	-1 312	-1 337
ROZPOČTOVÝ PŘEBYTEK/DEFICIT	217	137	137	137	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FINANCOVÁNÍ UPRAVENÉ	-217	-137	-137	-137	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Změna stavu dlouh. přijatých úvěrů a výpomocí	-217	-137	-137	-137	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Čerpání</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Splátky</i>	-217	-137	-137	-137	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Změna stavu revolving. rámců (předfin.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Změna stavu poskytnutých půjček	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostatní financování	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Změna stavu rozpočtových účtů	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PENĚŽNÍ PROSTŘEDKY - konečný stav	1 452	1 452	1 452	1 452	1 452	1 452	1 452	1 452	1 452	1 452	1 452	1 452	1 452	1 452	1 452

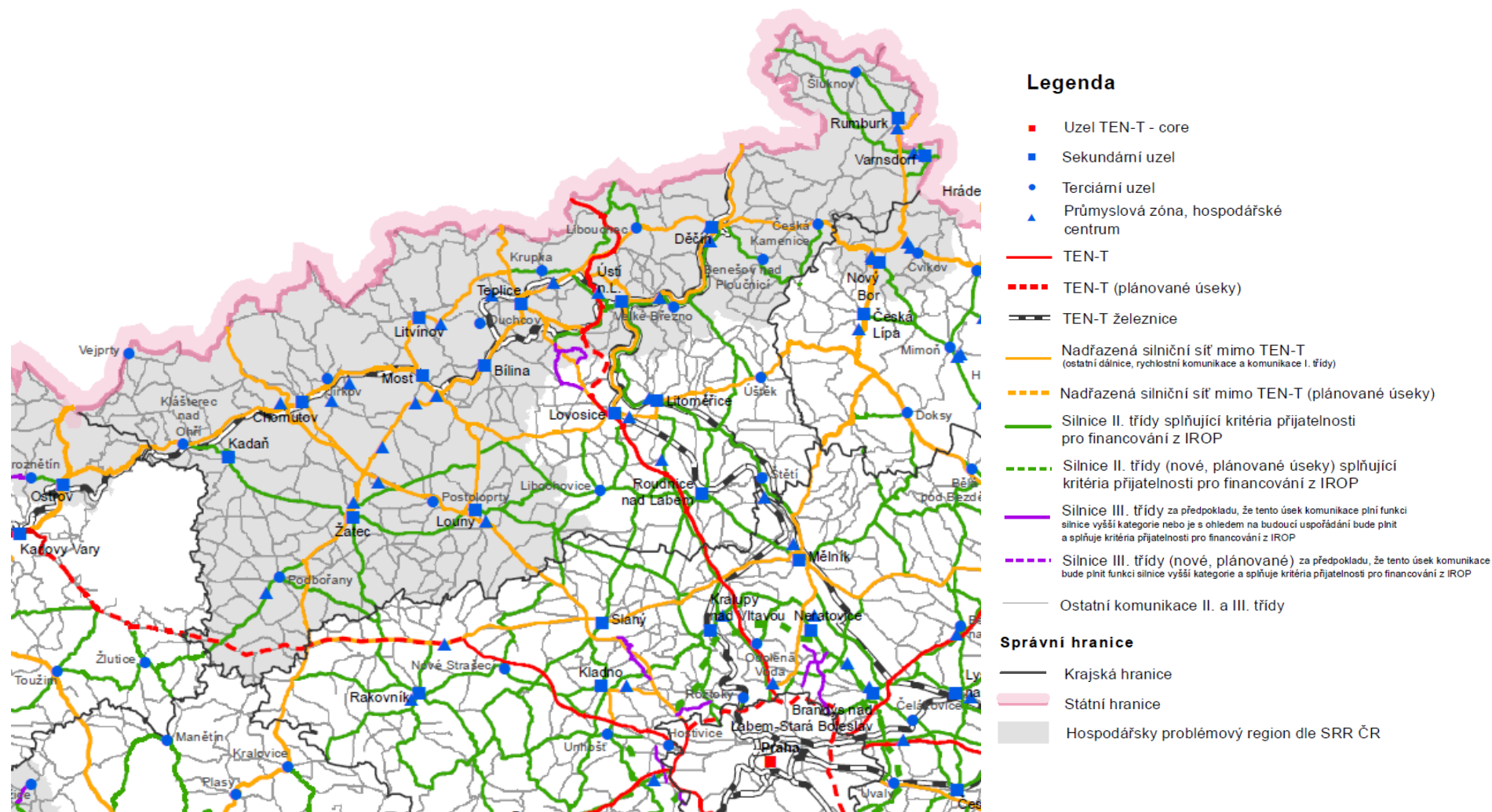
Stavy úvěrů a výpomocí k 31.12. (v mil. Kč)	Ukončená období								Rozpočet	Projekce				
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2016	2017	2018	2019
Přijaté úvěry a výpomoci celkem <i>v % daňových příjmů</i>	298 7,6%	420 9,9%	1 672 44,9%	333 8,7%	1 705 44,4%	2 031 52,4%	2 147 54,2%	1 995 47,7%	2 130 51,1%	2 130 50,5%	1 280 29,8%	1 063 24,2%	846 18,9%	629 13,8%
Dlouhodobé úvěry a výpomoci <i>v % daňových příjmů</i>	298 7,6%	420 9,9%	280 7,5%	246 6,4%	1 052 27,4%	1 219 31,5%	2 087 52,6%	1 880 44,9%	1 580 37,9%	1 580 37,5%	1 280 29,8%	1 063 24,2%	846 18,9%	629 13,8%
Revolvingové rámce	0	0	1 392	87	653	812	60	115	550	550	0	0	0	0

