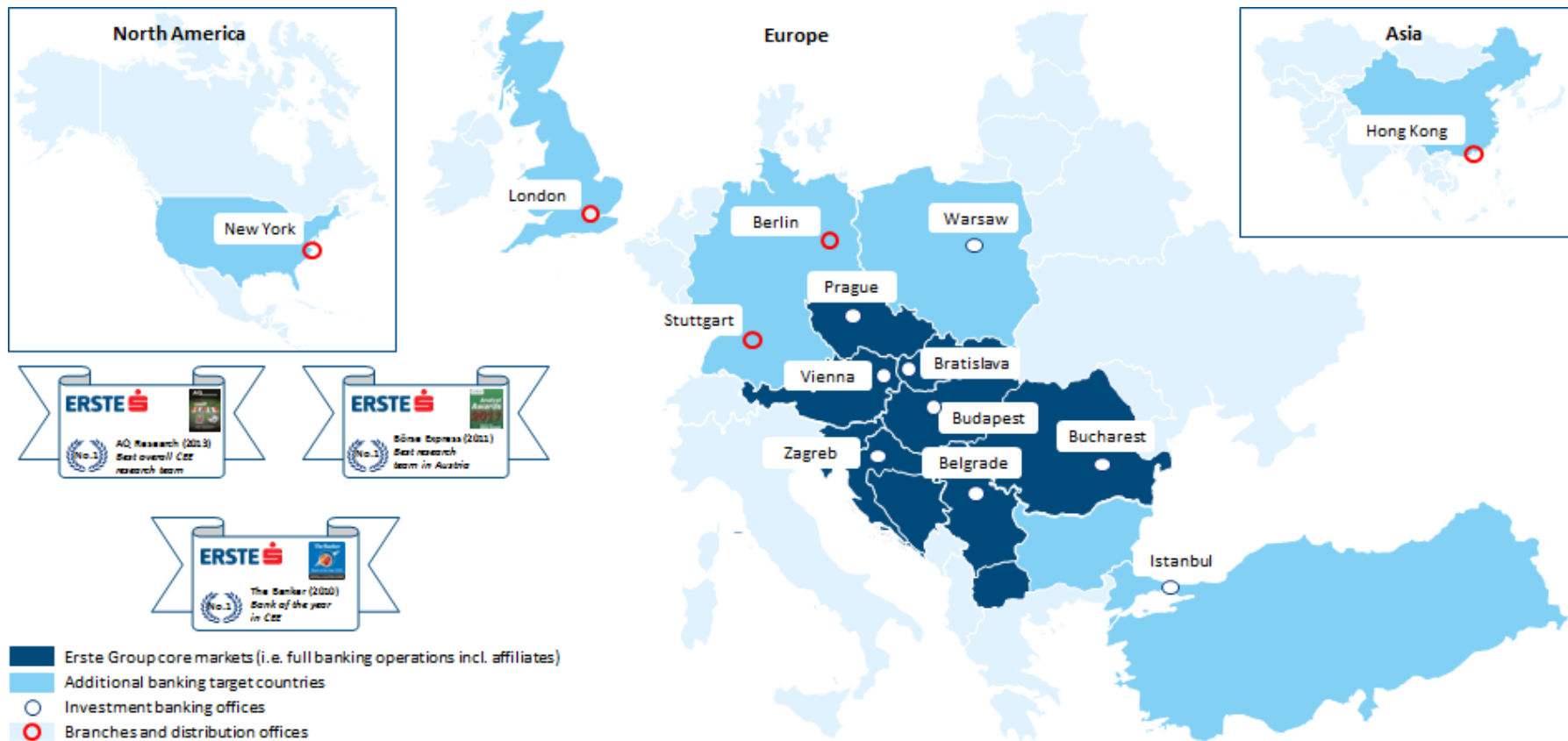


Strategie financování rozvoje a údržby silnic Ústeckého kraje

Jan Šnajdr
ředitel, Infrastrukturní poradenství
Corporate Finance

Náš tým poskytující infrastrukturní poradenství je znalostním centrem finanční skupiny Erste Group ...

Kdo jsme



... nalézáme dlouhodobá řešení, která pomáhají realizovat infrastrukturní potřeby ...

