



Европейски съюз



ОПАК. Експерти в действие

Оперативна програма
"Административен капацитет"



Европейски социален фонд
Инвестиции в хората

Добри европейски практики за публично- частно партньорство



МИНИСТЕРСТВО НА ФИНАНСИТЕ

Право на интелектуална собственост

© Министерство на финансите, 2009

В съответствие с чл. 7, ал. 1 от Договор № К08-14-1-С от 09.07.2008г., изпълняван по Оперативна програма „Административен капацитет“ и съфинансиран от Европейския съюз чрез Европейския Социален Фонд, правото на интелектуална собственост върху документа „Добри европейски практики за публично-частно партньорство“ принадлежи на Министерството на финансите на Република България.

Съдържанието на този документ може да бъде безвъзмездно възпроизвеждано във всяка форма и на всякакъв носител, при условие че е упоменат източникът, текстът е точно възпроизведен и не е използван извън контекст с цел въвеждане в заблуждение, и Министерството на финансите е посочено като носител на правото на интелектуална собственост.

Електронната версия на този документ може да бъде намерена в Интернет на адрес <http://www.eufunds.bg/>

Ако имате каквито и да са въпроси относно съдържанието на този документ, моля не се колебайте да се свържете с експертите от сектор „ПЧП“ на дирекция „УСЕС“ на Министерството на финансите по най-удобния за вас начин.

Електронна поща:
meuf@minfin.bg

Адрес за кореспонденция:
София 1040, ул. „Г.С.Раковски“ 102, сектор „ПЧП“, дирекция „УСЕС“, Министерство на финансите

Съдържание

Списък на съкращенията	3
Въведение	4
Международно летище в Атина – сектор транспорт (летище), Гърция	5
Нотингам експрес транзит – сектор транспорт, Великобритания	10
Атики Одос – сектор транспорт (пътища), Гърция.....	17
Дълбоководен контейнерен терминал Гданск – сектор транспорт (пристанище), Полша.....	21
Улично осветление Норфолк – сектор транспорт (улично осветление), Великобритания	25
Подводен тунел Солун – сектор транспорт (тунел), Гърция	29
Метрополитен Кирклийс твърди отпадъци – сектор околна среда (отпадъци), Великобритания.....	33
Съдебен комплекс Барселона – сектор правосъдие (съд), Испания	38
Полицейски служби област Манчестър ЧФИ – сектор служби за спешна помощ, Великобритания	42
Западногермански протонен терапевтичен център – сектор здравеопазване (болница) Германия	46



Списък на съкращенията

ДИ	Договор за изграждане
ДСЦ	Дружество със специална цел
ЕИБ	Европейската инвестиционна банка
ЕС	Европейски съюз
ИЕП	Изграждане - експлоатиране - прехвърляне
ИПЕ	Изграждане - притежаване - експлоатиране
ИПЕП	Изграждане - притежаване - експлоатиране - прехвърляне
ОВЕС	Официален вестник на Европейския съюз
ПИПП	Проектиране - изграждане - притежаване - прехвърляне
ПЗП	Покана за преговори
ПЧП	Публично-частно партньорство
ЧФИ	Частна финансова инициатива

Въведение

Този наръчник с добри европейски практики за публично-частно партньорство (ПЧП) е изготвен по поръчка на Министерството на финансите на Република България. Той се състои от примери за ПЧП в различни сектори в Европа, включително: транспорт, управление на отпадъци, правосъдие, обществени сгради, училища и здравеопазване. Използвайки публично достъпна информация, този наръчник описва проекти от различни сектори в обща методология за по-лесна сравнимост. Всеки от представените примери в следващите страници е описан в следните раздели:

Общ преглед и кратко описание на проекта

Кратко описание, което включва информация за вида, мястото и техническите параметри на проекта.

Основни предимства

Всички ПЧП проекти, разгледани в настоящия наръчник, показват значителни ползи за общинския съвет, града или съответната държава. Този раздел има за цел да идентифицира основните предимства, както и основните недостатъци на всеки проект.

Обстановка/ключови събития

ПЧП проектите обикновено са дългосрочни и държавните или общински власти трябва да положат значителни усилия преди да вземат решение за реализацията им. Представено е описание на обстановката и са описани стъпките, довели до вземане на съответното решение.

История на проекта и фази на договаряне

Този раздел обединява развитието на проекта, конкретните решения във връзка с процедурата на договаряне, както и постигнатите резултати.

Общи и технически характеристики на проекта

Данните за общите и техническите характеристики на проекта предоставят информация за работата, която е била извършена по всеки проект.

Разходи по проекта и финансиране (финансиращи институции)

Информация за финансовото обезпечение на проекта и описание на ангажиментите на всяка финансираща институция.

Структура на проекта

Информация, свързана със структурата на проекта, участието на администрацията във формираното дружество със специална цел (ДСЦ), както и разпределението на отговорностите.

Изводи

Този раздел предлага полезна информация във връзка с възникналите проблеми, както и за начините, по които те са преодолени.

Наръчникът е предназначен да послужи единствено и само като въведение в подготовката и изпълнението на ПЧП проекти. Съдържащите се в него анализи представляват единствено и само илюстративни примери от съответния сектор и държава, и не трябва да се тълкуват като задължителни указания относно проектирането, изпълнението, експлоатацията или финансирането на ПЧП проекти.

Международно летище в Атина -
сектор транспорт (летище), Гърция



Общ преглед	
Име на проекта	Международно летище Атина
Място	Атина, Гърция
Инвеститори	Гръцко правителство (55%), Hochtief AirPort GmbH (39.875%), ABB Calor Emag Schaltanlagen AG (5%), Flughafen Athen-Spata Projektgesellschaft mbH (FASP) (0.125%).
Оператор	Athens International Airport Company
Продължителност на проекта	30 години
Вид ПЧП	ИПЕП
Фаза на изграждане	51 месеца + 5 месеца пробен период
Обща стойност на проекта	€2.25 милиарда
Дата на осигуряване на финансирането	юли 1995 г.

Кратко описание на проекта

Athens International Airport S.A. (AIA) е основано през юни 1996 г. под формата на съдружие, включващо гръцкото правителство и частен консорциум, воден от германската компания Hochtief Aktiengesellschaft. Консорциумът спечелва търга за изграждане на летището, проведен между 1991-1993 по схема ИПЕП (изграждане-притежаване-експлоатация-прехвърляне).

Летището е отворено през 2001 г. и е разположено между градовете Маркополо, Коропи, Спата и Лутса, на около 20 км на изток от централна Атина (30 км пътно разстояние). В момента летището разполага с два терминала: основен терминал и допълнителен терминал свързани с пешеходен тунел, и две писти, всяка от които с дължина от около 4 км.

За да се поеме увеличението на пътничеството, предстои разширяване на летището през следващите години по шестфазен модел. Първата (настоящата) фаза позволява на летището да поеме 16 милиона пътници на година, докато шестата фаза ще позволи летището да поеме до 50 милиона пътници на година. През 2008 г. летището е обслужило 16.466.479 пътника. Понастоящем международното летище в Атина е сред най-натоварените 25 летища в Европа, като се очаква да се изкачи до първите 15 до 2016 г.

Основни предимства

Международното летище в Атина е сред най-модерните, функционални и безопасни летища в света. Благодарение на доброто си географско разположение, най-съвременна техническа инфраструктура и качествени услуги, то е заслужило световно признание и доверие. Днес то е най-големият летищен комплекс в Югоизточна Европа и създава стабилна основа за финансово и социално развитие на област Атика.

Обстановка/ключови събития

През средата на 70-те години става ясно, че летище „Хеленикон“ не разполага с необходимата територия за разширение, за да отговори на бързия растеж на въздушния пътничеството в Гърция и по-специално в Атина. Проведени са много изследвания, в които са анализирани поне 19 различни терени като потенциални локации за ново летище. Подобно на повечето сходни, големи инфраструктурни проекти, церемонията за първата копка през септември 1996 г., която отбеляза официалното начало на работата по изграждане на новото международно летище в Атина, е предхождана от повече от 20 г. история на разработване на проекта. В крайна сметка терен в близост до град Спата, на 33 км североизточно от град Атина, е определен като най-подходящото място. Дружеството Athens Airport S.A., 100% държавна собственост, е основано през 1978 г., за да разработи проекта.

История на проекта и фази на договаряне

След десетилетие на бавно развитие, през 1991 г. проектът е преразгледан, като гръцкото правителство обявява международен търг за избор на стратегически партньор, който да реализира проекта за летището по ИПЕП схема. От двата наддаващи кандидата, които са одобрени за участие, първоначално е избран частният консорциум, воден от HOCHTIEF Aktiengesellschaft. След смяната на правителството, през септември 1993 г. търгът е прекратен а през 1994 г. стартира нов кръг от преговори, при които изборът на частния консорциум е окончателно потвърден. През юли 1995 г. гръцкото правителство и частният консорциум сключват Споразумение за развитие на летището (СРЛ) с цел развитие на новото международно летище в Спата чрез публично-частно партньорство. СРЛ поставя началото на 30-годишна концесия, ратифицирана със Закон 2338/95, даващ на проектното дружество ексклузивното право да владее и използва мястото за целите на проектирането, финансирането, изграждането, завършването, експлоатацията, поддръжката, управлението и развитието на летището.



Срокът на концесията започва да тече от 1996 г.

Историята на проекта накратко:

1978 г.	Избор на Спата като място на новото летище Основаване на дружеството Athens Airport S.A., притежавано 100% от държавата с цел разработка на новото летище на Атина.
1978 г. - 1991 г.	Бавен напредък в работата по проучване и планиране. Тръжна процедура с ИПЕП схема - частен консорциум, воден от HOCHTIEF Aktiengesellschaft е обявен за победител в търга.
1993 г.	Смяна на правителството - тръжната процедура е прекратена.
1994 г.	Нови преговори за търга и избор на частен консорциум, воден от HOCHTIEF Aktiengesellschaft като партньор на гръцката държава в проекта.
1995 г.	Споразумението за развитие на летището е подписано между гръцката държава и частния консорциум, воден от HOCHTIEF Aktiengesellschaft; ратифициране на СРЛ от гръцкия парламент със Закон 2338/95.
1996 г.	Създаване на Athens International Airport S.A. (AIA) с 55% участие на гръцкото правителство и 45% на частния консорциум. Подписан е договор за изграждане (ДИ) с основния изпълнител; подписан е договор за заем между AIA и Европейската инвестиционна банка, и консорциум от търговски банки, воден от Bayerische Vereinsbank. Церемония по първата копка.
2000 г.	Проектът по ДИ е предаден на Athens International Airport S.A. от основния изпълнител. Начало на експлоатационни тестове и пробен период.
2001 г.	Край на експлоатационните тестове и пробния период. Проект по релокация: трансфер от летище „Хеленикон“.

Общи и технически характеристики на проекта

Капацитет на летището	16 милиона пътника и 220,000 т/год. товари
Капацитет излитания и кацания	65 на час или 600 на ден
Брой писти	2
Дължина на пистите	4 км и 3.8 км
Стоянки за самолети	73
Пътнически ръкави	24
Гишета за чекин	144
Паркоместа	6,540

Разходи по проекта и финансиране (финансиращи институции)

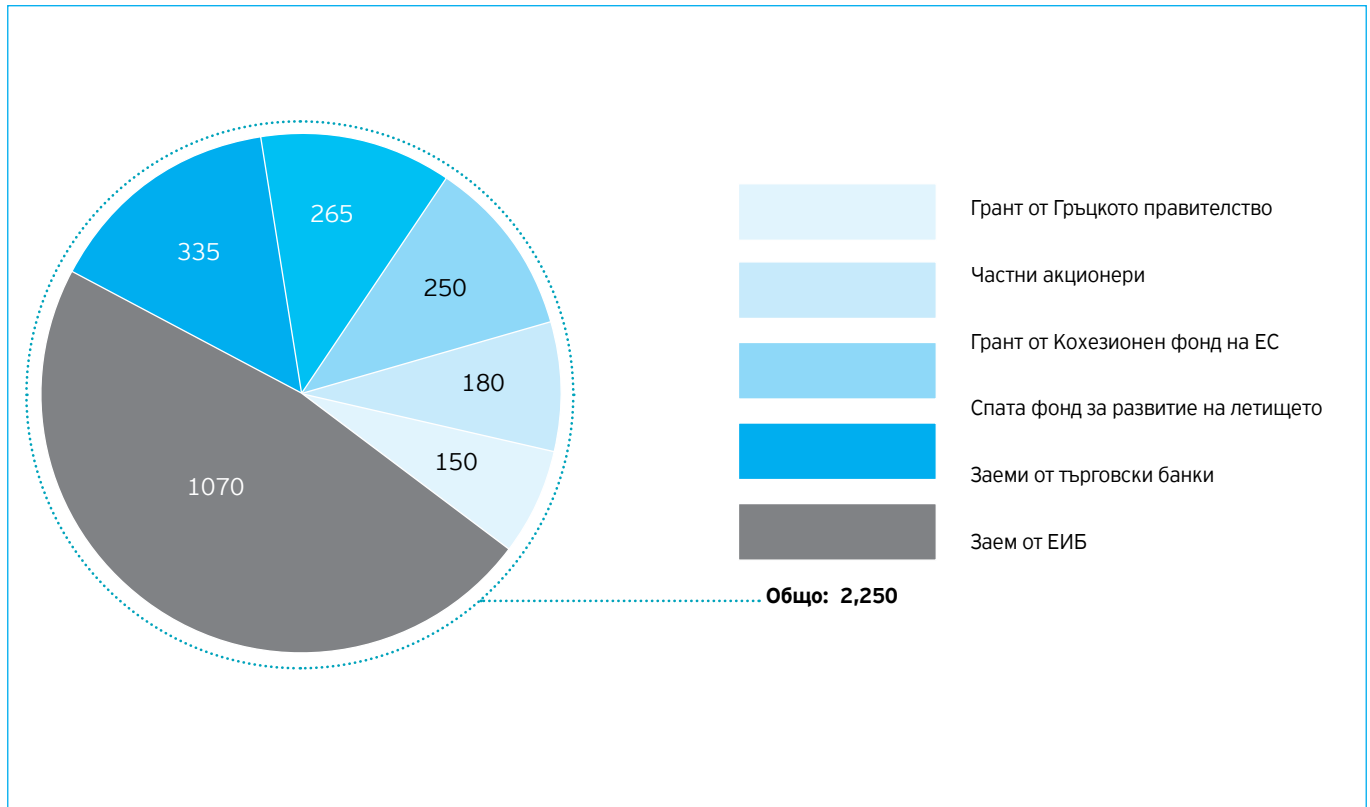
Американска инвестиционна банка е консултант на гръцкото правителство по структурирането и изпълнението на търга за изграждане на новото международно летище на Атина в Спата.

- Частното финансиране е завършено чрез синдикат от предимно германски банки.
- Заеми от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) за период от общо 25 години са предоставени за около 50% от общите разходи за изграждане.
- Гръцкото правителство се наема да осигури два гранта от ЕС (€150 милиона и €250 милиона) или да ги отпусне от бюджета, в случай че средства на ЕС не могат да бъдат осигурени.
- Гръцкото правителство се съгласява да въведе допълнителна такса за излитачи пътници от ноември 1994 г. до поне 2014 г. (така наречен "Фонд за развитие на летището в Спата"). Правителството запазва правото си да въвежда/променя/запазва летищните такси. Правителството е решено да събере нужните средства или да осигури алтернативен гарантиран минимум от €45 милиона на година за финансиране на строителството.

Тази иновационна схема на партньорство се оказва успешна за финансирането, създаването и работата на организация, способна да управлява най-големия инфраструктурен проект в историята на Гърция. Бизнес потенциалът на това смесено дружество успява да осигури грант от Кохезионния фонд на Европейския съюз, широкомащабно, дългосрочно финансиране от ЕИБ, както и финансиране от консорциум от търговски банки. Така, заедно с Фонда за развитие на летището (държавна летищна такса за пътниците, част от която, свързана с трафика в Атина, е алокирана към АИА), гранта на гръцката държава, собствения капитал и други по-малки източници на финансиране, общата инвестиция за разработката на новото летище в Атина достига сумата от около €2.25 милиарда.

