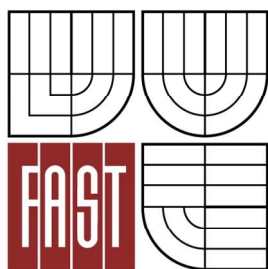




VYSOKÉ UČENÍ TECHICKÉ
V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STAVEBNÍ
ÚSTAV STAVEBNÍ EKONOMIKY A ŘÍZENÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING
INSTITUTE OF STRUCTURAL ECONOMICS AND
MANAGEMENT

VÝBĚR OPTIMÁLNÍ VARIANTY FINANCOVÁNÍ INVESTICE INŽENÝRSKÉHO CHARAKTERU

SELECTION OF OPTIMAL VARIANT OF FINANCING THE INVESTEMENT
ENGINEERING CHARAKTERS

DIPLOMOVÁ PRÁCE
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

Bc. JIŘÍ SOUKUP

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

doc. Ing. BOHUMIL PUCHÝŘ, CSc.

BRNO 2013



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	N3607 Stavební inženýrství
Typ studijního programu	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
Studijní obor	3607T038 Management stavebnictví
Pracoviště	Ústav stavební ekonomiky a řízení

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Diplomant	Bc. JIŘÍ SOUKUP
Název	Výběr optimální varianty financování investice inženýrského charakteru
Vedoucí diplomové práce	doc. Ing. Bohumil Puchýř, CSc.
Datum zadání diplomové práce	31. 3. 2012
Datum odevzdání diplomové práce	11. 1. 2013
V Brně dne 31. 3. 2012	

.....
doc. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.
Vedoucí ústavu

.....
prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc.
Děkan Fakulty stavební VUT

Podklady a literatura

- 1.Tichá,Marková,Puchýř:Ceny ve stavebnictví
- 2.Korytářová,Fridrich,Puchýř:Efektivnost investic
- 3.Cenové podklady 2012
- 5.Projektová dokumentace inženýrské stavby
- 5.Veškeré další podklady související s tématem

Zásady pro vypracování

Cílem práce je výběr optimální varianty pro dodávku vybrané inženýrské stavby.

Zadání práce je charakterizováno těmito body:

- 1.Možnosti financování investic ve veřejném sektoru
- 2.Problematika zadávání veřejných zakázek
- 3.Hlavní rizika pro financování veřejných zakázek
- 4.Veřejný zadavatel a inženýrské stavby
- 5.Charakteristika vybrané veřejné investice
- 6.Variantní možnosti financování vybrané stavby
- 7.Doporučení optimální varianty

Požadovaným výstupem bude studie ve struktuře DP, která naplní cíle zadání.

Předepsané přílohy

.....
doc. Ing. Bohumil Puchýř, CSc.
Vedoucí diplomové práce

Abstrakt

Předmětem diplomové práce je výběr optimální varianty financování investice inženýrského charakteru. V teoretické části se zaměřuji na možnosti financování investic ve veřejném sektoru, problematikou zadávání veřejných zakázek, riziky plynoucí z financování veřejných zakázek a stavem inženýrských staveb na jihu a západě Čech. Přínosem praktické části bude konkrétně zjistit možnosti financování zkoumaného projektu a doporučit optimální variantu jeho financování.

Klíčová slova

Veřejná zakázka, rozpočet, dotace, fondy EU, operační programy ČR, veřejný zadavatel, inženýrské stavby.

Abstract

The subject of this thesis is to selection of optimal variant of financing the investment engineering characters. The theoretical part is focused on the possibilities of investment financing in the public sector, the issue of public procurement, risks arising from the financing of public procurement and state engineering in the south and west Bohemia. The benefit of the practical part will specifically identify funding options researched the project and recommend the optimal variant of its financing.

Keywords

Public procurement, budget, grants, EU funds, operational programs, the public authority, civil engineering works.

Bibliografická citace VŠKP

SOUKUP, Jiří. *Výběr optimální varianty financování investice inženýrského charakteru*. Brno, 2013. 96 s., 17 s. příloh. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav stavební ekonomiky a řízení. Vedoucí práce doc. Ing. Bohumil Puchýř, CSc..

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 11.1.2013

.....

podpis autora
Jiří Soukup

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji vedoucímu své diplomové práce, kterým byl doc. Ing. Bohumil Puchýř, CSc., za výpomoc a podporu při tvorbě diplomové práce. Dále bych rád poděkoval pracovníkům městského úřadu v Českém Krumlově za veškeré poskytnuté materiály a cenné informace, které byly nezbytné pro tvorbu praktické části této práce.

Obsah

1	Úvod.....	- 13 -
2	Možnosti financování investic ve veřejném sektoru.....	- 14 -
2.1	Veřejné finance a veřejný sektor	- 14 -
2.2	Dotace.....	- 15 -
2.3	Rozpočtová soustava České republiky	- 16 -
2.3.1	Státní rozpočet (SR)	- 17 -
2.3.2	Rozpočet krajů	- 18 -
2.3.3	Rozpočet měst a obcí	- 19 -
2.4	Strukturální fondy EU a operační programy ČR.....	- 19 -
2.4.1	Fondy Evropské unie	- 20 -
2.4.2	Operační programy.....	- 20 -
2.4.3	Regionální operační program NUTS II Jihozápad 2007-2013 ...	- 22 -
3	Problematika zadávání veřejných zakázek.....	- 24 -
3.1	Veřejná zakázka.....	- 24 -
3.2	Veřejná zakázka podle předmětu.....	- 25 -
3.2.1	Veřejná zakázka na dodávky.....	- 25 -
3.2.2	Veřejná zakázka na stavební práce	- 25 -
3.2.3	Veřejná zakázka na služby	- 26 -
3.3	Veřejná zakázka podle výše předpokládané hodnoty.....	- 26 -
3.3.1	Veřejná zakázka malého rozsahu	- 27 -

3.3.2	Podlimitní veřejná zakázka	- 27 -
3.3.3	Nadlimitní veřejná zakázka.....	- 27 -
3.3.4	Významná veřejná zakázka.....	- 28 -
3.4	Druhy zadávacích řízení	- 29 -
3.4.1	Otevřené řízení	- 29 -
3.4.2	Užší řízení	- 29 -
3.4.3	Jednací řízení s uveřejněním	- 29 -
3.4.4	Jednací řízení bez uveřejnění	- 29 -
3.4.5	Soutěžní dialog.....	- 30 -
3.4.6	Zjednodušené podlimitní řízení	- 30 -
3.5	Novela zákona o veřejných zakázkách.....	- 30 -
3.5.1	Konkrétní změny v zadávací dokumentaci	- 30 -
3.5.2	Změny v kvalifikačních předpokladech	- 32 -
4	Hlavní rizika pro financování veřejných zakázek.....	- 35 -
4.1	Korupční rizika.....	- 36 -
4.1.1	Obecná korupční rizika v procesu veřejné zakázky	- 36 -
4.2	Politická rizika.....	- 37 -
4.3	Řízení rizik	- 38 -
5	Veřejný zadavatel.....	- 39 -
5.1	Veřejný zadavatel	- 39 -
5.2	Dotovaný zadavatel	- 43 -

5.3	Sektorový zadavatel	- 44 -
6	Inženýrské stavby	- 45 -
6.1	Regionální infrastruktura a dostupnost.....	- 45 -
6.1.1	Doprava	- 45 -
6.1.2	Širší dopravní vazby.....	- 46 -
6.1.3	Silniční infrastruktura.....	- 46 -
6.1.4	Železnice	- 49 -
6.1.5	Letiště.....	- 50 -
6.1.6	Ostatní dopravní infrastruktura	- 52 -
6.2	Současný stav investic do staveb dopravní infrastruktury v ČR	- 53 -
7	Praktická část – Financování silničního tunelu a mostu přes vltavu v českém krumlově	- 55 -
7.1	Charakteristika projektu	- 55 -
7.1.1	Technické řešení projektu	- 56 -
7.2	Potřebnost a přínosy řešeného projektu.....	- 62 -
8	Finanční zajištění projektu	- 64 -
8.1	A – Strukturální fondy.....	- 64 -
8.1.1	Regionální operační program Jihozápad.....	- 64 -
8.1.2	Operační program Doprava.....	- 67 -
8.2	Financování ze SR (SFDI) a z rozpočtu Jihočeského kraje	- 68 -
8.2.1	Státní fond dopravní infrastruktury	- 68 -

8.2.2	Financování z rozpočtu Jihočeského kraje.....	- 69 -
8.3	Úvěr mezinárodních rozvojových institucí (EIB, světová banka)	- 71 -
8.3.1	Evropská investiční banka (EIB)	- 71 -
8.3.2	Světová banka	- 74 -
8.4	Komerční úvěr	- 76 -
8.5	Financování formou PPP projektu	- 76 -
8.6	Vyhodnocení	- 77 -
9	Variantní možnosti realizace a financování vybrané stavby.....	- 78 -
9.1	Varianta A	- 79 -
9.2	Varianta B.....	- 80 -
9.3	Varianta C.....	- 81 -
9.4	Varianta D	- 82 -
9.5	Varianta E	- 83 -
9.6	Varianta F	- 84 -
9.7	Varianta G	- 85 -
9.8	Varianta H	- 86 -
9.9	Porovnání variant	- 87 -
10	Doporučení optimální varianty	- 89 -
11	Závěr	- 90 -
	Seznam použitých zdrojů	- 92 -
	Seznam použitých zkratk.....	- 94 -

Seznam příloh.....	- 96 -
Příloha A - Finanční analýza.....	- 97 -
Příloha B – Průvodní zpráva	- 107 -
Příloha C – Ekonomická analýza	- 112 -

1 ÚVOD

Výběr a zajištění optimální varianty financování investice do staveb dopravní infrastruktury je jedním z nejdůležitějších bodů pro úspěšnou realizaci tohoto investorského záměru. Členství České republiky v Evropské unii, naskýtá investorům mnoho způsobů k získání peněžních prostředků na financování svých investic.

Zákon č.137/2012 Sb., o veřejných zakázkách, který vychází z legislativy Evropské unie, má za úkol zabránit nepříznivým dopadům na veřejný sektor, omezit korupční jednání a zvýšit efektivnost vynakládaných veřejných výdajů. V minulém roce nabyla platnost rozsáhlá novela zákona o veřejných zakázkách. Důvod novelizace zákona spočívá v nepřehlednosti při zadávání veřejné zakázky, jejím zmanipulování a následnými ztrátami finančních prostředků z veřejných rozpočtů.

Ve své diplomové práci se věnuji možnostem financování veřejných zakázek ve veřejném sektoru a problematikou jejich zadávání a také riziky, které plynou z jejich financování.

Dále se zabývám zhodnocením stavu inženýrských staveb v Jihočeském a Plzeňském kraji a investicemi do dopravní infrastruktury v rámci celé České republiky.

Cílem diplomové práce je nalezení optimální varianty financování ještě nezrealizovaného projektu v rámci Jihočeského kraje. Na začátku se zabývám charakteristikou, potřebností zvoleného projektu a možnostmi jeho financování. V zápětí jsem navrhl a podrobně zanalyzoval různé varianty řešení realizace dané investice a u každé varianty se zabývám možnostmi jejího financování. V závěru diplomové práce jsem z daných variant vybral tu neoptimálnější a navrhl její financování.

2 MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ INVESTIC VE VEŘEJNÉM SEKTORU

Investice ve veřejném sektoru mohou být financovány mnoha způsoby a kombinacemi finančních zdrojů. Zdroje investičních projektů lze rozdělit do dvou skupin: externí (cizí) a interní (vlastní). Cizí zdroje se rozlišují podle návratnosti na návratné a nenávratně poskytnuté.

2.1 Veřejné finance a veřejný sektor

Veřejné finance jsou jedním z fiskálních nástrojů veřejné politiky pro udržení finančního systému národního hospodářství. Jedná se o nenávratně a nedobrovolně poskytované finanční prostředky patřící soukromému sektoru, za účelem vytvoření veřejných zdrojů pro financování veřejných potřeb prostřednictvím veřejného sektoru. Veřejnými zdroji nazýváme: dotace státní, krajské, obecní nebo jiných státních fondů či regionální rady regionu soudržnosti, dále jsou to prostředky nebo granty (upravené podle zákona č. 130/2002 Sb., o podpoře a výzkumu), granty Evropské unie nebo dotace, příspěvky a podpory poskytnuté z veřejných rozpočtů a jiných peněžních fondů se sídlem v zahraničí.

Veřejný sektor je řízen a spravován veřejnou správou, financován veřejnými financemi a podléhající veřejné kontrole. Mezi subjekty veřejného sektoru patří státní a samosprávný sektor, vystupující jako vlastník veřejného majetku. Hlavním úkolem veřejného sektoru je zajišťování a poskytování veřejných statků (zboží, produktů, služeb) z omezených finančních prostředků veřejného rozpočtu. [3]

2.2 Dotace

Dotace je jeden z nejvyužívanějších finančních zdrojů. Může se jednat o státní dotace (z rozpočtu státu nebo samosprávných územních celků) a dále o mezinárodní dotace (například z EU). V podstatě se jedná o přesun peněžních prostředků z rozpočtů veřejných financí, z vyšší vládní organizace do nižší. [3]

Dotace nemusí poskytovat pouze peněžní prostředky, ale může se vyskytnout i ve formě daňové úlevy, poskytnuté služby nebo produktu zdarma. Druhy dotací se dělí podle různých hledisek: [3]

- Podle **nárokovosti**, kde dotace dělíme z pohledu nároku na získání finanční prostředků. Nároková dotace slouží k financování veřejných statků, jejichž nárok je podložen legislativou. U tzv. nenárokových dotací musí každá obec (kraj) zažádat o příspěvek zvlášť, kde jejich získání závisí na řadě okolností a podmínkách.
- Podle **předmětu** dělíme dotace na kapitálové (investiční), poskytované vždy s vyhrazeným záměrem (tzv. účelové) a na běžné dotace (neinvestiční), které se vyskytují ve formě splacení provozních nákladů, jež jsou vypočítány dle stanovených ukazatelů.
- Podle **účelu** využití dotace, např. je-li dotace poskytnuta na předem stanovený záměr, jedná se o účelovou dotaci. Pokud nejsou ujednány blíže specifické podmínky, za kterých by měla být dotace poskytnuta, jedná se o tzv. neúčelové dotace.
- Z hlediska **čerpání** dotací, kde se poskytnuté peněžní prostředky mohou čerpat najednou (neboli zpětně, až po dokončení a vyfakturování celého projektu) nebo po částech během realizace projektu.

2.3 Rozpočtová soustava České republiky

Rozpočtová soustava v ČR je tvořena veřejnými rozpočty a mimorozpočtovými fondy. Veřejné rozpočty jsou peněžní fondy, ve kterých se shromažďují veřejné finance, které mají za úkol dosažení vládních cílů. Účel tvorby veřejného rozpočtu je dosažení dostatečného objemu veřejných příjmů na pokrytí veřejných výdajů pro následující roky. Kategorie veřejných rozpočtů ČR: [4]

- státní rozpočet,
- rozpočty krajů (vyšších územně samosprávných celků),
- rozpočty měst a obcí,
- rozpočty organizačních složek státu a státních příspěvkových organizací
- a další veřejné rozpočty (např. rozpočty organizací, u nichž je zřizovatelem kraj či obec).

Mimorozpočtové fondy jsou přísně účelové, musí být využity na předem stanovený záměr. Mezi tyto fondy patří státní účelové fondy, státní fondy na podporu podnikání, státní privatizační fondy (Pozemkový fond), státní svěřenecké fondy (zdravotní a sociální pojištění) a ostatní mimorozpočtové fondy (Národní fond).

V mimorozpočtových fondech se nachází fondy územně samosprávných celků, které se mohou zřizovat jak účelové, tak neúčelové. [5]

Rozpočtová soustava se řídí podle zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů. Podle tohoto zákona se v České republice sestavuje tzv. střednědobý výhled pro státní rozpočet na dva roky dopředu. Obsahem střednědobého rozpočtu jsou očekávané příjmy a výdaje státních rozpočtů a fondů v jednotlivých letech, včetně předpokladů a záměrů pro jejich plánování. [4]

2.3.1 Státní rozpočet (SR)

SR je jednou z nejdůležitějších složek veřejných rozpočtů, kterou zpracovává a má za ní zodpovědnost Ministerstvo financí ČR. Státní rozpočet je centralizovaný peněžní fond v působnosti státu, založen na principu nenávratnosti. SR se označuje jako finanční plán na plánované období, který zahrnuje bilanci státního hospodaření, které vyplývá z příjmů a výdajů státu za minulé období. Na SR se dá pohlížet i z jiných hledisek, třeba z účetního (zachycení příjmů a výdajů státu), ekonomického (shromažďování a přerozdělení peněžních prostředků) a také jako právní normu v podobě finančního zákona. [3]

Tvorba státního rozpočtu je omezena rozpočtovými zásadami na úplnost, jednotnost, reálnost, publicitu, přehlednost, a na každoročním sestavování a schvalování. Rozpočet se začíná tvořit na jaře předchozího roku s postupným projednáváním jednotlivých kapitol. Nejpozději do konce září se odesílá návrh Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR, kde dále probíhá schvalování v tzv. třech čteních. Schválený státní rozpočet nabývá účinnosti vyhlášením ve Sbírce zákonů. Pokud není rozpočet schválen do začátku rozpočtového období, řídí se stát podle zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů, tzv. rozpočtovým provizoriem. [4]

Všechny příjmy a výdaje státního rozpočtu jsou zabezpečeny ve státní pokladně ČNB, které jsou tvořeny především:

- **PŘÍJMY:** výnosy daní, pojistným a sociálním zabezpečením včetně penále, výnosy z podílů na clech, příjmy z činností příspěvkových a státních organizací, sankcemi, poplatky, úhradami a odvody zbývajícího zisku ČNB, příjmy z prodeje a pronájmu majetku ČR, výnosy z cenných papírů a další. [9]
- **VÝDAJE:** výdaji na činnost příspěvkových a státních organizací, výdaji na dávky důchodového a nemocenského pojištění, dotacemi a návratnými finančními prostředky, výdaji na dávky státní a sociální, dávkami na pomoc v hmotné nouzi, výdaji na realizaci státních záruk a další. [9]

Výsledky ročního hospodaření s prostředky státního rozpočtu jsou obsaženy v závěrečném státním účtu republiky, společně se závěrečným účtem samosprávních celků a státních fondů. [4]

2.3.2 Rozpočet krajů

Samostatných vyšších územně právních celků na území ČR je celkem 14 a každý z nich zodpovídá za jimi sestavený vyrovnaný krajský rozpočet, to znamená, že příjmy i výdaje kraje se musí rovnat. V čele kraje je hejtman, který předkládá návrh rozpočtu ke schválení zastupitelstvu, podle zákona 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů.

- **PŘÍJMY:** z vlastního majetku, příjmy z výsledků vlastní hospodářské činnosti, z příjmů z hospodářské činnosti organizace (zřízené nebo založené krajem), ze správních činností (poplatky, pokuty,...), z výnosů z daní a podílů na nich, z dotací ze státních rozpočtů a ze státních fondů, z přijatých peněžitých darů a příspěvků, a jiné příjmy. [3]

Od roku 2005, kdy kraje samostatně hospodaří se svěřenými výnosy daní, jsou stále závislé na dotacích ze státního rozpočtu, neboť tyto příjmy z daní tvoří menší část celkových příjmů. [10]

- **VÝDAJE:** na činnosti orgánů kraje (především na péči a rozvoj vlastního majetku), výdaje spojené s výkonem státní správy, závazky vyplývající pro kraj z uzavřených smluvních vztahů, dotace do rozpočtů obcí v kraji, úhrada úroků z přijatých půjček a úvěrů, výdaje na podporu subjektů provádějících veřejně prospěšné činnosti, výdaje na podporu soukromého podnikání prospěšného pro kraj, dary a příspěvky a jiné výdaje. [3]

2.3.3 Rozpočet měst a obcí

Město nebo obec je veřejnoprávní korporací ČR, hospodařící s vlastním majetkem. Podobně jako je tomu i u krajů, obce zodpovídají a sestavují každoročně svůj vyrovnaný rozpočet. V čele obce je starosta se zastupitelstvem, v jejichž pravomoci je schvalovat rozpočet obce podle zákona 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů.