Naše služby: strategické investiční poradenství

Doprava



- Silnice / Dálnice
- Mosty / Tunely
- Letiště
- Přístavy
- Železnice
- Parkoviště
- Nádraží

Energie & ŽP



- Plyn / Elektřina
- Odpadové hospodářství
- Vodohospodářství a kanalizace
- Technické služby
- Alternativní zdroje

Sociální projekty



- Nemocnice
- Školská zařízení
- Věznice
- Soudní areály
- Administrativní centra
- Domy pro seniory

Sport & Kultura



- Sportovní a multifunkční areály
- Volnočasové rekreační areály
- Kongresová centra
- Muzea, divadla
- Historické objekty

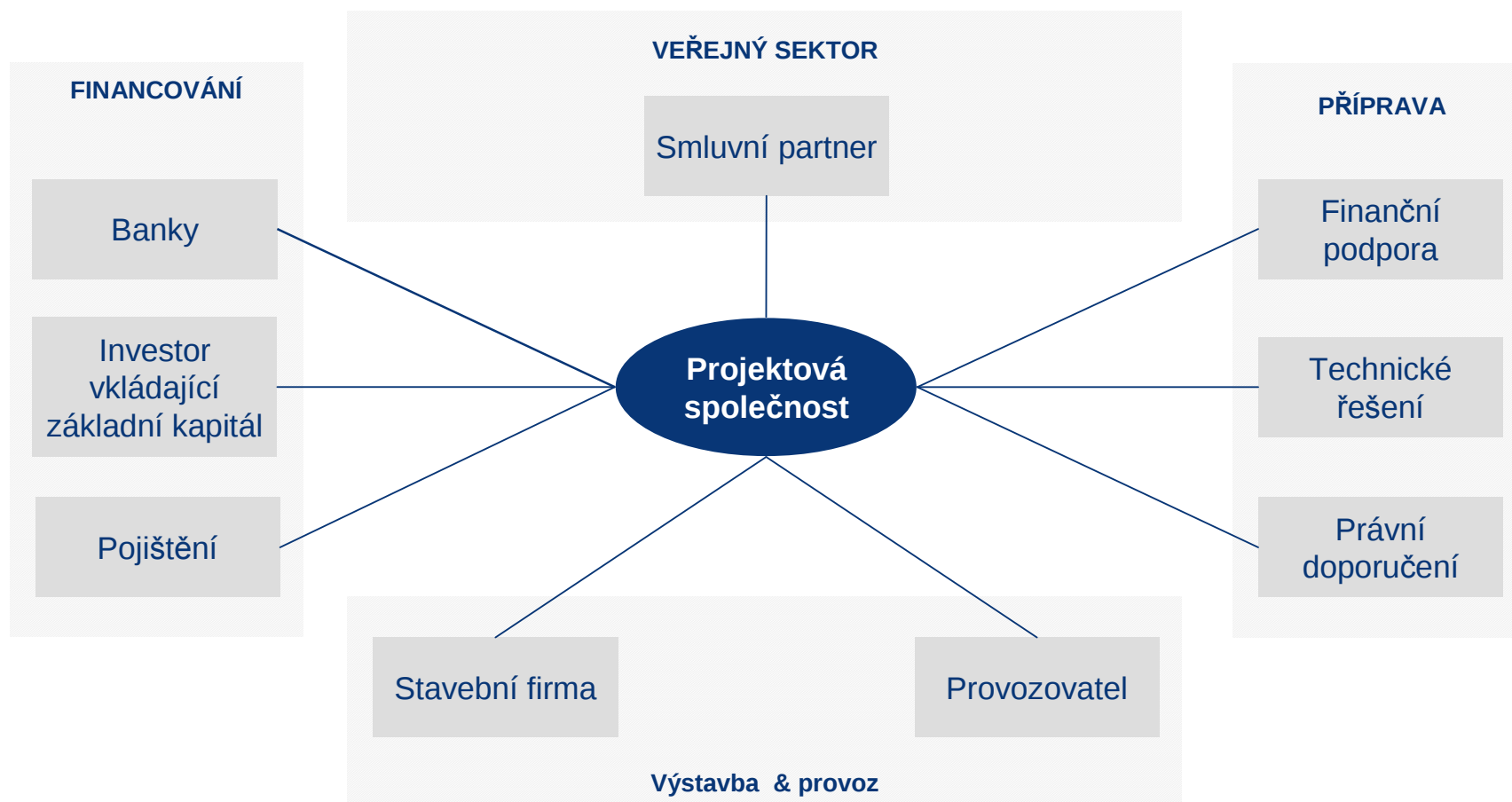
Infrastrukturní potřeby

X

Limitovaný rozpočet

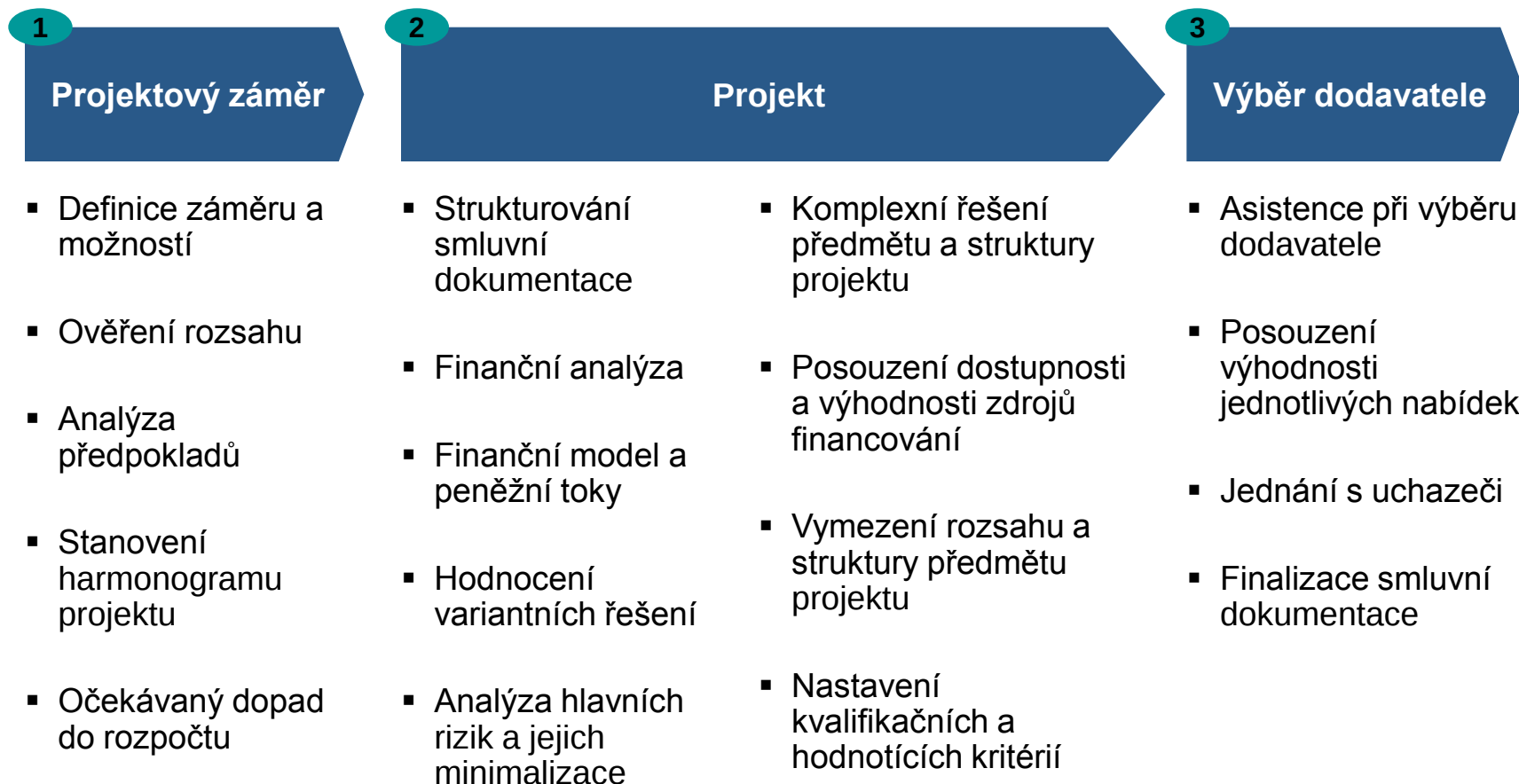
... našimi klienty jsou veřejní zadavatelé, kterým odpovíme na otázky: jak, kdy a kolik je to bude stát ...

Naše služby: definování smluvních vztahů a peněžních toků



... s cílem nalézt dlouhodobá řešení, která jsou financovatelná a neohrožují stabilitu klienta ...

Naše služby: projektová příprava



... kde výsledné doporučení hodnotí základní předpoklady úspěšnosti každé investice ...

Naše služby: studie proveditelnosti

Rozsah projektu

Existuje reálná poptávka ?

Objem

Jak zvýšit zájem bank a investorů ?

Délka

Životnost aktiv versus délka financování ?

Rizika projektu

Jsou rizika zadavatele a projektu akceptovatelná ?

Platební mechanismus

Jak dlouhodobě motivovat své dodavatele?

Politická podpora

Existuje silná a dlouhodobá politická podpora ?

Příprava projektu

Co vše připravit před zahájením soutěže ?

Strategie financování rozvoje a údržby silnic Ústeckého kraje

Srpen 2015

Za tímto účelem vznikl tým odborníků zabývajících se projekty v oblasti silniční infrastruktury ...