Общите инвестиционни разходи от около €2.25 милиарда са представени на следващата графика:

Структура на инвестиционните разходи





Структура на проекта

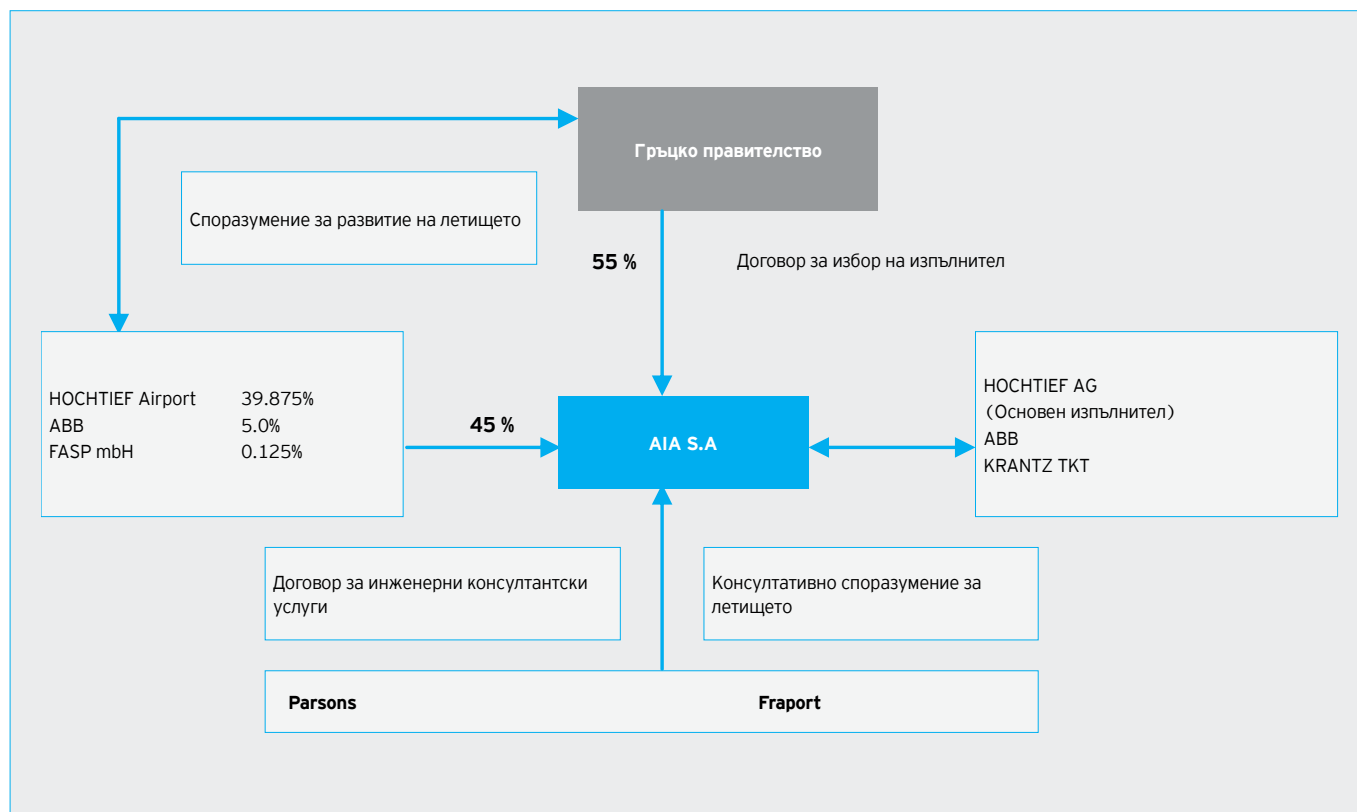
AIA се смята за световен основополагащ проект в подобен тип международни ПЧП, като първото голямо летище "на зелено" с участието на частния сектор. Гръцкото правителство притежава 55% от акциите на AIA. Интересите на държавата се представляват съвместно от министрите на икономиката, транспорта, комуникациите и екологията, регионалното развитие и благоустройството. Партньорът от частния сектор включва три частни дружества, ръководени от HOCHTIEF AirPort GmbH, които заедно притежават 45% от акциите на компанията на летището:

- HOCHTIEF AirPort GmbH (100% собственост на HOCHTIEF Aktiengesellschaft) - към момента притежава 39.875% от акциите,
- ABB Calor Emag Schaltanlagen AG - 5% и
- FASP mbH - 0.125%.

Изводи

- ПЧП проекти в изграждането на летища могат да бъдат успешно реализирани, ако нуждите на всички страни се обединят.
- Има възможност ЕС да съдейства за проекта чрез грантове и субсидиране на инвестиционните разходи. В случая, гръцкото правителство също съдейства за осигуряване на финансиране. Заеми от ЕИБ с общ падеж от 25 години са предоставени за 50% от общите строителни разходи. Гръцкото правителство се съгласява да въведе допълнителни такси за излитащите пасажери от всички гръцки летища за периода 1 ноември 1994 г. - 2014 г. ("Фонд за развитие на летището в Спата").

ПЧП схема



Ноттингам экспрес транзит -
сектор транспорт, Великобритания





Общ преглед	
Име на проекта	Нотингам експрес транзит
Място	Нотингам, Великобритания
Инвеститори	Bombardier (12.5%), Carillion (12.5%), Transdev European (12.5%), Nottingham City Transport (12.5%) Innisfree (30%) Galaxy (20%)
Оператор	Transdev European
Продължителност на проекта	30.5 години
Фаза на изграждане	3.5 години
Вид ПЧП	ПИФЕ
Обща стойност на проекта	£250 милиона
Дата на осигуряване на финансирането	май 2000 г.

Кратко описание на проекта

Градският съвет и Областният съвет на Нотингам са първите представители на местната власт, които създават лека железопътна линия (Нотингам експрес транзит [НЕТ] Линия 1) чрез Частна финансова инициатива (ЧФИ), инициатива на британското правителство за популяризиране на ПЧП. Договорът за схемата е подписан през март 2000 г. и проектът е напълно действащ от март 2004 г., когато е открит от министъра на транспорта.

Това се оказва много надеждна и ефикасна система, носеща реални ползи (скорошно изследване за работата на НЕТ Линия 1 показва нейната значителна популярност). НЕТ Линия 1 превозва около 27,000 пътници в работни дни и 11,000 пътници в почивни дни. Нивото на одобрение нараства ежедневно и вече се обсъжда въпросът за увеличаване капацитета на системата.

Основни предимства

В началото дружеството за разработването на проекта Nottingham Development Enterprise (NDE) смята, че могат да бъдат постигнати две цели:

- Осигуряването на модерна система за градски транспорт (удобна и за шофьорите на автомобили), която би позволила бърз достъп до и около Нотингам в момент, когато рязко увеличаващата се пътна натовареност влошава благосъстоянието на града.
- Стимулиране на обновяването и развитието на града, което се очаква да доведе до значително подобряване на икономиката в района - ефект, наблюдаван в други градове, въвели подобен род системи.

Градският съвет на Нотингам, отговарящ за пътната инфраструктура в региона по това време, разработва транспортна стратегия, която:

- установява, че очакваните темпове на нарастване на трафика не могат да бъдат поддържани дългосрочно;
- смята зависимостта от изграждане на пътища за неприемлива, обречена на провал политика;
- търси мерки, които да подпомогнат опазването на околната среда;
- отрежда много по-голяма роля на градския транспорт.

Градският съвет на Нотингам има амбиции за модернизирание и развитие на инфраструктурата в една променяща се икономика, възпрепятствана от лошата достъпност и задръстванията. В този смисъл, проектът носи значителни предимства спрямо това, което би предложило традиционното договаряне. Проектът, например, осигурява напълно интегрирана транспортна система, изградена навременно, експлоатирана ефективно и надеждно, и поддържана по най-високите съвременни стандарти.

Може би най-голямото предимство при частната финансова инициатива за партньора от частния сектор по проекта - Argow, е получаването на сигурни приходи за периода на договора, при условие, че той доставя услугата в рамките на договорените оперативни стандарти. Друго предимство на ЧФИ подхода е прехвърлянето на отговорността по всички аспекти на услугата към Argow. Така частният партньор (повече информация в Структура на проекта) има гъвкавостта да прилага иновационни решения и да променя

модела на услугата (в рамките на договорени стандарти) за периода на договора. Aggow отговаря за поддържането на ключовите аспекти на доставката на услугата, от чиято ефективност се определя и неговото възнаграждение.

NET Линия 1 е първата ЧФИ схема, реализирана от организаторите и като такава представлява труден процес за натрупване на опит за членовете на градския съвет. По време на договарянето на NET, използването на ЧФИ в местната власт е общо взето новост и стандартната документация, процеси и профилиране на риска все още са в процес на разработка. Голяма част от работата, извършена по NET се използва по-късно за стандартизиране на процедурите и документацията по ЧФИ.

Обстановка/ключови събития

Нотингам е основен регионален център в източната част на централна Великобритания с около 500,000 жители градско население и около 280,000 жители в предградията на града. Нотингам има характеристиките на други големи градове: задръстване и замърсяване, променяща се икономическа среда, повлияна от краха на добива на въглища в района, висока безработица, влошаване на градската среда и социална изолация, които контрастират с висока търговска, бизнес и туристическа активност, както и с функциите на града като регионален център.

Стратегическите цели на организаторите за NET Линия 1 са свързани с проблемите на града. Тези цели включват:

- Подобряване и развитие на интегрирана система на градски транспорт в Нотингам.
- Опазване и подобряване на околната и градската среда.

История на проекта и фази на договаряне

Търсенето на финансиране и приемлив модел за изпълнение отнемат около пет години във време на бързо променяща се финансова среда. В началото администрацията търси бизнес подкрепа за проекта. Създаден е екип, който заедно с консорциум Aggow трябва да осигури такава чрез Група за развитие на проекта (ГРП). ГРП потвърждава техническата и икономическа жизнеспособност на проекта и демонстрира възможността за значително съучастие със собствен капитал. Като резултат, британското правителство се съгласява да организира търг, който в крайна сметка е спечелен от Aggow през септември 1997 г. Въпреки това, едва през декември 1998 г. правителството одобрява проекта, а завършването на търговската и финансова част отнема още 17 месеца.

Проектът стартира при хипотезата, че частните и публични интереси могат да съвпадат и че едно работещо партньорство би донесло взаимни ползи от споделените умения и най-добри практики. Групата за развитие на проекта установява, че проектът може да има икономическа възвръщаемост. Правителството обявява, че няма гаранция за директен държавен грант за финансиране и че частното финансиране е единственият начин да се продължи с проекта.

NET е първата лека железопътна система във Великобритания, която се създава изцяло според Частната финансова инициатива. Преди това болшинството ЧФИ проекти са свързани с изграждането на сгради, включително болници, затвори, училища и офис сгради, с възнаграждение за наличност. В противовес на това, при NET плащането за наличност е само част от приходите и доставчикът разчита на значителни приходи от продажбите на билети и реклама, за да покрива оперативните разходи за работата на системата и да осигури възвръщаемост на инвестицията.

Основни фази	Планирано	Реализирано
Предпроектно проучване/Бизнес планиране	1988-1990 г.	1988-1990 г.
Осигуряване на специален законен акт от парламента	1994 г.	1994 г.
Група за развитие на проекта	не е била планирана	май 1995 г.
Одобрение от Министерство на транспорта	средата на 1995 г.	септември 1996 г.
Преквалификация/кратък списък с кандидати	ноември 1995 г.	декември 1996 г.
Издаване на тръжна документация	декември 1995 г.	януари 1997 г.
Получаване на оферти/оценки	юли 1996 г.	юни 1997 г.
Избор на предпочитан кандидат	септември 1996 г.	октомври 1997 г.
Одобрение на финансиране от Министерство на транспорта (MT)	декември 1997 г.	декември 1998 г.
Финансово приключване	март 1998 г.	май 2000 г.
Експлоатация	юни 2001 г.	март 2004 г.



Използването на ЧФИ и значително частно финансиране дават допълнителна обосновка и превес на този проект в сравнение с традиционното публично договаряне. На практика, необходимата обосновка на проекта идва в резултат на съвместните усилия на икономисти, счетоводители и банкери.

Договарянето на големи градски транспортни проекти е дълъг и сложен процес. НЕТ Линия 1 започва съществуването си през 1990 г., когато стандартният режим на субсидиране изисква грант по параграф 56 от Закона за транспорта. Договорът за НЕТ Линия 1 е подписан през март 2000 г., а транспортната система влиза в експлоатация през март 2004 г.

Един от проблемите, които неизбежно възникват при разработване на подобен тип проекти, е необходимостта от адаптация към множество промени. Стремещът на правителството да оцени ЧФИ при подобни схеми, също оказва значително влияние върху подхода към проекта. В случая с НЕТ, това означава промяна на подхода от проектиране, изграждане, експлоатиране и поддържане към проектиране, изграждане, финансиране и експлоатиране.

Общи и технически характеристики на проекта

- 15 електрически мотриси с модерен дизайн, напълно достъпни за пътници със затруднено придвижване. Превозните средства са оборудвани със системи за обществена и спешна комуникация, информационни дисплеи за пътниците и др.
- 14 км железопътна линия между гара Нотингам Мидланд и Хъкнал, с отклонение към Финикс парк. Изграждането на железопътната линия включва всички необходими средства за отклонение на комунална инфраструктура, всички пътни и осветителни работи, допълнителни дейности и структури, включително подмяна на виадукт.
- 23 спирки, включващи нови или обновени паркоместа за пътниците (приблизително 3,000 паркоместа за пътуващите пътници)
- Спирките включват:
 - покрита конструкция;
 - кошчета за смет;
 - машини за билети;
 - висококачествено осветление;
 - камери за наблюдение;
 - система за публично оповестяване;
 - системи за спешна комуникация;
 - дисплеи с информация в реално време за пътниците.
- Напълно оборудвано депо за поддръжка и работа
- Системи за хранване, сигнализация и комуникация

Разходи по проекта и финансиране (финансиращи институции)

Порядиразмеранаяпроекта,необходимочастнотофинансиране е структурирано чрез банково синдикиране, включващо ABN Amro Bank N.V. като водеща банка, Bankgesellschaft Berlin AG и Dresdner Bank AG. След финансовото приключване, заемът е синдикиран с още 13 банки.

НЕТ Линия 1 е първото ЧФИ договаряне от страна на местната власт за бърз превоз и поради това, сложните финансови ангажименти на проекта костват сериозно усилие на организаторите. При договарянето, проектът получава и подкрепата на 4ps и на Министерството на финансите. Участието на 4ps включва помощ в областта на финансирането на местната администрация, помощ при проблеми с ЧФИ финансирането, помощ при правните, законови и договорни въпроси. Министерството на финансите участва активно в преговорите с доставчика и финансиращите институции.

Като първа схема от подобен вид, НЕТ е водеща в разработването на сложна система за прехвърляне на рискове, особено на риска на приходите. Проблемите с приходите, възникнали при други схеми за лек железопътен транспорт, пораждаат недоверие в банките по отношение на оценките на приходите, разработени за НЕТ в предварителната обосновка. Всъщност, при предварителната проверка, прогнозите на банките са по-ниски от тези, използвани от организаторите, което има съществен ефект върху търговския модел на проекта и размера на необходимото финансиране.

ЧФИ кредити (представляващи финансова подкрепа от правителството по ЧФИ инициативата) за НЕТ, в размер на £174.2 милиона, са предоставени от Министерство на транспорта. Местната власт успява да осигури ЧФИ заем за "капиталовата част" на схемата. ЧФИ кредитите, плащани като специален грант и като анюитет за времето на проекта, представляват допълнителни приходи за местната администрация. По време на разработката на НЕТ, този допълнителен приход се плаща на базата на "снижаващия се остатък", създавайки "излишък" за организаторите през първите години на договора, но „дефицит“ в по-късните години. Това налага използването на външна помощ за управление на финансирането, за да се подсигури посрещнето на финансовите ангажименти по договора през по-късните етапи на проекта.

Структура на проекта

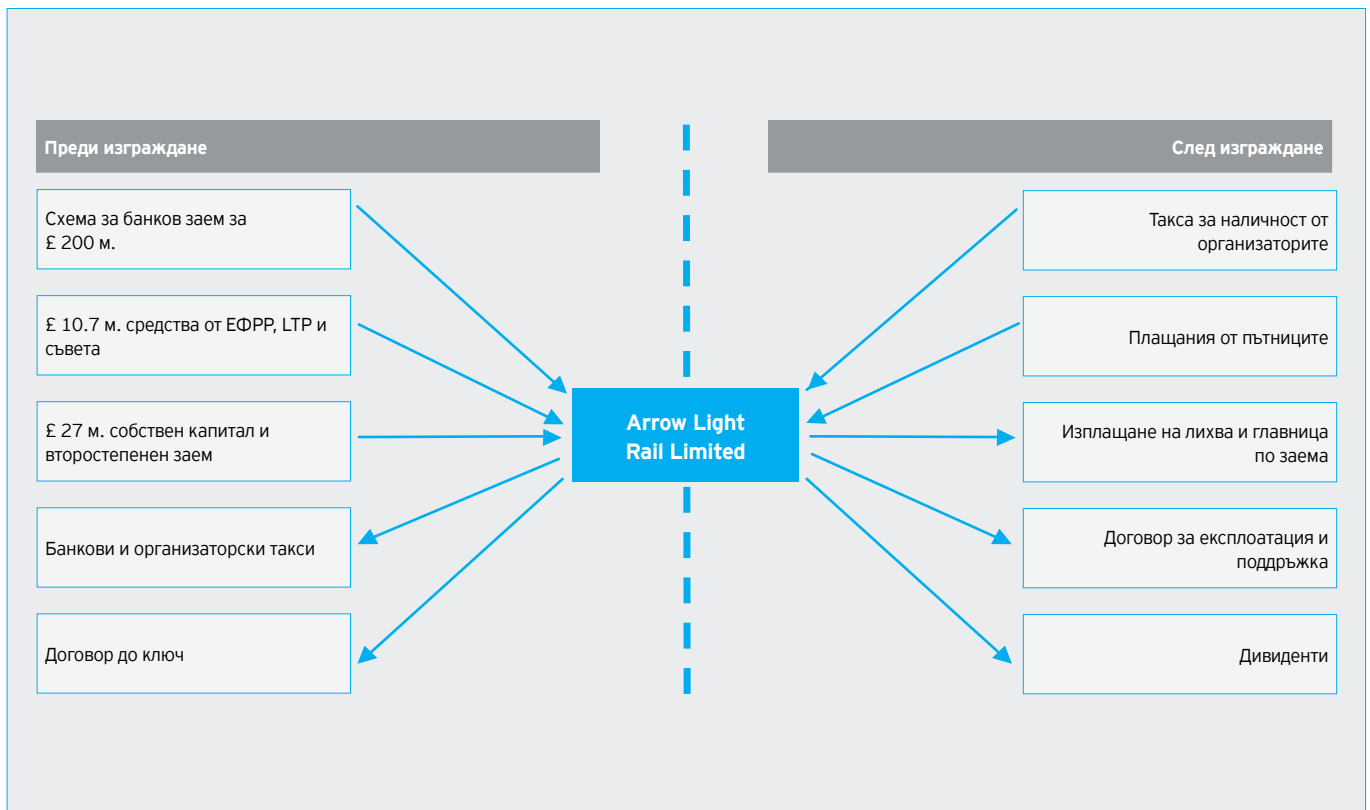
Arrow договаря 3.5 годишния проект до ключ с консорциум на Bombardier и Carillion, с фиксирана цена за проектиране и изграждане на системата. Bombardier доставя мотрисите, системите за захранване, сигнализация и комуникация, Carillion - строително-инженерните работи, железопътната линия и спирки. Arrow сключва договор с консорциум Nottingham Tram Consortium (NTC), съставен от Transdev и Nottingham City Transport, който ще експлоатира и поддържа системата за срок от 27 години. Nottingham Tram Consortium е неперсонифицирано смесено дружество.