- **PŘÍJMY:** z vlastního majetku, příjmy z výsledků vlastní hospodářské činnosti, příjmy z hospodářské činnosti organizace (zřízené nebo založené krajem), ze správních činností (poplatky, pokuty,...), výnosy z místních poplatků, výnosy z daní a podílů na nich, z dotací ze státního rozpočtu nebo ze státních fondů, z dotací z rozpočtu kraje, z přijatých peněžitých darů a příspěvků, a z jiných příjmů [3]. Převažující část rozpočtových příjmů obcí tvoří příjmy daňové, a to především daň z nemovitostí a daň sdílená z celostátního hrubého výnosu, např. z DPH. [10]
- **VÝDAJE:** na vlastní činnost obce, výdaje spojené s výkonem státní správy obce, závazky vyplývající z uzavřených smluvních vztahů, výdaje na emise vlastních dluhopisů, úhrada úroků z přijatých půjček a úvěrů, výdaje na podporu subjektů provádějících veřejně prospěšné činnosti, výdaje na podporu soukromého podnikání prospěšného pro obec, dary a příspěvky, a jiné výdaje. [3]

2.4 Strukturální fondy EU a operační programy ČR

Evropská unie prostřednictvím politiky soudržnosti usiluje o rovnoměrný hospodářský a společenský rozvoj všech svých členských států a jejich regionů. Cílem je, aby se zmírnily rozdíly v životní a ekonomické úrovni mezi chudšími a bohatšími zeměmi EU a zároveň se zvyšovala schopnost EU jako celku čelit výzvám 21. Století. Ve středu zájmu spolu s důrazem na udržitelný růst, inovace a konkurenceschopnost stojí vytváření otevřené flexibilní a soudržné společnosti s vysokou mírou zaměstnanosti. [11]

Tomuto úsilí se souhrnně říká evropská politika hospodářské a sociální soudržnosti (HSS), či krátce kohezní politika (koheze znamená soudržnost). HSS patří vedle zemědělské politiky k nejvýznamnějším evropským agendám a Evropská unie na ni vynakládá více než třetinu svého rozpočtu. [11]

2.4.1 Fondy Evropské unie

Fondy EU představují hlavní nástroj realizace evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Právě jejich prostřednictvím se rozdělují finanční prostředky určené ke snižování ekonomických a sociálních rozdílů mezi členskými státy a jejich regiony Evropská unie disponuje třemi hlavními fondy: [11]

- Strukturální fondy:
 - o Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF)
 - o Evropský sociální fond (ESF)

- Fond soudržnosti (FS)

Na právě probíhající programové období 2007 – 2013 má ČR z evropských fondů k dispozici 26,69 miliardy eur. Abychom si mohli udělat představu, jak velkou sumu to představuje, lze ji přirovnat přibližně ke třem čtvrtinám ročního státního rozpočtu ČR. [2]

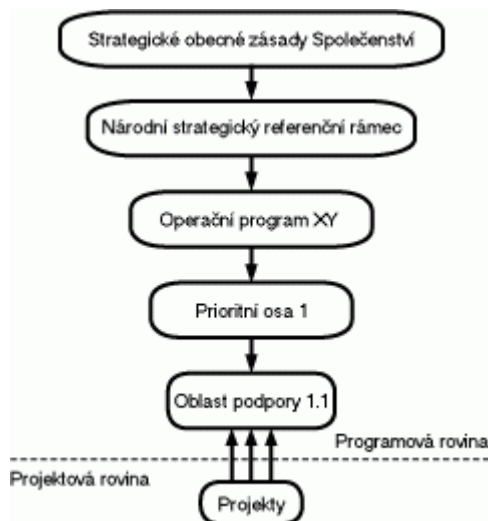
2.4.2 Operační programy

Každá z členských zemí Evropské unie si dojednává s Evropskou komisí operační programy (OP), které jsou zprostředkujícím mezistupněm mezi třemi hlavními evropskými fondy (ERDF, ESF, FS) a konkrétními příjemci finanční podpory v členských státech a regionech. Jsou to strategické dokumenty představující průnik priorit politiky hospodářské a sociální soudržnosti EU a individuálních zájmů členských států. [11]

Česko si pro nynější období vyjednalo 26 operačních programů. Osm z nich je zaměřeno tematicky (např. na dopravu, vědu a vzdělávání, zaměstnanost, životní prostředí) a sedm zeměpisně (na střečeský kraj, Střední Moravu, Moravskoslezsko atd.). Ostatní OP umožňují přeshraniční, meziregionální a nadregionální spolupráci či zajišťují technické, administrativní a výzkumné zázemí realizace politiky soudržnosti. [2]

Operační programy jako oficiální dokumenty schválené Evropskou komisí definují, které problémy chce Česká republika za prostředky získané z evropského rozpočtu řešit a čeho chce v programovém období 2007 – 2013 dosáhnout. Zajišťují, aby projekty nebyly k financování vybírány nahodile, nýbrž podle toho, zda pomáhají uskutečňovat záměry kohezní politiky. [2]

OP se dělí na prioritní osy, které konkrétně vymezují, na co mohou být finance přidělené danému operačnímu programu vynaloženy. Prioritní osy se dále skládají z oblastí podpory, případně i z podoblastí podpory (viz schéma).



Obrázek 1 – Schéma dělení operačních programů [Zdroj[11]]

Každý subjekt, jenž chce požádat o finanční podporu z fondů EU, musí předložit projekt řídicímu orgánu operačního programu. Řídicími orgány operačních programů jsou u tematicky zaměřených OP resortní ministerstva a u územně vymezených OP regionální rady regionů soudržnosti, což jsou územní celky odpovídající jednomu nebo více českým krajům zřízené za účelem přijímání dotací z evropských fondů. [11]

Projekt je dokumentem dokládajícím, jak aktivity žadatele přispějí k cílům stanoveným v operačním programu a tím i k uskutečňování evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Žadatel proto musí znát prováděcí dokumenty operačního programu a řídit se jeho prioritními osami. [11]

Řídicí orgány operačních programů vyhláší pravidelně časově vymezené výzvy k předkládání projektů v rámci jednotlivých prioritních os v oblasti podpory. [11]

Projekty mohou předkládat obce, kraje, ministerstva, podnikatelé, vlastníci dopravní infrastruktury, neziskové organizace, školy, výzkumná centra a další. [11]

2.4.3 Regionální operační program NUTS II Jihozápad 2007-2013

Regionální operační program NUTS II Jihozápad (dále ROP NUTS II Jihozápad) je jedním z regionálních operačních programů, které budou realizovány pro cíl Konvergence dle nařízení Rady (ES) 1083/2006 ze dne 11.července 2006, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení Nařízení Rady (ES) č. 1260 / 1999, o obecných ustanoveních o strukturálních fondech (dále obecných nařízení). Hlavní programový dokument určuje priority pro čerpání strukturálních fondů v programovém období 2007 – 2013 pro uvedený region NUTS II Jihozápad tvořený Jihočeským a Plzeňským krajem. [12]

Východiskem pro tvorbu ROP NUTS II Jihozápad se staly koncepční a strategické dokumenty na úrovni krajů, regionů NUTS II, České republiky a Evropské unie. [12]

ROP NUTS II Jihozápad je prostřednictvím vybraných prioritních os a oblastí podpory zaměřen na zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity regionu v zájmu dlouhodobě udržitelného zvyšování kvality života obyvatel. Vzhledem k větší tematické pestrosti je komplementární k řadě připravovaných tematických operačních programů. [12]

ROP NUTS II Jihozápad je programem koncentrovaných intervencí regionálního rozměru směřujících do oblastí, které mají v rámci kompetencí ROP NUTS II Jihozápad vymezených v Národním rozvojovém plánu nejvyšší potenciál přispět k vyváženému a dlouhodobě udržitelnému rozvoji regionu. Tyto intervence přispívají ke zlepšování dostupnosti center, podporují urbánní rozvoj měst a obcí, rozvoj školství, dostupnost sociálních služeb, zdravotnické péče a rozvoj cestovního ruchu a kultury. [12]

3 PROBLEMATIKA ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK

V této kapitole se budu zabývat veřejnými zakázkami, jejich rozdělením podle předmětu a podle jejich předpokládané hodnoty. Dále popíši druhy zadávacích řízení a novelu zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, která nabyla účinnosti od 1. dubna 2012 (s určitými výjimkami, které nabývají účinnost až 1. ledna 2014, ale tato ustanovení nejsou předmětem této kapitoly), uveřejněná zákonem č. 55/2012 Sb. Tato novela přináší mnoho změn jak pro zadavatele, tak i dodavatele a v této kapitole se zaměřím zejména na změny v právní úpravě týkající se zadávací a kvalifikační dokumentace.

3.1 Veřejná zakázka

Veřejnou zakázkou je zakázka realizovaná na základě smlouvy mezi zadavatelem a jedním či více dodavateli, jejímž předmětem je úplatné poskytnutí dodávek či služeb nebo úplatné provedení stavebních prací. Veřejná zakázka, kterou je zadavatel povinen zadat podle tohoto zákona, musí být realizována na základě písemné smlouvy. [8]

Veřejné zakázky se podle předmětu dělí na veřejné zakázky na dodávky, veřejné zakázky na služby a veřejné zakázky na stavební práce. [8]

Veřejné zakázky se podle výše jejich předpokládané hodnoty dělí na nadlimitní veřejné zakázky, podlimitní veřejné zakázky a veřejné zakázky malého rozsahu. [8]

3.2 Veřejná zakázka podle předmětu

Předmětem veřejné zakázky se rozumí úplatné poskytování dodávek, služeb a stavebních prací na základě písemné smlouvy. Podle předmětu plnění odpovídají tři základní typy veřejných zakázek. Rozlišujeme veřejnou zakázku na dodávky, veřejnou zakázku na služby a veřejnou zakázku na stavební práce. Druhy veřejných zakázek jsou dále rozlišovány podle předpokládané hodnoty, která se stanoví na základě předpokládané celkové výše peněžitého závazku zadavatele za dobu účinnosti smlouvy. [8]

3.2.1 Veřejná zakázka na dodávky

Veřejná zakázka na dodávky je ze zákona označována jako veřejná zakázka s předmětem pořízení věci („zboží“) formou koupě nebo koupě zboží na splátky, nájmu zboží nebo nájmu zboží s právem následným odkoupením (leasing). Poskytovaná služba související s koupí zboží, jako je např. montáž, dopravení na místo, sjednání či uvedení odkoupené věci do provozu, je taktéž označována jako veřejná zakázka na dodávky. Tyto služby jsou úzce spjaty s plněním zakázky na dodávky a jejich cenová hodnota je nižší než hodnota zboží. [8]

3.2.2 Veřejná zakázka na stavební práce

Veřejná zakázka na stavební práce je definována jako veřejná zakázka, jejímž předmětem plnění jsou tři základní formy prací:

- Práce stavební, u kterých využíváme i činnosti poskytující jinou osobou pro zadavatele. Ke stavebním pracím a jejich činnostem řadíme např. demolice, montáže, výstavba dopravních komunikací či vodní děl, specializované práce nebo práce dokončovací.
- Projektové nebo inženýrské činnosti týkající se provedení stavebních prací.
- Další formou je zhotovení stavby, která je výsledkem stavebních nebo montážních prací, případně s tím související projektové či inženýrské

činnosti k dopracování stavby jako celku s užitnou hodnotou. Po zhotovení stavba musí plnit samostatnou ekonomickou a technickou funkci. [8]

Stejně jako u veřejné zakázky na dodávky i zde platí, že se za veřejnou zakázku na stavební práce považují dodávky a činnosti nezbytné k provedení předmětu plnění ve smlouvě na stavební práce s nižší cenovou hodnotou.

3.2.3 Veřejná zakázka na služby

Veřejná zakázka na služby je rozlišena na čistou a kombinovanou formu veřejných služeb. Čistou formou se rozumí poskytování takových služeb, které nespádají do veřejné zakázky na dodávky ani do veřejné zakázky na stavební práce. Do kombinované formy veřejných služeb zahrnujeme i výše zmíněné činnosti, tj. poskytující dodávky nebo stavební práce. [1]

Služby vykazující vyšší předpokládanou hodnotu než jsou předpokládané hodnoty na dodávky nebo na stavební práce splňují náležitosti veřejné zakázky na služby. K těmto zakázkám řadíme např. dopravní služby, reklamní služby, účetnictví, poradenství, služby finanční jako je pojišťovnictví, bankovníctví, atd. [1]

3.3 Veřejná zakázka podle výše předpokládané hodnoty

O předpokládané výši peněžních závazků rozhoduje zadavatel (investor), který tuto cenu uvádí bez daně z přidané hodnoty. Tuto částku předkládá před zahájením zadávacího řízení jako informativní. Podle vynaložených finančních zdrojů dělíme veřejnou zakázku na zakázky malého rozsahu, podlimitní zakázky, nadlimitní zakázky a nově přidané tzv. významné zakázky. Předpokládanou hodnotu veřejné zakázky stanoví zadavatel v souladu s pravidly stanovenými v zákoně o veřejných zakázkách.

Podle novely ZVZ, platné od 1. 4. 2012, jsou změněny výše hodnot veřejných zakázek malého rozsahu o polovinu jejich původních hodnot. Tyto nové hodnoty budou platit do 31. 12. 2013 a od roku 2014 budou sjednoceny

všechny druhy veřejných zakázek na stejnou výši, a to na částku 1 000 000 Kč bez DPH. [10]

Od 1. 1. 2012 byly nastaveny nové finanční limity pro veřejné zakázky a koncesní řízení. Zadavatelé veřejných zakázek musí postupovat podle Nařízení Evropské komise č. 1251/2011 ze dne 30. listopadu 2011, kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady o stanovení nadlimitních financí, platných od roku 2010. [10]

3.3.1 Veřejná zakázka malého rozsahu

Zadavatel není povinen zadávat tuto veřejnou zakázku podle „ZVZ“, ale musí dodržet zásady postupu pro zadavatele (zásada transparentnosti, rovné zacházení, zákazu diskriminace a bez omezení účasti zahraničním dodavatelům). Zadavatel, který zadává veřejnou zakázku malého rozsahu, není povinen podle zákona o veřejných zakázkách tento druh zakázek zveřejňovat ve výběrovém řízení díky její nízké předpokládané hodnotě. Předpokládaná výše zakázky malého rozsahu pro služby a dodávky by neměla přesáhnout 1 mil. Kč (bez DPH), u veřejných zakázek na stavební práce tato hodnota je limitována hranicí 3 mil. Kč (bez DPH). [8]

3.3.2 Podlimitní veřejná zakázka

Pro podlimitní veřejnou zakázku platí rozsah předpokládané hodnoty pro služby a dodávky od 1 mil. Kč (bez DPH) po hranici nadlimitních zakázek na služby a dodávky. U veřejných zakázek na stavební práce se v současné době rozsah pohybuje od 3 mil. Kč (bez DPH) po hranici nadlimitních stavebních zakázek. Jedná se o nejvíce vyskytovanou veřejnou zakázku z pohledu předpokládané hodnoty v ČR. [8]

3.3.3 Nadlimitní veřejná zakázka

Nadlimitní veřejnou zakázkou se rozumí veřejná zakázka s předpokládanou hodnotou bez DPH dosahující nejméně finančního limitu stanoveného prováděcím právním předpisem pro jednotlivé zadavatele a jejich

druhu veřejné zakázky. Finanční limit stanovuje Komise Evropské Unie a nadále Nařízení vlády, které tento limit uzákonil. [8]

Od roku 2014 se k zadávacím podmínkám nadlimitní veřejné zakázky musí vyjádřit osoba se zvláštní způsobilostí. Pokud se bude jednat o podmínky pro veřejnou zakázku na stavební práce, musí tato osoba být odborně způsobilá. [8]

3.3.4 Významná veřejná zakázka

Předpokládaná hodnota významné veřejné zakázky se nerozlišuje podle předmětu zakázky, nýbrž podle veřejného zadavatele (státní nebo krajský), jak tomu je naznačeno v tabulce č.. Významná je z hlediska své předpokládané výše, kdy podmínkou pro zahájení je schválení odůvodnění od vlády, případně příslušného zastupitelstva. [8]

Tabulka 1 – Významná veřejná zakázka

Typ veřejného zadavatele nebo jím zřízenou příspěvkovou organizací	Nejnižší předpokládaná hodnota veřejné zakázky
Česká republika, státní příspěvková organizace nebo jiná právnická osoba	300 000 000 Kč
Územní samosprávní celek, příspěvková organizace a jiná právnická osoba	50 000 000 Kč

3.4 Druhy zadávacích řízení

Zákon o veřejných zakázkách určuje tyto druhy zadávacích řízení:

- Otevřené řízení
- Užší řízení
- Jednací řízení s uveřejněním
- Jednací řízení bez uveřejnění
- Soutěžní dialog
- Zjednodušené podlimitní řízení

3.4.1 Otevřené řízení

Je to neomezené zadávací řízení, tzn. k podání nabídek je oprávněn jakýkoli podnikatel, či jiná osoba, která má zájem o podání nabídky. [8]

3.4.2 Užší řízení

Zájemci se nejdříve překvalifikují. Tohoto řízení se mohou účastnit pouze osoby vyzvané zadavatelem. [8]

3.4.3 Jednací řízení s uveřejněním

Zájemci se také překvalifikují a poté jsou vybrání zájemci vyzváni k podání nabídky. Toto řízení lze použít, pokud v předchozím otevřeném řízení, užším řízení nebo soutěžním dialogu byly podány neúplné nebo nepřijatelné nabídky a zadavatel podstatně nezmění zadávací podmínky. [8]

3.4.4 Jednací řízení bez uveřejnění

Zadavatel oznamuje omezenému počtu zájemců svůj úmysl zadat veřejnou zakázku. Toto zadávací řízení lze použít pokud: [8]

- v předchozím řízení nebyly podány žádné nabídky nebo nesplňovali zadávací podmínky
- veřejná zakázka může být naplněna pouze určitým dodavatelem
- veřejnou zakázku je nutné zadat v naléhavém případě např. z důvodu krize

3.4.5 Soutěžní dialog

Toto řízení se používá pouze pro veřejné zakázky se zvláště složitým předmětem plnění, kdy veřejný zadavatel není objektivně schopen vymezit technické, právní nebo finanční podmínky veřejné zakázky. [8]

3.4.6 Zjednodušené podlimitní řízení

Používá se pro zadání veřejné podlimitní zakázky; u stavebních prací nesmí hodnota přesáhnout 10 mil Kč bez DPH. [8]

3.5 Novela zákona o veřejných zakázkách

Hlavním cílem přijaté novely je, aby se zvýšila transparentnost zadávání veřejných zakázek a posílila možnost kontroly vynakládání veřejných prostředků. Všechna přijatá opatření by měla zefektivnit vynakládání veřejných prostředků větším důrazem na rovnou soutěž a kontrolu dodržování principů hospodárnosti, účelnosti a efektivnosti.