Výhled volných zdrojů pro financování oprav a rozvoje silnic (v mil. Kč)	Ukončená období								Rozpočet	Projekce				
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2016	2017	2018	2019
Provozní přebytek před úroky	1 261	1 527	887	939	522	356	1 035	1 084	856	860	943	961	979	998
Opravy silnic v rozpočtu ÚK	0	0	72	47	730	74	100	2	0	330	0	0	0	0
Stavební opravy silnic SUS	335	505	201	208	182	303	131	107	65	65	0	0	0	0
Odhad přijatých běžných dotací na opravy silnic	108	371	21	35	266	0	5	16	0	330	0	0	0	0
Provozní přebytek před úroky a opravami silnic	1 488	1 661	1 139	1 159	1 168	733	1 261	1 178	922	925	943	961	979	998
Příjmy z prodeje majetku a přijaté úroky <i>(doplňkový zdroj krytí DS a kap. výdajů)</i>	124	161	130	246	149	24	17	85	96	96	149	67	67	23
Dluhová služba - stávající úvěry	Relevantní pouze pro projekci										-315	-228	-226	-225
Kapitálové výdaje											-650	-650	-650	-663
Zdroj pro financování oprav a nových investic silnice											127	150	171	134
z toho využito pro DS nového financování silnic											0	0	0	0
z toho nevyužito = zbytková rezerva na investice											127	150	171	134

Stavy úvěrů a výpomocí k 31.12. (v mil. Kč)	Projekce														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Přijaté úvěry a výpomoci celkem <i>v % daňových příjmů</i>	411 8,8%	274 5,8%	137 2,8%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%
Dlouhodobé úvěry a výpomoci <i>v % daňových příjmů</i>	411 8,8%	274 5,8%	137 2,8%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%
Revolvingové rámce	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Výhled volných zdrojů pro financování oprav a rozvoje silnic (v mil. Kč)	Projekce														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Provozní přebytek před úroky	1 017	1 037	1 057	1 077	1 098	1 119	1 140	1 162	1 185	1 208	1 231	1 255	1 279	1 304	1 329
Opravy silnic v rozpočtu ÚK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stavební opravy silnic SUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Odhad přijatých běžných dotací na opravy silnic	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Provozní přebytek před úroky a opravami silnic	1 017	1 037	1 057	1 077	1 098	1 119	1 140	1 162	1 185	1 208	1 231	1 255	1 279	1 304	1 329
Příjmy z prodeje majetku a přijaté úroky <i>(doplňkový zdroj krytí DS a kap. výdajů)</i>	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
Dluhová služba - stávající úvěry	-223	-141	-140	-138	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kapitálové výdaje	-676	-690	-704	-718	-732	-747	-762	-777	-792	-808	-824	-841	-858	-875	-892
Zdroj pro financování oprav a nových investic silnice	141	229	236	244	389	395	402	408	415	422	430	437	444	452	460
z toho využito pro DS nového financování silnic	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
z toho nevyužito = zbytková rezerva na investice	141	229	236	244	389	395	402	408	415	422	430	437	444	452	460