Дружеството със специална цел (ДСЦ), Arrow Light Rail, е собственост на Arrow Light Rail Holdings Ltd с акционери:

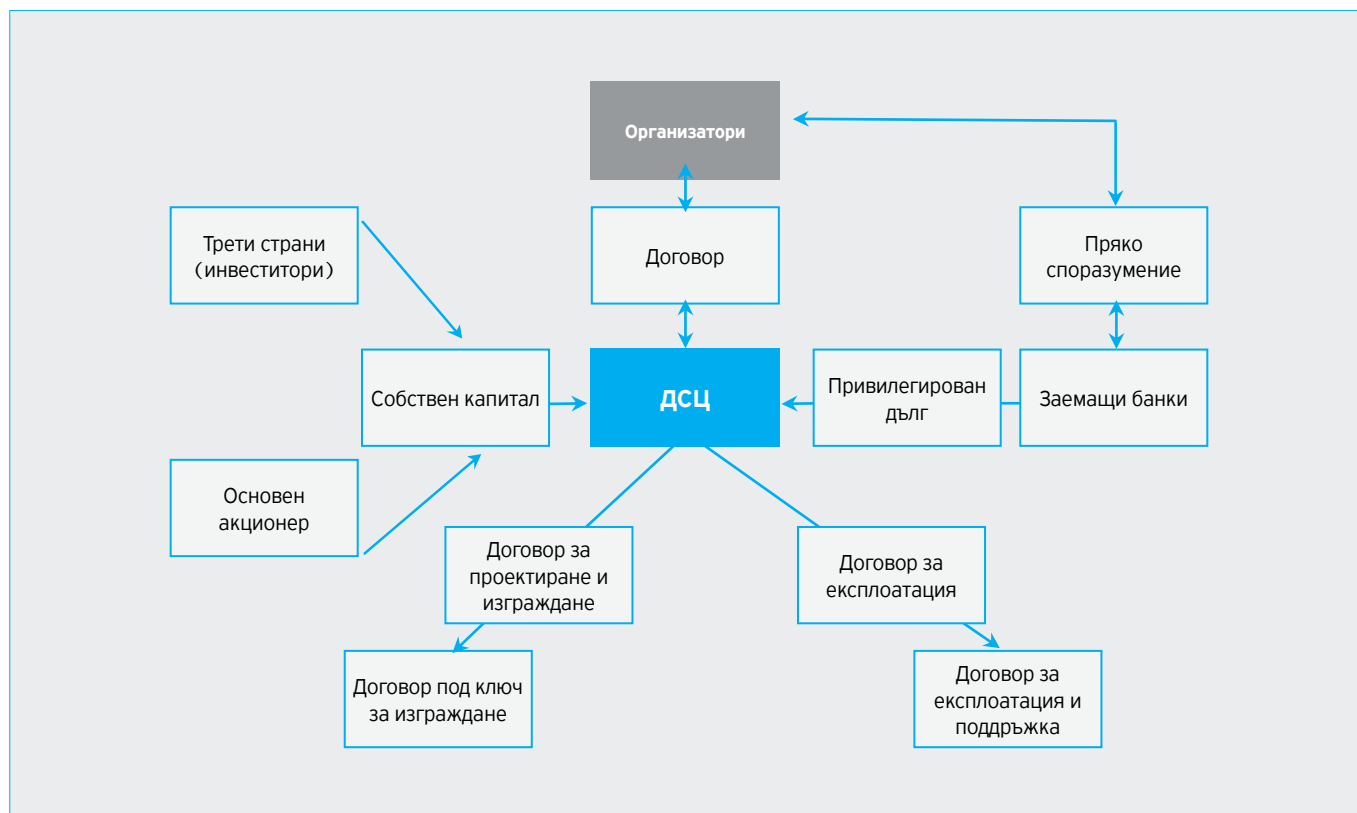
- Bombardier (производител на трамваи/влакове) -12.5%
- Carillion (компания за строителен инженеринг) -12.5%
- Transdev (европейски оператор с опит в експлоатацията на леки железопътни системи) -12.5%
- Nottingham City Transport (основната местна автобусна компания, 80% от пазара) -12.5%
- Innisfree- 30%
- Galaxy- 20%

Arrow е типичен пример на ДСЦ организация с малък екип (изпълнителен директор, мениджър изграждане, финансов мениджър, офис администрация).

ПЧП процес



ПЧП схема



Изводи

Представителите на публичната власт, разглеждащи проекти, подобни на НЕТ Линия 1, биха имали полза от анализа на това как Нотингам е посрещнал предизвикателствата и какви изводи е извлякъл от този основополагащ проект. Те са многобройни и по-важните от тях са представени по-долу:

- Закъснения при проектирането на НЕТ възникват поради липсата на пълна интегрираност на дизайна. Закъснения възникват при финализирането на проектите за транспортните средства (физически размери и характеристики на движение) и това има ефект върху дизайна на линиите, оборудването над линиите, строителните работи и уличното оборудване, които зависят от характеристиките на превозното средство. Така, дизайнът на последващите елементи също закъснява, което води до забавяне на някои етапи от изграждането.
- Други предизвикателства са свързани със забележки по дизайна и планирането на отдел „Управление на пътищата“. Организаторите, както и управлението, изготвят коментари на предложения проект за уличната част от линиите, които обаче не са взети напълно предвид от проектантския екип. Управлението на пътищата впоследствие потвърждава забележките си, което води до допълнителни забавяния и разходи за доставчика на услугата при изграждане на проекта.
- Основен въпрос, който предизвиква напрежение и търговски спорове между доставчика на услугата и проектантския екип, представлява управлението на проектирането и дизайна. В определени моменти, поради сключените търговски споразумения за проекта, общата координация във фазата на проектиране не е много добра. Банките настояват идентифицираните рискове да се прехвърлят чрез договори към фирмите-изпълнители, като по този начин усложняват споразуменията и работните отношения, необходими за осъществяването на един такъв комплексен проект. През тази фаза организаторите нямат реално възможност да се намесват, за да се подобрят отношенията и да се приключи фазата. През този период организаторите не носят допълнителни рискове или разходи, тъй като те са били прехвърлени върху изпълнителите. Въпреки това, поради забавянето на проекта, организаторите са изправени пред проблеми с общественото мнение.
- Проблеми при проектирането и други забавяния имат съществен негативен ефект върху проекта. Пропуснати са ключови срокове, закъснява дизайна на определени пътни елементи, времето за пуск е намалено и експлоатационните тестове за движение са направени на части, а не цялостно.

- Както при всички леки железопътни системи (ЛЖС), системната интеграция и пуск са ключови за проекта. Закъсненията в тази фаза неимоверно водят до забавяне на получаването на официално разрешително за експлоатация, следователно - и на планираното начало на работа. Черпейки от опита при други проекти с ЛЖС, НЕТ Линия 1 очаква такива проблеми. Ето защо екипът е по-подготвен да се справя с рисковете във фазата на разработване, за да осигури необходимата системна съвместимост. Интегрираните и ефективно работещи системи са жизнено важни за организаторите, тъй като те осигуряват надеждност и дългосрочна експлоатация.
- Включването на частния сектор от началото на проекта се оказва предимство, защото извършените бизнес анализи и проверки показват, че може да бъде структурирано проектно предложение с реални възможности за изпълнение и финансиране. Това предложение е разработено в съответствие със заключенията на предпроектното проучване и обосновката на проекта. Подробната оценка на възможните опции, като част от тази фаза, идентифицира мрежа от маршрути, които след това са оценени предвид основните цели на проекта. Схемата на НЕТ Линия 1 постига най-висока оценка за изграждане на тази първа фаза от по-широка мрежа от железопътни линии.
- При толкова мащабен и сложен проект е желателно да има по-голямо участие на финансиращата страна от по-ранна фаза.
- Прехвърлянето на управлението на връзките с комуналните услуги към частния сектор ограничава строителните рискове и носи значителни предимства за администрацията, въпреки по-високите плащания. Включването на изпълнителя в ранната фаза на проекта по проблемите свързани както с комуналните услуги, така и с железопътния транспорт, се оказва основно предимство за организаторите.
- Изключително важно се оказва и доброто управление на проекта, както от страна на вътрешния екип на организаторите, така и от страна на външните консултанти. Екипът на НЕТ Линия 1 и консултантите се ръководят от един директор на проекта, зает изцяло с проекта и притежаващ всички умения и опит, необходими за неговото изпълнение. Екипът по проекта остава постоянен (с малки изключения) за времето на изпълнение на проекта.
- За да успее проектът като част от една напълно интегрирана транспортна система, са необходими отлични връзки с останалата транспортна инфраструктура, както и наличие на достатъчно паркоместа за пътуващите.
- По време на проекта, организаторите придобиват опит и нови умения, включително такива, свързани с анализа и управлението на риска. Те успешно прилагат тези знания в други сфери на своята дейност.
- Въпреки че е твърде рано да се оцени ефекта на НЕТ върху инициативите за развитие в Нотингам, видимо е, че значителен брой големи строителни проекти са изпълнени още по време на фазата на изграждане, а много проекти са планирани в близост до железопътната система.
- Стандартите за предоставянето на услугата следва да имат праг на приемливост, над който се извършва 100% плащане за услугата. Тъй като на практика не е възможно да се постигнат 100% от показателите, в повечето случаи прагът за приемливост се определя между 95 и 98%. Най-добрият начин за дефиниране на критериите за услугата е да се определи как те ще се наблюдават и контролират, за да се гарантира определено качество. Методите и процесите за мониторинг и контрол следва да са прости и проверяеми, в идеалния случай - автоматични. Когато стандартите не са добре дефинирани, може да се стигне до скъпи и проблемни за разрешаване конфликти.

Атики Одос -
сектор транспорт (пътища), Гърция

© SUPRACENT

Общ преглед	
Име на проекта	Атики Одос
Място	Атина, Гърция
Инвеститори	Group Elliniki Technodomiki TEV - AKTOR (39.19%), Group J&P Avax (30.84%), Pantechniki (20.09%), АТТИ-КАТ (9.88%).
Оператор	Attikes Diadromes S.A.
Продължителност на проекта	25 години
Вид ПЧП	ИЕП
Фаза на изграждане	7 години
Обща стойност на проекта	€1.3 милиарда
Дата на осигуряване на финансирането	6 март 2000 г.

Кратко описание на проекта

Атики Одос е иновационен проект, изпълнен чрез концесия и представляващ един от най-големите пътни проекти, съфинансирани от частния сектор през 90-те години както в Гърция, така и в Европа.

Атики Одос е модерна магистрала с дължина 65 км. Тя представлява околновръстен път на широката градска част на Атина и е в основата на пътната мрежа в целия регион Атика (включително основна връзка между Атина и международното летище в Спата). Изградена е като градска-крайградска магистрала с три ленти за движение (плюс аварийна лента) във всяка посока. Атики Одос е уникален, дори за Европа, инфраструктурен проект, представляващ затворена платена магистрала в рамките на широката столица, където проблемите със задръстванията са изключително сериозни.

Атики Одос е връзката, която допълва "ПАСЕ" пътната линия (Патра - Атина - Солун - Евзони), свързвайки две основни артерии: национален път Атина - Ламия и национален път Атина - Коринт, избягвайки центъра на Атина. Като затворена магистрала, тя предоставя пълен контрол върху точките за достъп и се състои от две секции, които са перпендикулярни една на друга:

- секция Елефсина - Ставрос - Спата А/П магистрала (ЕССМ) с дължина около 52 км и
- секция Имитос западна околновръстна магистрала (ИЗОМ) с дължина около 13 км.

Основни предимства

Изграждането и експлоатацията на Атики Одос носи много съществени ползи. Магистралата:

- формира основната свързваща връзка между цялата транспортна инфраструктура на Атика: пътища, летище, железопътен транспорт (метро, трамваи, влакове, крайградски влакове и т.н.) и пристанища;
- намалява значително обема на пътното движение в столицата, функционирайки като северна дъга на околновръстен път. Според оценки, Атики Одос поема голяма част от ежедневиения трафик, движещ се през района на Атика;
- допринася за планирането, градоустройството и завършеността на област Атика;
- улеснява стратегическото реструктуриране на енергийната и телекомуникационна мрежа;
- допринася за социалното и икономическото развитие на по-отдалечените райони на областта.

Обстановка/ключови събития

Нуждата от изграждане на магистрала - околновъстен път на Атина, възниква през 1960 г. Оттогава датират и основните усилия за облекчаване на движението по пътната мрежа на широката градска част на Атина и подобряване на екологичните характеристики на региона. Първоначално проектът е наречен "Магистрала Елефсина - Ставрос". В края на 80-те години обаче, когато се планира международното летище "Елефтериос Венизелос" в Спата, името на магистралата е променено на "Магистрала Елефсина - Ставрос - Спата" (МЕСС). По късно през 90-те години, западната обходна магистрала Имитос (ЗОМИ) е включена в околновъстния път. Двете споменати магистрали са обединени в общ проект, наречен "Атики Одос". Размерът на проекта и специфичните аспекти на изграждане, както и фактът, че Атики Одос трябва да преминава през жилищни райони и места с историческо значение, превръщат изпълнението на проекта в сложна задача. Въпреки това, в средата на 90-те години, проектът е структуриран с пълен и интегриран план, поради което и успява да достигне до фаза изпълнение.

По време на изграждането на Атики Одос, държавната администрация преценява, че в проекта следва да се включат и някои допълнителни дейности. Въпреки че тези дейности не са пряко свързани с функционирането на Атики Одос, гръцкото правителство смята, че тяхното изпълнение е необходимо по практически и икономически съображения.

Тези дейности включват:

- изграждане на отсечки от крайградската железопътна мрежа и метро, които трябва да започнат работа преди Олимпиадата в Атина през 2004 г.;
- изграждане на тунели в Имитос (като резултат от решенията на Върховния административен съд), както и изграждане на вдълбани и покрити секции в общините Зефири, Ахарнес, Метаморфосис, Ираклион, Шаландри, Врилисия, след жалба от жителите пред Европейския съюз;
- изграждане на защитни отводнителни съоръжения от района на Месогиа до Елефсина, които защитават целия район Атика от наводнения;
- подготовка и конфигурация на точките на достъп и входовете в Атики Одос.

История на проекта и фази на договаряне

В началото на 90-те години гръцкото правителство организира международен търг за възлагане на проекта Атики Одос. Група гръцки компании в консорциум на име "Атики Одос" е успешният участник в търга и новата магистрала в крайна сметка е наречена на негово име.

Подаване на оферти	28 февруари 1995 г.
Възлагане на концесия	23 май 1996 г.
Ратифициране на договора	16 декември 1996 г.
Финансово приключване	6 март 2000 г.

Първи транш	4 август 2000 г.
Първа секция в действие	19 март 2001 г.
Завършване на проекта	24 юни 2004 г.

Общи и технически характеристики на проекта

Обща дължина	65.20 км
Мрежа от обслужващи/странични пътища	150 км
Кръстовища	29
Пътища - надлези на магистралата	100
Пътища - подлези на магистралата	25
Железопътни мостове	38
Мостове на реки/потоци	21
Надлези за пешеходци	12
Тунели / вдълбани и покрити секции	56
Обща дължина на тунели / вдълбани и покрити секции	15.4 км
Защитни съоръжения срещу наводняване	66.7 км
Пътни обслужващи станции/ ПОС	4
Оперативен и поддържащ център	1
Центрове за обслужване на клиенти	9
Тол станции	38
Общ брой платна за плащане на такса	193
Платна с електронно събиране на такса (ЕСТ)	54
Платна с ръчно събиране на такса (РСТ)	139

Разходи по проекта и финансиране (финансиращи институции)

Проектът Атики Одос е завършен навреме и без превишаване на строителните разходи от около €1.3 милиарда.

Гръцкото правителство осигурява 32% (€420 милиона) от тези разходи от Националния план за развитие. Концесионерът, Attiki Odos S.A., покрива останалите 68%, използвайки собствен капитал и заема капитал, добавяйки около €880 милиона.

Структурата на финансиране включва:

- заеми от ЕИБ, гарантирани от международни и гръцки банки до завършването, след което гарантирани от държавата;
- търговски заеми (гръцки банки);
- финансиране от собственика на проекта;
- собствен капитал и приходи (гръцки контрактори);
- стенд-бай споразумение (гръцки и международни банки).

Структура на проекта

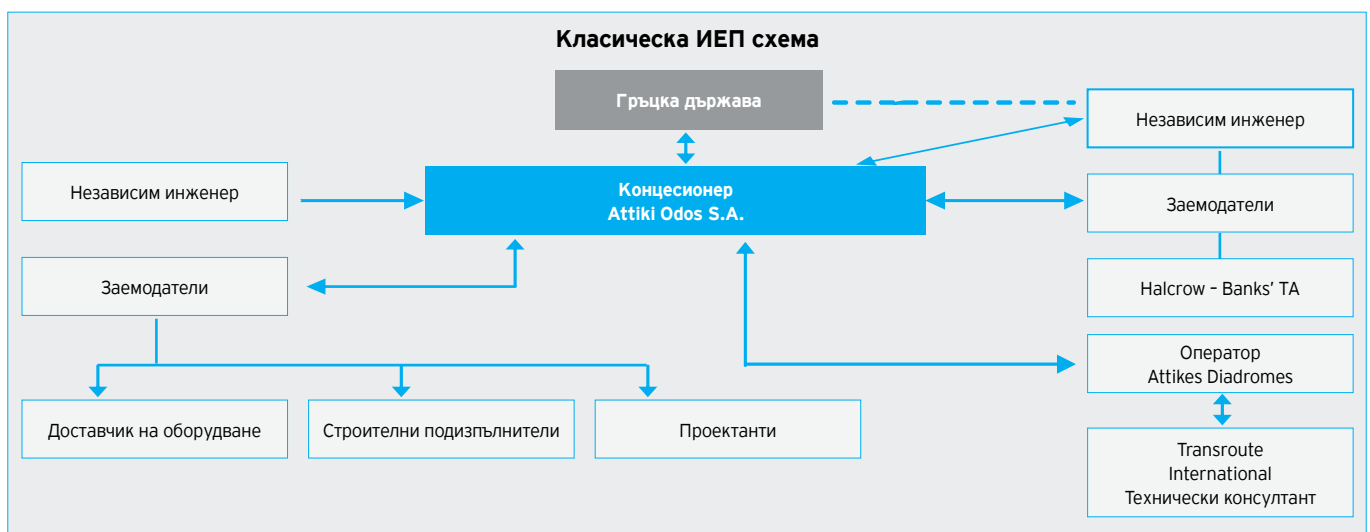
Attiki Odos S.A. е концесионер по проекта, който по силата на договор с гръцкото правителство поема проектирането, изграждането, финансирането, експлоатацията и поддръжката на магистралата. Акционерите в концесионната компания са Elliniki Technodomiki TEV - AKTOR (водец) с дял от 39.19%, Group J&P Avax - ETETH с дял от 30.84%, Pantechniki с дял от 20.09% и ATTI-KAT с дял от 9.88%.