3.5.1 Konkrétní změny v zadávací dokumentaci

Zadávací dokumentací se dle ustanovení § 44 zákona o veřejných zakázkách rozumí soubor dokumentů, údajů, požadavků a technických podmínek zadavatele vymezujících předmět veřejné zakázky v podrobnostech nezbytných pro zpracování nabídky. Za správnost a úplnost zadávacích podmínek odpovídá zadavatel. [8]

Jak z výše uvedených skutečností vyplývá, zadavatel tedy nově už neodpovídá pouze za správnost zadávací dokumentace, ale za správnost zadávacích podmínek. Návrh zpřesňuje a napravuje terminologii, kdy důsledně rozlišuje obecný pojem zadávací podmínky a zadávací dokumentace. Nově je výslovně uvedeno, že zadavatel odpovídá za správnost zadávacích podmínek, čímž se rozumí veškeré požadavky zadavatele uvedené v oznámení či výzvě o zahájení zadávacího řízení, v zadávací dokumentaci či v jiných dokumentech obsahujících vymezení předmětu veřejné zakázky. [8]

Zadávací dokumentace musí nově obsahovat zvláštní technické podmínky, je-li to odůvodněno předmětem veřejné zakázky, a nově připouští požadavek zadavatele na podání nabídky pouze v elektronické podobě prostřednictvím elektronického nástroje. U veřejných zakázek na stavební práce musí kromě základních náležitostí zadávací dokumentace obsahovat projektovou dokumentaci a soupis stavebních prací, jejichž rozsah bude určen vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj ČR. [8]

Novela zpřesňuje možnost zadavatele specifikovat tu část veřejné zakázky, kterou musí plnit dodavatel, respektive která určitá věcně vymezená část plnění předmětu veřejné zakázky nesmí být plněna subdodavatelem. Dosavadní aplikační praxe se omezovala toliko na objemové finanční vyjádření. Nově by tedy zadavatelé v zadávací dokumentaci měli konkrétně specifikovat a vymezit část veřejné zakázky, kterou pro ně nesmí plnit subdodavatel. [8]

Nové znění ustanovení zákona připouští u stavebních prací použití „obchodních názvů“ v zadávacích podmínkách. Samozřejmě za výslovného uvedení, že zadavatel připouští i jiné, kvalitativně a technicky obdobné řešení, aby nedocházelo k narušení hospodářské soutěže. U veřejných zakázek na stavební práce se dále zavádí institut obchodních podmínek, které musí být v souladu s prováděcím právním předpisem. Pro tyto účely bude vydán prováděcí právní předpis, který stanoví povinné náležitosti obchodních podmínek. Již ze zákona však vyplývá, že v obchodních podmínkách musí být stanoveno, že technický dozor u těžké stavby nesmí provádět dodavatel ani osoba s ním propojená. To neplatí, pokud technický dozor provádí sám zadavatel. [8]

S úpravou zadávací dokumentace nedílně souvisí i způsob jejího poskytování dodavatelům, který se s účinností dubnové novely rovněž zásadně mění. Nově bude muset být textová část dokumentace umístěna na profilu zadavatele (stejně tak tam bude muset být kvalifikační dokumentace v případě užšího řízení, jednacího řízení s uveřejněním a v případě soutěžního dialogu). [8]

Uchazeči o veřejnou zakázku by v souvislosti s dubnovou novelou měli zaregistrovat zásadní změnu týkající se podávání žádosti o dodatečné informace a

jejich poskytování. Opět se vrací časové omezení, do kdy je možné příslušné žádosti u zadavatele podávat, a to šest (případně pět) pracovních dnů před uplynutím lhůty pro podání nabídek (znění před novelou bylo bez časového omezení). Zadavatel je nově povinen odeslat dodatečné informace nejpozději do čtyř (případně tří) pracovních dnů po doručení žádosti (lhůty před novelou byly o jeden pracovní den delší). Zadavatelé i uchazeči by si měli dát pozor na změnu výše uvedených lhůt, aby nedocházelo k porušování zákona. [8]

3.5.2 Změny v kvalifikačních předpokladech

Požadavkům zadavatele na kvalifikaci věnuje zákon o veřejných zakázkách zvláštní pozornost. Je to z toho důvodu, že prostřednictvím kvalifikace zadavatel zjišťuje, zda je samotná nabídka uchazeče právně a ekonomicky podložena, tedy zda je dodavatel způsobilý splnit předmět veřejné zakázky. Dodavatel, který nesplní kvalifikaci v požadovaném rozsahu, musí být veřejným zadavatelem vyloučen z účasti v zadávacím řízení. Jedná se o nevyvratitelnou právní domněnku toho, že pokud dodavatel kvalifikaci nesplní, není způsobilý k plnění veřejné zakázky. [6]

Kvalifikace zákon dělí na čtyři kategorie, a to základní, profesní, ekonomicko-finanční a technické. Dubnová novela příslušné kvalifikace částečně modifikuje a my si ukážeme, jaké zásadní změny to pro zadavatele, případně uchazeče od 1. dubna přináší.

Ze základních kvalifikačních předpokladů vypadla kontroverzní písmena l) a m) týkající se doložení seznamu statutárních orgánů nebo členů statutárních orgánů, kteří v posledních třech letech pracovali u zadavatele, a povinnosti akciové společnosti předložit seznam akcionářů s podílem vyšším než 10 %. Jedná se o vypuštění dvou písmen ve vzorovém dokumentu čestného prohlášení. [6]

U profesních kvalifikačních předpokladů se dubnovou novelou nic nemění.

K zásadním změnám dochází u ekonomického a kvalifikačního předpokladu, neboť příslušný paragraf, který je upravoval s účinností dubnové novely, zcela vypadl, byl zrušen. Jeho úprava je přesunuta pouze do ustanovení § 50 odst. 1 písm. c), které říká, že dodavatel předloží čestné prohlášení o své ekonomické a finanční způsobilosti splnit veřejnou zakázku. Důvody, které k tomu zákonodárce vedly, byly takové, že dosavadní úprava byla často ze strany zadavatele zneužívána a přispívala k nedůvodnému omezování okruhu potenciálních dodavatelů. Co to v praxi znamená? Nově jsou povinně ekonomické kvalifikační předpoklady prokazovány pouze předložením čestného prohlášení dodavatele, že je schopen splnit danou zakázku. Nikoliv již konkrétní výši obrátu, pojištěním nebo předkládáním účetních závěrek, jak tomu bylo doposud. V případě, že by zadavatel chtěl po případném uchazeči požadovat určité konkrétní ekonomické garance, zejména co se týče pojištění, je možné tuto podmínku upravit v návrhu smlouvy a vyžadovat její plnění po vítězném uchazeči. Tato změna by měla umožnit účast většího počtu zájemců o zakázku. Uvidíme však, zda praxe přinese očekávané výsledky, a ačkoliv lze očekávat větší nárůst potenciálních uchazečů, zda nebude docházet k výběru uchazečů, kteří přecení své síly a následně nebudou schopni dostát svým závazkům, a to z ekonomických důvodů. [6]

Zásadní změna se dotkla i technického kvalifikačního předpokladu, kde došlo ke zrušení možnosti zadavatelů požadovat prokázání některých stávajících předpokladů, jejichž zajištění bylo nepřiměřeně náročné a přitom nemělo prokazatelnou přímou vazbu na kvalitu plnění zakázek. Nadále bude možné stanovit určité technické / kvalitativní požadavky na poptávané plnění, jako je objektivně definovaná ekologická šetrnost, energetická náročnost apod., ovšem tyto musí být stanoveny v rámci specifikace předmětu zakázky, nikoliv jinou formou jako kvalifikační předpoklad dodavatele. Vhodné je rovněž upozornit na změnu týkající se dokládání technického kvalifikačního předpokladu týkajícího se seznamu významných dodávek / služeb, není-li možné získat osvědčení z důvodu spočívající na straně objednatele. Původně stačilo čestné prohlášení uchazeče, nově se dokládá smlouva s příslušným objednatelem a doklad prokazující uskutečněné plnění dodavatele. U technických kvalifikačních předpokladů je nově

stanovena maximální hranice, a to pro jediný kvalifikační předpoklad – reference u stavebních zakázek. Zadavatel může požadovat doložení referencí, jejichž plnění je maximálně 50 % předpokládané hodnoty soutěžené zakázky. [6]

Zákon tedy výslovně preferuje doložení garancí plnění zakázky až v rámci smluvního vztahu s vítězným dodavatelem, nikoliv prostřednictvím kvalifikačních kritérií, když výslovně stanoví, že veřejný zadavatel není oprávněn stanovit takové kvalifikační předpoklady, které by vedly k podstatnému omezení hospodářské soutěže, a současně by kvalifikační předpoklady bylo vzhledem k potřebám zadavatele možné nahradit stanovením odpovídajících smluvních podmínek. [6]

Specifická změna se dotkla požadavku na kvalifikaci v případě zjednodušeného podlimitního řízení. Dodavatel zde předkládá nově pouze čestné prohlášení, že splňuje kvalifikaci, kterou zadavatel požaduje. Vychází se z toho, že v tomto typu řízení zadavatel vyzývá vybrané dodavatele k podání nabídky, a měl by oslovovat pouze ty, o kterých ví, že jsou schopni zakázku plnit. [6]

Jen pro úplnost bychom měli zmínit, že stáří dokladů, předkládaných v rámci prokázání kvalifikačních předpokladů, se výrazně komentovanou novelou nijak zásadně nemění. Pouze se upřesňuje, do kterého okamžiku běží lhůta stáří dokumentu podle jednotlivých typů zadávacích řízení. Doklady nesmějí být starší 90 dnů v případě otevřeného řízení, zjednodušeného podlimitního řízení a jednacím řízení bez uveřejnění ke dni podání nabídky. V případě užšího řízení, jednacím řízení s uveřejněním a soutěžního dialogu je to ke dni podání žádosti o účast a v případě dynamického nákupního systému ke dni odeslání či předání předběžné nabídky. Tato pravidla se použijí obdobně v případě otevřené a užší soutěže o návrh. Nejedná se o zásadní změny, pouze o zpřesnění terminologie. [6]

Zadavatelé i uchazeči o veřejnou zakázku by si měli dát pozor s ohledem na výše uvedené na změny, které dubnová novela do zadávacího řízení přinesla, a to při všech výběrových řízeních zahájených od 1. dubna 2012.

4 HLAVNÍ RIZIKA PRO FINANCOVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK

Výraz riziko údajně pochází ze 17. Století, kdy se objevil v souvislosti s lodní plavbou a označoval úskalí, kterému se museli plavci vyhnout. Dnes se rizikem obecně rozumí nebezpečí vzniku škody, poškození, ztráty, případně nezdaru. [7]

Všeobecně se nedá říci, že existuje jedna uznávaná definice pojmu rizika. Je definováno různě, a to např.: [7]

- Pravděpodobnost či možnost vzniku ztráty, obecně nezdaru.
- Odchýlení skutečných a očekávaných výsledků.
- Nebezpečí chybného rozhodnutí
- Možnost vzniku ztráty nebo zisku
- Střední hodnota ztrátové funkce

V ekonomii je pojem riziko užíván v souvislosti s nejednoznačností průběhu určitých skutečných ekonomických procesů a nejednoznačností jejich výsledků. [7]

Finanční rizika u stavebních veřejných zakázek bych definoval asi jako odchýlení plánovaných finančních nákladů od skutečných finančních nákladů zkoumané stavební veřejné zakázky.

Na základě výše uvedené definice bych mezi dvě hlavní rizika pro financování veřejných zakázek určil:

- Korupční riziko a
- Politické riziko

4.1 Korupční rizika

V jednotlivých fázích procesu VZ mohou nastat níže uvedená korupční rizika, která jsou určující také pro důvody nastavení žádoucí transparentnosti. Samozřejmě s respektováním korupčního vzorce podle ekonoma Roberta Klitgaard, který korupční vzorec definuje takto: [19]

$$\text{korupce} = \text{monopol moci} + \text{volnost v rozhodování} - \text{odpovědnost a transparentnost.}$$

Transparentnost nemůže být jediným a všeobjímajícím nástrojem pro snížení korupčních rizik. Stejně důležité je nastavení systému osobní odpovědnosti, pravidel pro rozhodování, rozdělení rozhodovací pravomoci mezi více subjektů, vnitřní a vnější kontroly atd. [19]

4.1.1 Obecná korupční rizika v procesu veřejné zakázky

- **Definování potřeb:** plánované investice nemusí být dobře ekonomicky posouzeny. Cena prací, služeb nebo dodávek může být neúměrně přeceněna ve prospěch určitého dodavatele. Taktéž mohou být záměrně neúčelně definovány samotné potřeby a poptáván zcela neúčelný a nesmyslný předmět veřejné zakázky jen pro zajištění zisku vybranému dodavateli. [19]
- **Příprava výběrového řízení:** soutěžní podmínky jsou předem úmyslně nastaveny pro preferovaného dodavatele, konkurence je tak prakticky nemožná nebo je silně omezená. Samozřejmě taková manipulace může být prováděna také prostřednictvím přizvaných poradců nebo mandatářů, kteří zastupují zadavatele v řízení. Zejména u rozsáhlejších a technicky náročnějších zakázek je obtížnější monitorovat a posoudit, nakolik mohou být soutěžní podmínky diskriminační. [19]
- **Výběr dodavatele:** riziko, že bude rozhodovatel ovlivněn různými provizemi, úplatky nebo střety zájmů. Rizika rostou, pokud hodnotící

kritéria umožňují subjektivní až „svévolný“ výklad a celé pozadí výběru dodavatele není zveřejněno. [19]

- **Realizace předmětu zakázky:** vybraný dodavatel může kompenzovat náklady na úplatky dvěma možnými způsoby: [19]
 - 1) nízkou kvalitou dodání, chybnými nebo odlišnými parametry předmětu zakázky
 - 2) neoprávněně navýšenou cenou dodání nebo změnou dodacích podmínek. Většinou formou tajné dohody mezi dodavatelem a kontrolorem plnění zakázky.
- **Předání předmětu zakázky:** účetní či kontrolor mohou být ovlivněni, aby chybně referovali o vypořádání pohledávek a závazků v zájmu dodavatele, např. nejsou uplatněny smluvní pokuty za špatné nebo pozdní dodání atp. [19]

Korupční rizika budou tedy obvykle narůstat v případech, kdy je omezen přístup k informacím; není naplněno očekávání zájemců, že soutěž bude otevřená; kontrola a monitoring během zadávání a realizace zakázky jsou neefektivní, omezeny nebo zcela chybí; závěrečné vyúčtování celého projektu je neprůhledné. [19]

4.2 Politická rizika

Obecně můžeme rozdělit chápání politického rizika do čtyř kategorií. První tvoří definice, které se zaměřují na vládní zásahy. Tyto zásahy s sebou přináší nechtěné důsledky a předpokládá se, že všeobecné vládní zásahy jsou považovány za negativní faktor. [23]

Druhá kategorie identifikuje politická rizika jako výskyt politických událostí nebo omezení, která jsou namířena proti určité oblasti nebo určité skupině společností. [23]

Třetí kategorie se odlišuje od prvních dvou hloubkou chápání politického rizika jako faktoru, který je součástí nějakého prostředí a nejen izolovaným jevem. Politická

rizika pak definujeme jako možnost, že nastane určitá politická událost, která může mít vliv na ekonomický blahobyt. [23]

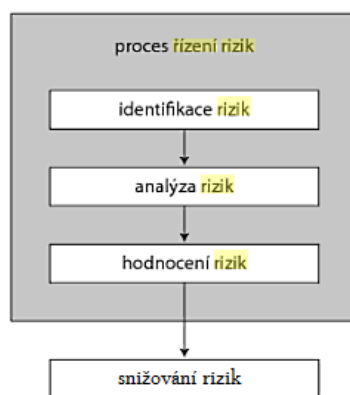
Poslední kategorie pak představuje koncept podobný třetí kategorii s tím rozdílem, že se autoři nepokouší přesně vymezit pojem politická rizika. Spíše berou na vědomí zdroje rizika, kterým čelí mezinárodní obchodní společnosti a která jsou výsledkem událostí v politickém prostředí. [23]

4.3 Řízení rizik

Problematika řízení rizik je velice široká a podle svého zaměření často velice odlišná. Základními oblastmi, v nichž hovoříme o řízení rizik, jsou především: [20]

- Technologická rizika
- **Finanční rizika**
- Projektová rizika
- Technická rizika

Řízení rizik je proces, při němž se subjekt řízení snaží zamezit působení již existujících i budoucích faktorů a navrhuje řešení, která pomáhají eliminovat účinek nežádoucích vlivů a naopak umožňují využít příležitosti působení pozitivních vlivů. Součástí procesu řízení rizik je rozhodovací proces, vycházející z analýzy rizika. Po zvážení dalších faktorů, zejména ekonomických, technických, ale i sociálních a politických, subjekt řízení vyvíjí, analyzuje a srovnává možná preventivní a regulační opatření. Poté z nich vybere ta, která existující riziko minimalizují. [20]



Obrázek 2 – Proces řízení rizik [Zdroj[7]

5 VEŘEJNÝ ZADAVATEL

Zadavatelé se podle kategorie dělí na:

1. veřejného zadavatele,
2. dotovaného zadavatele a
3. sektorového zadavatele.

Za zadavatele je třeba považovat i sdružení zadavatelů nebo jakékoliv jiné spojení zadavatele s osobou, která není zadavatelem, pokud mají společně zadat VZ.

Za zadavatele je rovněž třeba v některých případech považovat nejen ty subjekty, které jsou výslovně takto označeny v zákoně, ale například v případě České republiky i její organizační složky nebo u územně samosprávných celků, hlavního města Prahy či územně členěných statutárních měst například jednotlivé městské obvody či městské části.

Možnost samostatně zadávat pouze některými útvary či složkami nelze zcela vyloučit ani u jiných veřejných zadavatelů či i sektorových zadavatelů, a to zejména pokud interní rozdělení na útvary či složky vyplývá z určitého vnitřního předpisu zadavatele a současně je možnost zadávat veřejné zakázky samostatně některými útvary či složkami objektivně odůvodnitelná geografickou vzdáleností a značnou mírou samostatnosti v rozhodování takových útvarů (složek). [22]

5.1 Veřejný zadavatel

Veřejným zadavatelem je Česká republika (stát). Za veřejného zadavatele podle zákona je třeba považovat jednotlivé organizační složky státu podle ZMČR. Organizačními složkami státu jsou ministerstva a jiné správní úřady státu, Ústavní soud, soudy, státní zastupitelství, Nejvyšší kontrolní úřad, Kancelář prezidenta republiky, Úřad vlády České republiky, Kancelář Veřejného ochránce práv, Akademie věd České republiky, Grantová agentura České republiky a jiná

zařízení, o kterých to stanoví zvláštní právní předpis anebo ZMČR. Jménem České republiky činí právní úkony podle ZMČR vedoucí příslušné organizační složky státu, jíž se tyto právní úkony týkají, pokud zvláštní právní předpis nebo ZMČR nestanoví jinak. [22]

Veřejným zadavatelem je dále státní příspěvková organizace. Jako příklady státních příspěvkových organizací lze jmenovat Centrum pro regionální rozvoj České republiky, CENIA, Česká informační agentura životního prostředí, Národní zemědělské muzeum Praha, nebo Institut pro místní správu Praha. V případě státních příspěvkových organizací se však nejedná o "nestátní" příspěvkové organizace, ani o společnosti typu státního podniku. [22]

Veřejným zadavatelem je rovněž: [22]

- územní samosprávný celek a
- příspěvková organizace, u níž funkci zřizovatele vykonává územní samosprávný celek.

Územním samosprávným celkem je obec, kraj a hlavní město Praha. Za obec se považuje také město a statutární město. Jak již bylo naznačeno výše, zákon používá při vymezení definice veřejného zadavatele vždy pojem obecnější (nadřazený), který v sobě zahrnuje i organizační složky (útvary), které pod takový obecnější pojem spadají. V případě územně členěných statutárních měst a hlavního města Prahy se za veřejného zadavatele považují i jednotlivé městské části nebo městské obvody. Veřejným zadavatelem je kraj nebo obec jako územní samosprávný celek, nikoliv jeho orgány. Proto i označení zadavatele při činění právních úkonů v souvislosti s postupem podle zákona musí být označením obce či kraje, nikoliv některého orgánu obce či kraje (veřejným zadavatelem není např. zastupitelstvo nebo rada obce nebo krajský úřad).

