

PPP v Rusku

PPP projekty v Rusku



► Oldřich Bronec

Naučili jsme se čerpat zkušenosti v oblasti PPP projektů na západ od našich hranic. Sami jsme si vychovali novou generaci odborníků, kteří mohou připravovat a realizovat PPP projekty u nás. Některé významné projekty jsme také připravovat začali. Nyní se závisť musíme sledovat to, co se děje v této oblasti na východ od našich hranic a konkrétně v Rusku.

Ruská federace přistoupila k PPP projektům velmi obdobným způsobem, jako jiné země ve světě – připravila si právní rámec koncesních projektů a začala studovat možnosti jejich uplatnění. V rámci tohoto hnutí se však výrazným způsobem vydělila administrativní Petrohradu, která nejen vzala tento model velmi vážně, ale plně mu podřídila své investiční aktivity v oblasti rozvoje městské a zejména dopravní infrastruktury. Vytipovala a urychleně začala připravovat čtveřici projektů, jejichž společenský význam i investiční rozsah může u nás jen způsobit zasloužený obdiv.

Ruská federace

Petrohrad, stejně jako celá Ruská federace, se vzpamatovává z nedávného hospodářského kolapsu.

Od roku 1998 vzrostl národní důchod Ruské federace o cca 56 %. Průměrný meziroční nárůst HDP činí v současné době cca 6 – 7 %. Růst investic roste za toto období každým rokem v průměru o 10 %. Velký podíl investic představují přitom investice zahraniční, které za uvedené období vzrostly desetkrát.

Hlavním motorem hospodářského růstu je pochopitelně zejména nárůst cen ropy a plynu.

Petrohrad

Město Petrohrad patří do kategorie významných evropských megapolis (je druhým největším městem v Rusku). Má 4,5 milionů obyvatel, s přílehlou Leningradskou oblastí však představuje spádové území s cca 8 miliony obyvatel. Asi 2,8 milionů obyvatel města tvoří lidé v produktivním věku, z čehož 2,5 milionů je ekonomicky aktivních. Petrohrad vytváří cca 4 % hrubého národního produktu celé Ruské federace.

Hlavním nedostatkem města je jeho zastaralá infrastruktura. Týká se to kromě jiného dopravní infrastruktury, která neodpovídá zejména aktuálním potřebám rozvoje automobilové dopravy. Dnes je stupeň automobilizace na úrovni 242 aut na 1000 obyvatel (2006). Přitom se předpokládá rozvoj až na úroveň cca 400 – 450 vozidel v roce 2025. Nedostavěný vnější silniční okruh, přetížený systém zastaralého systému



čtyř tras metra, rozpadající se systém tramvajové dopravy a pomalu obnovovaný systém autobusové dopravy tak vytváří ve městě velmi obtížné situace ranních a odpoledních dopravních špiček, kdy několikahodinový (například i čtyřhodinový) průjezd městem není žádnou výjimkou.

Územní plán města, stanovující úkoly do roku 2025, na základě toho počítá s některými zásadními stavbami, z nichž každá představuje investiční příležitost v rozsahu několika miliard dolarů:

- Dostavba vnější dopravního okruhu (uvažuje se ze státního rozpočtu)
- Výstavba tak zvaného Západního rychlostního dialetru



- Výstavba Orlovského (nově Něvského) tunelu
- Výstavba systému tangenciální rychlé tramvaje NADEX
- Rekonstrukce mezinárodního letiště Pulkovo a pochopitelně
- Rozvoj systému petrohradského metra

Západní rychlostní dialetr

Západní rychlostní dialetr je rychlostní komunikace, vedená v délce více jak 100 km po západní hranici města tj. převážně na estakádě na rozmezí města a Finského zálivu. Hlavním cílem dialetru je odvést automobilovou dopravu ze západních oblastí města a propojit ty části města, které se nachází na četných ostrovech delty řeky Něvy.

Západní rychlostní dialetr bude zpoplatněnou komunikací, pro začátek se uvažuje s přímým výběrem mýtného, postupně se bude přecházet na elektronické mýtné.

Projekt je pilotním PPP projektem města. Zvolen byl koncept BOT. V současné době již probíhá výběrové řízení, kterého se vesměs účastní přední stavební firmy evropského kontinentu.

Orlovský (Něvský) tunel

Orlovský tunel je spojením centra města s jeho severovýchodní částí. Překračuje řeku Něvu v historickém místě Smolného. Předpokládá se zatížení v rozsahu cca 60 000 vozidel denně. Odhadované investiční náklady představují cca 1,5 miliardy dolarů. I zde již probíhá výběrové řízení - za účasti 4 přihlášených mezinárodních konsorcií.

pokračování na str. 6 >

PPP v Rusku

pokračování ze str. 5 >

Na rozdíl od Západního rychlostního diametru byl pro Orlovský tunel zvolen koncept DBFO, kde rozhodující složku nabídky uchazeče představuje volba technologie stavebně náročné stavby. Zvolena může být technologie jednoho nebo dvou tunelů (pro tři pruhy v každém směru), technologie ražených tunelů nebo ponořených sekcí.