Attiki Odos и Attiki Odos Construction Joint Venture, строителната компания на проекта, включват някои от най-големите строителни компании в Гърция: Elliniki Technodomiki TEV - AKTOR (водец), J&P AVAX - ETETH, Pantechniki и ATTI-KAT. Attikes Diadromes S.A. извършва експлоатацията и поддръжката на проекта Атики Одос. Всички компании, включени в строителното смесено дружество участват в тази компания и притежават 80% от акциите заедно с Transroute International, притежаваща останалите 20%.

Изводи

- Дизайнът на проекти от този тип трябва да е ясен при започване на изграждането. Препоръчително да се избягват фиксирани срокове, когато те са свързани с изпълнение на други проекти. За да се избегнат проблеми с разпределението на риска, договорът за концесия трябва да е ясен и точен. В проекти от подобен тип трябва да се водят задълбочени преговори с всички участващи страни. Когато проектът е в подготовка години наред, или дори десетилетия, какъвто е конкретният случай, важно е да се осигури преразглеждане на планирането и обхвата на проекта както преди започването му, така и преди завършване на фазата на договаряне.
- Един от възникналите проблеми по проекта е свързан с процедурата по издаване на разрешителни. Такива процедури трябва да бъдат унифицирани и добре утвърдени. В резултат на опита си с този проект гръцкото правителство вече издава всички разрешителни за проектиране, изграждане, финансиране, работа, експлоатация и поддръжка на дейността или осигуряване на услугите по договора на името на и за сметка на дружеството със специална цел. В този случай разрешителните се смятат за издадени, ако органите, отговорни за издаването им, не са изпратили писмен мотивиран отказ за издаване на разрешителното в срок от шестдесет дни, след подаване на искането за разрешителното от дружеството със специална цел. Молбата за разрешително се смята за законово подадена само ако (а) се придружава от допълнителната документация, необходима по закон за издаването на съответното разрешително и (б) същата е предварително одобрена за изпълнение като част от необходимите документи, когато такова одобрение е предвидено в закон.
- Основен проблем при структурирането на договора за проекта се оказва липсата на предпоставки за намаляване на оперативните разходи и разходите за поддръжка. Всъщност, поради включена клауза за предварително прекратяване в случаи на прекалено висока възвръщаемост, операторът няма стимул да намалява разходите.
- Консорциумът е съставен от няколко местни, средни по големина фирми (въпреки че оттогава същите са вече значително по-големи) и времето за анализ на възможностите им за финансиране води до забавяне на изпълнението на проекта.

ПЧП схема



Дълбоководен контейнерен терминал Гданск -
сектор транспорт (пристанище), Полша



Общ преглед	
Име на проекта	Дълбоководен контейнерен терминал Гданск
Място	Гданск, Полша
Инвеститори	Macquarie Global Infrastructure Fund II DCT Gdansk
Оператор	DCT Gdnask
Продължителност на проекта	60 години
Вид ПЧП	ПИЕ
Фаза на изграждане	46 месеца
Обща стойност на проекта	€190 милиона
Дата на осигуряване на финансирането	10 октомври 2005 г.

Кратко описание на проекта

Проектът за €190 милиона за дълбоководния контейнерен терминал (ДКТ) Гданск изпъква като най-голямата единична инвестиция в пристанище в Полша. Проектът е и една от първите изпълнени в Европа частно финансирани схеми за пристанища “на зелено”. Hochtief Construction започват 22-месечната фаза на изграждане през октомври 2005 г. с драгиране и няколко месечна работа по почистването на експлозивни и бункери по брега, останали от Втората световна война.

Цел на пристанището е с времето да се утвърди като един от водещите балтийски пристанищни центрове, въпреки силната конкуренция на пристанището в Гдиня, което планира повече от два пъти разширяване на капацитета в близко бъдеще.

ДКТ е планирано да започне работа през 2007 г. През октомври 2007 г. фаза едно (от общо четири фази) от ДКТ Гданск е вече напълно работеща. Тя включва 36 хектара контейнерен терминал, способен да обслужва 500,000 TEU на година и рол-он рол-оф инсталация, добавяйки допълнителни 160,000 транспортни единици капацитет. Дългият 650 м кей на терминала се обслужва от три post-Panamax кранове кораб-бръг, пет колесни козлови крана и предлага дълбочина от 16.5 м по дължината на кея. Пристанището има отлични пътни и железопътни връзки, свързващи го с основните дистрибуторски центрове в Полша и съседните страни.

Основни предимства

Полша представлява естествен вход на дълбоководния морски транспорт към Централна и Източна Европа. С уникалния си дълбоководен директен достъп до балтийските страни, Гданск може да обслужва и най-големите кораби във всички фази на прилива. Дълбочината му от над 15 м предпазва пристанището от замръзване през зимата - фактор, който осигурява целогодишна експлоатация, с каквото малко балтийски пристанища могат да се похвалят.

След като е напълно завършен, ДКТ ще представлява най-големия контейнерен терминал в Полша, създавайки модерен европейски център, способен да се конкурира ефективно с някои от най-добрите балтийски пристанища.

Схемата е нещо повече от проект за самостоятелен терминал, който вероятно би бил неоправдан предвид съществуващия в непосредствена близост основен полски пристанищен център в Гдиня. Концепцията на ДКТ Гданск е да изпълнява ролята на основен мулти-модулен пристанищен комплекс в транс-европейската мрежа, част от транспортен коридор север-юг номер 6. Коридор номер 6 включва три схеми (включително железопътен и шосеен транспорт), които по това време са в разработка и които се очаква да ускорят успешната модернизация и развитие на вътрешното пристанище.

Успешното изпълнение на един от първите в Европа изцяло частно финансирани проекти за контейнерни терминали “на зелено” не само дава увереност на пристанищния сектор като цяло, но и показва ангажимента на страната към проектното финансиране.

С очакваното рекордно нарастване на контейнерния транспорт в Централна и Източна Европа през следващото десетилетие, жизнено важно е полското пристанище в Гданск, да се развие значително, за да може да посрещне очакваните нива на търсене. Изграждането на контейнерния терминал е първата фаза от инвестицията. През следващите 10-12 години ДКТ ще продължи да инвестира в пристанище Гданск общо около 500 милиона долара, а капацитетът на обслужване ще се повиши до 1 милион TEU. Инвестицията ще допринесе за създаването на около 400 работни места в първата фаза и до 5,000 нови работни места в по-късните фази на проекта.



Обстановка/ключови събития

90% от товарите, превозвани с кораби по редовни линии днес са контейнеризирани, а между 1994 г. и 2000 г. капацитетът на световния търговски флот почти се е удвоил.

Много балтийски пристанища се съревновават усилено за обслужването на контейнеризираните товари. Увеличението на общия оборот на 20-те най-големи балтийски пристанища се равнява на 170 млн. тона в годините 1995-2001. Цели 38% от това увеличение се падат на източните балтийски пристанища, с годишно нарастване на оборота от над 9 млн. тона. В момента полските пристанища имат около 1.7% дял от общия обем на контейнерите, обслужвани от балтийските пристанища и пристанищата на Северно море. Ocean Shipping Consultants предвиждат увеличение на обема на контейнеризираните товари в региона на Балтийско море от 3.5 млн. TEU през 2000 г. до 7-8 млн. TEU през 2012 г., което представлява годишно нарастване от 6%. Предвижданията са в унисон с очакваното увеличение на търговията между балтийските държави. Очаква се Полша да увеличи търговския си обмен с държавите в региона от 54.3 млн. тона до около 135 млн. тона през 2010 г.

Влизането на Полша в ЕС през 2004 г. предостави фондове за инфраструктурно развитие на цялата страна. Въпреки че Гданск не е сред първите облагодетелствани от това, забележителното му място като начало на ТЕМ (транс-европейска мрежа) транспортен коридор 6 - значително субсидиран от ЕС - дава на пристанището допълнителни стимули за построяването на новия терминал.

В началото, Гданск следва да разреши два основни инфраструктурни проблема - липсата на добър наземен (шосеен и железопътен) достъп и липсата на водна инфраструктура. Докато подобряването на шосейната и железопътна инфраструктура се планира да се осъществи с развитието на ПЧП схеми и финансиране от ЕС, решението на проблема с пристанищната инфраструктура е оставено на Гданск. Развитието на два други проекта - ПЧП схемата за магистрала А1 - една от първите в страната в посока Бърно, Братислава и Виена, както и предлаганият проект за високоскоростна железопътна връзка, свързваща Варшава и Виена, биха осигурили на пристанището отлични директни връзки с основни европейски градове, давайки допълнителен стимул и обосновка за изграждането на ДКТ Гданск.

В допълнение, през последните години се наблюдава значителна промяна на моделите на световната търговия и въпреки впечатляващия растеж на обемите в Централна и Източна Европа, много пристанища вече не са така ефективни. Консолидацията на компании в областта на контейнерния превоз неизбежно доведе до необходимостта от обединяване на опита в експлоатацията и придобиването на пристанища, преобразувайки пристанищата в мулти-модулни пристанищни комплекси. Гданск не се оказа изключение от тази тенденция.

Повишаването на търсенето на потребителски стоки в Полша

и търговията ѝ с други държави от ЕС е друг основен фактор, обуславящ необходимостта от нов, независим ДКТ в Гданск. Предвижданията за годишния растеж на контейнерния трафик в Полша през следващото десетилетие са по-високи от средния за света (от около 9% на година); в допълнение пристанищата в Полша транспортират само 1.7% от своите товари чрез контейнери - фактор, който Гданск трябваше да промени в конкуренцията със съседното пристанище в Гдиня.

В подкрепа на горното, сравнявайки 11-те големи контейнерни терминала във Великобритания, обслужващи население от 59 милиона, с двете малки полски пристанища, които обслужват повече от 37 милиона души, се потвърждава необходимостта от създаване на голямо централно контейнерно пристанище.

История на проекта и фази на договаряне

През март 2003 г. ДКТ Гданск, в конкуренция с френски консорциум, печели €190 милионния договор за ПИЕ Гданск. Управленският екип на ДКТ се състои от група британски организации с опит в изграждането и експлоатацията на пристанища, и управлението на фирми в морския транспорт. ДКТ Гданск се формира след като две различни британски групи, които имат интерес от наддаване за схемата, обединяват усилията и опита, който имат в морския транспорт и управлението на активи. Администрацията на пристанището избира предложението на ДКТ, защото то цели развитието на отворено пристанище с „открити води“, което няма ограничения на морските линии (нещо, което би могло да ограничи обема на стоките, които пристанището обслужва и в някои случаи, дори достъпа до него).

Схемата представлява значителна стъпка напред за пазара на проектното финансиране в Полша. Както с повечето пристанищни проекти, ДКТ Гданск среща голям брой предизвикателства. Пред-финансовото приключване се забавя до октомври 2005 г., тъй като е от изключително значение да се осигури стабилна финансова структура от собствен капитал и дълг, която предпазливата пристанищна управа (осъзнаваща потенциалните последствия от неадекватна финансова структура) да одобри. Затрудненията в осигуряването на собствения капитал са елементът, забавил приключването на сделката.

Общи и технически характеристики на проекта

- едно от най-старите пристанища в Европа;
- навигация в свободни от лед води през цялата година;
- модернизирано за приемане на "Baltimax" съдове;
- пряк достъп за плавателните съдове, 17 м. дълбочина;
- към момента три големи, мощни кранове кораб-бръг;
- модерни, високо продуктивни оборудване и системи;
- място за съхранение на 18,000 TEU, включително опасни товари;

- 336 връзки за хладилни контейнери, вече изградени;
- високо продуктивни Ро-Ро инсталации;
- съхранение, обслужване и поправка на празни контейнери;
- възможност за групиране на товари;
- пълен статус на граничен пункт;
- комбинирана железопътна инсталация в терминала;
- I.S.P.S. акредитация.

Разходи по проекта и финансиране (финансиращи институции)

Приключването на схемата е забавено, защото избраният кандидат първоначално не успява да предостави нужния за финансирането на проекта собствен капитал. За известно време администрацията обмисля възможността да увеличи собствения капитал чрез специално създаден германски “KG Fund” - особена корпоративна форма на партньорство, която се е превърнала в един от основните източници за морско финансиране. Това обаче би бил първият случай, когато KG Fund се използва за финансиране на контейнерно пристанище. Поради тази причина потенциалите участници не са подготвени да осигурят финансиране веднага и временното финансиране на собствения капитал става трудно осъществимо.

Поради невъзможност за стартиране на началните дейности по схемата без собствен капитал, този план е отхвърлен. Вместо това, избраният кандидат се обръща към специален инфраструктурен фонд, който предоставя 90% от необходимите €90 милиона собствен капитал, а ДКТ предоставя останалите 10%.

Останалата част от необходимото финансиране е осигурена чрез €100 милиона преференциален дълг с 15 годишен срок, с двукратни годишни погасителни вноски и гратисен период от три години. Така капиталовата структура на проекта става 53:47 дълг към собствен капитал.

Значителен интерес е проявен към синдикирането на преференциалния дълг, а основната финансираща институция е дотолкова уверена в проекта, че е склонна да се ангажира с финансирането (ако това се наложи) и без предварително синдикиране.

Структура на проекта

Договорът между Port of Gdansk Authority SA и британски консорциум Deerpwater Container Terminal Gdansk SA (DCT) е подписан през януари 2004 г.

DCT е британски консорциум, създаден специално за проекта. Той е собственост на мениджърски екип и по време на изпълнението на проекта, броят на акционерите се очаква да нарастне. DCT Gdansk SA е дружество, регистрирано в Полша с основовен акционер Global Infrastructure Fund (GIF), управляван от банкова група Macquaire с централен офис в Австралия. Британското дружество, основана специално за целите на проекта, остава миноритарен акционер.

Частта по изграждане на този амбициозен проект е в ръцете на две поделения на HOCHTIEF Construction AG: Civil Engineering and Marine Works (CEM) и HOCHTIEF Polska.

Изводи

- Важен урок, научен в този проект, е, че е необходимо задълбочено познаване за пазара, очаквания растеж и синхронизиране на технологията с размера на пазара. Проектът е одобрен от пристанищната управа на Гданск само три години след провала на предишна подобна частно финансирана схема, базирана на допускането за значителен потенциален регионален пазар за внос на зърно. Тъй като няма достатъчно голям пазар за внос на зърно (Русия и Украйна не внасят значителни количества), допускането, че Гданск може да стане център за внос на зърно се оказва погрешено. ДКТ схемата в Гданск се смята за един от проектите-образци в стабилно развиващия се пазар на страната.

ПЧП схема



Улично освещение Норфолк -
сектор транспорт (улично освещение),
Великобритания

© COPYRIGHT



Общ преглед	
Име на проекта	Улично осветление Норфолк
Място	Норфолк, Великобритания
Инвеститори	Общински съвет на Норфолк
Оператор	Ameu
Продължителност на проекта	25 години
Вид ПЧП	ЧФИ
Фаза на изграждане	5 години основен инвестиционен период (включен в 25 годишна концесия за експлоатация)
Обща стойност на проекта	€45 милиона
Дата на осигуряване на финансирането	ноември 2007 г.

Кратко описание на проекта

Проектът включва подобряване и поддръжка на 62,000 "единици" (50,000 улични лампи и 12,000 осветени знаци и стълбове). Проектът е с живот от 25 години, през които партньорът от частния сектор, Ameu, трябва да подмени, поддържа и поправя уличното осветление, осветените знаци и табели в целия регион (с площ около 5,371 кв. км, намиращ се в източната част на Великобритания).

Основни предимства

Основни предимства на проекта са:

- подобряване на пътната сигурност и намаляване броя на пътнотранспортните произшествия;
- намаляване на престъпността;
- понижаване на страха от престъпността (хората се чувстват по-сигурни, когато уличното осветление е добро);
- намаляване на вредите за околната среда чрез подобряване на енергийната ефективност и по-малко светлинно замърсяване;
- по-видими знаци (т.е. знаците са осветени добре, позволявайки на водачите и другите потребители да ги виждат добре през нощта);
- стимулиране на използването на градски транспорт, ходенето пеш и колоезденето;
- по-безопасни пътища към и от училище;
- подобряване на градската среда.

Обстановка/ключови събития

Ключовите срокове в проекта са:

- одобряване на ЧФИ кредитиране - януари 2004 г.;
- предварително информационно обявление - март 2004 г.;
- обосновка - февруари 2005 г.;
- група за преглед на проекта - юли 2005 г.;
- официален вестник на ЕС - август 2005 г.;
- покана за преговори - юни 2006 г.;
- предпочитан кандидат - юли 2007 г.;
- финансово приключване - ноември 2007 г.;
- начало на дейностите - февруари 2008 г.

История на проекта и фази на договаряне

Както при много местни власти във Великобритания, бюджетните ограничения, значителните, по-приоритетни разходи в сфери като образование, жилищно настаняване и други, съчетано с нарастващото население и увеличаващата се пътна мрежа, водят до недостатъчни инвестиции в ново улично осветление. В резултат на това, голяма част от уличното осветление е остаряло и към края на ползния си живот. Липсата на инвестиции в обновяване, от своя страна, води до нужда от допълнителни бюджетни средства и увеличаващи се разходи за поддръжка. В допълнение, осветителните тела са инсталирани през различни администрации, в период от много години и не всички отговарят на последните законови изисквания.