Příspěvkovou organizací, u níž funkci zřizovatele vykonává územní samosprávný celek, je příspěvková organizace zřízená územním samosprávným celkem podle zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových

pravidlech územních rozpočtů. Z hlediska postavení jako veřejného zadavatele však bude zásadní, zda se daný subjekt v sobě zadávání veřejné zakázky nachází v postavení příspěvkové organizace územně samosprávného celku (např. v důsledku transformace atp.), aniž by musel být fakticky zřízen územně samosprávným celkem.

Veřejným zadavatelem je též jiná právnická osoba tzv. veřejnoprávní subjekt. Veřejnoprávním subjektem nemůže být fyzická osoba. Pokud je osoba veřejnoprávním subjektem, zadává všechny veřejné zakázky v režimu zákona, a to i tehdy, pokud se kvalifikuje jako veřejnoprávní subjekt z jiného důvodu (například i když je určitá právnická osoba veřejnoprávním subjektem z toho důvodu, že zajišťuje údržbu zeleně pro územně samosprávný celek, musí v režimu zákona zadávat i např. veřejné zakázky na nákup automobilů). [22]

Veřejnoprávním subjektem může být při současném naplnění dvou základních podmínek jakákoliv právnická osoba. První podmínkou je skutečnost, že právnická osoba byla založena nebo zřízena za účelem uspokojování potřeb veřejného zájmu, které nemají průmyslovou nebo obchodní povahu. Pro naplnění prvé podmínky však rovněž postačí, pokud právnická osoba uspokojuje potřeby veřejného zájmu v době pořizování plnění, které je veřejnou zakázkou. Za potřeby veřejného zájmu, které nemají průmyslovou nebo obchodní povahu je třeba podle komunitárního práva považovat potřeby, které: [22]

- z důvodů spojených s obecným zájmem se rozhodne stát uspokojovat sám nebo si nad jejich uspokojováním hodlá ponechat rozhodující vliv; za takové potřeby lze považovat například potřeby uspokojované v oblasti nakládání s odpady či v oblasti ochrany životního prostředí - typicky se bude jednat o činnosti, které jsou svěřeny územním samosprávným celkům zvláštními zákony do jejich samostatné působnosti
- jsou uspokjovány jinak než obecnou dostupností zboží a služeb na trhu. Za veřejnoprávní subjekt tak nebude zpravidla považována právnická osoba, která je zaměřena především na vytváření zisku, nese rizika spojená

s výkonem své činnosti a působí v hospodářské soutěži za standardních (normálních) tržních podmínek; pokud nebude kterákoliv z uvedených podmínek naplněna, bude právnická osoba zpravidla uspokojovat svou činností veřejné potřeby, které nemají průmyslovou nebo obchodní povahu a první podmínka tak bude naplněna.

Z hlediska naplnění definice tzv. veřejnoprávního subjektu není rozhodující, jak velkým objemem své činnosti uspokojuje právnická osoba potřeby veřejného zájmu, které nemají průmyslovou nebo obchodní povahu. I přesto, že objem činnosti, kterým právnická osoba uspokojuje potřeby veřejného zájmu, které nemají průmyslovou nebo obchodní povahu, tvoří i jen nepatrné procento její celkové činnosti, platí, že první podmínka je naplněna.

Druhou podmínkou je skutečnost, že právnická osoba:[22]

- o je financována z více než 50% státem nebo jiným veřejným zadavatelem nebo
- o je státem či jiným veřejným zadavatelem ovládána - při vymezení pojmu ovládání je třeba vyjít zejména z ustanovení § 66a OBZ, nicméně pojem ovládání ve smyslu zákona je třeba vykládat ve světle komunitárního práva širším způsobem jako schopnost ovlivňovat jednání ovládané osoby (ovládanou osobou může být i státní podnik, který pod režim OBZ nespadá)
- o stát či jiný veřejný zadavatel jmenuje či volí více než polovinu členů v jejím statutárním, správním, dozorčím či kontrolním orgánu, a to bez ohledu na to, zda právo na jmenování či volbu v příslušném rozsahu vyplývá ze zákona či smlouvy; v případě citovaných orgánů se bude nejčastěji v praxi jednat o představenstvo, jednatele a dozorčí radu obchodních společností (nejsou však vyloučeny ani orgány jiných právnických osob vykonávající správní či kontrolní činnosti, jako například správní rada nadace atp.)

Používá-li zákon pojem stát, je třeba pod tento pojem zahrnout i ústavní činitele jako například prezidenta republiky, vládu, jednotlivé ministry atp.

Příkladem veřejnoprávního subjektu může být např. společnost založená územně samosprávným celkem, která pro tento územně samosprávný celek vykonává činnosti svěřené územně samosprávnému celku zákonem do jeho samostatné působnosti; může se jednat např. o odvoz komunálního odpadu, údržbu zeleně, čištění komunikací atp. [22]

5.2 Dotovaný zadavatel

Dotovaným zadavatelem se při naplnění zákonných podmínek může stát jakákoliv právnická nebo fyzická osoba. Předpokladem pro to, aby se osoba stala dotovaným zadavatelem, je naplnění následujících základních podmínek:

1. zakázka je z více než 50% hrazena (financována) z peněžních prostředků veřejným zadavatelem,
2. jedná se o nadlimitní veřejnou zakázku,
3. nadlimitní veřejná zakázka se týká zákonem definovaných stavebních prací nebo služeb (dotovaným zadavatelem nemůže být osoba, která pořizuje plnění, které má charakter veřejné zakázky na dodávky).

V postavení dotovaného zadavatele bude například právnická osoba, které obdrží na výstavbu sportovního areálu v hodnotě 200 mil. Kč bez DPH dotaci z fondů Evropské unie a od České republiky, která bude přesahovat 50% výši uvedené hodnoty. [8]

5.3 Sektorový zadavatel

Sektorovým zadavatelem je osoba, která vykonává některou z relevantních činností a současně: [8]

1. tuto relevantní činnost vykonává na základě zvláštního či výhradního práva, nebo
2. veřejný zadavatel nad ní může přímo nebo nepřímo uplatňovat dominantní vliv.

Aby byla osoba považována za sektorového zadavatele, musí kromě samotného výkonu relevantní činnosti tuto činnost vykonávat na základě zvláštního či výhradního práva nebo být pod přímým či nepřímým dominantním vlivem veřejného zadavatele, popřípadě veřejný zadavatel musí mít schopnost (právní či faktickou) tento dominantní vliv nad takovou osobou vykonávat, a to ať již přímo nebo nepřímo (například prostřednictvím jiné osoby). Zákon zná dvě nevyvratitelné právní domněnky uplatňování dominantního vlivu, tj. předpoklady, při jejichž naplnění se má za to, že dominantní vliv je uplatňován a tato podmínka je tedy naplněna. Osoba tedy je pod dominantním vlivem veřejného zadavatele, pokud: [8]

1. veřejný zadavatel disponuje většinou hlasovacích práv sám nebo na základě dohody s jinou osobou - zpravidla se bude jednat o obchodní společnosti podle OBZ;
2. jmenuje či volí více než polovinu členů v jejím statutárním, správním, dozorčím nebo kontrolním orgánu (k tomu viz výklad k veřejnému zadavateli - tzv. veřejnoprávnímu subjektu).

Pod dominantním vlivem veřejného zadavatele se tak mohou nacházet například některé státní podniky, některé státní organizace nebo i některé obchodní společnosti.

6 INŽENÝRSKÉ STAVBY

V této kapitole je popsán současný stav inženýrských staveb v jihočeském a plzeňském kraji a dále je zde popsán současný stav investic do dopravní infrastruktury v celé České republice.

6.1 Regionální infrastruktura a dostupnost

V této podkapitole jsem vycházel z příručky Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad na období 2007 – 2013, kde je v jedné z její části popsána dopravní infrastruktura a dostupnost na jihu a západě Čech.

6.1.1 *Doprava*

Region NUTS II Jihozápad disponuje dle údajů Ministerstva dopravy ČR (dále MD) k 1. Lednu 2006 115 km dálnic a 11 135 km silnic. Z toho je 1 073 km silnic I. třídy, 3 149 km silnic II. třídy a 6 913 km silnic III. třídy. Hustota silniční sítě je pod průměrem ČR a řadí region NUTS II Jihozápad na 5. místo mezi 7 srovnatelnými NUTS II v ČR. Podstatnou skutečností je absence dálniční sítě v jihočeské části regionu kromě fragmentu dálnice D3 v úseku Tábor – Chotoviny. Provozní délka železničních tratí činí 1 663 km a podle hustoty železniční sítě je region v rámci ČR na posledním 7. místě. [12]

Z hlediska hustoty je dopravní infrastruktura srovnatelná s průměrem EU, ale v kvalitativních parametrech podstatně zaostává. Největší význam má na území regionu silniční doprava, která během devadesátých let postupně převzala vedoucí postavení oproti dopravě železniční. V porovnání s průměrem EU a dle prognóz by měl počet automobilů v ČR dále růst. Tento vývoj spolu s výrazným nárůstem tranzitní dopravy vedl ke zvýšení negativního vlivu dopravy na obyvatelstvo (emise, hluk). Region NUTS II Jihozápad je přitom výrazně tranzitním územím. Po vstupu ČR do EU se rovněž podstatně zvýšila intenzita silniční dopravy na vybraných hraničních přechodech. [12]

6.1.2 Širší dopravní vazby

Z pohledu širších dopravních vazeb (viz obrázky) je pro Jihočeský kraj velmi důležitá osa mezinárodního významu sever – jih (Skandinávie – Berlin – Praha – Linz – Ljubljana – západní Balkán / - Linz – Venezia – jižní Itálie), tvořená silnicí evropské sítě E55 a trasou plánované dálnice D3, IV. tranzitním železničním koridorem (železniční trať č. 220), vltavskou vodní cestou a cyklistickou trasou EuroVelo 7. Zásadní pro další rozvoj regionu a napojení Jihočeského kraje na mezinárodní dopravní síť je především je výstavba rychlostních komunikací D3/R3 a R4. Práce na výstavbě těchto komunikací ale postupují velmi pomalým tempem. Pro Plzeňský kraj je rozhodující spojení východ – západ (Bavorsko – Plzeň – Praha – Brno – Bratislava – východní Balkán / - Brno – střední Slovensko – Ukrajina) reprezentované IV. A větví IV. transevropského multimodálního koridoru Norimberk – Praha. Tento koridor tvoří dálnice D5 Praha – Plzeň – Rozvadov, která byla dokončena v roce 2006 a III. tranzitní železniční koridor Praha – Plzeň – Cheb (železniční trať č. 170). Pro mezinárodní dopravní napojení regionu jsou významné další silnice evropské sítě (E49, E53, E55, E551). V Plzeňském kraji neustále roste význam silnice I/26 Plzeň – Folmava, která je společně s železniční tratí č. 180 součástí dopravního spojení Praha – Plzeň – Regensburg – Mnichov (odbočná větev multimodálního koridoru). Širší dopravní vazby a zejména síť TEN-T jsou pro odvozenou modernizaci regionální silniční sítě (II. a III. třídy) důležitým východiskem a kritériem pro stanovení priorit dalšího rozvoje dopravní infrastruktury. [12]

6.1.3 Silniční infrastruktura

Páteční propojení center regionu NUTS II Jihozápad, tj. Českých Budějovic a Plzně, je postaveno na silnici I/20 (E49), jejíž mezinárodní význam by se měl postupně zvyšovat spolu se zlepšováním technických parametrů této komunikace. Podobné je to i u silnice I/22, která propojuje příhraniční části regionu. Z meziregionálního srovnání podílu silnic ve vlastnictví krajů na celkové délce pozemních komunikací vyplývá, že NUTS II Jihozápad je na 2. místě ze sedmi NUTS II ČR (vyjma Prahy) v podílu silnic II. A III. třídy. Stejně místo patří regionu Jihozápad i při hodnocení podílu silnic II. Třídy. Přitom silnice II. Třídy

jsou náročnější z hlediska nákladů na modernizaci a rozvoj. Rozsah sítě silnic II. a III. třídy vyžaduje důležitější optimalizaci. [12]

V roce 2001 převzal Plzeňský i Jihočeský kraj od České republiky silnice II. a III. třídy a již při jejich předání byl konstatován velmi špatný stavebně technický stav a jejich celková podfinancovanost. Do roku 2001 se Česká republika při financování své dopravní infrastruktury zaměřila zejména na komunikace vyšší důležitosti tedy dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy. Financování rekonstrukcí a modernizací silnic II. a III. třídy bylo v letech 1996 – 2001 zabezpečeno ve finančních objemech průměrně 200 mil. Kč/rok, což nezabezpečilo ani jejich prostou obnovu. Region NUTS II Jihozápad klade velký důraz na potřebu kvalitní dopravní infrastruktury pro rozvoj regionu a v obou krajích byly schváleny koncepční rozvojové materiály, které stanovily priority realizace dopravních staveb vedoucích k zajištění referenčního a optimálního stavu těchto komunikací. Finanční prostředky na modernizaci a rozvoj silniční infrastruktury nejsou v regionu dostačující a i nadále je stavebně technický stav silniční sítě špatný s velkým množstvím bodových závad. [12]

Jen málo silnic uplatňuje normové parametry. Například v Plzeňském kraji je dle údajů odboru dopravy 37% silnic II. třídy nevyhovujících nebo dokonce v havarijním stavu. U silnic III. třídy je situace ještě horší. V jihočeském kraji je situace obdobná. [12]

V rámci regionu Jihozápad v současnosti chybí finanční prostředky na optimalizaci silniční infrastruktury, která je potřebná v rámci vyváženého rozvoje území k zajištění dopravní vazby mezi centry osídlení. Limitujícím faktorem rozvoje regionu Jihozápad je napojení regionu na nadřazenou silniční síť TEN-T prostřednictvím kvalitní regionální sítě silnic II. a III. třídy. [12]

Dlouholetým vážným problémem je stavebně-technický stav většiny místních komunikací, které jsou v majetku obcí. Trasy místních komunikací neodpovídají požadavkům současného dopravního zatížení a jejich stav nesplňuje požadavky na zajištění dostatečné bezpečnosti provozu. Většina mostů na místních komunikacích je na hranici životnosti. Spolu s nevyhovujícími

křižovatkami, úzkými profily (zejména ve stávající zástavbě obcí) a strmými úseky komunikací tvoří nejčastěji bodové závady na místních komunikacích. Častou liniovou závadou ve většině malých obcí je neexistence chodníků. Tyto rozsáhlé zásahy vyžadují náročné finanční alokace, které rozpočty obcí silně zatěžují a nemohou dostačovat. Na kvalitu komunikací mají dále vliv nepříznivé meteorologické podmínky např. povodně, jejichž následky se na silnicích stále řeší. Uvedení do původního stavu vyžaduje další značné finanční prostředky. [12]

Optimalizace sítě místních komunikací je nezbytností a klade pro jejich značný rozsah nepřiměřeně velké nároky na rozpočty obcí. Pro další rozvoj dopravní dostupnosti musí být proto kladen důraz na revitalizaci místních komunikací, které napojují atraktivní rozvojové lokality na silniční síť a jejichž současný technický stav se stává brzdou ekonomické stability a rozvoje. [12]

Nepříznivá situace je ještě dále zhoršována rostoucím dopravním zatížením na pozemních komunikacích. Region NUTS II Jihozápad společně se středními Čechami (kromě Prahy) dosahuje nejvyššího počtu osobních automobilů na 1000 obyvatel (více než 400). Také meziokresní srovnání podílu dojíždějících do zaměstnání v rámci ČR ukazuje na velký význam automobilové dopravy v regionu. Přitom koncepce dopravy Plzeňského kraje předpokládá na republikové úrovni do 10 let nárůst na 500 osobních automobilů / 1000 obyvatel a ve velkých městech na hodnotu ještě vyšší. Negativní vlivy dopravy na obyvatelstvo se nedaří v potřebné míře omezovat (dopravní nehody, emise, hluk, vibrace apod.). Chybějí obchvaty sídel a tímto nedostatkem trpí velká města regionu včetně obou krajských měst. Zavedení mýtného na dálnicích může tuto situaci ještě zhoršit, neboť pravděpodobně povede k nárůstu těžké nákladní dopravy na paralelních silnicích I. a II. třídy, které často vedou uvnitř sídel. [12]

Vážným nedostatkem silniční sítě je problematické napojení center na nadřazenou síť. Některá regionálně významná centra neleží na silnicích I. Třídy a jejich dopravní obsluhu zajišťují jen silnice II. třídy. Patří mezi ně i dvě bývalá okresní města Tachov a Prachatice a z dalších měst s více než 10 000 obyvateli Sušice. Také se projevuje špatná dostupnost některých potenciálních regionálně významných rozvojových ploch na nadřazenou síť (Stříbro, Líně) a rekreačně

významných oblastí (Česká Kanada, Šumava, Lipensko). Silnice II. a III. třídy jsou pro napojení center a částí regionu na nadřazenou silniční síť zásadní, ale jejich současný stav a technické parametry neodpovídají jejich dopravnímu významu. Význam těchto komunikací je nadále posilován absencí neregionální silniční sítě v jihočeské části regionu. Napojení technicky vyhovujících silnic II. a III. třídy na nadřazenou silniční síť je zásadní podmínkou zlepšení dostupnosti regionu, mobility obyvatel a využití ekonomického potenciálu regionu. [12]

6.1.4 Železnice

Na území regionu NUTS II Jihozápad se nachází 14 celostátních a 19 regionálních tratí ve vlastnictví státu. Systém je doplněn dvěma privátními úzkokolejnými drahami. Železniční síť, jejíž základ byl vybudován ve II. polovině 19. Století, neodpovídá současným potřebám regionů. Páteří této sítě jsou trasy III. a IV. Tranzitního železničního koridoru ČR směřující do SRN a Rakouska, které jsou součástí prioritního projektu dopravní infrastruktury EU č. 22. Propojení obou krajských měst zajišťuje železniční trať č. 190. Propojení s evropskou železniční sítí zajišťují čtyři železniční přechody, z toho dva do Bavorska a po jednom do Horních a Dolních Rakous. [12]

Železniční síť je převážně jednokolejná, dvoukolejné jsou pouze kratší úseky, což neumožňuje zvýšení provozní spolehlivosti a omezuje propustnou výkonnost železniční dopravy. Rozložení železniční sítě je historicky nerovnoměrné. V současné době nesplňují ani hlavní tratě požadavky kladené na mezinárodní provoz jak z hlediska cestovní rychlosti, tak interoperability. Některé regionální tratě ztrácejí na přepravním významu v konkurenci se silniční dopravou. [12]

K největším problémům železnice patří zanedbaný stavebně-technický stav tratí i budov, zastaralost sdělovací a zabezpečovací techniky i systémů řízení provozu. Atraktivitu železnice snižuje i technický stav hnacích a tažných vozidel pro osobní dopravu, neexistence lehkých elektrických a motorových jednotek pro regionální osobní dopravu, nedostatek přestupních terminálů vlak – bus a parkovišť pro zákazníky typu Park & Ride. [12]

Oba kraje podporují urychlenou výstavbu železničních koridorů, modernizaci navazujících regionálních tratí, optimalizaci hustoty a délky sítě na svém území a mají vlastní rozvojové záměry, které by měly přispět k revitalizaci železniční sítě v rámci regionu. Ke zvýšení atraktivity železničního provozu pro příměstskou dopravu by mělo napomoci také budování a postupné rozšiřování integrovaných dopravních systémů (Integrovaná doprava Plzeňska, IDS České Budějovice, IDS Tábor) společně se zaváděním taktové dopravy a ve vazbě na dálkovou železniční dopravu. [12]

