

Dokázali jsme, že PPP projekty mohou fungovat i v Česku

Plzeňské depo, největší koncesní PPP projekt v ČR, bylo dodáno o rok dříve a levněji.



Už přes pět let se Škoda Transportation stará o opravy, údržbu a úklid vozů pražského metra na trasách A a B. Takzvaný full servis je pro ni nejen podnikatelskou příležitostí, ale také

zdrojem konkurenční výhody. Firma získává neocenitelné know-how a znalosti z provozu. Každá závada je pro ni poučením, které následně zohlední ve vývoji nových vozů.

Když se město Plzeň rozhodlo vyřešit výstavbu a provoz nového depa prostřednictvím projektu partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP projekt), ve Škodě Transportation s přihláškou do výběrového řízení neváhali. „PPP projekty jsou neuvěřitelně náročné z administrativního hlediska. Nicméně jsem přesvědčen o tom, že je to nejvíce transparentní a efektivní způsob realizace veřejných zakázek. Nehrozí překročení rozpočtu, to si soukromé subjekty velmi dobře pohlídnou. Stejně jako termín dodání,“ říká Marek Herbst, generální ředitel Škoda City Service a šéf Full Servisu Praha ve Škodě Transportation. Škoda Transportation předala Plzni nové depo o rok dříve, než bylo původně v plánu. Několik měsíců po spuštění provozu vrátili městu 50 milionů korun. Podle pravidel PPP projektu se totiž případné úspory nákladů dělí mezi zadavatele a dodavatele.

Jaké závady řešíte u pražského metra nejčastěji?

Často opravujeme dveře, jejichž jemná mechanika trpí nejen frekventovaným zavíráním a otevíráním, ale také chováním cestujících, kteří zavírající se dveře na poslední chvíli rozrážejí. Pravidelně také odstraňujeme graffiti, žvýkačky a nelegální výlepy, vyměňujeme poničené sedáky. Nejvíce mi ale vadí, když lidé zběsile mačkají tlačítko otevírání v domnění, že se ze soupravy dostanou rychleji. Nedostanou, jen se rychleji rozbije tlačítko. Všech 93 souprav každý týden umyjeme. Kromě běžné údržby prochází soupravy i jakousi generálkou. Jednou za čtyři roky je naši pracovníci v hostivařských dílnách rozeberou do posledního šroubu, vše zkontrolují, opraví, promažou a pak zase smontují dohromady. Full servis je absolutní a nepřetržitá péče. A také obrovská zodpovědnost. V jedné soupravě metra může být až přes tisíc lidí, což je dvojnásobně více, než je kapacita největších dopravních letadel.

„PPP projekty jsou transparentní způsob realizace veřejných zakázek.“

Plánujete fullservisové služby rozšiřovat i do dalších měst?

Soustřeďujeme se teď hlavně na zahraničí. Chceme službu dodávat společně s našimi výrobky. V zahraničí je tento trend komplexní péče za přesně stanovených podmínek naprosto jednoznačný. Už máme full servis v Cagliari na Sardinii, kde jsme vyhráli tendr na dodávku tramvají. Kromě Německa se v současnosti výrazněji zaměřujeme i na Skandinávii. Tyto země poměrně významně investují do veřejného sektoru, což přináší potenciál budoucích dodávek a služeb. Daří se nám etablovat i v Asii, konkrétně v Číně, kam se nám podařilo úspěšně přenést naše know-how.

Vraťme se do Česka. Proč se Plzeň rozhodla pro výstavbu a provoz nového depa formou PPP projektu? A proč si v tendru město vybralo právě vás?

V Plzni zpracovali analýzy, které říkaly, že kdyby si město mělo koupit pozemek, postavit depo a po dobu 29 let ho provozovat, tak za to zaplatí asi 14 miliard. My jsme jim nabídli, že jim projekt dodáme o dvě miliardy levněji. Miliardu uspoříme na servisu, protože už s tím máme zkušenosti a víme, jak optimalizovat jednotlivé procesy, a další miliardu jsme ušetřili na výstavbě nové základny. Měli jsme i vhodný pozemek v areálu Škody. Projekt v Plzni se podařilo zrealizovat hlavně díky osvícenosti a stabilitě místní politické reprezentace. A samozřejmě taky díky ochotě Škody investovat do projektu vlastní peníze.



PPP projektům se často vytýká jejich administrativní náročnost. Jaké byly vaše zkušenosti?