През 2000 г. общинският съвет извършва анализ на работата на уличното осветление, в който се подчертава, че ще са необходими значителни инвестиции за период от няколко години, за да се подменят по-старите стълбове и да се доведе нивото на всички осветителни тела до приемливи стандарти.

След анализ на техническите и проектни опции на базата на стойността на вложените средства, съветът избира техническа спецификация и проект за договаряне в рамките на британската ЧФИ. До средата на 2005 г. обосновката на схемата е одобрена и проектът получава финансова подкрепа под формата на "ЧФИ Кредити", за да се подпомогнат фиксирания плащания за наличност (Unitary Charge) за времето на проекта.

Решено е, че в съответствие с британските и европейски норми за договаряне по това време, проектът следва да се договори чрез процедура на договаряне и през август 2005 г. излиза съответната обява в ОВЕС (Официален вестник на Европейския съюз). Проведена е тръжна процедура, която определя Amey за победител, а финансовото приключване е постигнато през ноември 2007 г. След необходимия преходен период, през февруари 2008 г. отговорността за услугите се прехвърля от общинския съвет към частния сектор.

Общи и технически характеристики на проекта

Проектът предвижда пълна подмяна на всички светлини, по-стари от 25 години, по време на Периода на основната инвестиционна програма (ПОИП) от 5 години. Това представлява около половината от стълбовете на улично осветление, обслужвани от проекта. ПОИП от 5 години е част от общия концесионен срок от 25 години.

Останалата част от уличното осветление следва да се приведе в съответствие с изискваните стандарти в рамките на 15 години от началото на проекта, като партньорът от частния сектор отговаря за текущите ремонти, поддръжка, инсталация и подмяна на всички необходими тела за период от 25 години. Схемата използва новата технология "бяла светлина", която значително подобрява качеството на осветлението в сравнение с традиционно използваните жълто/оранжеви лампи. Проектът позволява също намаляване на осветлението по основни пътища, когато обемите на трафика са малки, с цел спестяване на енергия и разходи, ограничаване на светлинното замърсяване и опазване на околната среда.

Изискванията за процедурата за договаряне са определени така, че да позволяват гъвкавост по отношение на доставката на енергия за целите на услугата. Електрическата енергия е определено основният разход за уличното осветление и преди да вземе решение дали да включи доставката на енергия в обхвата на проекта или не, Общинският съвет следва да оцени дали частния сектор ще може да осигури електричество на по-добри цени.

Договорът позволява гъвкавост и в обхвата на проекта. Голям брой локации не попадат в обхвата на отговорностите на съвета за осигуряване на улично осветление, но администрацията счита, че включването на нови райони в проекта може да се окаже необходимо.

Разходи по проекта и финансиране

Необходимото финансиране на капиталовите разходи по проекта се оценява на £65 милиона, което включва собствен капитал от £6.5 милиона и преференциален дълг от £58.5 милиона, при съотношение дълг/собствен капитал от 90:10, което е типично за подобни ЧФИ проекти във Великобритания.

Преференциалният дълг е отпуснат под формата на банков заем от HSBC. Собственият капитал е осигурен от акционерите на ДСЦ (виж по-долу). Типично за британските ЧФИ схеми е като собствен капитал да се използва комбинация от чист собствен капитал (акции) и подчинен дълг (заеми от акционерите), защото по данъчно причини във Великобритания използването на подчинен дълг може да подобри възвръщаемостта на проекта (предимство, което обикновено в голямата си част се прехвърля към публичния партньор, с по-добри оферти).

Не се налага публичната управа да съфинансира началните инвестиции, като вместо това заплащането за услугата става в процеса на доставянето ѝ след започване на експлоатацията. Фиксирания плащания по проекта се плащат от администрацията, въпреки че всъщност тя получава "ЧФИ кредити" – допълнително финансиране от централното правителство, което подобрява поносимостта на бюджета.

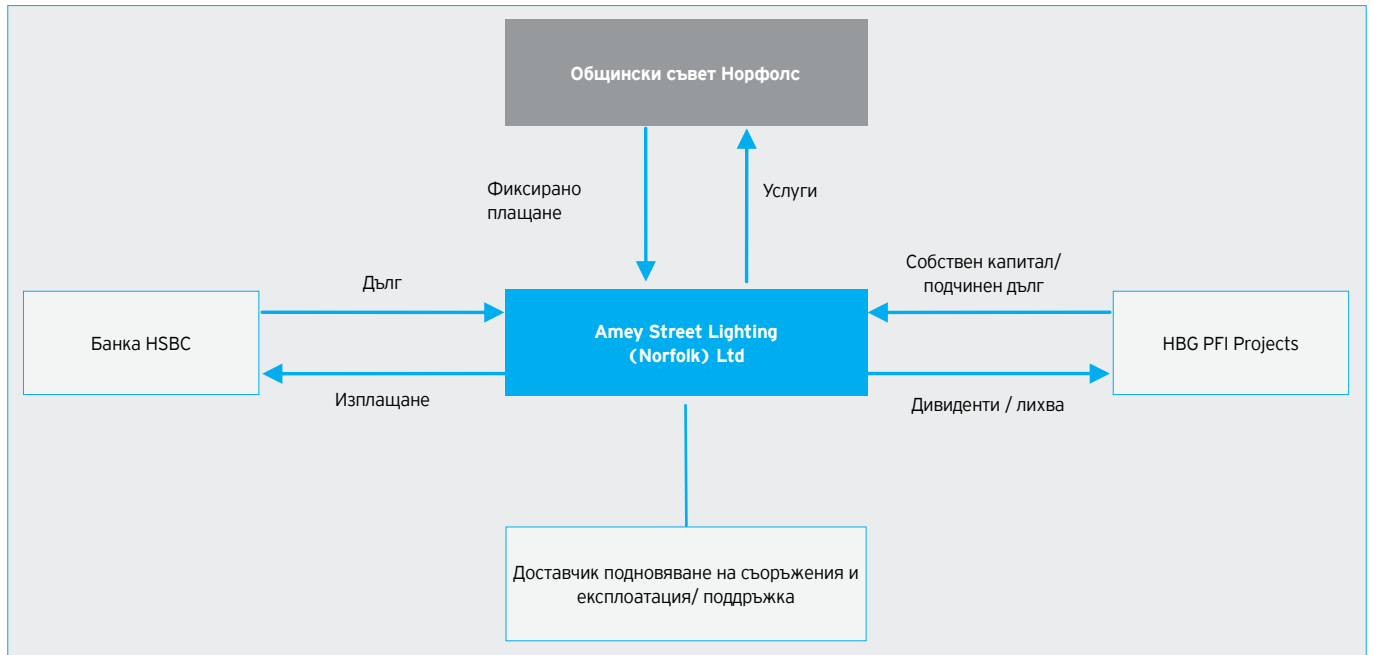
Освен това, проектът позволява съветът да споделя потенциални допълнителни приходи от трети страни, като в същото време частният сектор остава мотивиран да идентифицира и използва възможности за допълнителни приходи по време на реализацията на проекта. Това спомага съветът да направи схемата още по-носива за бюджета. В проекти за улично осветление, приходи от трети страни могат да се генерират още чрез продажбата на рекламно място на билбордове, закачени на стълбовете на уличното осветление.

Структура на проекта

Структурата на проекта е типична за договор с частна финансова инициатива, като партньорът от частния сектор формира ДСЦ - компания, създадена единствено с цел изпълнение на проекта.

Такова ДСЦ, в този случай Amey Street Lighting (Norfolk) Limited, може да изпълнява проекта независимо от дейността на акционера, което позволява обвързването на паричните потоци с и ограничаването на рисковете до ДСЦ. Това дава възможност и за привличането на значителен дълг при финансирането на ЧФИ проекти, което обикновено има икономически предимства спрямо финансирането със собствен капитал.


ПЧП схема



Изводи

Има редица важни изводи от този пример, включително:

- Публичният сектор трябва да бъде отворен към възможности за приходи от трети страни (ако, разбира се, такива приходи са приемливи като форма) и да насърчава частния сектор да идентифицира такива възможности в състезателния процес, когато може да се създаде подходящ механизъм на споделяне. Където е възможно, публичният сектор трябва да бъде насърчаван да приема елемент на приходи от трети страни, водещ до по-ниска такса, въпреки че администрацията трябва да е наясно, че ако ДСЦ разчита твърде много на приходи от трети страни (което може да се оцени като по-рисково от плащанията от публичния партньор), тогава е възможно да възникнат проблеми при осигуряване на необходимото банково финансиране.
- Където е възможно и приложимо, трябва да има гъвкавост в изискванията за договаряне. В конкретния случай, съветът успява да оцени дали може да се постигне по-добра стойност при доставка на електричество от частния сектор преди да се ангажира сам с това.
- Публичният сектор трябва да насърчава използването на нови технологии, които могат да допринесат за по-добра стойност на вложените средства за ползвателите на услугата. Това може да стане чрез определяне на изискванията на база на "изходни параметри", вместо на "входни параметри" (виж „Методическите указания за ПЧП“ за повече информация по въпроса) и чрез осигуряване на процедура на оценка, поддържаща оптимален баланс между качество/техническа спецификация и разходи.
- Бъдещите нужди и потенциални промени в изискванията трябва да се анализират внимателно, колкото е възможно по-рано във фазата на планирането и да се обсъдят с участниците в търга, докато все още са в състезателния процес. Това ще позволи ефективни предложения от страна на частния сектор за отразяване на тези промени, давайки на администрацията увереност, че и в този случай може да се постигне добра стойност на вложените средства.

The image shows the interior of a modern, curved road tunnel. The walls are lined with tall, white, classical-style columns. The road is dark asphalt with white dashed lines indicating the lane. Two green traffic lights with downward-pointing arrows are visible at the top of the frame. The lighting is warm and yellowish, creating a tunnel atmosphere.

Подводен тунел Солун -
сектор транспорт (тунел), Гърция

© COPYRIGHT

Общ преглед	
Име на проекта	Подводен тунел Солун
Място	Солун, Гърция
Инвеститори	Hellenic Technodomiki (50%) Boscalis (17.5%) Archirodon (32.5%)
Оператор	Thermaiki Odos
Продължителност на проекта	30 години
Вид ПЧП	ПИФЕ
Фаза на изграждане	4 години
Обща стойност на проекта	€451 милиона
Дата на осигуряване на финансирането	октомври 2006 г.

Кратко описание на проекта

Проектът за подводен тунел Солун (Термаики Одос) включва изграждането на платен тунел с шест ленти, който да минава под басейна на пристанище Солун с подводна секция и вдълбани и покрити секции в краищата, свързващи източния и западния край на пристанището, което намалява трафика в центъра на града. Основната част на Термаики Одос свързва западния вход на Солун с улица в източната част на града. Общата дължина на тунела е 4 км и е разделен на няколко под-секции: подводна част, подземен отворен вход и изходни рампи.

Основни предимства

Очакваните предимства от изграждането и експлоатацията на Термаики Одос са много и важни от гледна точка на движението, градското планиране и екологията. Като примери могат да се дадат:

- облекчаване на пътните задръствания в централната част; значително спестяване на време за използващите тунела потребители, както на обществен транспорт, така и на лични превозни средства;
- подобряване на системата за обществен транспорт;
- спестяване на ценно време, изразходвано за транспорт;
- намаляване на замърсяването на въздуха и консумацията на енергия;
- подобряване на качеството на живот в историческия център на града;
- увеличаване на заетостта и бизнес активността, най-вече по време на проектирането и изграждането;
- структурно подобряване на регионалното производство, водещо до по-високи БВП и заетост.

Обстановка/ключови събития

Целта на Термаики Одос е изграждането на път, който избягва историческия център на Солун, намалявайки задръстванията в централната част и елиминирайки нежеланите ефекти от трафика (шум, замърсяване на въздуха и др.). Термаики Одос представлява значителна стъпка към подобряване облика на историческия център на Солун и възстановяване на централната част на града.

История на проекта и фази на договаряне

Проектирането на Термаики Одос е извършено под ръководството на техническия отдел на област Централна Македония и е одобрено след обсъждане с участието на всички държавни агенции в Солун. След първи неуспешен опит, концесията се предлага отново през 2003 г. и привлича участието на седем консорциума. Офертите им са подадени през юли 2004 г. През октомври 2004 г. консорциум Thermaiki Odos S.A е избран за победител. По това време споразумението подлежи на ратифициране от гръцкото правителство. Гръцкият парламент ратифицира концесионното споразумение 12 месеца по-късно.

28 юли 2004 г.	Подаване на оферти
11 октомври 2004 г.	Обявяване на резултатите от оценката
21 октомври 2004 г.	Обявяване на условен изпълнител и втори в търга
20 декември 2004 г.	Период за подготвяне на окончателната тръжна документация
25 декември 2005 г.	Определяне на изпълнител и покана за финализиране на концесионния договор
23 февруари 2005 г.	Финализиране на концесионното споразумение и другите договорни документи



Общи и технически характеристики на проекта

По-значителните дейности по проекта включват проектирането и изграждането на:

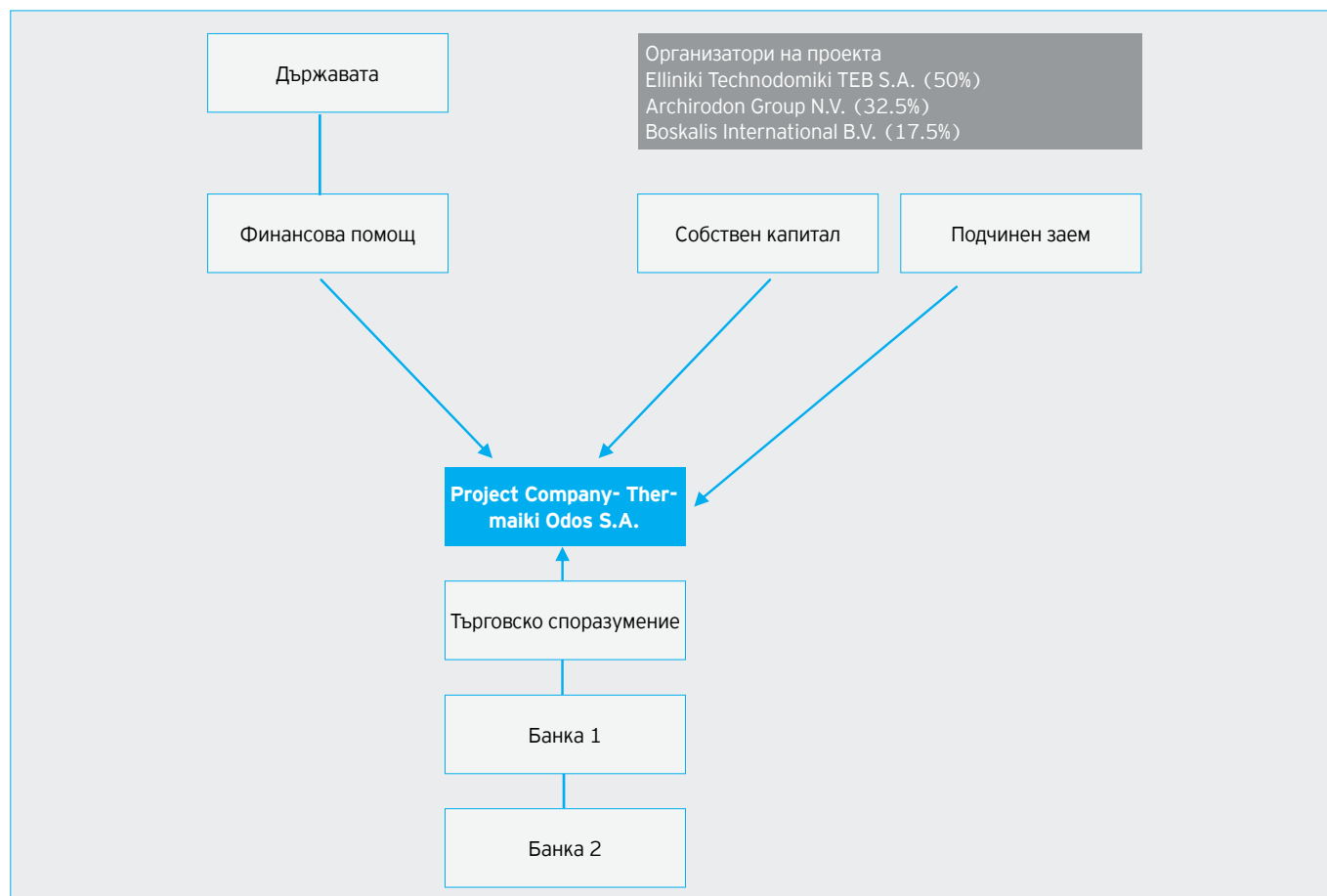
- пътно отклонение изток - запад с обща дължина 3.6 км, от които 2.9 км са тунел с подводна част от 1.24 км;
- пътно отклонение запад - изток с обща дължина 4 км, от които 3.4 км са тунел с подводна част от 1.2 км;
- входно пътно отклонение от кръстовище Дикастирион с приблизителна дължина 800 м с 500 м тунел;
- изходно пътно отклонение от основния път на кръстовище Дикастирион от приблизително 600 м, 280 м от които са в тунел;
- входно пътно отклонение към основния път от улица Стратос с дължина от приблизително 750 м, от които 520 м са тунел.

Дейностите по проекта включват и всички необходими връзки с основни и допълнителни пътища, уреждане на пресичането на няколко улици от наземната пътна мрежа, мостове за пешеходците и охраняеми прелези, оформяне на терена, бариери, шумоизолиращи бариери, уреди за наблюдение на околната среда и всички необходими пътни промени, промени на пътната сигнализация, технически и обслужващи сгради и системи за управление на таксите, движението и комуникацията.