Příloha č. 4: Prioritní komunikace IROP 2014 – 2020 v dotčené oblasti



Příloha č. 5: Časový harmonogram otevřeného zadávacího řízení - nadlimitní veřejná zakázka

Postup v zadávacím řízení	1. - 4. týden				5. - 8. týden				9. týden					10. - 19. týden					20. týden								
	1 - 28 dnů				29 - 56 dnů				57	58	59	60	61	62	63	64 - 133 dnů					134	135	136	137	138	139	140
Příprava zadávacích podmínek (zadávací dokumentace, návrh smlouvy, technické podmínky) *																											
Předběžné oznámení (30 dnů)																											
Zahájení zadávacího řízení (odeslání oznámení o zakázce do Věstníku veřejných zakázek a Úředního věstníku EU)																											
Odůvodnění veřejné zakázky																											
Lhůta pro podání nabídek (78 dnů) **																											
Lhůta pro dodatečné informace																											

Postup v zadávacím řízení	20. týden							21. - 22. týden			23. týden						
	134	135	136	137	138	139	140	141 - 154 dnů			155	156	157	158	159	160	161
Otevírání obálek s nabídkami																	
Posouzení kvalifikace; Posouzení a hodnocení nabídek ***																	
Rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky																	
Uzavření smlouvy s vítězným uchazečem (do 15 dnů od uplynutí lhůty pro podání námitek)																	
Odeslání oznámení o zadání zakázky																	
Zpracování písemné zprávy Zadavatele																	

* je nutno zohlednit následující: na počátku této lhůty předloží Zadavatel odůvodnění VZ ke schválení zastupitelstvu kraje; schválení zastupitelstvem kraje je podmínkou pro zahájení zadávacího řízení

** za splnění zákonných podmínek může být zkrácena

*** není stanovena zákonná lhůta, záleží na interních procesech Zadavatele; navíc bude-li některý z uchazečů vyloučen a podá-li proti svému vyloučení námitky, bude třeba tuto část řízení odpovídajícím způsobem prodloužit

Výhrady:

- Harmonogram a jeho jednotlivé fáze se mohou prodloužit v případě, že:
 - a) budou zjištěny nejasnosti v kvalifikaci uchazečů a tyto bude potřeba opakovaně vyzývat k objasnění (nebo bude zjištěno větší množství nejasností v kvalifikaci),
 - b) bude potřeba posoudit mimořádně nízkou nabídkovou cenu či jiné skutečnosti uvedené v nabídkách, a to za účasti znalců či jiných odborníků,

c) budou podány námitky proti rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky/ vyloučení z účasti v zadávacím řízení či jiných důvodů,

d) bude podán návrh či podnět na přezkoumání úkonů Zadavatele k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže,

e) jednotlivé komise nebudou schopny se operativně sejít v návaznosti na vzniklou potřebu,

f) Zadavatel nebude moci poskytnout operativní součinnost při přípravě a odeslání dokumentů;

- V případě, že v zákonem stanovené lhůtě budou podány námitky proti rozhodnutí zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky a zadavatel podaným námitkám nevyhoví (k vypořádání námitek zákonná lhůta 10 dní ode dne jejich obdržení), nesmí uzavřít smlouvu před uplynutím lhůty pro podání návrhu na zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele (10 kalendářních dní ode dne, v němž stěžovatel obdržel rozhodnutí, kterým zadavatel námitkám nevyhovuje) a byl-li tento návrh podán včas, pak ve lhůtě 45 dní ode dne doručení námitek;
- Harmonogram nezohledňuje případné schvalovací procesy na Kraji. V této souvislosti pak bude nutné počítat s prodloužením doby trvání zadávacího řízení.