Technický poradce

- Posouzení stávající projektové dokumentace
- Příprava vstupů do finančního modelu
- Vypracování scénářů a odhad očekávaných nákladových položek
- Posouzení smluvních možností dodavatelů a míry jejich zapojení do projektu

Koordinátor týmu

- Finanční analýza Kraje
- Modelování peněžních toků projektu
- Posouzení finanční proveditelnosti projektu
- Posouzení různých forem financování a doporučení konkrétního postupu a podmínek

Právní poradce

- Návrh struktury smluvního mechanismu
- Posouzení procesních způsobů soutěže dodavatele
- Analýza právní proveditelnosti / překážek
- Doporučení zadavatele projektu (SUS versus Kraj)

... v úvodní fázi projektové přípravy byly definovány požadavky Ústeckého kraje

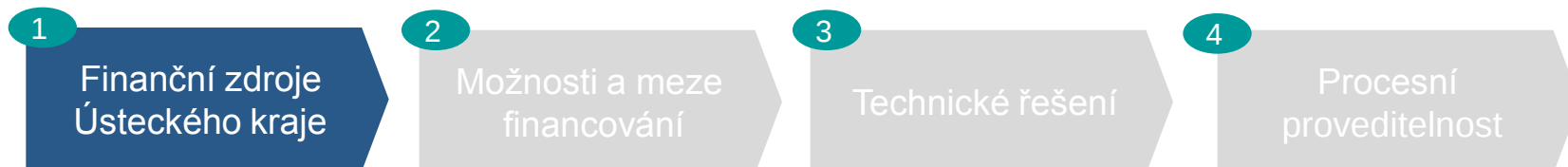
Zadání:

„Analyzovat dostupnou projektovou dokumentaci, finanční možnosti Kraje, produkty finančního trhu a procesní možnosti soutěže dodavatele, vše s cílem zajištění dlouhodobě udržitelného financování údržby a obnovy silniční sítě ve správě Ústeckého kraje“.

Požadavky Kraje:

- nutnost zlepšení stavu silnic, dle monitoringu silnic II. tříd zjištěno, že 30% je v nevyhovujícím, 14 % v havarijním stavu;
- projektové řešení musí respektovat rozpočtové možnosti;
- analyzovat vhodnost propojení projektových fází:
(projektová příprava + rekonstrukce + dlouhodobá údržba / garance kvality);
- důraz na řízení celého životního cyklu investic (kvalitativní požadavky na stav vozovek);
- zachování funkce SUS jako provozovatele zimní a letní údržby;
- přenos žádoucích / vybraných projektových rizik na dodavatele;
- maximalizace využívání dotačních titulů;
- zajištění smluvního mechanismu motivujícího dodavatele k řádnému plnění.

Pro správné nastavení projektu je rozhodující dlouhodobá finanční udržitelnost ...



Velikost projektového záměru závisí na mnoha faktorech, mezi hlavní patří dostupné finanční zdroje, jejich stabilita, přiměřenost a dlouhodobá udržitelnost.

Posuzuje se dle provozního přebytku hospodaření Kraje, minus výdaje určené na splacení stávajících dluhů, minus nutné (nezbytné) udržovací investiční výdaje Kraje na obnovu svého majetku. Výsledkem jsou zdroje pro financování Krajem definovaných investičních záměrů.

V rámci analýzy došlo k porovnání hospodaření všech krajů ČR se zaměřením na výdaje na silniční infrastrukturu a míru stávajícího zadlužení.

... která vykazuje dlouhodobou stabilitu a pozitivní vývoj pro veškeré oblasti působnosti Ústeckého kraje

1

Finanční zdroje
Ústeckého kraje

2

Možnosti a meze
financování

3

Technické řešení

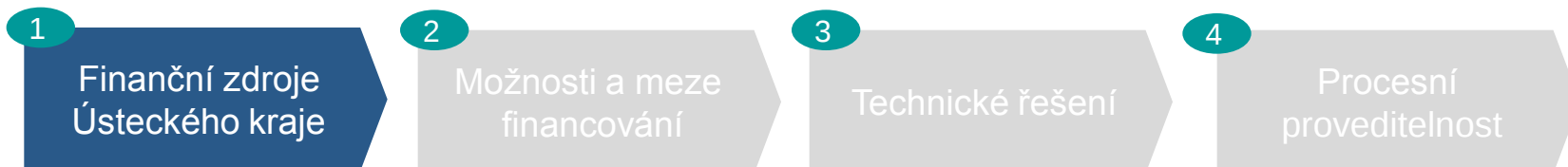
4

Procesní
proveditelnost

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
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

Částky v miliónech Kč

V „nejisté“ době je nutné se držet „jistých“ finančních zdrojů a jim přizpůsobit velikost investice.