6.1.5 Letiště

V regionu NUTS II Jihozápad se letecká doprava dosud uplatňuje jen minimálně. Nacházejí se zde sice dvě veřejná mezinárodní letiště (Hosín u Českých Budějovic a Klatovy) a osm veřejných vnitrostátních letišť, ta ale nesplňují základní parametry pro další rozvoj tohoto druhu dopravy. Většinou jsou využívána ke sportovním letům, ke smluvní nepravidelné dopravě osob, ke cvičným letům, letům v rámci IZS a ostatním leteckým činnostem. Negativně se projevuje absence významných veřejných regionálních letišť s mezinárodním provozem. V této souvislosti je nutno konstatovat, že v současné době je patrný tlak ze strany International Air Transport Association na odlehčení velkých letišť, tzn. na přesun provozu na další letiště v blízkosti velkých letišť v Evropě. Je rovněž faktem, že v posledních letech roste obliba regionálních letišť mezi cestující veřejností i leteckými dopravci. [12]

V současné době již v rozvoji regionálních letišť existují příklady dobré praxe Ostravy a Brna. Regionální letiště v České republice prožívají v posledních letech velký rozkvět. Na národní úrovni byla založena Asociace regionálních letišť České republiky, která se zaměřuje mimo jiné na ochranu a prosazování zájmů provozovatelů a majitelů regionálních letišť, předkládání návrhů, řešení a opatření souvisejících s provozováním letišť a zastupování členů v asociacích sdružujících provozovatele letišť. Vedení krajů, do jejichž vlastnictví tato letiště postupně přešla, si uvědomila význam leteckého spojení pro rozvoj svých regionů. Nejlepší předpoklady pro zavedení mezinárodního leteckého provozu většího rozsahu mají např. bývalá vojenská letiště Planá u Českých Budějovic. [12]

Záměr vybudovat z bývalého vojenského letiště v Plané u Českých Budějovic civilní letiště je společným projektem Jihočeského kraje a města České Budějovice. Město České Budějovice již disponuje studií využití tohoto letiště pro mezinárodní civilní letecký provoz, která má charakter studie proveditelnosti a byla zaměřena především na technické řešení problematiky. Ze studie dále vyplývá, že má projekt podstatného zkvalitnění dopravního napojení regionu na široké okolí nesporné pozitivní a podpůrné dopady pro zvyšování atraktivnosti regionu. Multiplikační účinky projektu se projeví již v krátkém a středním časovém horizontu, zejména v oblasti zkvalitnění dopravní i obchodní infrastruktury a zvýšení cestovního ruchu. Následně bude zpracována studie proveditelnosti, která podrobně zhodnotí ekonomický a společenský užitek projektu. Byly podniknuty ale i další kroky směrem k vybudování mezinárodního letiště. Koncem května roku 2007 schválila vláda České republiky převod bývalé bojové části areálu letiště v Plané u Českých Budějovic na Jihočeský kraj. Jihočeské letiště u Českých Budějovic zároveň získalo licenci pro neveřejný mezinárodní provoz kategorie 4C, která umožňuje přijímat a odbavovat letadla do rozpětí křídel 36 metrů. Vše toto je činěno při vědomí vzdálenosti regionálního letiště v Linci (108 km od letiště v Plané u Českých Budějovic). Vznik regionálního letiště v regionu Jihozápad je velmi podporován regionem Dolní Rakousko, když zejména pro Waldviertel představuje toto letiště významný rozvojový potenciál. Vzhledem k povětrnostním podmínkám je možné a Dolním Rakouskem vítané, aby letiště v Plané u Českých Budějovic sloužilo nejen pro přilehlou část Dolního Rakouska, ale částečně i jako záložní letiště pro velké mezinárodní letiště ve Vídni. [12]

Letiště už nyní zaznamenává zájem zahraničních společností o lety na jihozápad Čech. Trh projevuje o mezinárodní letiště v regionu NUTS II Jihozápad zájem, což je příslibem budoucího využití zvláště v době, kdy zde stále chybí dálniční spojení a probíhá budování železničního koridoru. Společný projekt Jihočeského kraje a statutárního města České Budějovice počítá s tím, že by se zdejší letiště mělo zařadit do sítě mezinárodních letišť a přistávat by tu měla středně velká dopravní letadla. Předcházet tomu ale musí nutná modernizace

areálu, na letištní ploše by měl vyrůst nový terminál, zázemí pro posádky a letový provoz i nová řídicí věž. [12]

V souvislosti se zásadním zvyšováním cenové dostupnosti letecké dopravy získává záměr mezinárodního letiště s řízeným leteckým provozem jasné obrysy a konkrétní horizont řešení. Jako svou rozvojovou příležitost chápou zprovoznění mezinárodního letiště i Horní Rakousy, které projekt podporují. Velký ohlas vzbudil záměr vybudovat veřejné mezinárodní letiště v Plané u Českých Budějovic i na veletrzích investičních příležitostí v Cannes a ve Vídni. Letecké propojení regionu Jihozápad v rámci České republiky, ale i se světem je dalším krokem v posílení turistického ruchu a povzbuzuje nárůst dalších podnikatelských aktivit v regionu. [12]

6.1.6 *Ostatní dopravní infrastruktura*

Na území Jihočeského kraje se nachází zákonem uznaná vodní cesta Vltava (E20-06 mezinárodní klasifikace). Jejímu využití brání nedokončené technické úpravy na vodních dílech v úseku Třebenice – České Budějovice, které neumožňují splavnost. Jihočeský kraj připravuje ve spolupráci se středočeským krajem projekt Dokončení vltavské vodní cesty pro plavbu v kategorii 300 t, což by umožnilo kromě plavby nákladní i plavbu rekreační. To by prý přineslo zvýšení rekreačního potenciálu Jihočeského kraje. [12]

V posledních letech byl zaznamenán rozvoj cyklodopravy, vč. Vytváření sítě cyklotras, méně již cyklostezek. V naprosté většině se tak jedná o souběh cyklistické a automobilové dopravy na komunikaci nižších tříd, což nevytváří dobré podmínky pro další rozvoj cyklodopravy. Řešením je budování systému cyklostezek oddělených alespoň v exponovaných místech od silniční sítě. [12]

6.2 Současný stav investic do staveb dopravní infrastruktury v ČR

Pro udržení rozvoje dopravní infrastruktury hovoří jasnou řečí 3 základní dokumenty: Dopravní politika ČR na léta 2005 - 2013 (vláda 07/2005), Programové prohlášení vlády ČR (08/2010) a Analýza konkurenceschopnosti ČR. V Programovém prohlášení vláda hlásá: "Vláda zachová výši investic do dopravní infrastruktury." V Analýze konkurenceschopnosti ČR se citují zjištění World Economic Forum, že v ČR patří infrastruktura mezi evropský podprůměr, mezi hodnocenými státy je až na 80. místě podle kvality silnic a celkově podle kvality infrastruktury na 39. místě. [26]

Navzdory všem těmto závazným dokumentům předložilo ministestvo dopravy Superstrategii dopravní infrastruktury, tzv. Green paper, která předpokládá vybudovat do roku 2025 pouhých 480 km dálnic a rychlostních komunikací, což není ani polovina rozsahu potřebného k dobudování páteřní sítě komunikací. Dokument uvažuje s nedostatečnou výší národních zdrojů v rozpočtu, zpracování jednotlivých dopravních oborů je nevyvážené, do projektů PPP jsou zařazeny nepřipravené stavby, zjednodušená multikriteriální analýza je bez jakýchkoli návrhů řešení. Dokument je defenzivní, nezajišťuje potřebný rozvoj DI, nehledá alternativy financování. SPS ho odmítl, právě také jeho druhou, nijak věcně neobohacenou verzi. Zapojení soukromých finančních prostředků (PPP) je vhodný alternativní zdroj financování, nikoli však jediný, skýtá četné faktory ohrožení (legislativní práce, realizace není ověřena v ČR praxí, sestavení Koncesního projektu a Koncesní smlouvy může být dlouhavé a rizikové, nejsou dosud specifikováni konkrétní potencionální koncesionáři, není zahájena příprava podkladů ani pro jeden Koncesní projekt, stát si musí vyřešit otázku zvyšování budoucích mandatorních výdajů a jejich výši. Minimální průběh přípravy projektu PPP činí 30 měsíců. [26]

Sdružení pro výstavbu silnic spolu se Svazem podnikatelův ČR zpracovaly dokument "Návrh alternativ financování silniční infrastruktury", který obsahuje konkrétní kroky a možnosti v této oblasti. Jsou to především úspory v

rozestavěných staveb, úspory ve staveb připravovaných, rozložení staveb v čase, nikoli konzervace, poskytnutí dodavatelského úvěru, odložené financování staveb v dlouhodobějším horizontu, realizace PPP projektů, navýšení národního podílu v rozpočtu SFDI, provedení analýzy potřebnosti jednotlivých akcí v čase, navýšení prostředků na přípravu, provedení prověrky a přehodnocení akcí v Operačním programu Doprava, nebo úprava systému zadávání staveb. O zapojení do tohoto programu projeví zájem už i některé velké banky. Dokument byl předložen vládě, Ministerstvu dopravy, zůstal však, jako řada jiných pokusů o komunikaci, zcela bez odezvy. Krize zřetelně omezila ekonomiku, omezila investice, přesto však není důvod dusit ho tak dramaticky. Výdaje rozpočtu na přípravu nových dopravních staveb nejsou nijak obrovské. Přesto kromě zastavení staveb, byla prakticky zastavena i řada připravovaných staveb. Od poloviny r. 2009 se nevypisují skoro žádné nové zakázky projektové a inženýrské přípravy, projekční firmy pouze dokončují nasmlouvané zakázky. Příprava liniových staveb trvá 7,5 - 13 roků, a tak je jisté, že až se ekonomika zvedne, nebo až si vláda uvědomí, že zastavení investic není ta správná cesta boje proti krizi a bude chtít pokračovat v budování dopravní infrastruktury, zjistíme s hrůzou, že nemáme kde stavět. Nedobudování dopravní sítě bude znamenat ztrátu silné stránky naší republiky v zajištění konkurenceschopnosti, kterou je geografická poloha, předurčující Českou republiku pro roli tranzitní země. [26]

7 PRAKTICKÁ ČÁST – FINANCOVÁNÍ SILNIČNÍHO TUNELU A MOSTU PŘES VLTAVU V ČESKÉM KRUMLOVĚ

Pro praktickou část diplomové práce jsem si vybral projekt silničního tunelu a mostu přes Vltavu v Českém Krumlově. Budu se tu zabývat optimálním financováním tohoto projektu. Tento projekt je zatím v přípravné investiční fázi životního cyklu stavby. K tomuto projektu byla zhotovena **Studie proveditelnosti - silniční tunel a most přes Vltavu na silnici II/157 - U Trojice - Nemocnice Český Krumlov**, a ta mi sloužila jako hlavní podklad pro tuto část diplomové práce. Tuto studii jsem si mohl prostudovat a některé části okopírovat na městském úřadě v Českém Krumlově v oddělení strategického rozvoje. Část této studie je jako příloha mé diplomové práce.

7.1 Charakteristika projektu

Zastupitelé města se na jednání v prosinci 2009 seznámili se studií proveditelnosti silničního tunelu, který by začínal v městské čtvrti U Trojice a ústil u nemocnice v Českém Krumlově. U Trojice by byl postaven také nový most přes řeku Vltavu. Zastupitelé veřejně požádali orgány Jihočeského kraje o zařazení tohoto projektu mezi prioritní akce Jihočeského kraje v oblasti dopravy již pro rok 2010. Stavba tunelu by pak měla začít v horizontu několika let a financoval by ji Jihočeský kraj.

Obousměrný tunel o délce 516 metrů a nový most přes Vltavu jsou součástí přeložky silnice II/157, která má odlehčit dopravě na křižovatce u Porákova mostu, odklonit tranzitní dopravu od centra a snížit hlukovou zátěž ve městě. Výhodou bude také zkrácení cesty k autobusovému nádraží a nemocnici.

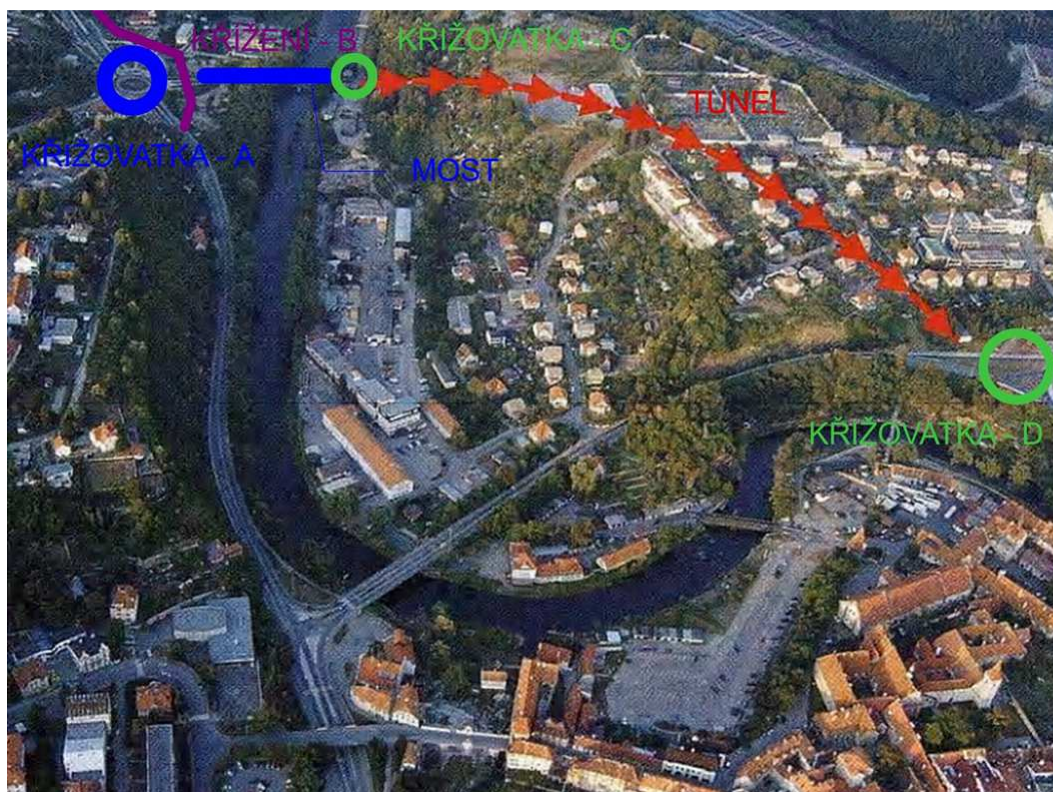
Odhadované finanční náklady na stavbu činí **570 milionů Kč bez DPH**. Tunel by měl být ražen novou rakouskou tunelovací metodou, která se intenzivně

používá v posledních dvaceti letech. Otázkou tunelu se město zabývá již od roku 2003. Umístění tunelu je dáno územním plánem.

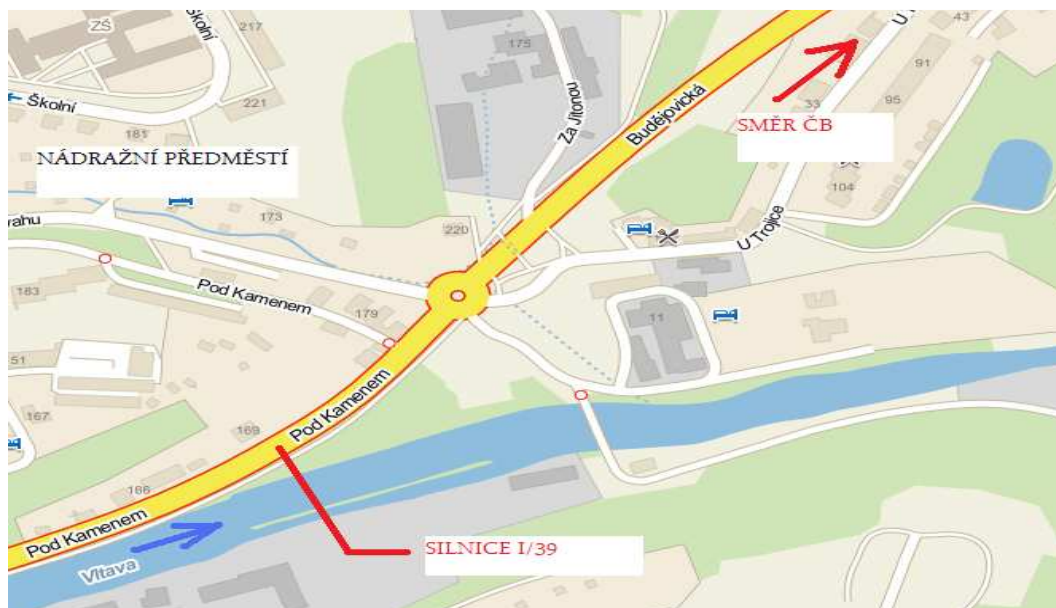
7.1.1 *Technické řešení projektu*

Stavba je rozdělena na šest stavebních úseků:

- Křižovatka A
- Křížení B
- Mostní objekty a zdi
- Křižovatka C
- Tunel
- Křižovatka D



Obrázek 3 - Letecký snímek Českého Krumlova s vyznačením trasy tunelu
[Zdroj[8]]



Obrázek 4 – Stávající stav kruhové křižovatky U Trojice [Zdroj[24]

7.1.1.1 Křižovatka A

Tato křižovatka vychází ze stávající pětiramenné okružní křižovatky na silnici I/39. Pro zvýšení dopravní kapacity bude křižovatka upravena vložením dvou důležitých spojovacích větví ve směru z nové silnice II/157 ve směru na České Budějovice a od Českých Budějovic na Nádražní Předměstí.



Obrázek 5 – Nově plánovaný stav křižovatky U Trojice [Zdroj[8]

7.1.1.2 Křížení B

Další částí stavby je napojení ulice U Trojice na silnici I/39. To bude provedeno podjezdem pod novou silnicí a napojení na silnici I/39 bude provedeno stykovou křižovatkou.

7.1.1.3 Mostní objekty a zdi

Pro návrh mostu bylo zkoumáno více konstrukčních typů a více variant uspořádání podpěr. Výsledná varianta řešení mostu přes Vltavu byla nakonec sjednocena z hlediska rozpětí jednotlivých polí. Dalším hlediskem byla otázka výraznosti nového mostního objektu a jeho dopadu do panoramatu při pohledu ze zámecké věže.

Bylo prověřováno řešení na bázi předpjatého betonu, spřažené ocelobetonové konstrukce i ocelové konstrukce. Předložené konstrukční řešení je řešení, jehož limitem je stavební výška, kterou lze redukovat podrobným návrhem v dalších stupních projektové dokumentace, respektive použitím oceli nebo spřažené ocelobetonové konstrukce.

Výsledné základní schéma pro přemostění Vltavy je konstrukce mostu o třech polích o rozpětích 15,4 + 28,5 + 30,5 m.



Obrázek 6 – Nově plánovaný most přes Vltavu [Zdroj[8]

7.1.1.4 Křižovatka C

Za mostem je navržena mimoúrovňová křižovatka. Z hlediska bezpečnosti silničního provozu v blízkosti tunelu je navrženo pouze pravé odbočení a pravé připojení na hlavní komunikaci.