Разходи по проекта и финансиране (финансиращи институции)

Когато през 2004 г. Thermaiki Odos наддават за договора, те имат финансовата подкрепа на две банки (една, от които местна). Поради слабия напредък по проекта, международната банка решава да се оттегли и две други банки са поканени за участие. Подписването на заемното споразумение става през октомври 2006 г. - това е денят, в който е подписано концесионното споразумение между администрацията и Thermaiki Odos. Намеренията по това време са да се ползва допълнително финансиране от правителствен грант от €100 милиона, който включва 5% плащане след приключване на проекта. Според същия план, допълнително финансиране ще бъде отпускано на траншове след завършване на определени етапи от проекта.

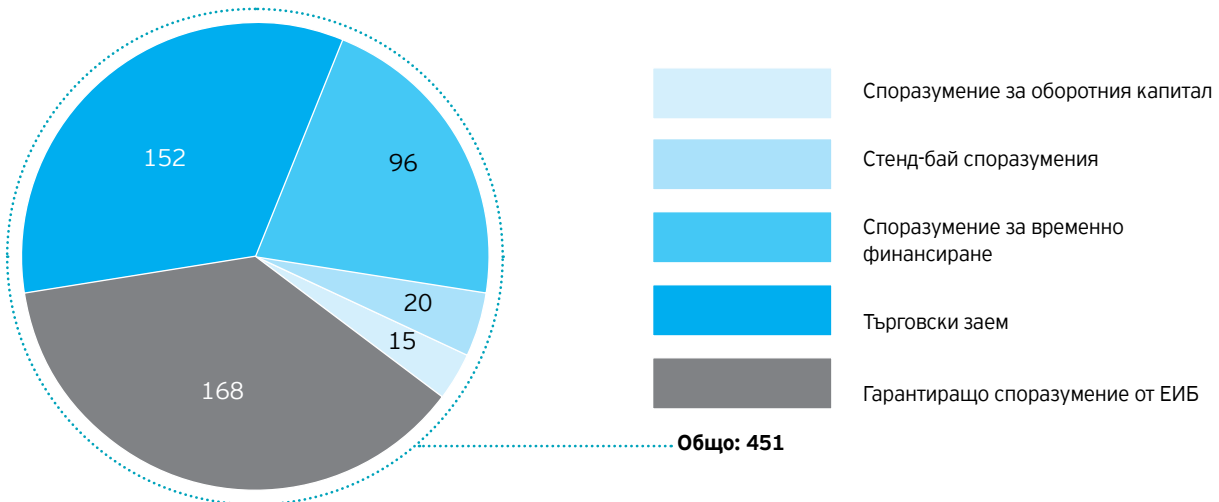
ПЧП схема



Необходимият дълг от около €451 млн. се разпределя, както следва:

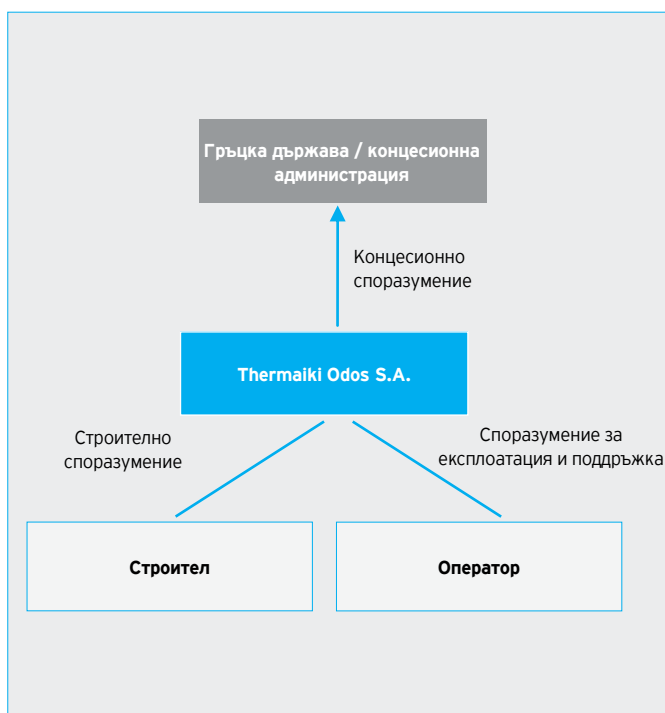
- Споразумение за временно финансиране от €96 милиона за изграждането;
- Споразумение за €15 милиона оборотен капитал за период от 25 години;
- Две €10 милиона стенд-бай споразумения за период от 25 години;
- €152 милиона дългосрочен дълг за период от 25 години;
- Гаранционно споразумение за €168 милиона от ЕИБ.

Частта на собствения капитал в сделката е €70 милиона, което дава съотношение дълг към собствен капитал от 85:15. Ако, обаче, грантът се отчете като част от собствения капитал, във финалната капиталова структура делът на дълга е по-малък. В съответствие с очакваните (но забавени) грантови плащания от правителството, €96 милиона са включени в схемата като временен заем, който е изложен на строителен риск (грантовите плащания са обвързани с етапите на строителство).



Структура на проекта

Thermaiki Odos е дружество със специална цел, създадено и притежавано от Elliniki Technodomiki TEB S.A. (50%), Archirodon Group N.V. (32.5%) и Boskalis International B.V. (17.5%).



Изводи

- В ранните фази (1995 г.-2002 г.) проектът среща значителни трудности поради липсата на синхрон в инициативите и отговорностите на централното правителство и местните и регионални власти. Както беше споменато, първият опит за реализация на тунела завършва неуспешно и Министерството на околната среда, планирането и благоустройството трябва отново да преразгледа проекта.
- При втория опит проектът отнема значително време, за да се достигне до финансово приключване, но това не е най-важният урок. Както беше споменато, концесийното споразумение трябва да се ратифицира от правителството на Гърция и то е подписано от парламента през февруари 2007 г. Тъй като изграждането е в границите на града, възниква необходимостта от добро и постоянно сътрудничество между организатора на проекта, концесийнера и местните власти.
- Почти три години след финансовото приключване, същинските строителни работи все още не са започнали. Проблемите, които забавят строителството, са най-вече от правно (няколко обжалвания срещу проекта) и археологическо естество.
- Проведени са няколко дискусии между Thermaiki Odos и правителството, за да се определи най-добрият път напред, макар че не е ясно дали проектът ще се изпълни според подписаното концесийно споразумение.

Метрополитен Кирклийс твърди отпадъци-
сектор околна среда (отпадъци),
Великобритания



Общ преглед	
Име на проекта	Метрополитен Кирклийс твърди отпадъци
Място	Кирклийс, Великобритания
Инвеститори	Kirklees MBC (19%) Group Fabriocom United Waste Services Limited
Оператор	Kirklees Waste Services Limited
	25-години
Продължителност на проекта	ЧФИ
Вид ПЧП	4 години
Фаза на изграждане	€55 милиона
Обща стойност на проекта	март 1998 г.
Дата на осигуряване на финансирането	

Кратко описание на проекта

През април 1998 г. съветът на метрополитен Кирклийс и United Waste Services Limited (доставчикът) сключват договор за смесено дружество по ЧФИ за доставка на интегрирано решение за управление на твърди отпадъци (изключващо сметосъбиране). Договорът е с продължителност 25 години и с опция съветът да го удължи с не повече от 5 години на същата цена. С изтичане на договора земята и активите се прехвърлят на Кирклийс безвъзмездно, без финансови задължения.

Основни предимства

Кирклийс успява да осигури дългосрочно работещо решение за управление на отпадъците, което е както поносимо от бюджета, така и в унисон с целите на правителството по отношение на повторната употреба и рециклирането. Натрупан е ценен опит с ЧФИ проекти, по-специално в областта на управлението им, прехвърлянето на рискове и постигането на по-добра стойност на вложените средства.

В следващите четири години се създават 35 нови работни места. От инвестираните £41.6 милиона за нови обекти, около £20 милиона са планирани за регионални подизпълнители и доставчици, а общо около £32 милиона - за фирми от Великобритания. По време на фазата на изграждане са създадени 150 работни места. Очакванията са, че ще се създадат възможности за заетост и при вторичното рециклиране и възстановяване на материали.

За доставчика е осигурен сигурен паричен поток за времето на договора (зависещ от постигането на услуга с определени качествени параметри) и е създадена възможност за генериране на приходи от трети страни чрез разширяване на капацитета на съоръженията за обработка. В допълнение, проектът благоприятства натрупване на опит в устойчивото управление на отпадъците. Проектът предоставя нужната гъвкавост, за да се отговори на потенциални промени в нуждите и търсенето. По този начин, той предлага дългосрочно решение за управление на отпадъците.

Съветът на метрополитен Кирклийс се състои от 33 различни отдела, разположени в 800 сгради и осигурява работа на повече от 17,000 души, доставяйки голям брой услуги (включително настаняване, пътища, събиране на отпадъци, осигуряване на места за отдих, планиране, строителен контрол и управление на имоти). Съветът на метрополитен Кирклийс е регистриран по Програмата за екологично управление и одит (ПЕУО) през 2003 г. и постига значителни успехи, превръщайки я в част от основната си дейност. В резултат на това, са постигнати следните икономии:

- икономии на £180,000 в резултат на подобрена енергийна ефективност на сградите;
- намаляване на разходите за енергия с 5.2%;
- намаляване на въглеродните емисии с 6.4%;
- икономии на £10,000 от разходите за депониране на отпадъци;
- икономии на £70,000 от транспортни разходи.

Обстановка/ключови събития

Съветът на метрополитен Кирклийс се намира в неблагоприятна ситуация по отношение на управлението на твърдите отпадъци - постоянно намаляващ капацитет на сметищата, нарастващи разходи за депониране и все по-строги екологични изисквания. През 1995 г. съветът извършва обширен анализ, включващ консултации с частния сектор, за да се определи най-добрата дългосрочна стратегия за управление на отпадъците. Разгледани са всички възможни опции - от вариант "без промяна", през традиционно депониране, до напълно интегрирано решение, базирано на цялостен подход за управление на отпадъците. Последното е прието за предпочитана опция, заедно с бизнес модел за създаване на смесено предприятие с частния сектор.



История на проекта и фази на договаряне

При договарянето трябва да се следва процедура на ЕС (според Директивите на ЕС за обществените поръчки), но това се оказва трудно за синхронизиране със специфичните изисквания на Закона за защита на околната среда от 1990 г. Поради това е използвана ограничена процедура, при която Кирклийс издава пълен комплект тръжна документация, включително проектно споразумение и споразумение с потенциалните инвеститори, както и изходна спецификация. Този подход, на практика, означава, че преговори след тръжната процедура не са възможни и по тази причина е предвиден по-продължителен процес за разясняване.

март 1996 г.	Услугите по третиране на отпадъците в района на Кирклийс се осигуряват от West Yorkshire Waste Management Committee, нерегистриран консорциум от пет съвета в Западен Йоркшир. Основният метод за третиране на отпадъците е депонирането им в сметище.
юли 1996 г.	Кирклийс формулира стратегия за управление на отпадъците. Съветите на Западен Йоркшир решават да разпуснат West Yorkshire Waste Management Committee (в сила от април 1998 г.) и да се върнат към местен контрол на услугата. Това, заедно с изискванията на Закона за защита на околната среда (ЗЗОС, който изисква съветите да отделят функцията за управление на отпадъците), създава нуждата от преосмисляне на начините за управление на отпадъците в Кирклийс.
ноември 1996 г.	Съветът избира предпочитания проект и споразумение и решава да комбинира избора на партньор с изискванията по ЗЗОС в обща тръжна процедура.
януари 1997 г.	Подготовка на спецификациите и проектната документация. Публикувано е обявление в ОВЕС.
март 1997 г.	Определен е списък потенциални кандидати и започва период на проектна проверка.
май 1997 г.	Първоначална среща с 4Ps, за да се анализират ползите от евентуално ЧФИ решение
юни 1997 г.	Покана за тръжна процедура
август 1997 г.	Първоначална среща с Министерство на околната среда, транспорта и регионалното развитие (МОСТР)
септември 1997 г.	Получаване на оферти
декември 1997 г.	Избор на предпочитан кандидат
януари 1998 г.	Окончателен проектен вариант към МОСТР и Министерство на финансите
март 1998 г.	Потвърждение за ЧФИ кредит
април 1998 г.	Подписан договор на 2 април 1998 г. Начало на работа по договора. Начало на проектантската работа и разрешително за строеж за новите съоръжения.
юли 1999 г.	Новият централен завод за компостиране е пуснат в експлоатация в Хъдърсфилд
юли 1999 г.	Новият център за обработка на битови отпадъци отваря врати
декември 1999 г.	Начало на строителството на съоръжения в северен Кирклийс
януари 2000 г.	Начало на изграждане на рециклиращите съоръжения за материали в северен Кирклийс
март 2000 г.	Начало на изграждане на завод за енергия от отпадъци
август 2000 г.	Откриване на съоръженията в северен Кирклийс (включително рециклиране)
януари 2002 г.	Откриване на новия завод за енергия от отпадъци

Въпреки че в проектните документи съветът определя предпочитаното за Кирклийс решение за управление на отпадъците, предвидена е възможност кандидатите да оферират както предпочитаното от Кирклийс решение, така и решение по техен избор. Това дава широки възможности на участниците да предложат иновативни решения, които отговарят на минималните изисквания на Кирклийс. Получени са 17 заявления за интерес и в крайна сметка са подадени 10 оферти (по една стандартна и една - базирана на ЧФИ решение) от 5 различни компании.

След подробна оценка, базирана на критерии, определени в проектната документация на Кирклийс, две предложения от двама различни участника се открояват с цена, степен на постигане на целите и цялостно предложение. Така са определени предпочитаният кандидат и първата резерва.

Кирклийс следва избрания рестриктивен подход и издава пълна документация за кандидатите, включително пълно проектно споразумение, споразумение между съдружниците, както и изходна спецификация. Кирклийс оценява офертите базирани на стандартно договаряне или ЧФИ решение, според най-изгодното икономическо предложение. При подготовката на ЧФИ опцията, на кандидатите е предоставена възможност да предложат начин за плащане обвързан с качеството и използването на съоръженията, предпочитаната матрица на рисковете, както и схема в съответствие с изискванията на теста за проектна структура (тест на ЧФИ изискващ минимален процент от плащанията към частния партньор да бъдат обвързани с критерии за качество или ниво на използване на услугата).

Общи и технически характеристики на проекта

За времето на договора доставчикът, чрез смесено дружество, ще предоставя решение за управлението на отпадъците (без сметосъбирането), гарантиращо, че до 2002 г. 60% от отпадъците на Кирклийс ще се обработват чрез комбинация от рециклиране, получаване на енергия или компостиране.

През първите пет години на договора, доставчикът ще изгради и експлоатира:

1. нов завод за производство на енергия от отпадъци на мястото на стара пещ за отпадъци;
2. нов център за рециклиране на различни материали;
3. нова станция за временно събиране на боклука;
4. два завода за компостиране;
5. два комплекса за рециклиране на битови отпадъци.

В допълнение, доставчикът ще преустрои три съществуващи центъра за обработка на битови отпадъци в центрове за рециклиране на битови отпадъци.

Разходи по проекта и финансиране (финансиращи институции)

Kirklees Waste Services Limited е смесено дружество между Кирклийс и United Waste Services Ltd, дружество на Groupe Fabricom, част от Tractebel. Проектното финансиране първоначално се осигурява чрез компанията-майка, но се работи за осигуряване на дългосрочно дългово финансиране от институционален финансов инвеститор. Договорът включва нови капиталови инвестиции за около £41 млн., целящи намаляване на зависимостта от сметищата чрез увеличаване на възстановяването на материали и рециклиране. ЧФИ кредитът, договорен с Министерството на околната среда, транспорта и регионалното развитие (МОСТРП), е на стойност £33 м.

Фиксираното плащане се получава от частния партньор през периода на договора, но се променя в зависимост от получените обеми и показатели за процент на обработка. Този механизъм на плащане е избран след процес на подробно стратегическо планиране. Взети са предвид очакванията, че в даден бъдещ момент, алтернативните методи на обработка ще станат по-евтини от данъка за използване на сметища (който се очаква да нараства), както и че ще са необходими допълнителни разходи за увеличаване на капацитета на съществуващите сметища. Основно внимание за избора на ПЧП е отделено на сравнителния анализ на разходите през целия жизнен цикъл на проекта при алтернативните методи на договаряне.

Механизмът на плащане е структуриран така, че да стимулира увеличаването на обработените отпадъци. В периода до 2002 г., през който се изграждат съоръженията, има преходни договорености за плавно увеличение на таксата, фиксирана и променлива цена на тон, относително ниски изисквания за рециклиране. От 2002 г. се залагат гарантиран минимален тонаж, фиксирана цена за обработка на тон, гарантиран процент (60%) на обработка на отпадъци, клауза за отбив от плащанията при недостигане на процента на рециклиране. Фиксираното плащане от Кирклийс зависи от обема и процента на обработените отпадъци и покрива всички оперативни и финансови разходи по осигуряването на услугата. Плащането се индексира с БВП дефлатора.

Договореното споделяне/прехвърляне на рисковете е такова, че Кирклийс поема единствено риска от увеличаване на данъка за депониране на смет и риска от съществен финансов ефект върху проекта при промени в законодателство. В допълнение, рискът за остатъчната стойност и рискът от съществени промени в обемите на отпадъците са споделени, с възможност за промяна на договорените условия.

Структура на проекта

Моделът на смесено предприятие, вместо традиционния модел за доставка или ИЕП / ПИФЕ, е избран поради факта, че Кирклийс има положителен опит с този модел и че това е предпочитаният от частния сектор подход. Тези фактори са взети предвид като по-важни от съображенията за евентуално по-ефективно управление на риска в други ПЧП схеми. Това води до създаването на смесено дружество, наречено Kirklees Waste Service Limited, в което Кирклийс има 19% миноритарен дял с право на глас. Кирклийс апортира активи в компанията в замяна на право на глас и дялово участие, които впоследствие са прехвърлени частично на доставчика на услугата в замяна на намалени плащания за нея.