Příloha č. 6: Časový harmonogram užšího zadávacího řízení - nadlimitní veřejná zakázka

Postup v zadávacím řízení	1. - 2. týden					3. - 6. týden					7. týden					8. - 14. týden					15. - 16. týden					17. - 24. týden					
	1 - 14 dnů					15 - 42 dnů					43	44	45	46	47	48	49	50 - 98 dnů					99 - 112 dnů					113	114	115	116 - 168 dnů
Příprava zadávacích podmínek (v přípravné fázi bude připravena kvalifikační dokumentace, v kvalifikační fázi bude připraven návrh smlouvy a zadávací dokumentace) *																															
Předběžné oznámení (30 dnů)																															
Zahájení zadávacího řízení (odeslání oznámení o zakázce do Věstníku veřejných zakázek a Úředního věstníku EU)																															
Odůvodnění veřejné zakázky																															
Lhůta pro podání žádostí o účast (55 dnů) **																															
Otevírání žádostí o účast																															
Posouzení splnění kvalifikace (včetně případných výzev k splnění kvalifikace) ***																															

Postup v zadávacím řízení	17. - 24. týden				25. týden								26. - 27. týden			28. týden							
	113	114	115	116 - 168 dnů	169	170	171	172	173	174	175	176 – 189 dnů			190	191	192	193	194	195	196		
Výzva k podání nabídek																							
Lhůta pro podání nabídek (60 dní)																							
Otevírání obálek s nabídkami																							
Posouzení a hodnocení nabídek ****																							
Rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky																							
Uzavření smlouvy s vítězným uchazečem (do 15 dnů od uplynutí lhůty pro podání námitek)																							
Odeslání oznámení o zadání zakázky																							
Zpracování písemné zprávy Zadavatele																							

* je nutno zohlednit následující: na počátku této lhůty předloží Zadavatel odůvodnění VZ ke schválení zastupitelstvu kraje; schválení zastupitelstvem kraje je podmínkou pro zahájení zadávacího řízení

** za splnění zákonných podmínek může být zkrácena

*** za předpokladu vyloučení zájemců z důvodu nesplnění kvalifikace, může dojít k prodloužení trvání této fáze

**** není stanovena zákonná lhůta, záleží na interních procesech Zadavatele; navíc bude-li některý z uchazečů vyloučen a podá-li proti svému vyloučení námitky, bude třeba tuto část řízení odpovídajícím způsobem prodloužit

Výhrady:

- Harmonogram a jeho jednotlivé fáze se mohou prodloužit v případě, že:
 - a) budou zjištěny nejasnosti v kvalifikaci uchazečů a tyto bude potřeba opakovaně vyzývat k objasnění (nebo bude zjištěno větší množství nejasností v kvalifikaci),
 - b) bude potřeba posoudit mimořádně nízkou nabídkovou cenu či jiné skutečnosti uvedené v nabídkách, a to za účasti znalců či jiných odborníků,
 - c) budou podány námitky proti rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky/ vyloučení z účasti v zadávacím řízení či jiných důvodů,
 - d) bude podán návrh či podnět na přezkoumání úkonů Zadavatele k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže,
 - e) jednotlivé komise nebudou schopny se operativně sejít v návaznosti na vzniklou potřebu,
 - f) Zadavatel nebude moci poskytnout operativní součinnost při přípravě a odeslání dokumentů;
- V případě, že v zákonem stanovené lhůtě budou podány námitky proti rozhodnutí zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky a zadavatel podaným námitkám nevyhoví (k vypořádání námitek zákonná lhůta 10 dní ode dne jejich obdržení), nesmí uzavřít smlouvu před uplynutím lhůty pro podání návrhu na zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele (10 kalendářních dní ode dne, v němž stěžovatel obdržel rozhodnutí, kterým zadavatel námitkám nevyhovuje) a byl-li tento návrh podán včas, pak ve lhůtě 45 dní ode dne doručení námitek;
- Harmonogram nezohledňuje případné schvalovací procesy na Kraji. V této souvislosti pak bude nutné počítat s prodloužením doby trvání zadávacího řízení.