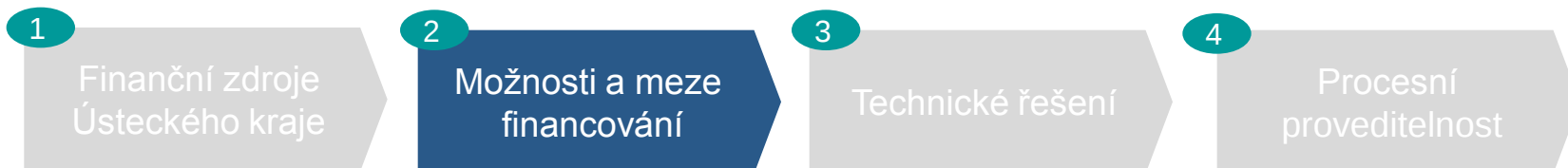
Závěry:

- Ústecký kraj má dostatečné zdroje na krytí svých investic;
- stávající zadluženost Ústeckého kraje je v porovnání s ostatními kraji pod celorepublikovým průměrem;
- dlouhodobě finančně udržitelné zatížení rozpočtu Kraje ve vztahu k tomuto projektu je nutné posoudit vzhledem k výši očekávaných investic Kraje do ostatních oblastí.

Celkovou výši investice projektového záměru může pozitivně ovlivnit:

- očekávaná stabilizace dotací od Státního fondu dopravní infrastruktury pro roky 2016, 2017+;
- očekávaná dotace z Integrovaného operačního programu (IROP);
- nižší očekávané kapitálové výdaje Kraje určené na udržovací a rozvojové investice v jiných oblastech, než je uvažováno ve finanční analýze.

Pro zajištění dostatečných zdrojů bylo nutné posoudit aktuální nabídku finančního trhu ...



Při posouzení různých forem financování byl dán důraz na možnosti a meze propojení financování na navazující projektové fáze. Větší zapojení věřitelů do projektu s sebou přináší mnohé možnosti, například:

- stavební společnosti jsou pod kontrolou nejen zadavatele, ale i bank. Banky umožní přirozenou kvalifikaci pouze společnostem, které mají dostatečné reference, zkušenosti, místní kapacity a jsou historicky schopné garantovat kvalitu na svých projektech;
- dle ratingu zadavatele bude vhodné rizikovitost projektu vázat na Ústecký kraj, nicméně částečná rizikovitost projektu vázána i na kvalitu a rozsah dodaných stavebních prací může přinést dlouhodobá pozitiva.

Hledána byla forma financování minimalizující celkový dopad projektu na rozpočet Kraje.

...důraz byl kladen na detail jednotlivých produktů a maximalizaci dlouhodobých efektů vůči Kraji ...



Byly posouzeny následující formy financování:

- Dotační tituly
- Investiční úvěr
- Směnečný program
- Leasing
- Dluhopisy
- Účelový úvěr (dodavatelský)
- Projektové financování

... a jejich vzájemná kombinace.

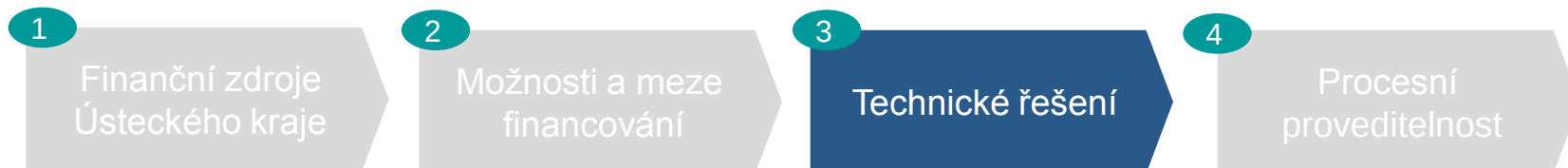
... nehledě na název finančního nástroje, úrok vždy reflektuje rizikovost a smysluplnost celkového zadání



Závěr:

- Financování projektu bude vhodné rozdělit do dvou fází, což umožní využít pozitiv jednotlivých forem financování a minimalizuje úrokové zatížení rozpočtu Kraje.
- CELKOVÉ FINANCOVÁNÍ PROJEKTU
 - prostřednictvím dluhopisového programu s 3 x 10 letou postupnou splatností;
 - zajištění minimální úrokové sazby vázané vždy na 10 letou splatnost;
 - úroky dlouhodobě vázány výhradně na rating Ústeckého kraje;
 - výše potřebných zdrojů bude reflektovat ukončené výběrové řízení na dodavatele;
 - jednorázové vydání / alternativně s jednou průběžnou emisí.
- STAVEBNÍ FÁZE PROJEKTU (úvodní rekonstrukce)
 - financování stavební fáze si zařizuje dodavatel; banky podpoří pouze zkušené a renomované subjekty se schopnostmi řádně plnit zakázku
 - Ústecký kraj i banka průběžně akceptují dokončované etapy staveb.