Obrázek 7 – Nově plánovaná křižovatka C [Zdroj[8]

7.1.1.5 Tunel

V trase přeložky silnice II/157 je navržený tunel dl. 516 m. Podle STN 73 75 07 se jedná o tunel střední (platí pro tunely délky 300 – 1000 m). Bezpečnostní kategorie z hlediska stanovení technického vybavení tunelu – TA. Šířková kategorie T-9,5. Jedná se o tunel dvou-pruhový obousměrný, navržený s přirozeným podélným větráním doplněný o ventilátory. Šířka jízdních pruhů je 3,5 m, vodící proužek 0,25 m, nouzový pruh 1,0 m a nouzový chodník 1,0 m.

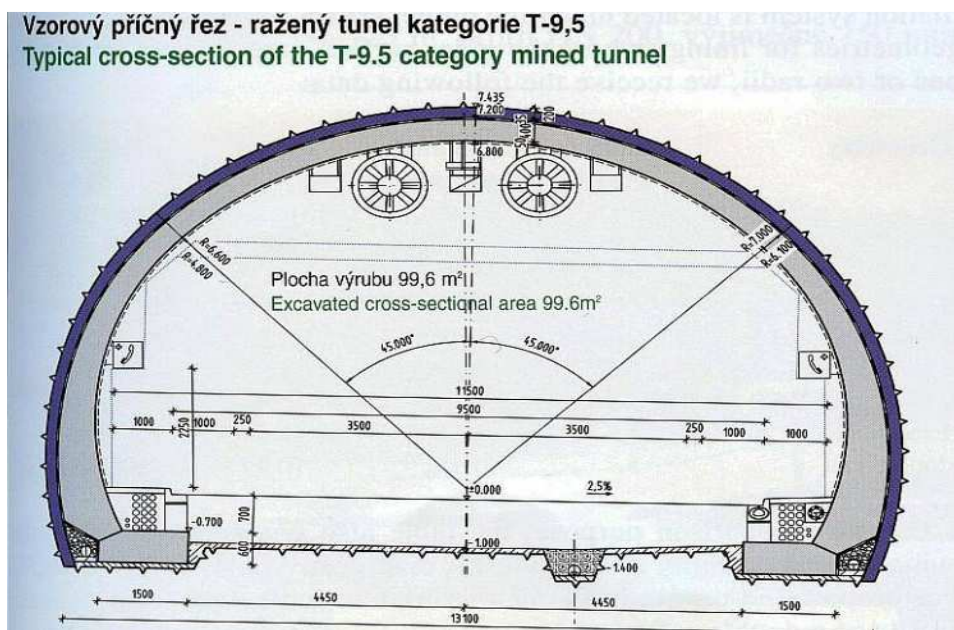
Tabulka 2 – Technické parametry tunelu

Technické parametry	
Severní portál	483,84 m n. m.
Jižní portál	497,25 m n. m.
Podélný sklon	2,60 ‰
Příčný sklon	2,50 ‰
Délka hloubených částí	48 m
Délka ražené části	468 m
Délka tunelu	516 m
Oblouk R = 340 m	296,815 m
Přechodnice	50 m
Přímá	173,186 m

Údaje v tabulce 2 jsou převzaty z průvodní zprávy studie proveditelnosti, která je v příloze.



Obrázek 8 - Plánovaný tunel v Českém Krumlově [Zdroj[8]



Obrázek 9 - Vzorový příčný řez tunelu [Zdroj[8]]

7.1.1.6 Křižovatka D

Nová okružní křižovatka umožňuje vhodné připojení obou hlavních silnic II. třídy. V prostoru křižovatky jsou navržena protihluková opatření pro ochranu areálu nemocnice. V následujícím stupni dokumentace bude upřesněn pěší provoz v této lokalitě.



Obrázek 10 – Plánovaná křižovatka D [Zdroj[8]]

7.2 Potřebnost a přínosy řešeného projektu

Ulice Pod Kamenem a křižovatka u Porákova mostu je z dopravního hlediska nebezpečná a provoz na ní neodpovídá požadavkům 21. století. Současná dopravní situace v inkriminovaném úseku je nestandardní, a to nejen kvůli zvětralé skále nad silnicí Pod Kamenem, ale také proto, že propustnost křižovatky u Porákova mostu je na hranici únosnosti. Ještě větší nápor automobilů čeká Český Krumlov v souvislosti s plánovanou výstavbou dálnice D3 (plánovaná trasa dálnice D3 je vyznačena na obrázku 11) a navazující rychlostní komunikace R3 z Prahy do Dolního Dvořiště (plánovaná trasa rychlostní silnice R3 je vyznačena na obrázku 12). Realizací mnou řešeného projektu by byla tato nepříznivá dopravní situace v Českém Krumlově vyřešena.



Obrázek 11 - Plánovaná trasa dálnice D3 [Zdroj [15]]



Obrázek 12 - Plánovaná trasa rychlostní silnice R3 [Zdroj [16]]

Mezi nejhlavnější přínosy realizace projektu Silničního tunelu a mostu přes Vltavu v Českém Krumlově na základě výše zmíněné dopravní situace bude:

- Odlehčení křižovatky u Porákova mostu
- Zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
- kladný vliv na životní prostředí převedením dopravy do tunelu
- vytvoření návaznosti stavby dálnice D3/R3 a napojení Českého Krumlova
- zlepšení dopravní dostupnosti centra a plynulejší průjezd městem
- odstranění limitu pro rozvoj cestovního ruchu a návštěvnosti
- napojení rozvojových ploch a revitalizovaných areálů

8 FINANČNÍ ZAJIŠTĚNÍ PROJEKTU

V této kapitole se budu zabývat možnostmi financování mnou řešeného investičního projektu. Vycházel jsem z finanční analýzy studie proveditelnosti, která je přílohou A. Předběžné náklady na projekt činí 570 mil. Kč bez DPH. Zhodnotím a zanalyzuji možnosti finančního zajištění realizace projektu.

Možností finančního zajištění realizace projektu bylo rozčleněno na několik dále uvedených skupin, dle různých typů financování.

Možnosti financování jsou popsány v následující tabulce 3:

Tabulka 3 – Možnosti financování dané investice

Číslo	Možnost financování
1	Strukturální fondy a kohezní fondy EU
2	Státní rozpočet (SFDI), krajský rozpočet
3	Úvěr mezinárodních rozvojových institucí (EIB, Světová banka)
4	Komerční úvěr, soukromý kapitál (mezinárodní a národní fin. trhy)
5	Koncesní financování (viz zákon č. 139/2006 Sb. – koncesní zákon)

8.1 Strukturální fondy

Vzhledem k charakteru investičního projektu připadají v úvahu následující operační programy:

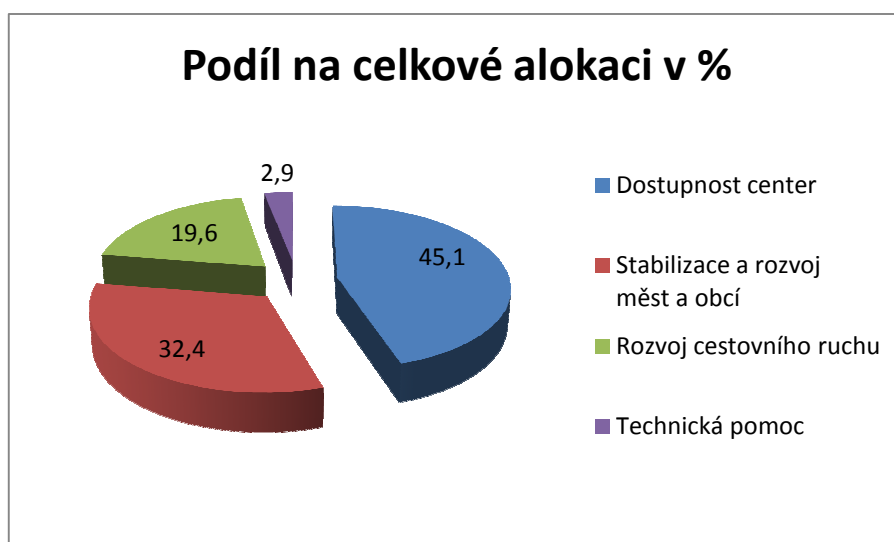
- Regionální operační program NUTS II Jihozápad
- Operační program Doprava

8.1.1 Regionální operační program Jihozápad

Na webových stránkách zabývajících se fondy Evropské unie [Zdroj11] jsem zjistil údaje použité v následující analýze. Na regionální operační program NUTS

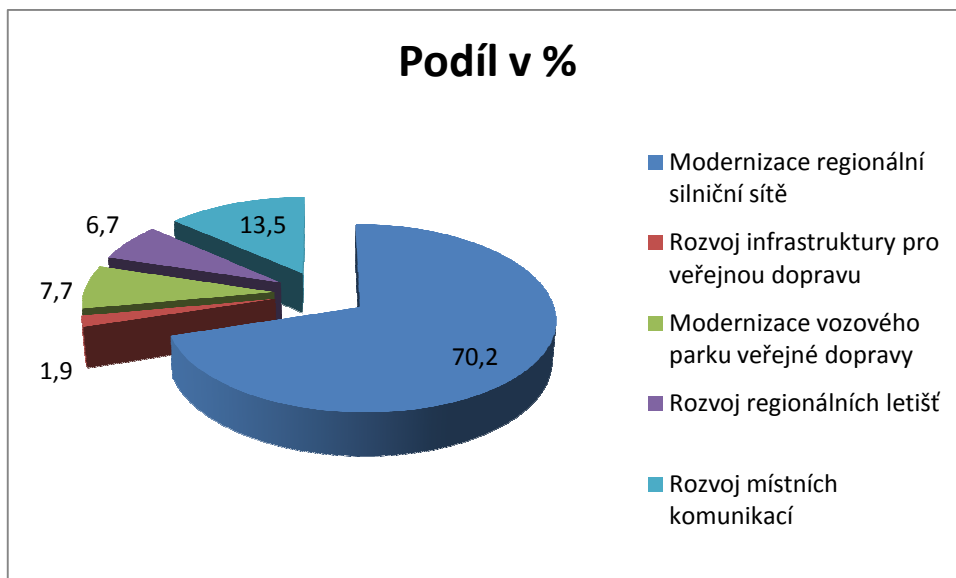
II Jihozápad 2007 – 2013 bylo celkem alokováno **18 699 600 000 Kč**. K měsíci září 2012 byly dosud s příjemci dotací podepsány smlouvy o poskytnutí dotace v celkové hodnotě **16 604 500 000 Kč**. Z těchto čísel vyplývá, že regionálnímu operačnímu programu NUTS II Jihozápad zbývá do konce období **2 095 100 000 Kč**. Když od této sumy ještě odečteme **306 900 000 Kč**, což je suma několika ještě nedokončených projektů k září tohoto roku, vyjde nám, že na zbývajícím období tohoto operačního programu zbývá **1 788 200 000 Kč**.

Mnou řešená stavební investice spadá do prioritní osy číslo **1**, která se jmenuje **Dostupnost center** a do oblasti podpory s číslem **1.1**, což je **Modernizace regionální silniční sítě**. Na grafu 1 je vidět podíl na celkové alokaci v %. Na prioritní osu **Dostupnost center** bylo alokováno **45,1 %** z dosud vynaložených prostředků regionálního programu NUTS II Jihozápad, což je **8 426 400 000 Kč**.



Obrázek 13 – Graf podílu celkové alokace ROP Jihozápad do prioritních os

Z těchto **45,1 %** (8 426 400 000 Kč) bylo na oblast podpory **Modernizace regionální silniční sítě** vyčleněno, jak je vidět na obrázku 14, **70,2 %** těchto finančních prostředků, což je dohromady **6 501 600 000 Kč**.



Obrázek 14 – Graf podílu alokace prioritní osy č. 1 Dostupnost center

Na zbývající finanční prostředky regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad budu uvažovat stejný % - ní podíl alokace. Tedy, že z částky 1 788 200 000 Kč půjde 45,1 % do prioritní osy Dostupnost center, což je 806 478 000 Kč, a z těchto 45,1 % bude 70,2% alokováno do oblasti podpory Modernizace regionální silniční sítě. A výsledná částka tedy je **566 148 000 Kč**.

S ohledem na uvedené skutečnosti si myslím, že možnost obdržení finanční podpory ve výši odpovídající maximální výši procentního podílu na spolufinancování projektu z prostředků Evropské unie tj. 85 % z předpokládaných rozpočtových nákladů, které jsou 678,4 mil s DPH. Kč, je v tomto období nepravděpodobné. 85 % z 678,4 mil. Kč je 576,6 mil Kč a tato částka přesahuje vypočtenou zbývající sumu finančních prostředků 566,1 mil Kč, které je určena do oblasti podpory Modernizace regionální silniční sítě.

8.1.2 Operační program Doprava

Operačním programem Doprava jsou realizovány zejména dopravní aspekty hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. OP Doprava je zaměřen na sledování priorit evropského a nadregionálního významu, přičemž je v jejich plnění komplementární s dopravními intervencemi v rámci Regionálních operačních programů. OP Doprava je zároveň zaměřen na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2005-2013 a dalšími strategickými dokumenty. Naplňování všech zmíněných priorit a cílů bude samozřejmě provázáno i respektováním cílů udržitelného rozvoje. [17]

Specifickými cíli OP Doprava jsou: [17]

- výstavba a modernizace sítě TEN-T a sítí navazujících
- výstavba a modernizace regionálních sítí drážní dopravy
- výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T
- zlepšování kvality dopravy a ochrany životního prostředí z hlediska problematiky dopravy
- výstavba a modernizace důležitých dopravních spojení na území hl. m. Prahy

Z výše zmíněných skutečností je jasné že OP Doprava nepodporuje výstavbu a modernizaci komunikací nižších tříd, což bohužel znamená, že financování z tohoto OP je v podstatě nemožné.

8.2 Financování ze státního rozpočtu (SFDI) a z rozpočtu Jihočeského kraje

8.2.1 Státní fond dopravní infrastruktury

Další možností financování této investice je financování prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Státní fond dopravní infrastruktury je zřízen zákonem 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. 7. 2000. Účelem Fondu je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Kromě vlastního financování výstavby a údržby Fond dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu. [18]

Mezi příjmy Fondu patří převody výnosů silniční daně, převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv a převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic. Tímto způsobem je zajištěno, že část výnosů, které doprava produkuje, se do dopravy vrací. Příspěvky Evropské komise, poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů, poplynou rovněž do SFDI. Zůstatky příjmů Fondu se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího. [18]

Stejně jako v předchozích letech bude v příštím roce Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) přijímat žádosti o příspěvek v těchto oblastech: naplňování programů zaměřených na zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, výstavbu a údržbu cyklistických stezek a průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, **modernizaci a opravy silnic** a dálnic, dopravně významných vnitrozemských vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah. [18]

Celkově je v návrhu rozpočtu SFDI na tento rok vyhrazeno pro příspěvkové programy **500 mil. Kč**. Jednotliví žadatelé mohli předkládat své žádosti o příspěvek do konce roku 2012. [18]

Na webových stránkách SFDI v sekci financování akcí jsem zjistil, že přímou finanční dotací z tohoto fondu byly do současnosti podpořeny pouze 3 akce z celkových 424, které se týkaly silnic nižších tříd. Jsou to:

- **Oprava silnice druhé třídy (II/480) u Kopřivnice**

Z celkových nákladů 4 260 tis Kč na danou akci, bylo SFDI poskytnuto 4 260 tis Kč, tedy 100 % z celkových nákladů

- **Rekonstrukce silnice třetí třídy (III/18026) ve Starém Plzenci**

Z celkových nákladů 4 345 tis. Kč na danou akci, bylo SFDI poskytnuto 1 629 tis. Kč, tedy 38 % z celkových nákladů

- **Rekonstrukce mostu v Brandýse nad Labem na silnici druhé třídy (II/610)**

Z celkových nákladů 22 087 tis Kč na danou akci, bylo SFDI poskytnuto 22 087 tis Kč, tedy 100 % z celkových nákladů

Z této analýzy vyplývá, že státní fond dopravní infrastruktury v podstatě skoro vůbec nedotuje projekty týkající se silnic nižších tříd kromě tří výše zmíněných akcí. Nejvyšší dotace ze SFDI poskytnutá na projekt týkající se silnice nižší třídy byla ve výši 22,087 mil Kč.

Ze zmíněných skutečností se domnívám, že financování mnou řešené investice, ze státního fondu dopravní infrastruktury nebude možné.

8.2.2 *Financování z rozpočtu Jihočeského kraje*

Zastupitelé Jihočeského kraje schválili rozpočet na rok 2013. Na straně příjmů bude kraj hospodařit s částkou 11,339 miliard korun a celkový objem výdajů je navržen ve výši 11,908 miliardy Kč. To znamená, že krajský rozpočet na rok 2013 je schodkový se schodkem 569 milionů Kč. Navržený schodek vznikl převodem výdajů schválených k financování v roce 2012 do rozpočtového roku 2013 v celkovém objemu téměř 620 mil. Kč. Tyto akce měly být v naprosté většině financovány prostřednictvím přijatého účelového úvěru. Proto je nedílnou součástí návrhu rozpočtu i návrh na dočerpání úvěru v objemu 400 milionů korun.

Krajský rozpočet na rok 2013 počítá s kapitálovými výdaji za více než 2,25 miliardy korun. S ohledem na klesající příjmy a na nastavená úsporná opatření to lze považovat za úspěch. Tyto investice snesou srovnání s investicemi minulých let. Hlavními prioritami investic zůstávají sociální oblast, zdravotnictví, školství a doprava. V kapitálových výdajích v roce 2013 se počítá například s investicí 59 milionů na vybudování prostor Letecké záchranné služby na letišti v Plané. V oblasti zdravotnictví a sociálních věcí jsou v rozpočtu zahrnuty výdaje pro Nemocnici Jindřichův Hradec ve výši 80 milionů na výstavbu pavilonu D. Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje získá 16 milionů na obnovu vozového parku. Zahájena bude také výstavba nového Domova seniorů v Bechyni pro 122 osob. Na jeho výstavbu kraj v rozpočtu vyčlenil 133 milionů a dalších 63,5 milionu si vyžádá rekonstrukce a vybavení Domova důchodců Dobrá Voda.

V oblasti strukturálních fondů EU jsou v rozpočtu zahrnuty výdaje předfinancování a kofinancování mimo jiné na dopravní projekt Program modernizace komunikací II. a III. třídy P5 v objemu **199,3** milionu korun. Na 4. etapu tzv. Zanádražní komunikace (přeložka silnic II/156 a II/157) v Českých Budějovicích kraj vyčlenil **202,4** milionu a na přeložku silnice II/409 v Plané nad Lužnicí **60,7** milionu. V oblasti kultury je do rozpočtu zahrnuto 18 mil. Kč investičních prostředků na dofinancování rekonstrukce hlavní budovy Jihočeského muzea.

Z výše zmíněných skutečností vyplývá, že kraj v tomto roce v rozpočtu nepočítá s investicí do projektu Silničního tunelu a mostu v Českém Krumlově. Ale je také patrné, že Jihočeský kraj finančně velmi podporuje investice do dopravy na svém území a tak je více než reálné, že v horizontu pár let, by Jihočeský kraj mohl vyčlenit nějaké finanční prostředky na realizaci mnou řešeného projektu.