Projekt depa byl velmi náročný na přípravu. Museli jsme zpracovat tisíce stran zadávací dokumentace. Klíčovým bodem byla projektová smlouva. Ta je nesmírně komplikovaná, protože musí předvídat a definovat, co se bude dít v každém okamžiku projektu, který bude trvat 29 let. Náročnost PPP projektů vyplývá z jejich dlouhodobosti. Počítáte, kolikrát nějaký šroub za 29 let vyměníte a kolik bude stát. Na jedné straně jsme chtěli některé věci velmi precizně specifikovat, na druhé straně jsme ve smlouvě museli ponechat prostor pro řešení případných změn situace v budoucnu. Třeba čerpací stanice a její udržování nemusí mít za 20 let žádné opodstatnění, když budou po městě jezdit jen elektrobusy.

„Bankovní tým tedy znal projekt do posledního detailu, ostatně přizvali jsme je ke spolupráci hned na samém začátku, a to se velmi osvědčilo.“

Jak dlouho jste tedy projekt připravovali?

Dva a půl roku, přičemž rok a půl jsme projednávali detaily smlouvy, hlavně s právníky a bankou. ČSOB byla při provádění due dilligence skutečně velmi důsledná. Dokumentaci slovo po slově kontrolovali nejen lidé z banky, ale také jejich právní a techničtí poradci. Bankovní tým tedy znal projekt do posledního detailu, ostatně přizvali jsme je ke spolupráci hned na samém začátku, a to se velmi osvědčilo. Úspora, kterou jsem zmiňoval, se povedla i díky nastavení financování, kdy jsme získali ještě výhodnější podmínky, než jsme v rámci nabídky předpokládali. Samotná stavba depa pak už proběhla velmi rychle. V květnu 2012 jsme podepsali smlouvu, v červnu začaly bourací a poté stavební práce. Následující rok v prosinci už jsme kolaudovali, o rok a půl dříve, než byl smluvní termín.

Depo budete podle smlouvy provozovat 29 let. Co se stane pak?

Za 29 let Škoda depo převede městu, respektive dopravnímu podniku za symbolickou jednu korunu. Budova a veškeré technologie, které v depu používáme, přitom musí mít v době předání minimálně 25% zůstatkovou hodnotu. Je tedy potřeba je pravidelně udržovat a obnovovat. Myčky, soustruhy, zdvihací zařízení, jeřáby. To vše vyměníme za dobu trvání projektu třikrát nebo čtyřikrát a město za to nezaplatí ani korunu navíc.

Pohled experta



Jan Troják

ředitel Projektového financování ČSOB

jtrojak@csob.cz

Projekt plzeňského depa je první a zároveň největší koncesní PPP projekt realizovaný v ČR. Velkou výhodou bylo, že nás konsorcium přizvalo ke spolupráci hned na počátku výběrového řízení. Díky tomu jsme pomáhali spoluvytvářet některé parametry projektu tak, aby byl v další fázi úspěšně profinancován.

Zásadními předpoklady zdárné realizace byla zejména věcná potřebnost projektu pro město Plzeň a vysoká oborová znalost klíčových účastníků transakce, a to jak Plzeňských městských dopravních podniků, tak Škody Transportation.

Letos došlo k oficiálnímu předání areálu zadavateli. Nyní následuje provoz do roku 2041, kdy je konsorcium odpovědné i za náklady životního cyklu areálu. Významným prvkem je, že zadavatel zaplatí za realizaci areálu první platbu až v roce 2016.

Je to hezký pocit, když dnes přijdete do nového areálu projektu. Tam, kde kdysi bylo rumiště a kde stála stará hala pro výrobu lokomotiv, nyní vidíte moderní areál. Když k tomu přidáte, že vše bylo dokončeno v předstihu a levněji, tak nás to naplňuje hrdostí, že jsme se mohli stát součástí velkého týmu, který pomohl tento projekt zrealizovat.

ČSOB se dlouhodobě angažuje ve financování veřejné i soukromé infrastruktury realizované prostřednictvím PPP projektů, a to včetně tzv. koncesních projektů. Díky skupině KBC máme možnost pracovat na evropských PPP projektech již více než pět let. V ČR dlouhodobě prosazujeme realizaci velkých infrastrukturních projektů formou jednotné a dlouhodobé odpovědnosti dodavatele. Získané zkušenosti jsme úspěšně využili i v tomto konkrétním projektu.