Podobně jako v případě Západního rychlostního diametru i zde se uvažuje se zpoplatněným průjezdem na úrovni cca 20 – 50 rublů.

NADEX (rychlá tramvaj)

Jedná se o dlouhodobý program rozvoje systému rychlé tramvaje, jejíž těleso by se křížilo s uliční sítí mimoúrovňově. Aktuálně je uvažován koncept estakády. Systém má obklopit celé město a propojit radiální soustavu linek metra. Má napojit i mezinárodní letiště Pulkovo.

Jako pilotní část projektu je uvažován osmáctikilometrový úsek v jižní části města. Projekt je technicky propracován, proto je volena obchodně – realizační koncepce BOT. Investičně představuje tato část projektu cca 1 – 2 miliardy dolarů.



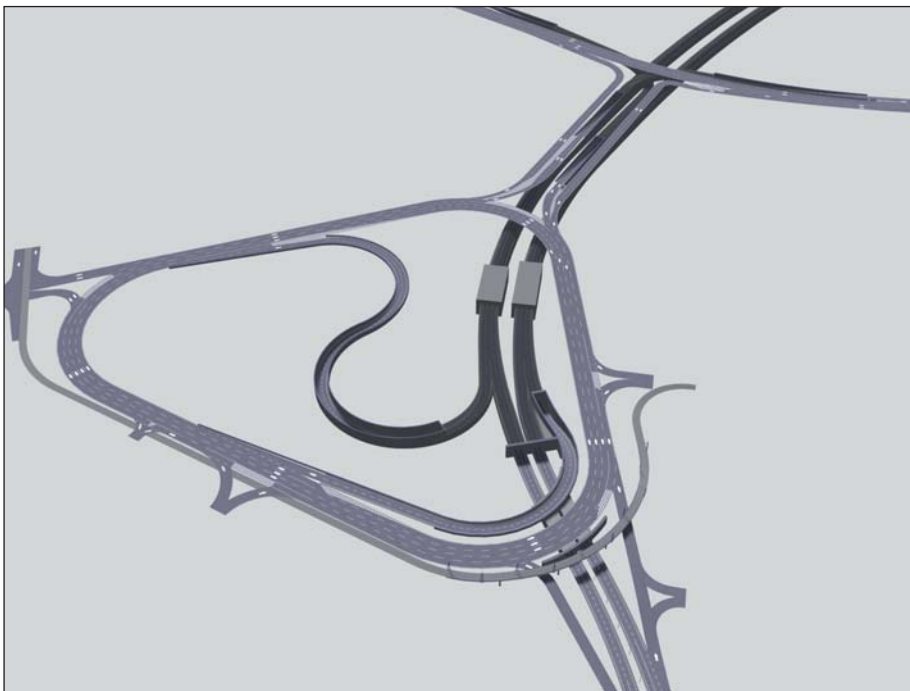
Projekt je ve sledu za předcházejícími. Byla zahájena předkvalifikace uchazečů, výběr koncesionáře má probíhat v letošním roce.

Mezinárodní letiště Pulkovo

Mezinárodní letiště Pulkovo má v současné době obrát 6 milionů cestujících za rok, s tím, že ještě v dobách Sovětského svazu jich bylo 10 milionů. V blízké době se však plánuje až 20 milionů cestujících. Letiště je domovským letišťem státní letecké společnosti Rossia.

Letiště Pulkovo má šťastnou územní koncepci, ale rozpadlou infrastrukturu, která se postupně obnovuje. Byl rekonstruován Terminál 2 pro potřeby mezinárodní letecké dopravy, ten však nevyhovuje aktuálním potřebám.

Hochtief zpracoval nedávno nový územní plán letiště, který se opírá o rekonstrukci stávajícího Terminálu 1 (stavba ze sedmdesátých let, kterou, podle mnohých odborníků, stojí zato zachovat) a výstavbu navazující nové haly hned v sousedství. Mezinárodní architektonickou soutěž vyhrála britská architektonická kancelář Grimshaw & Partners Ltd.



V nejbližší době bude ze státního rozpočtu zahájena rekonstrukce jedné z dvou paralelních přístávacích drah (investice cca 6 miliard rublů). Výstavba terminálu je naplánována na nejbližší léta a to jako investice podle standardního modelu PPP. Hlavním motivem PPP modelu není získat prostředky pro rozvoj letiště, ale takového zkušeného operátora, který naplní očekávání města. Jedná se o ambice dlouhodobého dynamického rozvoje letiště v souladu se světovými trendy a faktickými možnostmi letiště - letiště, které má určité šance stát se hubem ve směru západ – východ a sever – jih.

Projekt je ve fázi přípravy zadávací dokumentace pro výběrové řízení, výběr strategického partnera se očekává na konci letošního roku.

Inspirativní rysy projektů PPP v Petrohradě

Je několik faktorů, které výrazným způsobem podporují úspěšnost modelu PPP v Petrohradě, z nichž některé stojí za pozornost a možná i za závist.