Dosáhnout žádoucího technického stavu silnic a mostů je možné více cestami...



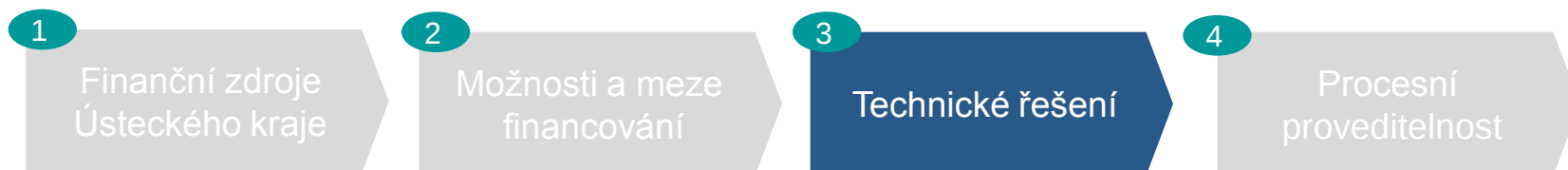
Rozpracováno bylo několik technických variant realizace v rozdělení na postupnou rekonstrukci silnic II. a III. tříd a mosty II. a III. tříd a navazující dlouhodobou údržbu. Celkové investiční náklady na úvodní rekonstrukci reagující na aktuální technický stav se pohybovaly v rozmezí 4 až 30 miliard Kč.

Silnice II. a III. tříd vykazují asymetrii v použitelnosti dlouhodobých garancí:

- silnice II. tříd - je možno použít smluvní mechanismus obsahující dlouhodobé garance a odpovědnost dodavatele za dostupnost a kvalitu;
- silnice III. tříd - nemůžou tento mechanismus obsahovat, způsobeno povahou oprav (opravy pouze povrchů a výtluk, nikoliv renovace krytu vozovek) technickým stavem a strukturou podloží.

Odpovědnost dodavatelů musí odpovídat životnosti požadovaných oprav!

...optimální cestu je však nutné důkladně posoudit vzhledem k finančním možnostem Kraje.



V rámci každé technické varianty byla hledána taková struktura financování, která má nejnižší dopad do rozpočtu Kraje, avšak stále umožňuje přenést dlouhodobou odpovědnost za kvalitu komunikací na dodavatele.

S ohledem na rozpočtová omezení byly blíže analyzovány takové varianty, které co nejvíce umožňují dosažení cílového stavu, zároveň však neohrozí hospodaření Kraje a zachovávají míru investic do ostatních oblastí.

V rámci Strategie detailněji popsány tři základní varianty v rozsahu úvodní investice od 6 do 12,5 miliard Kč (ceny bez DPH).

Nedílnou součástí studie je interaktivní finanční model, který byl použit k analýze peněžních toků všech technických variant a jejich možností financování.

Soubor Domů Vložení Rozložení stránky Vzorci Data Revize Zobrazení Vývojář

Calibri 10 A⁺ A⁻ B I U Zamovat text

Schránka Pismo Zarovnání Číslo

Podmíněné Formátovat Styly Vložit Odstranit Formát

Seřadit a Najít a filtrovat vybrat Úpravy

Z38

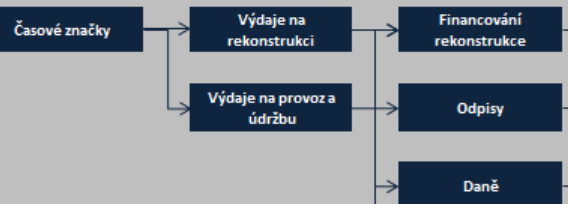
Strategie financování rozvoje a údržby silnic Ústeckého kraje

Struktura modelu

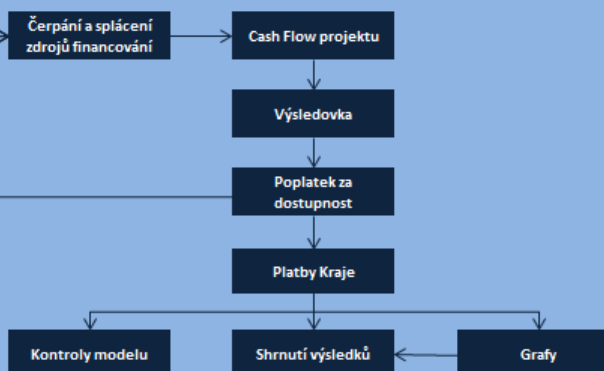
Vstupní data

- Náklady na rekonstrukci
- Náklady na provoz a údržbu
- Financování variant
- Obecné vstupy