Příloha č. 7: Časový harmonogram soutěžního dialogu - nadlimitní veřejná zakázka

Postup v zadávacím řízení	1. - 2. týden				3. - 6. týden				7. týden								8. - 14. týden				15. - 16. týden								
	1 - 14 dnů				15 - 42 dnů				43	44	45	46	47	48	49	50 - 98 dnů				99	100	101	102 - 112 dnů						
Příprava kvalifikační dokumentace (zadávací dokumentace, závazný návrh smlouvy a závazné technické podmínky budou připraveny po skončení vlastního dialogu) *																													
Předběžné oznámení (30 dnů)																													
Zahájení zadávacího řízení (odeslání oznámení o zakázce do Věstníku veřejných zakázek a Úředního věstníku EU)																													
Odůvodnění veřejné zakázky																													
Lhůta pro podání žádostí o účast (55 dnů)																													
Otevírání žádostí o účast																													

Postup v zadávacím řízení	15. - 16. týden				17. týden								18. - 21. týden				22. týden								23. - 25. týden			
	99	100	101	102 - 112 dnů	113	114	115	116	117	118	119	120 - 147 dnů				148	149	150	151	152	153	154	155 - 175 dnů					
Posouzení splnění kvalifikace (včetně případných výzev k splnění kvalifikace) **																												
Výzva k účasti v dialogu a rozeslání dokumentace soutěžního dialogu																												
Vlastní dialog (v rozmezí 6 – 20 týdnů) ***																												
Rozhodnutí o vhodnosti řešení																											155	
Výzva k podání nabídek																												156

Postup v zadávacím řízení	23. - 25. týden				26. týden								27. týden					
	155 - 175 dnů				176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189
Lhůta pro podání nabídek (4 týdny) ****																		
Otevírání obálek s nabídkami																		

Postup v zadávacím řízení	27. týden							28. týden							29. týden							30. týden		
	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206
Posouzení a hodnocení nabídek *****																								
Rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky																								
Uzavření smlouvy s vítězným uchazečem (do 15 dnů od uplynutí lhůty pro podání námitek)																								
Odeslání oznámení o zadání zakázky																								
Zpracování písemné zprávy Zadavatele																								

* je nutno zohlednit, že na počátku této lhůty předloží Zadavatel odůvodnění VZ ke schválení zastupitelstvu kraje; schválení zastupitelstvem kraje je podmínkou pro zahájení zadávacího řízení

** za předpokladu vylučování zájemců z důvodu nesplnění kvalifikace, může dojít k prodloužení trvání této fáze

*** doba trvání je odvislá od počtu jednání s jednotlivými zájemci a též na efektivním vedení vlastního dialogu

**** Jde o navrhovanou délku, která je odvislá od vývoje soutěžního dialogu a současně musí být určena s ohledem na charakter veřejné zakázky

***** není stanovena zákonná lhůta, záleží na interních procesech Zadavatele; navíc bude-li některý z uchazečů vyloučen a podá-li proti svému vyloučení námitku, bude třeba tuto část řízení odpovídajícím způsobem prodloužit

Výhrady:

- Harmonogram a jeho jednotlivé fáze se mohou prodloužit v případě, že:
 - a) budou zjištěny nejasnosti v kvalifikaci uchazečů a tyto bude potřeba opakovaně vyzývat k objasnění (nebo bude zjištěno větší množství nejasností v kvalifikaci)
 - b) bude potřeba posoudit mimořádně nízkou nabídkovou cenu či jiné skutečnosti uvedené v nabídkách, a to za účasti znalců či jiných odborníků
 - c) budou podány námitky proti rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky/ vyloučení z účasti v zadávacím řízení či jiných důvodů
 - d) bude podán návrh či podnět na přezkoumání úkonů Zadavatele k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže
 - e) jednotlivé komise nebudou schopny se operativně sejít v návaznosti na vzniklou potřebu
 - f) Zadavatel nebude moci poskytnout operativní součinnost při přípravě a odeslání dokumentů
- V případě, že v zákonem stanovené lhůtě budou podány námitky proti rozhodnutí zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky a zadavatel podaným námitkám nevyhoví (k vypořádání námitek zákonná lhůta 10 dní ode dne jejich obdržení), nesmí uzavřít smlouvu před uplynutím lhůty pro podání návrhu na zahájení řízení o přezkoumání úkonů zadavatele (10 kalendářních dní ode dne, v němž stěžovatel obdržel rozhodnutí, kterým zadavatel námitkám nevyhovuje) a byl-li tento návrh podán včas, pak ve lhůtě 45 dní ode dne doručení námitek.
- Harmonogram nezohledňuje případné schvalovací procesy na Kraji. V této souvislosti pak bude nutné počítat s prodloužením doby trvání zadávacího řízení.