Jednak se PPP modely v Petrohradě opírají o silnou politickou podporu klíčových politiků



PPP v Rusku



města a městské administrativy v celku. Jednak je nutné s určitou závistí prohlásit, že zodpovědní úředníci městské administrativy jsou v dané oblasti velmi vzdělaní a přesně vědí co a jak mají chtít. Jejich postup je promyšlený, konzistentní a zdaleka není naivní.

Městská administrativa se rozhodla opřít se o poradenství renomovaných firem a i jejich výběr vysoce zprofesionalizovat. Na vrcholu všech poradenských týmů je vždy Světová banka, která řídí projekty koncepčně a některé pak i v roli finančního poradce.

Pro každý projekt byla městem zřízená samostatná účelová organizace, která jako stoprocentní majetková účast města řídí přípravu a realizaci projektu po manažerské stránce. Vedoucí představitelé těchto organizací mají manažerské úkoly a jsou za jejich dosahování hodnoceni a odměňováni. Je pravidlem, že většina pracovníků těchto organizací zná na ko-



munikativní úrovni anglický jazyk, velmi dobře se vyzná v technické podstatě projektu, v problematice financování projektů, specificky pak v oblasti PPP (rusky GČP = Gosudarstvenno Častnoje Partněrstvo).

Jiným významným faktorem je důraz města a jeho účelových organizací na partnerství všech členů přípravných poradenských týmů. Je volena standardní struktura tří poradců: finančního, právního a technického, navíc rozšířená o místní poradce, kteří napomáhají navrhovanému řešení lokalizovat. Podporovány jsou partnerské, přátelské vztahy těchto poradců, iniciativa a hlavně flexibilita.

Velmi silný důraz je kladen na transparentnost a profesionalitu přípravy výběrových řízení. Snahou je, aby projekty měly silnou publicitu a aby se výběrových řízení zúčastnil co nejširší okruh možných uchazečů. Projekty jsou představovány na dvou denních seminářích ve finančních centrech Evropy (Londýn, Frankfurt). Firmy ve výběrových řízeních nejsou (v mezích platných zákonů) nachytávány na švestkách a potažmo vylučovány, ale naopak maximálně podporovány, aby jejich nabídky byly kvalitní, aby projekty byly financovatelné a aby město mělo co nejlepší výběr z toho nejlepšího.

Některé negativní stránky PPP v Petrohradě



Hlavním nedostatkem je chvat, s jakým jsou projekty připravovány. Má to značné dopady v oblasti kvality zadání, které je nutné přepracovávat, dopracovávat a podobně. Chvat nakonec vede k určitým skluzům v přípravě. Poradci v důsledku toho velmi často dělají něco, co nemají ve svých původních kontraktech. Vyžaduje to velkou přizpůsobivost, zejména, pokud pochází z anglosaského světa.

Mnohem významnějším aspektem je však současnost několika investičně náročných projektů na jednom místě, což posiluje inflační tlaky a samozřejmě určitou vybíravost investorů. Petrohrad nicméně vychází z úvahy, že investorů, kteří mají zájem investovat v Rusku, je vždy do-

statek a že tedy jejich apetit současnou nabídkou projektů nepřehltí.

Pochopitelnou obavou všech investorů je stabilita politických a ekonomických poměrů v Rusku. Proto nabídky předkládají investoři, kteří umí s tímto rizikem zacházet a mají bohaté zkušenosti s investicemi v Rusku. Jedná se zejména o investory německé a francouzské.

Mott MacDonald v Rusku

Naše společnost má pochopitelnou radost, že může při přípravě těchto projektů v Petrohradu aktivně pomáhat. Mott MacDonald pracuje v současné době jako technický poradce u tří projektů a ke čtvrtému se připravuje. Pražská kancelář firmy Mott MacDonald pracuje na projektu Orlovského tunelu. Na projektu rychlé tramvaje, zajišťovaného naší skotskou kancelář, spolupracuje. Nyní se připravujeme na projekt mezinárodního letiště Pulkovo. Cambridžská kancelář firmy Mott MacDonald navíc pracuje na jiném významném projektu v Petrohradě – na projektu VODOKANAL, což je projekt rekonstrukce systému zdroje pitné vody, čerpané pro celé město z řeky Něvy.

Závěr

Co nabízí Rusko dnes mohlo nabídnout Česko již před pár lety. Bohužel jsme se naučili o PPP projektech spíše mluvit než je realizovat. Pokud si vezmeme alespoň toto poučení, bude to víc než dobré.

Nicméně poučení může být mnohem širší. Ruská zkušenost ukazuje, že promyšlená politika může v oblasti PPP vést k úspěchu i tam, kde nejsou s tímto modelem žádné zkušenosti. Chce to odvalu a promyšlenou profesionalitu na všech rozhodovacích úrovních. Stejně jako ve Velké Británii či v Irsku však ruská zkušenost ukazuje na rozhodující fakt, že PPP má úspěch zejména tam, kde má podporu na té úrovni nejvyšší.

Oldřich Bronec/ Mott Macdonald Limited