Výpočty



Výstupy



Ostatní

Struktura modelu

Finanční analýza

Legenda k finanční analýze

Označení listů

- Vstupní listy
- Výpočetní listy
- Výstupní listy
- Ostatní listy

Označení buněk

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

ČESKÁ
SPORITELNA

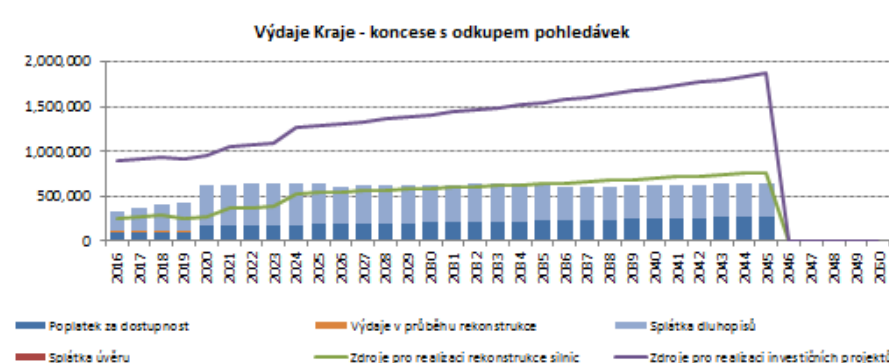
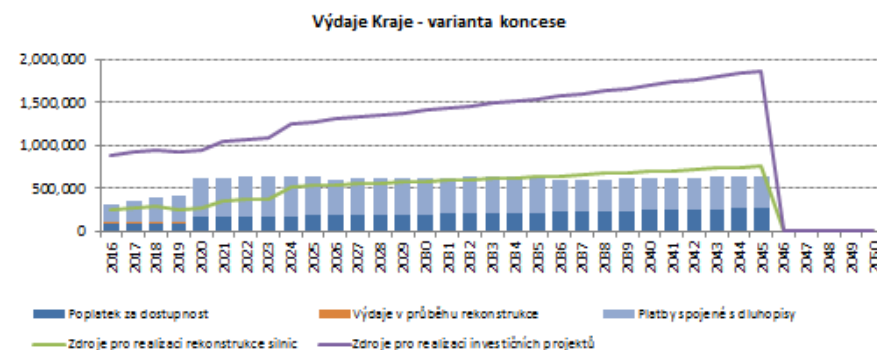
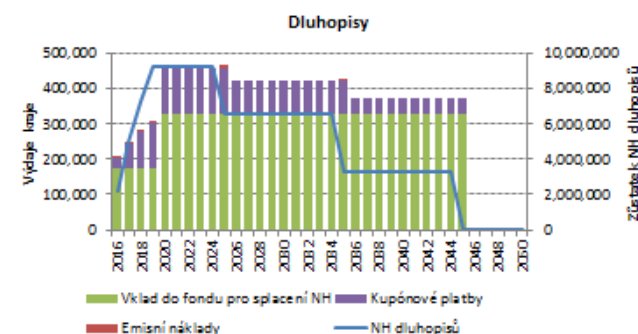
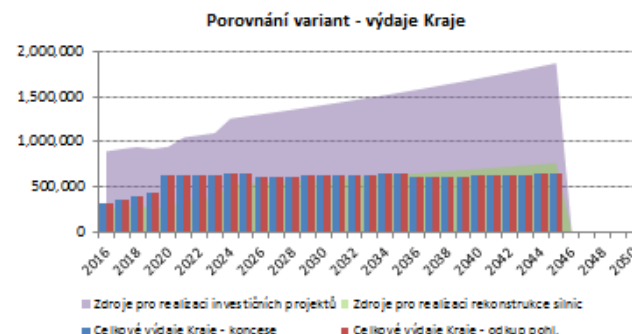
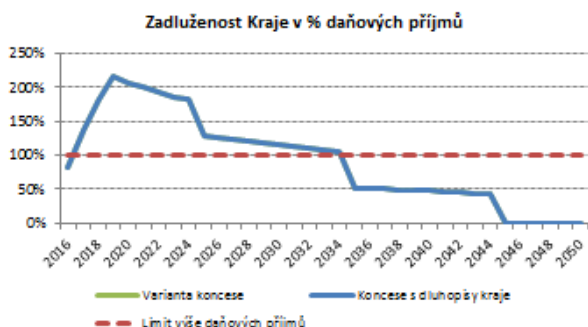
Časování	
Zahájení koncese	2016
Konec koncese	2045
Doba koncese (roky)	30
Doba rekonstrukce (roky)	4