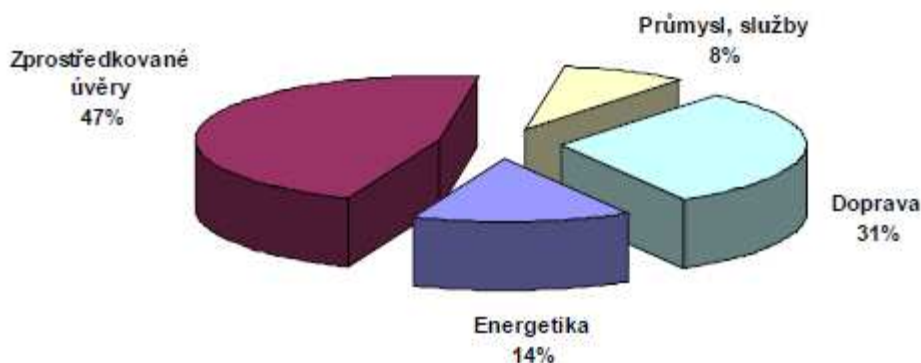
8.3 Úvěr mezinárodních rozvojových institucí (EIB, světová banka)

8.3.1 Evropská investiční banka (EIB)

V České republice, stejně tak jako v ostatních členských státech EU, podporuje Evropská investiční banka investiční projekty, jejichž cílem je snížit rozdíly v regionálním rozvoji, posílit hospodářskou konkurenceschopnost a zvýšit životní úroveň občanů.

V roce 2011 poskytla EIB v České republice úvěry v celkovém objemu 1,25 mld. EUR. Banka se zavázala poskytnout v České republice v období let 2007-2011 na projekty podporující evropské cíle celkem 7,6 mld. EUR. [25]

Úvěry EIB v ČR v roce 2011 podle odvětví (1,25 mld. EUR)



Obrázek 15 – Úvěry EIB v ČR v roce 2011 podle odvětví (1,25 mld. EUR)
[Zdroj[25]]

Evropská investiční banka (EIB) je institucí dlouhodobého financování Evropské unie a jejími akcionáři jsou členské státy EU. Poskytuje dlouhodobé zdroje financování na životaschopné investiční projekty s cílem přispět k dosažení cílů politik EU, zejména pokud jde o opatření v oblasti klimatu, podporu MSP, inovace a soudržnost. [25]

Ve svých úvěrových aktivitách v EU se EIB soustřeďuje na různé prioritní cíle, jeden z těchto cílů je také rozvoj transevropských dopravních a energetických sítí. [25]

EIB podporuje rozvoj prioritní dopravní infrastruktury v České republice, která je důležitá pro další růst českého hospodářství, posílení konkurenceschopnosti ČR a zlepšení kvality života jejích občanů. Lepší dopravní infrastruktura navíc povede k časovým úsporám, sníží provozní náklady a zvýší dopravní kapacitu s pozitivními důsledky pro životní prostředí. [25]

V roce 2011 banka schválila a poskytla prostředky ve výši zhruba 393 mil. EUR (na základě úvěrové smlouvy podepsané v roce 2010), které se společně s prostředky z fondů EU použijí na různé programy investic do pozemních komunikací a železnic v rámci operačního programu „Doprava“ na období let 2007-2013: železniční trať Stříbro – Planá - Cheb (III. koridor), modernizace železniční trati Votice - Benešov (IV. koridor), rekonstrukce železničních uzlů Přerov a Břeclav a různé stavby na dálnici D1. [25]

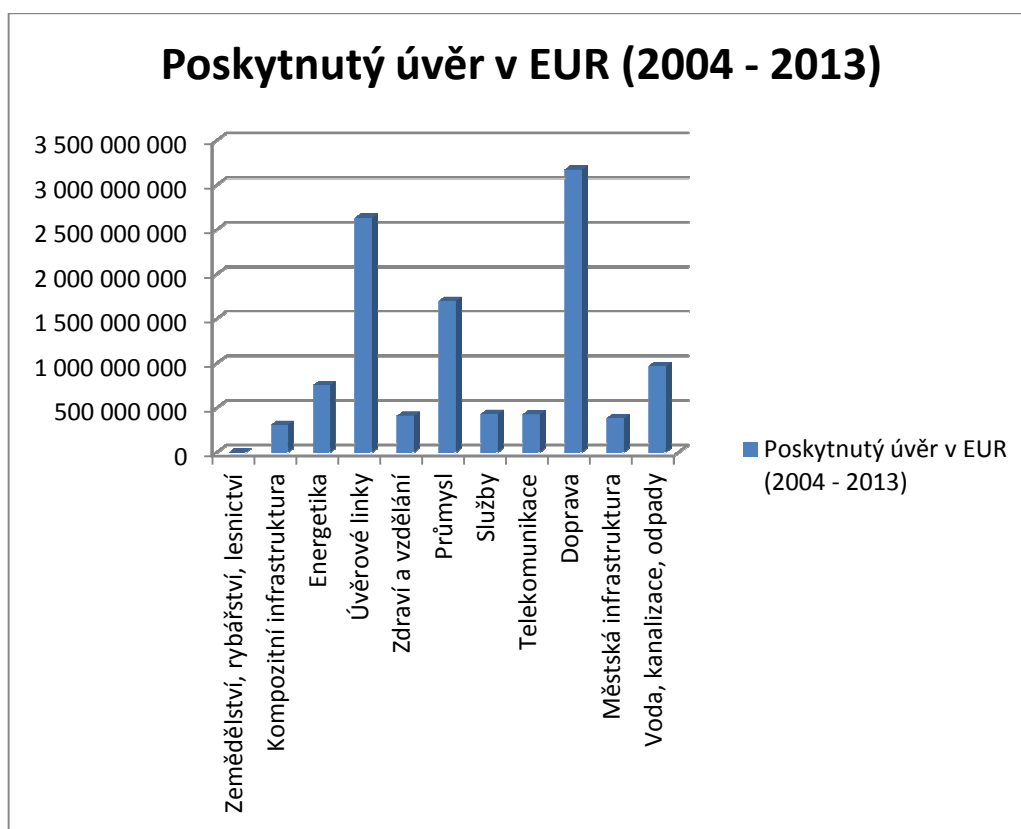
Provedl jsem analýzu, která ukazuje množství poskytnutých úvěrů České republice od Evropské investiční banky od roku 2004, tedy od vstupu České republiky do Evropské unie, až po současnost.

Data pro analýzu jsem našel na webových stránkách Evropské investiční banky, kde jsem jednotlivé úvěry poskytnuté České republice roztřídil podle oblastí, na které byly poskytnuty a následně jsem pro přehlednost vytvořil z těchto údajů graf.

České republice byly poskytnuty úvěry na tyto oblasti:

- Zemědělství, rybářství, lesnictví
- Kompozitní infrastruktura
- Energetika
- Úvěrové linky
- Zdraví a vzdělání
- Průmysl
- Služby
- Telekomunikace
- Doprava
- Městská infrastruktura
- Voda, kanalizace, odpady

Celková částka poskytnutých úvěrů od roku 2004 do roku 2013 je 11,175 mld. EUR. Což je skoro 280 mld. Kč.



Obrázek 16 – Výše poskytnutých úvěrů od EIB České republice

Z grafu je vidět že největší podíl poskytnutých úvěrů České republice od Evropské investiční banky je na dopravu. Bezmála 3,2 mld. EUR, tedy asi 80 mld. Kč.

Z této částky na dopravní infrastrukturu získal Jihočeský kraj od roku 2004 tři úvěry v celkové výši téměř 80 mil. EUR (2 mld. Kč). A to v letech 2006, 2009 a 2011.

Z výše uvedených poznatků se domnívám, že financování mnou řešeného projektu úvěrem od Evropské investiční banky by bylo reálné. Ale vzhledem ke skutečnosti, že Jihočeský kraj dosud splácí finanční prostředky z úvěrů poskytnuté Evropskou investiční bankou, které jsem zmiňoval v předešlém odstavci, může případná žádost o poskytnutí dalšího úvěru na realizaci projektu v Českém Krumlově narazit na neochotu ze strany Evropské investiční banky tento úvěr poskytnout.

8.3.2 Světová banka

Světová banka je instituce, která zabezpečuje finanční a technickou pomoc rozvíjejícím se zemím s cílem snížit chudobu a zlepšit životní podmínky standardy na celém světě. Tvoří ji dvě instituce, a to Mezinárodní banka pro obnovu a rozvoj, která pomáhá v ekonomickém růstu středně bohatým a úvěruschopným chudobnějším krajinám, a Mezinárodní asociace pro rozvoj, která se snaží zabezpečit dostupnost finančních prostředků pro nejchudobnější země světa. Dělá se to formou nízko úročných půjček a grantů do vzdělání, zdravotnictví, infrastruktury, komunikací a dalších oblastí těchto zemí. Světová banka je specializovanou institucí Organizace spojených národů (OSN), ale má nezávislé vedení a strukturu. Byla založena v roce 1944. Prezidentem světové banky je tradičně zástupce z USA. Od července 2012 je prezidentem Jim Yong Kim. Sídlo světové banky se nachází v hlavním městě USA, ve Washingtonu D.C.

[14]

Při zakládání Světové banky v Bretton Woods v americkém státě New Hampshire v roce 1944 bylo jedním ze zakládajících členů také Československo. Po roce 1948 však své aktivity ve Světové bance Československo omezilo a později zaniklo i členství. O obnovení členství požádala Československá federativní republika v roce 1990 a přidělené členství přešlo v roce 1993 na Českou republiku. [13]

Na základě dosažení požadovaného stupně vývoje byla Česká republika Světovou bankou v dubnu 2005 přerazena ze skupiny klientských zemí mezi země dárcovské. Tento akt se oficiálně nazývá graduací. ČR tedy ztratila možnost čerpat půjčky od Světové banky a stal se z ní dárce, který přispívá ke světovému rozvoji. [14]

Jako klientská země Světové banky obdržela Česká republika v první polovině devadesátých let od Mezinárodní banky pro obnovu a rozvoj tři úvěry. První ve výši 300 milionů USD byl určen na ekonomickou transformaci, druhý ve výši 246 milionů USD na energetiku a životní prostředí (především pro odsíření severočeských elektráren) a třetí úvěr ve výši 80 milionů dolarů pro telekomunikace. Celkem poskytla IBRD České republice v tomto období finanční pomoc ve výši 626 milionů amerických dolarů. [13]

Vzhledem k uvedeným skutečnostem, tedy že Česká republika byla Světovou bankou před 8 lety přerazena ze skupiny klientských zemí mezi země dárcovské, je financování řešeného projektu Světovou bankou neuskutečnitelné.

8.4 Komerční úvěr

Financování projektu obdobného charakteru, který je ve své podstatě zaměřen čistě na investice neprodukční povahy, tedy že základní dopravně-technická infrastruktura negeneruje žádné přímé finanční výnosy, je z hlediska využití komerčního bankovního úvěru vysoce nerentabilní. Financování touto formou by s ohledem na vysokou vstupní hodnotu investice bylo pro investora, tedy pro Jihočeský kraj, velice zatěžující. Navíc Jihočeský kraj už splácí komerční úvěr v hodnotě 400 mil Kč. Komerční úvěr bych tedy doporučil využít jen k např. k zajištění částečného financování daného projektu.

8.5 Financování formou PPP projektu

PPP projekt je spolupráce veřejného a soukromého sektoru za účelem zajištění infrastruktury nebo veřejných služeb. Základem PPP projektu je dlouhodobý vztah (20 – 40 let), ve kterém veřejný a soukromý sektor vzájemně sdílejí užitky a rizika vyplývající ze zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb.

Vzhledem k charakteru dané investice je financování formou PPP projektu nerealizovatelné, jelikož by soukromý sektor z dané investice neměl žádný užitek, tedy zisk, což je nutnou podmínkou pro realizaci PPP projektu.

8.6 Vyhodnocení

V této kapitole jsem zanalyzoval navrhované možnosti financování investičního projektu Silničního tunelu a mostu v Českém Krumlově. Z analýzy připadají v úvahu tyto typy financování:

- Financování z ROP Jihozápad
- Financování ze SFDI
- Financování z rozpočtu Jihočeského kraje
- Financování úvěrem od EIB
- Financování komerčním úvěrem

Domnívám se však, že ani jeden zmíněný typ financování nebude z důvodu vysokých nákladů (570 mil Kč bez DPH) na řešenou stavbu možný.

Doporučoval bych tedy rozdělit stavbu na jednotlivé samostatné akce, čímž dojde ke snížení nákladů a zvýší se tím možnost získání finančních prostředků. Možným variantám rozdělení stavby na jednotlivé samostatné akce se věnuji v následující kapitole.

9 VARIANTNÍ MOŽNOSTI REALIZACE A FINANCOVÁNÍ VYBRANÉ STAVBY

Ze studie proveditelnosti, kterou jsem měl k dispozici, jsem zjistil předpokládané náklady na stavbu silničního tunelu a mostu přes Vltavu v Českém Krumlově. Náklady jsou rozděleny na jednotlivé dílčí náklady stavby:

- Křižovatka A
- Křížení B
- Mostní objekty a zdi
- Křižovatka C
- Tunel
- Křižovatka D

Hodnoty nákladů jsou vidět v příloze C. Dále jsou k těmto nákladům připočteny ostatní náklady, vedlejší rozpočtové náklady a rezerva.

Pro potřeby dalších výpočtů jsem provedl analýzu ostatních a vedlejších rozpočtových nákladů (VRN) z tabulky č. a určil jsem jejich procentuální podíl z celkových nákladů stavby.

Ostatní náklady jsou ve výši 3 % z jednotlivých dílčích nákladů. Celkové stavební náklady na všechny stavební objekty činí 496 619 tis. Kč. VRN byly stanoveny na 23 838 tis. Kč. Z těchto údajů vyplývá že VRN na stavbu jsou kolem 5 % celkových stavebních nákladů. Budu tedy pro další výpočty uvažovat jako sumu VRN 5 % z celkových stavebních nákladů. Dále je k celkové sumě nákladu připočítána rezerva 10 % z celkových stavebních nákladů.

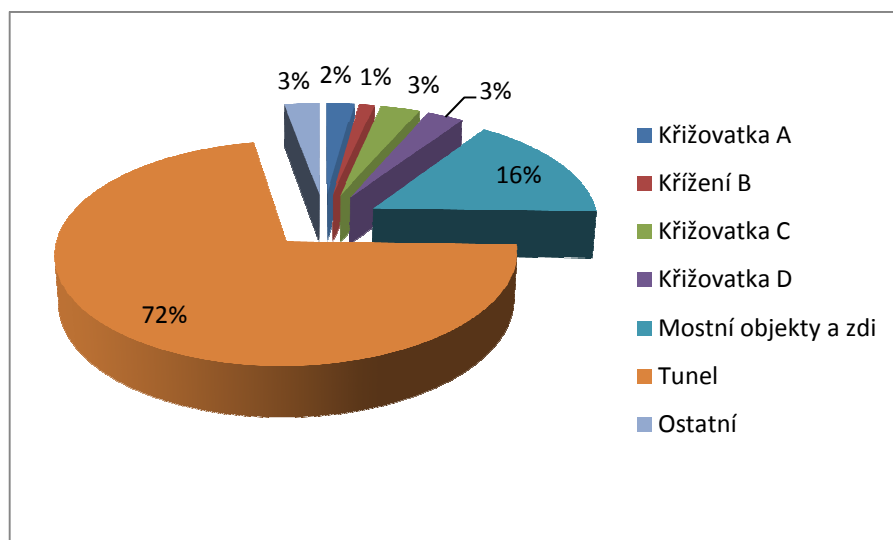
9.1 Varianta A

Tato varianta je základní varianta a počítá s realizací celé stavby. Náklady jsou rozepsány v následující tabulce 4.

Tabulka 4 – Náklady na variantu A

Popis dílčích nákladů		Celková cena (tis. Kč)
Křižovatka A	(A)	10 802,874
Křížení B	(B)	6 106,424
Křižovatka C	(C)	15 627,640
Křižovatka D	(D)	14 654,815
Mostní objekty a zdi	(M)	78 905,445
Tunel	(T)	356 621,016
Ostatní náklady	(O)	(3% z A+B+C+D+M+T) 13 901,225
Stavební náklady celkem	(SNC)	(A+B+C+D+M+T+O) 496 619,439
Vedlejší rozpočtové náklady	(VRN)	(5% z SNC) 23 837,733
Rezerva 10 %	(R)	(10% z SNC) 49 661,944
Celkem Kč bez DPH		(SNC+VRN+R) 570 119,116
Celkem Kč s DPH (DPH 19 %)		678 441,748

Na základě tabulky 4 jsem sestavil graf který je na obrázku 17., kde je vidět procentuální zastoupení jednotlivých nákladů.



Obrázek 17 – Graf procentuálního zastoupení nákladů ve variantě A

Z grafu jasně vyplývá že, nejvíce nákladnou částí stavby bude silniční tunel, který tvoří skoro $\frac{3}{4}$ celkových stavebních nákladů.

V následující tabulce 5 je jednoduše popsáno, jestli by bylo alespoň trochu reálné, danou variantu financovat daným typem financování. Tato tabulka bude vytvořena u každé další varianty.

Tabulka 5 – Možnosti financování varianty A

Možnosti financování této varianty	ANO / NE
A – Financování z ROP Jihozápad	ANO
B – Financování ze SFDI	NE
C – Financování z rozpočtu JK	NE
D – Financování úvěrem od EIB	ANO
E – Financování komerčním úvěrem	NE

Z tabulky 5 vyplývá, že by se daná varianta A mohla financovat dotací z regionálního operačního programu Jihozápad nebo úvěrem od Evropské investiční banky. Ale vzhledem k nákladnosti celé stavby se domnívám, že by se stavba měla rozčlenit, na několik samostatných akcí, viz níže.

9.2 Varianta B

Varianta B počítá pouze s realizací Křižovatky A. Náklady při této variantě jsou rozepsány v tabulce 6.

Tabulka 6 – Náklady na variantu B

Popis nákladů	Celková cena (tis. Kč)
Křižovatka A	10 802,874
Ostatní náklady	324,086
Stavební náklady celkem	11 126,960
Vedlejší rozpočtové náklady	556,348
Rezerva 10 %	1 112,696
Celkem Kč bez DPH	12 796,004
Celkem Kč s DPH	15 483,165

Tato varianta je, co se týče nákladů, velmi příznivá, ale v podstatě nijak neřeší kritickou dopravní situaci v Českém Krumlově. Jednalo by se tak v podstatě jen o rekonstrukci stávající kruhové křižovatky U Trojice.

Tabulka 7 – Možnosti financování varianty B

Možnosti financování této varianty	ANO / NE
A - Financování z ROP Jihozápad	ANO
B - Financování ze SFDI	ANO
C – Financování z rozpočtu JK	ANO
D – Financování úvěrem od EIB	ANO
E – Financování komerčním úvěrem	ANO

Z hlediska financování, by se na tuto variantu mohli získat finanční prostředky formou dotace regionálního operačního programu Jihozápad, úvěrem od EIB, možná by se i podařilo tuto variantu zafinancovat ze SFDI, úvěrem od komerčních bank, nebo by tuto variantu mohl financovat Jihočeský kraj ze svého rozpočtu.

9.3 Varianta C

V případě uskutečnění této varianty by se zrealizovala křižovatka A spolu s křížením B. Náklady jsou v tabulce 8.

Tabulka 8 – Náklady na variantu C

Popis nákladů	Celková cena (tis. Kč)
Křižovatka A	10 802,874
Křížení B	6 106,424
Ostatní náklady	507,279
Stavební náklady celkem	17 416,577
Vedlejší rozpočtové náklady	870,829
Rezerva 10 %	1 741,658
Celkem Kč bez DPH	20 029,064
Celkem Kč s DPH	24 235,167

Náklady na tuto variantu činí 24,2 mil. Kč, což znamená, že by tu byla šance na různé typy financování, které jsou rozepsány v tabulce 9. Pravdou ale je, že dopravní situaci v Českém Krumlově by tato varianta také moc nepomohla. Ale tato varianta C je lepší než varianta B, jelikož by se z důvodu realizace křížení ulevilo kruhové křižovatce, protože by se ulice U Trojice napojovala na hlavní silnici až desítky metrů za kruhovým objezdem.