По-долу е показана структурата на ПЧП схемата:



Изводи

- Администрацията трябва да има реалистични очаквания за това, което може да се постигне, като нуждите и ограниченията на частния партньор следва също да се отчитат. В допълнение, изискванията на външните финансиращи институции трябва да се вземат предвид в ранна фаза, за да се намали забавянето и разходите на по-късни етапи. Тези изводи подчертават нуждата от партньорство, основано на взаимно разбирателство и доверие в целите на всяка една от страните.
- Изключително важно е да се създаде малък екип по проекта с допълващи се умения в начална фаза, който да има бюджет за работа и право да взема решения. Членовете на екипа трябва да са постоянни.
- Не трябва да се подценяват разходите и необходимото време за договаряне.
- Изборът на правилна процедура за договаряне на проекта, отговаряща на съответните правни изисквания, е от ключово значение. Ако са необходими някакви промени или отклонения, това трябва да стане в ранна фаза, за да се осигури прозрачност и яснота на процеса на договаряне.
- Основен елемент във всеки ПЧП проект е степента на прехвърляне на рисковете. Публичната страна трябва да има реална преценка за нивото на прехвърляне на рисковете, което води до най-добрата възвръщаемост на вложените средства и осигурява най-добра оперативна структура за проекта и страните.
- Важно е в началото на процеса да се включат всички заинтересовани и отговорни страни и с тях да се поддържа контакт през цялото време. Те могат да осигурят ценна помощ и експертна подкрепа за разрешаването на редица проблеми.
- Проектът е усложнен от усилията да се прекрати съществуващото споразумение за депониране на отпадъци, докато паралелно се разработва ново споразумение. Това води до необходимостта да се разрешат тези два основни проблема, докато в идеалния случай фокусът щеше да е само върху ЧФИ схемата. В случая, частният партньор съдейства и работи заедно с Кирклийс във всички етапи и по двата проблема, което заздравява отношенията между страните и дава положителен старт на проекта в трудна ситуация.
- По-дълъг период на изграждане и преминаване към новата система би бил полезен за проекта, въпреки че кратките, но реалистични срокове повишават дисциплината.
- Планирането на основните процеси трябва да става извън периоди на отпуски и празници. В критични моменти, наличността на необходимите хора е много важна.
- Въпреки че Кирклийс успява да развие проекта в голямата си част без помощ от външни консултанти, това не е препоръчителният път за повечето местни власти, особено ако нямат опит с подобен тип договаряне.
- Изборът на метод за договаряне не винаги е очевиден. Най-важни са ефективното управление на процеса, яснотата в търсените резултати и способността да се договори най-доброто решение при преговорите.
- Трябва да се насърчава комуникацията между различните (местни и централни) администрации, особено между тези, които разработват подобни проекти. Взаимопомощта и обменът на идеи са ефективен начин да се намалят разходите и усилията по проекта.
- Добрите работни отношения между страните са изключително важни, като и двете страни трябва да вярват в успеха на проекта и в своите способности да го изпълнят по план.

Съдебен комплекс Барселона -
сектор правосъдие (съд), Испания

© ПРЮНГМАТ



Общ преглед	
Име на проекта	Съд Барселона
Място	Барселона, Испания
Инвеститори	Generalitat de Catalunya
Оператор	
Продължителност на проекта	35 годишна концесия
Метод на договаряне	ПЧП
Фаза на изграждане	>3 години
Обща стойност на проекта	€325 милиона
Дата на осигуряване на финансирането	20 декември 2005 г.

Кратко описание на проекта

В отговор на нарастващата нужда от подобряване на съдебната инфраструктура в Барселона и региона, през 2003 г. правителството на Каталония решава да стартира проект за изграждане на комплекс от сгради, който ще събере по-голяма част от съдилищата в града на едно място. Проектът по-късно получава името "Град на правосъдието". По това време местоположението на съдилищата и свързаните с тях услуги не дава възможност за оптимално и ефективно предоставяне на необходимите съдебни услуги и правораздаване поради разпръснатост и отдалеченост.

Това е първият ПЧП проект извън транспортния сектор в Испания, който достига до финансово приключване и е от подобен мащаб. Проектът се смята за основополагащ ПЧП проект в сектора на правосъдието.

Проектът включва изграждането на осем сгради с по 10 етажа средно, в които ще се помещават основно съдебните органи, а останалата част ще бъде отдавана под наем за търговски обекти. Последните включват копирни центрове, новинарски агенции, ресторанти, магазини, аптеки и т.н.

В рамките на ПЧП схемата, консорциумът, който е избран като предпочитан кандидат, ще построи, експлоатира и поддържа комплекса за срок от 35 години. Предоставянето на самите съдебни услуги се извършва от държавата и ролята на консорциума е ограничена само до гореспоменените дейности.

Основни предимства

Реализацията на проекта дава редица предимства не само на публичния сектор, но и на частния консорциум и обществото като цяло, включително:

- осигуряване на удобни и качествени съдебни услуги за обществото, което се постига чрез концентрацията на ключови обекти, като съдебни зали, офиси, зали за предварително изслушване, архив и помещения на Института за съдебна медицина на Каталония;
- улеснен достъп до услугите; достъп до сградите с обществен транспорт и личен транспорт, чрез наличните 1750 паркоместа;

- Като пръв ПЧП проект, изпълнен извън сектора на транспорта, проектът е положителен пример и създава солидна основа за бъдещето на проектното финансиране;
- Методът на договаряне позволява на публичния сектор да държи извън баланса си активите по проекта, които ще му бъдат прехвърлени в края на 35 годишния срок;
- Според условията на договора, публичният сектор ще получава гарантирано плащане от частния сектор, включително за наем за целия период на експлоатация на проекта;
- Проектът е смятан за най-големият съдебен комплекс от подобен тип в Европа;
- Проектът създава нови работни места - общо около 3,000 човека ще обслужват около 12,000 човека всеки ден в Града на правосъдието.

Обстановка/ключови събития

Градът на правосъдието е разположен близо до границата на Барселона с Хоспиталет, на територията на бивша военна база. Проектът свързва в едно правни служби, които преди са били разположени в 17 различни сгради в целия град. Проектиран е от британския архитект Дейвид Чипърфилд и от архитектурното бюро b720 като интегриран и композиционно единен комплекс. Целият град на правосъдието е планиран така, че четири съдебни сгради са събрани около покрита галерия, а останалите четири са разположени в краищата на комплекса.

Два месеца след обявяване на предпочитания кандидат, националистическата политическа партия на правителството на Каталония губи изборите и е заменена от социалистическата партия. Предвид разликата в идеологическите и политическите възгледи между двете партии, проектът временно е спрял и върнат за повторна обосновка. Това е направено, за да се потвърди, че той наистина предлага най-добрата стойност на вложените средства и че дружеството, избрано да реализира проекта, предлага най-изгодното решение. Тази задача е поета от държавната инфраструктурна компания на Автономното правителство на Каталония.

В резултат на анализа, проектът е приет с променена техническа част и приблизително 25% намаляване на схемата. Това не е единствената промяна в проекта, въпреки че забавянето в старта на процеса по изграждането няма. Проектът е временно спрял и започнал отново през 2005 г. заради допълнителни промени по него. Проектът се отличава с иновативната си схема на плащане за услугите по поддръжката, в случай на прекратяването му. Градът на правосъдието е най-големият реализиран европейски ПЧП проект за съдебни сгради.

История на проекта и фази на договаряне

Обявявайки публичен търг за изграждането и експлоатацията на Града на правосъдието в Барселона през 2002 г., правителството на Каталония за пръв път в своята история решава да следва британския ПЧП модел за проекти в правния сектор. Проектът включва финансово участие на консорциум от частния сектор във фазата на изграждане, а впоследствие, два вида плащания от страна на правителството – за използване на сградите и за осигуряването на услуги по поддръжка – за срока на проекта.

Проектът привлича значителен брой големи испански строителни компании, които създават конкурентна среда. След одобряването на краткия списък от кандидати, три консорциума са избрани да продължат в следващата фаза на договаряне, в която да се избере предпочитаният кандидат. Правителството на Каталония счита, че изборът на трима кандидати ще доведе до по-добри оферти в тази начална фаза.

Избрани са консорциумите на следните компании:

1. FCC, Ferrovial, OHL, Copisa и Emte
2. ACS, Copsa, Entrecanales, Sacresa, Saba и Copcisa
3. Dragados, Comsa и Corsán Corviam.

През септември 2003 г. автономното правителство на Каталония предоставя ПЧП концесия на първия консорциум. Финансовото приключване на сделката не следва типичния ПЧП процес, при който финансирането се осигурява преди началото на изграждането. Вместо това финансирането е договорено далеч след началото на работата. Тази схема, обаче, е характерна за повечето испански сделки и не може да се смята за особеност на проекта.

Общи и технически характеристики на проекта

Цялата площ на обектите е около 213,054 кв. м, с голям брой помещения, планирани да се ползват за съдебни зали, зали за предварително изслушване и т.н. Площта, която е планирана като търговска и/или е предназначена да задоволява нуждите на работещите и посетителите в Града на правосъдието, е над 5,000 кв. м.

Основните и допълнителните сгради, които към момента са почти напълно завършени включват:

- 100 зали за предварително изслушване;
- 166 съдебни зали;
- Институт за съдебна медицина на Каталония;

- 40 офиса, споделяни от 80 доктора;
- 25 стаи за разпознаване;
- 4 специални стаи за разпознаване;
- 4 двойни зали за аутопсии;
- 2 специални зали;
- 25 км линейно пространство за съхраняване и складиране на документи;
- зала за 500 човека;
- паркоместа за 1,750 автомобила;
- 50 км (линейно пространство) архиви;
- 29 стаи за разпознаване и др.

Разходи по проекта и финансиране (финансиращи институции)

Фирмите, включени в смесеното дружество-изпълнител участват в него с дялови вноски, както следва:

- FCC (30 %);
- Ferrovial (22 %);
- OHL (20 %);
- Copisa (24 %);
- Emte (5 %).

Строителната фирма FCC има най-голям дял в собствеността, следвана от Ferrovial, като заедно притежават мажоритарния пакет от акции в ДСЦ на проекта. Със смяната на правителството и забавянето във финансирането, особено важно се оказва осигуряването на собствен капитал, особено през първите месеци на проекта.

В процеса на строителните работи, две големи банки – Santander Central Hispano и Banc de Sabadell – са поканени да осигурят дългово финансиране на проекта. В този случай, банките осигуряват преференциален дълг от €282 милиона. В допълнение, консорциумът подписва споразумение с Banc Sabadell за стенд-бай кредитна линия от €14 милиона, предназначена да покрие риска от прекъсвания в паричните потоци и ДДС през фазата на изграждане. Така коефициентът на привлечено финансиране на проекта достига около 89%.

Финансовата структура на проекта включва също емитиране на облигации, които се смятат за по-евтин и предпочитан ресурс при това ниво на задлъжнялост. Испанският клон на XL Capital Assurance организира сделката, която е и първият случай на застраховане (на плащанията по облигациите) извън пътният сектор. XLCA издават финансова гаранция с оценка "Aaa" за заема от €297 милиона по проекта, гарантирайки също заем за осигуряване на ликвидност по емисията до €14 милиона – еквивалентен на (максимум) шест месеца обслужване на дълга.



Каталонското правителство е задължено да извършва плащания към частния сектор в зависимост от нивото на наличността на специфичната услуга, които възлизат на общо над €1 милиард за целия проект. Тези плащания ще се използват и за погасяване на голямата част от заема, осигурен от финансовите институции.

Структура на проекта

От една страна, спечелилият консорциум, който включва FCC, Ferrovial, OHL и Copisa предоставя собствен капитал като инвеститор в ДСЦ в съответната пропорция, показана на диаграмата по-долу. От друга страна, банките осигуряват преференциален дълг чрез две основни банки (Banco Central Hispano and Banc de Sabadell) на обща стойност от €282 милиона. Общото отношение дълг-собственост на проекта е 89:11. Както е посочено по-горе, XL Capital Assurance (U.K.) Limited поема ролята на застраховател на дълга по проекта.

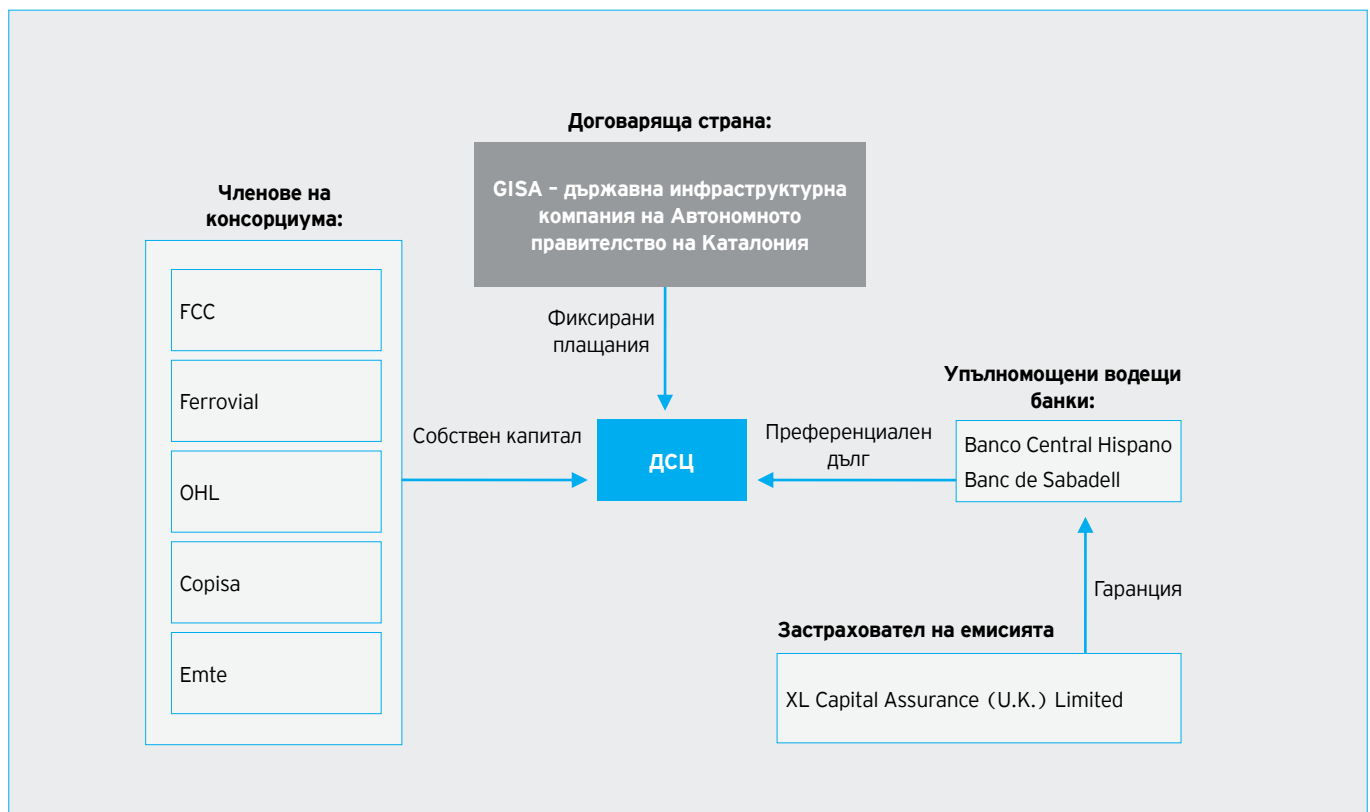
Изводи

При анализ на възможностите на частния сектор за предоставяне на инфраструктура за целите на правосъдието, трябва да се имат предвид следните изводи:

- Приложимостта на ПЧП и изборът на метод на договаряне трябва да имат ясна и неоспорима основа, която не се влияе от вижданията и плановете на управляващата политическа партия, а осигурява най-добра стойност на вложените средства и има ясни предимства за всички страни.

- Публичният сектор следва да обмисли привличането на частния сектор в инфраструктурни проекти, които традиционно са изпълнявани само от правителството. Динамиката на финансовите пазари, очакваните рискове и секторният опит се променят постоянно, предоставяйки повече ползи, ефективност на разходите, оперативна интегрираност и др. на участниците от частния сектор.
- Комбинацията от допълнителни сгради и услуги, съчетани със съдебни сгради в един комплекс, може да помогне на публичния сектор да компенсира и намали разходите по осигуряването на нови активи и поддържането на съдебни дейности в отделни сгради, разположени на голямо разстояние една от друга.
- Въпреки че договарящият публичен партньор трябва да се опита да следва унифициран механизъм на плащания за проектите в даден сектор, винаги следва да се обмислят иновативни и специфични за проекта начини за определяне на възнаграждението на частния сектор според рисковете, които поема.
- Правителството трябва ясно да дефинира обхвата, качеството и изходната спецификация на услугите, които избраният частен партньор трябва да предоставя, особено в ключови сектори като правосъдието.
- Проектът трябва да дава достатъчна свобода за структуриране на финансирането, дори това да означава включване на финансови инструменти, които не са често използвани в специфичния сектор на страната.

ПЧП схема



Полицейски служби област
Манчестър ЧФИ - сектор служби за
спешна помощ, Великобритания





Общ преглед	
Име на проекта	Полицейски служби област Манчестър ЧФИ проект
Място	Манчестър, Великобритания
Инвеститори	Greater Manchester Police Authority
Оператор	Equion
Продължителност на проекта	25 години без изграждането
Вид ПЧП	ЧФИ
Фаза на изграждане	2.3 години
Обща стойност на проекта	€110 милиона
Дата на осигуряване на финансирането	декември 2002 г.

Кратко описание на проекта

По време на финансовото приключване, този проект, без съмнение, е най-голямата ЧФИ схема за служба за спешна помощ във Великобритания и все още е вторият по големина подобен проект (и най-големият извън Лондон).

Проектът включва проектирането и изграждането на 17 нови полицейски сгради, включително 16 нови полицейски управления и ново централно пътно управление в област Манчестър, в северозападната част на Великобритания. Полицейските управления включват:

- 4 дивизионни управления с помещения за задържане;
- 3 под-дивизионни управления с помещения за задържане;
- 2 под-дивизионни управления без помещения за задържане;
- 7 районни участъка.