Náklady rekonstrukce	
Rekonstrukce	
Mostní konstrukce	626,651 6.60%
Silnice II. třídy	8,585,366 90.48%
Silnice III. třídy	- 0.00%
Náklady SPV	276,361 2.91%
Celkem za rekonstrukci	9,488,378 100.00%

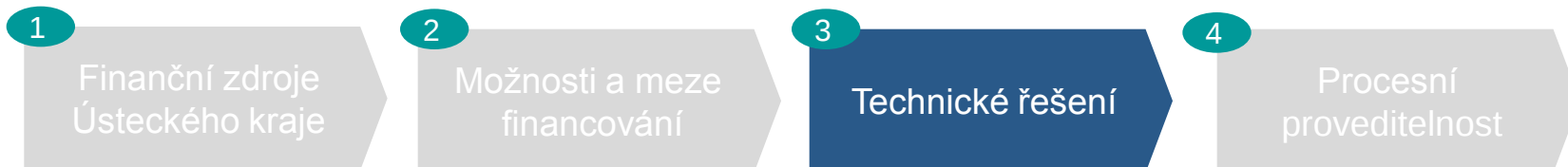
Poplatek za dostupnost	
	CZK 000
Koncese - roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	149,410
Koncese s odkupem pohl. - roční poplatek za dostupnost v cenách r. 2015	149,410

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
Nahrzení hodnotou	▼		
Aktivovat balíček silnic II. tříd	▲	ANO	ANO
Nahrzení hodnotou	▼		
Aktivovat balíček silnic III. tříd	▲	ANO	ANO
Nahrzení hodnotou	▼		
Aktivovat variantu Snížený capex	▲	NE	NE
Nahrzení hodnotou	▼		

Kontroly modelu	
Krajské dluhopisy splacený	OK
Varianta koncese	
Potřeby financování rekonstrukce pokryty	OK
Přepočty 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
Přepočty potřeb financování úvěrem	OK
Úvěr koncesionáře 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



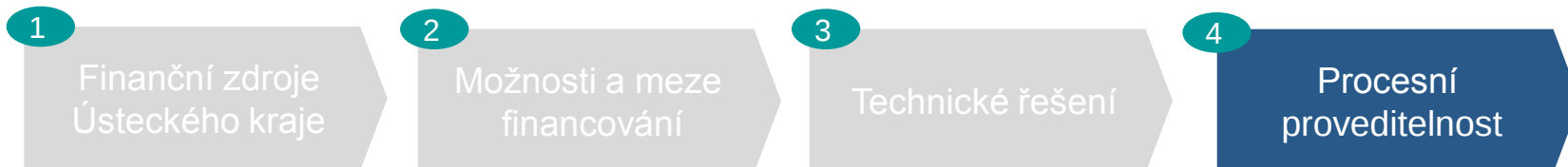
Technické zadání bude v dalších etapách projektu dále upřesňováno.



Závěry:

- konečné technické zadání je velmi flexibilní, hlavním faktorem je výše zdrojů, které se Kraj rozhodne do tohoto projektového záměru alokovat;
- během léta 2015 dojde k upřesnění disponibilních zdrojů od SFDI a IROPu;
- dopad do rozpočtu Ústeckého kraje je vždy posouzen ve vztahu k následujícím pilířům peněžních toků:
 - výše počáteční investice (do rekonstrukce) a její splácení,
 - výše poplatku za dostupnost (údržba do projektu začleněných silnic),
 - výše provozních výdajů SUS (letní a zimní údržba).

Doporučení dalších kroků



Shrnutí

- dodavatel bude soutěžen na základě soutěžního dialogu dle ZVZ;
- zadavatelem projektu bude Kraj, nikoliv SUS;
- dodavatel bude zodpovědný za opravu a navazující dlouhodobou údržbu definovaných úseků silnic II. třídy, případně omezenou údržbu silnic III. tříd;
- výše investice bude upřesněna dle zdrojů od SFDI a IROPu;
- finanční model napomůže konkretizaci očekávaného dopadu do rozpočtu;
- Kraj nyní pokračuje v přípravě projektové dokumentace, dopravního modelu a diagnostiky vybraných silnic.

Těším se na pokračující spolupráci

Jan Šnajdr

Ředitel, infrastrukturní poradenství

Tel.: +420 224 995 199

Mobile: +420 607 681 180

E-mail: jsnajdr@csas.cz

Murphyho zákon:

„Jestliže jde vše podle plánu, stala se někde chyba.“