Tabulka 9 – Možnosti financování varianty C

Možnosti financování této varianty	ANO / NE
A - Financování z ROP Jihozápad	ANO
B - Financování ze SFDI	ANO
C – Financování z rozpočtu JK	ANO
D – Financování úvěrem od EIB	ANO
E – Financování komerčním úvěrem	ANO

Pokud by se investor rozhodl pro variantu C, dala by se stavba financovat z regionálního operačního programu Jihozápad nebo úvěrem od EIB. Dále je tu možnost financování ze státního fondu dopravní infrastruktury, z rozpočtu Jihočeského kraje a komerčním úvěrem.

9.4 Varianta D

Pokud by byla realizována pouze křižovatka u jižního portálu, tedy křižovatka D, náklady na její stavbu by byly následující:

Tabulka 10 – Náklady na variantu D

Popis nákladů	Celková cena (tis. Kč)
Křižovatka D	14 654,815
Ostatní náklady	439,644
Stavební náklady celkem	15 094,459
Vedlejší rozpočtové náklady	754,723
Rezerva 10 %	1 509,446
Celkem Kč bez DPH	17 358,628
Celkem Kč s DPH	21 003,940

Tato varianta je podobně jako varianta A celkem finančně dostupná, jenže neřeší komplikovanou dopravní situaci v Českém Krumlově.

Tabulka 11 – Možnosti financování varianty D

Možnosti financování této varianty	ANO / NE
A - Financování z ROP Jihozápad	ANO
B - Financování ze SFDI	ANO
C – Financování z rozpočtu JK	ANO
D – Financování úvěrem od EIB	ANO
E – Financování komerčním úvěrem	ANO

Podobně jako v předešlé variantě by se i tato varianta dala financovat z regionálního operačního programu Jihozápad, úvěrem od EIB, z fondu SFDI, z rozpočtu Jihočeského kraje a v nejhorším případě úvěrem od komerčních bank.

9.5 Varianta E

Další variantu, kterou bych navrhoval, je realizace pouze Křižovatky A a Křižovatky D. Náklady na tuto variantu jsou v tabulce 12.

Tabulka 12 – Náklady na variantu E

Popis nákladů	Celková cena (tis. Kč)
Křižovatka A	10 802,874
Křižovatka D	14 654,815
Ostatní náklady	763,750
Stavební náklady celkem	26 221,439
Vedlejší rozpočtové náklady	1 311,071
Rezerva 10 %	2 622,144
Celkem Kč bez DPH	30 154,654
Celkem Kč s DPH	36 487,131

Tato varianta vyžaduje finanční prostředky ve výši 36,5 mil Kč, což je pro Jihočeský kraj reálná částka, kterou by mohl získat. Na první pohled se může zdát, že tato varianta dopravu v Českém Krumlově nezlepší, ale kdyby byly postaveny obě křižovatky, tak by kraj snáze dosáhl na dotaci nebo úvěr ve větší výši a mohl by pak dostavět zbývající části stavby.

Tabulka 13 – Možnosti financování varianty E

Možnosti financování této varianty	ANO / NE
A - Financování z ROP Jihozápad	ANO
B - Financování ze SFDI	ANO
C – Financování z rozpočtu JK	ANO
D – Financování úvěrem od EIB	ANO
E – Financování komerčním úvěrem	NE

Tuto variantu by šlo financovat z regionálního operačního programu Jihozápad, ze SFDI, úvěrem od EIB nebo z krajského rozpočtu.

9.6 Varianta F

Tato varianta zahrnuje výstavbu křižovatky A, křížení B a křižovatky D. Náklady jsou v tabulce 14.

Tabulka 14 – Náklady na variantu F

Popis nákladů	Celková cena (tis. Kč)
Křižovatka A	10 802,874
Křížení B	6 106,424
Křižovatka D	14 654,815
Ostatní náklady	946,923
Stavební náklady celkem	32 511,036
Vedlejší rozpočtové náklady	1 625,552
Rezerva 10 %	3 251,104
Celkem Kč bez DPH	37 387,692
Celkem Kč s DPH	45 239,107

Finanční prostředky, podobně jako na předešlou variantu F, by bylo reálné na tuto variantu pro kraj získat. Budou-li postaveny křižovatky A a D, bude pro kraj jednodušší získat vyšší dotaci na dostavbu nákladnějších částí stavby. Navíc při realizaci křížení B by se ulevilo kruhové křižovatce U Trojice, jak už jsem zmiňoval ve variantě C, a tak by se alespoň trochu zlepšila dopravní situace ve městě.

Tabulka 15 – Možnosti financování varianty F

Možnosti financování této varianty	ANO / NE
A - Financování z ROP Jihozápad	ANO
B - Financování ze SFDI	ANO/NE
C – Financování z rozpočtu JK	ANO
D – Financování úvěrem od EIB	ANO
E – Financování komerčním úvěrem	NE

Financování této varianty lze zajistit z regionálního operačního programu Jihozápad, financováním z krajského rozpočtu, úvěrem od EIB a možná i ze SFDI.

9.7 Varianta G

Tato varianta by zahrnovala výstavbu křižovatky A, křížení B, mostu a křižovatky C. Nejsem si zcela jist, jestli by realizace této varianty byla technicky proveditelná. Respektive jestli by se dala postavit křižovatka C, aniž by se nezačalo s přípravami na stavbu tunelu. Pro posouzení technické proveditelnosti této varianty nemám dostatek informací a tak tuto variantu zmiňuji jen pro úplnost a budu tedy předpokládat, že tato varianta je technicky proveditelná.

Tabulka 16 – Náklady na variantu G

Popis nákladů	Celková cena (tis. Kč)
Křižovatka A	10 802,874
Křížení B	6 106,424
Mostní objekty a zdi	78 905,445
Křižovatka C	15 627,640
Ostatní náklady	3 343,271
Stavební náklady celkem	114 785,655
Vedlejší rozpočtové náklady	5 739,283
Rezerva 10 %	11 478,566
Celkem Kč bez DPH	132 003,504
Celkem Kč s DPH	159 724,240

Tato varianta je už finančně náročnější a není úplně jisté, jestli by kraj tuto finanční částku získal. Navíc dopravu v Českém Krumlově tato varianta řeší skoro úplně stejně jako varianta F.

Tabulka 17 – Možnosti financování varianty G

Možnosti financování této varianty	ANO / NE
A - Financování z ROP Jihozápad	ANO
B - Financování ze SFDI	NE
C – Financování z rozpočtu JK	NE
D – Financování úvěrem od EIB	ANO
E – Financování komerčním úvěrem	NE

Tuto variantu by šlo financovat pouze z regionálního operačního programu Jihozápad nebo úvěrem od EIB.

9.8 Varianta H

Tato varianta počítá s výstavbou křižovatky A, křížení B, mostu, křižovatky C a křižovatky D. Stejně jako v předešlé variantě budu předpokládat, že je tato varianta technicky proveditelná.

Tabulka 18 – Náklady na variantu H

Popis nákladů	Celková cena (tis. Kč)
Křižovatka A	10 802,874
Křížení B	6 106,424
Mostní objekty a zdi	78 905,445
Křižovatka C	15 627,640
Křižovatka D	14 654,815
Ostatní náklady	3 782,915
Stavební náklady celkem	129 880,025
Vedlejší rozpočtové náklady	6 494,001
Rezerva 10 %	12 988,003
Celkem Kč bez DPH	149 362,029
Celkem Kč s DPH	180 728,055

Finanční částka, kterou by musel kraj získat je značná a dopravu v Českém Krumlově tato varianta řeší jako varianta F.

Tabulka 19 – Možnosti financování varianty H

Možnosti financování této varianty	ANO / NE
A - Financování z ROP Jihozápad	ANO
B - Financování ze SFDI	NE
C – Financování z rozpočtu JK	NE
D – Financování úvěrem od EIB	ANO
E – Financování komerčním úvěrem	NE

Financování této varianty může být provedeno jen dvěma způsoby a to financováním z regionálního operačního programu Jihozápad nebo úvěrem od EIB.

9.9 Porovnání variant

Tabulka 20 – Výše nákladů na jednotlivé varianty

Varianta	Cena za variantu v tis. Kč s DPH
Varianta A	678 441,748
Varianta B	15 483,165
Varianta C	24 235,167
Varianta D	21 003,940
Varianta E	36 487,131
Varianta F	45 239,107
Varianta G	159 724,240
Varianta H	180 728,055

Z tabulky 20 vyplývá, že nejnákladnější variantou je varianta A a nejméně nákladnou variantou je varianta B.

Pokusím se zjistit, jaká varianta by byla nejvýhodnější z hlediska dvou hlavních mnou zvolených kritérií. Pro zjištění nejvýhodnější varianty použiji metodu přiřazení bodů ze zvolené bodové stupnice daným kritériím.

Kritérium 1 – cena (čím nižší tím lepší)

Kritérium 2 – Jak moc daná varianta řeší dopravu v Českém Krumlově

Tabulka 21 - Bodová stupnice kritéria 1

Cena v mil. Kč	Počet bodů
401 – 700	1
201 – 400	2
101 – 200	3
41 – 100	4
0 - 40	5

Tabulka 22 - Bodová stupnice kritéria 2

Počet bodů	Deskriptor
1	Zcela nevýznamně
2	Málo významně
3	Středně významně
4	Významně
5	Vysoce významně

Tabulka 23 – Přiřazení bodů k jednotlivým kritériím

Varianta	Kritérium 1	Kritérium 2	Body celkem
A	1	5	6
B	5	1	6
C	5	2	7
D	5	1	6
E	5	2	7
F	5	3	8
G	3	3	6
H	3	3	6

Z tabulky 23 vyplývá, že bude nejvýhodnější zrealizovat variantu F, tedy postavit křižovatku A, křížení B a Křižovatku D.

10 DOPORUČENÍ OPTIMÁLNÍ VARIANTY

Na základě všech provedených analýz bych investorovi doporučoval nerealizovat stavbu Silničního tunelu a mostu v Českém Krumlově najednou, protože si myslím, že by nebyl schopen získat potřebnou finanční částku na financování dané stavby, která činí 570 mil Kč bez DPH. Ale doporučoval bych mu rozčlenit stavbu na jednotlivé samostatné akce. Konkrétně bych zvolil variantu F, kdy by se postavila nejprve křižovatka A včetně křížení B a křižovatka D, čímž by došlo ke snížení nákladů a tím i ke snadnějšímu získání finančních prostředků, a až po realizaci této varianty by se investor pokoušel získat další finanční prostředky na dobudování zbývajících částí stavby.

Náklady na doporučovanou variantu F by činili **45 239,107** tis Kč. Tato varianta by se dala financovat z regionálního operačního programu Jihozápad až do výše 85 % celkových nákladů, z rozpočtu Jihočeského kraje, úvěrem od Evropské investiční banky a v krajním případě i komerčním úvěrem.

Z těchto typů financování bych doporučoval financování z krajského rozpočtu. Myslím, že by tento typ financování byl pro investora nejvýhodnější a i celkem realistický. A tím, že by se tato varianta nefinancovala z regionálního operačního programu Jihozápad nebo úvěrem od EIB, by bylo reálné, že v budoucnu by mohl investor získat právě z operačního programu dotaci a nebo od EIB úvěr na dostavbu zbývajících částí stavby. Tedy mostu a tunelu, i když by byla v řádu stovek milionů korun. Jelikož by v žádosti o dotaci nebo úvěr mohl uvést, že značná část stavby byla již zrealizována a že její financování probíhalo z krajského rozpočtu. Myslím, že tato argumentace připojená k žádosti o dotaci nebo úvěr na dostavbu mostu a tunelu, by velice zvýšila šance na získání dotace nebo úvěru na dostavbu tunelu a mostu, čímž by se zcela vyřešila komplikovaná dopravní situace v Českém Krumlově.

11 ZÁVĚR

Na začátku teoretické části svojí diplomové práce jsem se zabýval možnostmi financování investic ve veřejném sektoru. Dále jsem vysvětloval základní pojmy a náležitosti týkající se veřejných zakázek podle poslední novely, která vstoupila v platnost 1. 4. 2012. Mezi zásadní změny v novele považuji především snížení hranic pro veřejné zakázky malého rozsahu, změny v postupu zadávacího řízení, zavedení plné elektronizace, změnu u kvalifikačních předpokladů a zavedení seznamu hodnotitelů.

V návaznosti na novelu zákona o veřejných zakázkách jsem se soustředil na hlavní riziko pro financování veřejných zakázek, za které považuji korupční riziko a zmiňuji se i o politickém riziku a o řízení rizik.

V další části diplomové práce se zabývám veřejným zadavatelem a popisem stavu inženýrských staveb na území jihočeského a plzeňského kraje a stavem investic do staveb dopravní infrastruktury v České republice, který považuji za žalostný.

Pro praktickou část své diplomové práce jsem si vybral ještě neuskutečněný projekt Jihočeského kraje: „Silniční tunel a most v Českém Krumlově“, který mě jako obyvatele jihočeského kraje velmi zaujal. K tomuto projektu byla vyhotovena Studie proveditelnosti, jejíž některé části jsem měl k dispozici a ze které jsem čerpal při tvorbě praktické části diplomové práce.

V praktické části jsem provedl charakteristiku dané budoucí stavby a zhodnotil jsem její potřebnost a důležitost v Českém Krumlově. Dále jsem se zabýval tím, jak by se budoucí stavba dala financovat. Provedl jsem analýzu několika typů financování a dospěl jsem k závěru, že financování celé, mnou řešené budoucí stavby, jejíž náklady na realizaci jsou předpokládány na 570 mil Kč bez DPH, by bylo velmi obtížné a tak jsem navrhl stavbu rozdělit na jednotlivé samostatné akce a tím i snížit výši potřebných nákladů na financování. Při rozdělení budoucí stavby na jednotlivé samostatné akce připadalo v úvahu 8 variant řešení. Každou variantu jsem popsal a vyčíslil její náklady na realizaci a

na základě předešlé finanční analýzy jsem zhodnotil, jakým typem financování by každá jednotlivá varianta šla financovat. Abych vybral neoptimálnější variantu, rozhodl jsem se použít metodu přiřazení bodů dvěma předem zvoleným kritériím dle zvolené bodové stupnice. Prvním kritériem pro mě byla cena (čím nižší tím jsem přiřadil více bodů) a v druhém kritériu jsem si kladl otázku, jak moc daná varianta pomůže komplikované dopravě v Českém Krumlově.

Z provedených analýz jsem zjistil, že neoptimálnější variantou bude výstavba křižovatky A včetně křížení B a výstavba křižovatky D. Tuto akci jsem vyčíslil na 45 mil Kč, což je částka, kterou by Jihočeský kraj mohl financovat ze svého rozpočtu a po realizaci této varianty by mohl podat žádost o finanční dotaci z regionálního operačního programu Jihozápad nebo podat žádost o úvěr od Evropské investiční banky, aby mohl zrealizovat zbývajících nákladnější částí stavby, tedy tunel a most.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] OCHRANA, František. Zadávání, hodnocení a kontrola veřejných zakázek (Ekonomická analýza), I.vydání, nakladatelství EKOPRESS s.r.o., Praha-2008, ISBN 978-80-86929-46-0.
- [2] Stránky o Evropské unii přístupné z: <http://ecceuropa.eu>
- [3] VYBÍHAL, Václav. Veřejné finance, I.vydání, nakladatelství B.I.B.S., a.s.,Brno – 2001, ISBN 80-86575-03-9.
- [4] LAJKEPOVÁ, Eva. Veřejné finance, II. vydání – aktualizované a rozšířené, nakladatelství Akademické nakladatelství CERM, s.r.o. Brno–2009, ISBN 978-80-7204-618-8.
- [5] NAHODIL, František a kolektiv. Veřejné finance v České republice, nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o. Plzeň-2009, ISBN 978-80-7380-162-5.
- [6] Článek o novele zákona o veřejných zakázkách přístupný z: <http://akdpp.cz/publikacni-cinnost/verejne-zakazky/zmeny-v-uprave-zadavaci-dokumentace-a-kvalifikace-uchazecu-od-01-04-2012>
- [7] SMEJKAL V., RAIS K., Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích
- [8] Zákon č. 137/2006 Sb. O veřejných zakázkách a jeho novelizace zákon č.55/2012 Sb.
- [9] Úplné znění Rozpočet a financování územních samosprávných celků, organizačních složek státu a příspěvkových organizací, Majetek státu
- [10] Interní nařízení MV ČR dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/mvcr-web-nabidky-a-zakazky-verejne-zakazky-79341-verejne-zakazky.aspx>
- [11] Fondy Evropské unie dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/>
- [12] Příručka ROP NUTS II Jihozápad na období 2007 – 2013
- [13] Další informace o Světové bance dostupné z: www.finance.cz/zpravy/finance/65515-svetova-banka-preradila-cesko-z-prijemcu-pomoci-mezi-darce/
- [14] Světová banka dostupné z: <http://www.worldbank.cz/>
- [15] Informace o dálnici D3 dostupné z: <http://www.dalnice-d3.cz/stavebni-useky>
- [16] Informační leták Ředitelství silnic a dálnic dostupný z <http://www.rsd.cz>

- [17] Informace o Operačním programu Doprava dostupné z: <http://www.opd.cz>
- [18] Informace o SFDI dostupné z: www.sfdi.cz/CZ/projektove-cinosti.php
- [19] Informace o korupčních rizicích dostupné z: <http://www.bezkorupce.cz>
- [20] KORYTÁROVÁ J., Management rizik souvisejících s dodávkou stavebního díla.
- [21] KORYTÁROVÁ J., CV05 – Investování, modul M01.
- [22] Informace o veřejných zakázkách dostupné z: <http://www.portal-vz.cz>
- [23] KADERÁBKOVÁ A., SPĚVÁČEK V., ŽÁK M.,: Růst, stabilita a konkurenceschopnost: aktuální problémy české ekonomiky do EU, Praha, Linde, 2003, ISBN 80-86131-35-1.
- [24] Portál o mapách dostupný z: www.mapy.cz
- [25] Informace o Evropské investiční bance dostupné z: www.eib.org/attachments/country/factsheet_czech_republic_2011_cs.pdf
- [26] Článek Ing. Václava Matyáše, který je dostupný z: http://www.stavebnicentrum.cz/download/zpravodaj/zpravodaj_4

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Atd.	A tak dále
Atp.	A tak podobně
CENIA	Česká informační agentura životního prostředí
ČR	Česká republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
EIB	Evropská investiční banka
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
ES	Evropské společenství
ESF	Evropský sociální fond
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
HSS	Hospodářská a sociální soudržnost
IBRD	Světová banka
IDS	Integrovaný dopravní systém
JK	Jihočeský kraj
MD	Ministerstvo dopravy
Mil.	Milión
Mld.	Miliarda
OBZ	Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník
OP	Operační program

r.	rok
ROP	Regionální operační program
Sb.	Sbírka
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SR	Státní rozpočet
SRN	Spolková republika Německo
STN	Slovenská technická norma
TEN-T	Transevropská dopravní síť
Tis.	Tisíc
Tzv.	Takzvaně, takzvaný
USA	Spojené státy americké
USD	Americké dolary
VRN	Vedlejší rozpočtové náklady
VZ	Veřejná zakázka
ZMČR	Zákon č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích
ZVZ	Zákon o veřejných zakázkách

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha A: Finanční analýza ze Studie proveditelnosti - silniční tunel a most přes Vltavu na silnici II/157 - U Trojice - Nemocnice Český Krumlov
- Příloha B: Průvodní zpráva ze Studie proveditelnosti - silniční tunel a most přes Vltavu na silnici II/157 - U Trojice - Nemocnice Český Krumlov
- Příloha C: Část ekonomické analýzy ze Studie proveditelnosti - silniční tunel a most přes Vltavu na silnici II/157 - U Trojice - Nemocnice Český Krumlov