Съгласно условията на договора, партньорът от частния сектор, Equion, ще проектира, финансира и изгради всички сгради и ще ги експлоатира за срок от 25 години.

Проектът е свързан единствено с предоставянето на услуги по поддържането на сградите, а всички полицейски функции остават отговорност на полицията.

Основни предимства

Основните предимства на ЧФИ проекта за Полицейски служби област Манчестър включват:

- прехвърляне на значителен риск, свързан с осигуряването на сградите, към частния сектор. Това позволява на полицията да се фокусира върху полицейската работа, а не върху поддръжката и експлоатацията на сградите;
- осигуряване на модерни съоръжения за подпомагане на съвременните полицейски дейности и възможност за ползване на обекти, проектирани по последните технологии;
- плащане за сградите на база на наличност. Това означава, че няма плащания към частния сектор, докато новите съоръжения не са завършени и действащи, а след това плащането е разсрочено за срока на работа и е практически близко до плащане на наем само ако услугата е налична;
- сградите са проектирани, така че да се увеличи разпознаваемостта на полицията в обществото;
- сградите са проектирани, така че да се подобри достъпността за обществото.

Обстановка/ключови събития

Основните моменти на проекта са:

- ОВЕС - юни 2000 г.;
- избран кандидат - септември 2001 г.;
- финансово приключване - декември 2002 г.;
- начало на строителството - февруари 2003 г.;
- частично в действие - март 2005 г.;
- изцяло в действие - октомври 2006 г.

История на проекта и фази на договаряне

Област Манчестър е една от основните агломерации във Великобритания, която преминава през значителни промени през последните десетилетия. Демографските характеристики на областта са се променили значително, с появата на нови и пренаселени райони. В допълнение, изследване върху полицейската дейност по това време показва промяна на профила на престъпността с увеличаващ се риск от организирана престъпност, разрастващ се международен тероризъм и вътрешен екстремизъм. В полицията се прави оценка на слабостите на настоящата полицейска система за посрещане на новите предизвикателства.

В тази ситуация полицията установява, че полицейските сгради стават все по-неефективни - те не са проектирани за съвременните полицейски методи, не винаги са разположени, така че да посрещат нуждите на променящото се и увеличаващо се население и стават все по-непригодни за целите си. По тази причина полицейската власт в област Манчестър определя този проект като част от цялостна модернизация на сградите на ПВОМ и след подробен анализ на техническите и проектни опции решава да следва процедура в рамките на британската Частна финансова инициатива.

Проектът е договорен, използвайки процедура на договаряне чрез Официалния вестник на Европейския съюз (ОВЕС). Само около година след началото на договарянето, след получаване на подробни оферти от значителен брой участници и приключване на преговорите с кандидатите, е избран предпочитаният кандидат - Equion. През декември 2002 г. е постигнато и финансовото приключване и изграждането на обектите започва след кратък организационен период. Към днешна дата всички обекти са изградени.

Един от основните въпроси, който възниква в процеса на финансовото приключване е необходимостта от 16 отделни площадки, като придобиването на нужната земя за проекта е сложно начинание, включващо преговори с много различни страни. Освен това забавяне в процеса на придобиване само на няколко терена, може да забави изграждането на обектите на останалите места, включени в проекта.

За да се избегне този проблем, финансовото приключване е извършено преди да се придобият всички терени. За тази цел администрацията изисква от частния партньор гаранции за бъдещите разходи, като потвърди как ще се променят разходите в различните случаи - ако определен обект се изключи, например. Това създава увереност в администрацията, че ако някой терен не може да бъде придобит, ефектът върху проекта ще бъде ясен и останалата част на проекта ще може да се реализира.

Проектът е оценен като много успешен и е номиниран за наградата "Най-добър оперативен проект на местна администрация" на Наградите за ПЧП през 2006 г.

Общи и технически характеристики на проекта

Проектът включва изграждането на 17 нови обекта (38,275 кв. м) в 15 различни и разпръснати локации в и около района на Манчестър за срок от 28 месеца. Всеки от новите обекти отговаря на високи архитектури стандарти и носи уникална символика, като например кула със синя светлина на върха на една от сградите. Планирането на самото изграждане е в съответствие с оперативните изисквания на полицейската власт. Всяка от сградите е внимателно проектирана така, че да отговаря на променящите се нужди на съвременната полиция и все пак да представя спокойна, достъпна и добре осветена среда за обществото и ползвателите на обектите. Това включва удобни приемни за граждани на входовете и планиране на вътрешното пространство според реалните дейности на служителите, за да се постигне по-голяма ефективност (например, в частта за задържане, всички стаи за задържани могат да бъдат наблюдавани от една точка). Също така, сградите са планирани по такъв начин, че да отговарят на съвременните стандарти за околната среда, с използване на естествено осветление и вентилация и добра енергийна ефективност.

Проектът включва прехвърляне на дейностите по управление и поддръжка на сградите към частния партньор, включително:

- почистване;
- обслужване;
- изхвърляне на отпадъци;
- поддръжка на свободните площи;
- подмяна на активи;
- поддръжка на обектите;
- осигуряване на техническа помощ (хелпдеск) за докладване и информиране за проблеми с обектите.

В края на 25-годишната концесия, всички обекти ще бъдат предадени на полицейските служби на област Манчестър в определено състояние безвъзмездно и без финансови задължения.

Разходи по проекта и финансиране (финансиращи институции)

Както бе отбелязано, полицейската власт на област Манчестър извършва плащане в размер на £11 милиона (около €13 милиона) за обектите, само ако те са напълно действащи и когато всички обекти са налични.

Началните капиталови разходи по разработката и изграждането се финансират от източници на частния сектор чрез комбинация от собствен капитал и подчинен дълг от Equion и преференциален дълг под формата на банков заем от Dresdner Kleinwort Wasserstein.



Структура на проекта

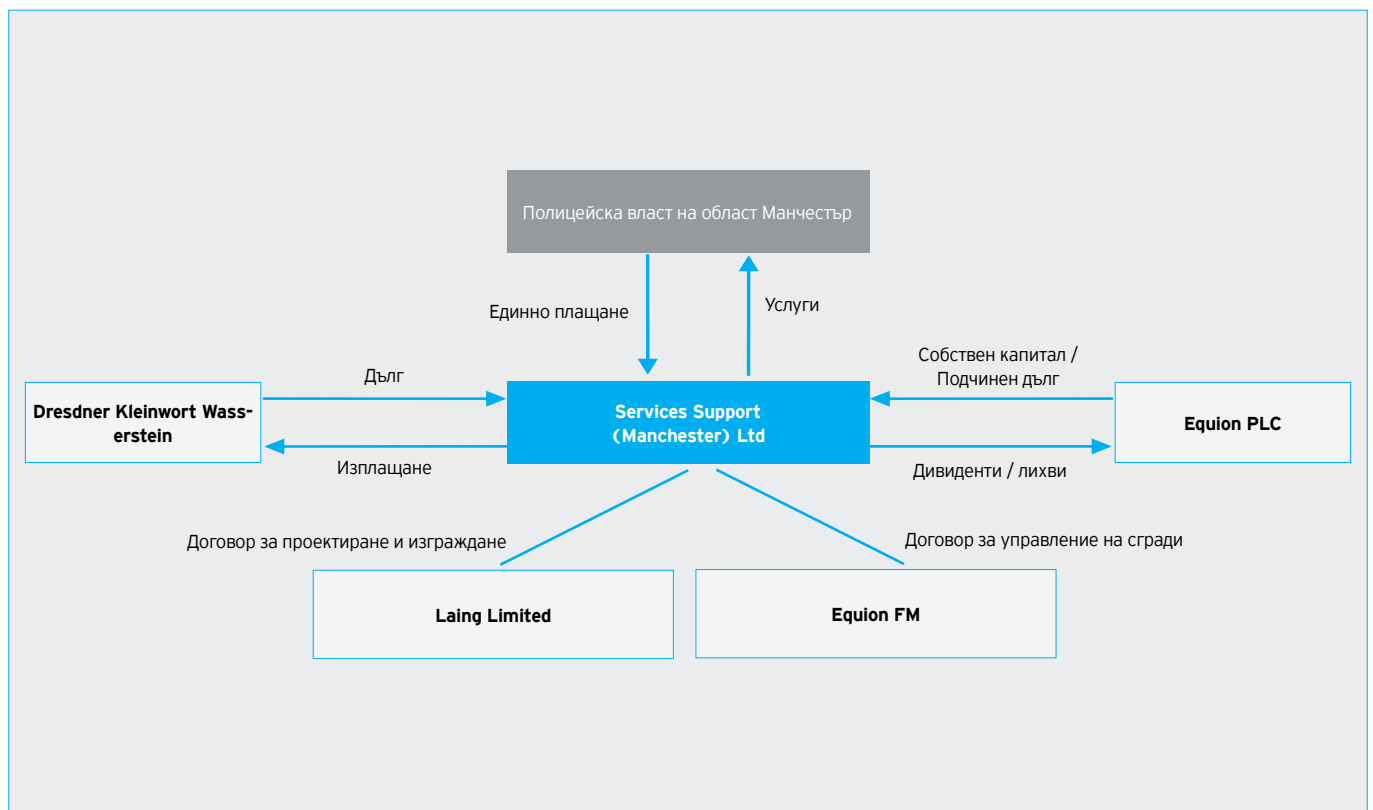
Equion е компания изцяло притежавана от Laing Investments. Структурата на проекта е типичната за ЧФИ договори, като Equion, формира самостоятелно ДСЦ, създадено с единствената функция да изпълни проекта. Това позволява ДСЦ, в този случай Services Support (Manchester) Limited, да изпълни проекта независимо от дейността на акционера, като паричните потоци и рисковете се прехвърлят на ДСЦ (или подизпълнители). Тази схема позволява ефективното финансиране на проекта с по-високо ниво на дълг, което обикновено има икономически предимства в сравнение с финансирането със собствен капитал. Основната структура на сделката е представена на диаграмата по-долу.

През декември 2005 г. Equion продава 50% дял от собствеността в проекта на компания, специализирана в инфраструктурни инвестиции, която по-късно продава частта си на HSBC.

Изводи

- В подобири проекти, при които самите обекти могат да имат значителен ефект върху ефективността на основната предлагана услуга, е важно да има тясно сътрудничество с частния сектор, за да се осигури максимално разбиране на нуждите на публичния сектор. Това води до оптимизиране на дизайна и разпределението - например, помещения на правилното място за осигуряване на влизациите и излизациите задържани, правилно позициониране на входовете и изходите и ефективен достъп на превозни средства със специален режим на действие.
- Публичният сектор има нужда от партньор, с който да може да работи дългосрочно и гъвкаво с оглед променящите се нужди и изисквания.
- Рисковете през фазата на договаряне, като например проблеми със земята, трябва да се идентифицират и оценят, така че публичният сектор да има сигурност за потенциалния ефект при различните варианти. Игнорирането или отлагането на решаването на ключови проблеми може да доведе до провал на проекта, но отделянето на достатъчно внимание в началната фаза на проекта и съвместната работа намаляват тези рискове.
- Едноотосновните предимства, посочени от администрацията, е "прехвърлянето на ноу-хау" от външните консултанти. Препоръчително е публичният сектор да търси опитни консултанти, които могат да споделят опита си по начин, който да има дългосрочен ефект върху уменията на администрацията.

ПЧП схема



Западногермански протонен
терапевтичен център - сектор
здравеопазване (болница) Германия

КОПИРАЙТ





Общ преглед	
Име на проекта	Западногермански протонен терапевтичен център Есен
Място	Есен, Германия
Инвеститори	Universitätsklinikum Essen
Оператор	STRIBA Protonentherapiezentrum Essen GmbH
Продължителност на проекта	15 години (без изграждането)
Метод на договаряне	ПЧП
Фаза на изграждане	4 години
Обща стойност на проекта	€115 милиона
Дата на осигуряване на финансирането	юни 2006 г.

Кратко описание на проекта

Проектът за германския протонен терапевтичен център Есен (ЗГПТЦЕ) е първата схема в здравеопазването на Германия, договорена като ПЧП и е най-голямото самостоятелно ПЧП дотогава.

ЗГПТЦЕ включва разработката на център за протонно лечение за €115 милиона в Университетската болница в Есен. Партньорът от частния сектор отговаря за планирането, изграждането и финансирането на самия център, както и за немедицинските дейности по проекта, включително поддръжката на сградата и оборудването, почистването, обслужването и изхвърлянето на отпадъците.

Медицинските аспекти на услугата са отговорност на университетската болница - на притежавано от нея дружество с идеална цел - за да се осигури пълен контрол върху здравните услуги от страна на болницата.

Основни предимства

Основните предимства на проекта са:

- липса на първоначална инвестиция от страна на Университетската болница;
- висококачествена сграда със съвременни технологии за радиационна терапия на онкологични заболявания;
- осигуряване на "готов за работа" лечебен център;
- наличността на услугата е гарантирана от частния сектор;
- създаване на повече от 100 нови работни места в региона.

Обстановка/ключови събития

Основните етапи от проекта са:

- ОВЕС - януари 2005 г.;
- предпочитан кандидат - декември 2005 г.;
- финансово приключване - юни 2006 г.;
- начало на строителството - ноември 2006 г.;
- начало на дейността - ноември 2009 г.

История на проекта и фази на договаряне

Университетската болница в Есен е известна учебна болница в северната част на района Рейн-Вестфалия, Западна Германия. Тя има амбицията да осигури модерните технологии за лекуването на ракови заболявания, като протонно лечение, което е сравнително нова форма на радио терапия, използвана за по-ефективното лечение на тумори. Технологията за протонна терапия, обаче, е сравнително скъпа и би било изключително трудно за университетската болница да осигури закупуването на такава апаратура без външно финансиране.

ПЧП, относително нова форма за Германия по това време, е определена от университетската болница като правилното решение и през януари 2005 г. стартира състезателна процедура за участници от частния сектор, желаещи да изпълнят проекта. Въпреки новаторската същност на проекта, предвид високия технологичен риск, цялата тръжна процедура е завършена за по-малко от година и половина, а финансовото приключване е постигнато през юни 2006 г. Екипът по проекта е подкрепен от ПЧП отдела на Северен Рейн-Вестфалия и по този начин успява да извлече ползи от опита на други схеми, въпреки липсата на ПЧП практика на самата университетска болница.

Следва да се отбележи, че проектът печели наградата "Европейска ПЧП сделка на годината - 2006 г.", връчвана от списание Project Finance International.

Общи и технически характеристики на проекта

Центърът включва четири различни направления за лечение – три апарата за лечение на дълбоко разположени тумори и апарат с фиксиран лъч за очно лечение. При пълен капацитет, центърът се очаква да лекува около 2,000 пациента годишно.

Разработването на самия проект е сериозно предизвикателство поради използването на високи технологии и свързаните с това рискове. Медицинското оборудването често се изключва от ПЧП в здравеопазването поради риска от морално остаряване и заместващи нови технологии, които типичните ПЧП контрактори отказват да поемат, а банките да финансират. В този случай обаче, очакваният живот на оборудването спрямо продължителността на договора и стойността му спрямо стойността на целия център, правят инвестицията и схемата възможна. В допълнение, включването на специализиран партньор за оборудването в смесеното дружество означава, че технологичните рискове могат лесно да се идентифицират, оценят и редуцират. Това дава увереност на финансиращите институции, че технологичните рискове се управляват и следователно рискът заема да не бъде възстановен поради тази специфична причина се минимизира.

Разходи по проекта и финансиране (финансиращи институции)

Първоначално, необходимото финансиране е определено на €136 милиона: €7 милиона от акционерите, а останалите €129 милиона – от външно финансиране, което води до коефициент дълг-собствен капитал от почти 95:5. Този коефициентът на задлъжнялост е висок за нормалните ПЧП стандарти и отразява както стабилността на проекта, така и включването на заем „мезанин“. Мезанин е форма на финансиране, която стои между преференциалния дълг и собствения капитал. То е по-рисково от преференциалния дълг, тъй като обикновено се поставя след преференциалния дълг при изплащане, но има приоритет пред собствения капитал. По-високият риск обикновено е свързан с по-висока възвръщаемост, но често може да се използва за увеличаване на общия коефициент на задлъжнялост над този, получен само чрез преференциален дълг и собствен капитал.

Проектът е първият ПЧП проект в Германия, финансиран чрез облигации, вместо с банкови заеми. Облигациите са алтернативна форма на финансиране в ПЧП проектите и при по-големи проекти в правилните пазарни условия могат да осигурят по-ефективно финансиране в сравнение с банките.

Инвестицията на акционерите от €7 милиона е внесена като собствен капитал, на стойност около €50,000 (разделен 50:50 между ДСЦ акционерите) плюс подчинен дълг за останалата сума.

Университетската болница заплаща за използването на центъра на база на наличност – т.е. ако оборудването е налично за употреба. Това означава, че на ДСЦ се заплаща такса независимо от нивото на търсене на услугите на центъра, а университетската болница носи целия риск от търсенето на лечение.

Структура на проекта

Партньорът от частния сектор STRIBA Protonentherapiezentrum

Essen GmbH (STRIBA), наречена така, защото акционерите ѝ са Strabag и IBA (Ion Beam Applications), като Strabag осигурява сградите и строителния си опит, а IBA предоставя необходимото оборудване.

За целите на проекта е създадено ДСЦ, въпреки че почти всичките му задължения са прехвърлени на Strabag и IBA, или свързаните им компании чрез обвързващи подизпълнителски договори за изграждане, доставка и инсталиране на оборудването и поддръжка на центъра.

Теренът, на който се изгражда центъра, се наема от университетската болница. Единствената цел на това наемно споразумение е да осигури терен за изграждането на центъра за протонна терапия, който ще се ползва единствено от университетската болница. Поради това, заплащаният наем за земята е минимален.

В края на 15 годишния период, активите, включително сградите и цялото оборудване, ще се прехвърлят на университетската болница безвъзмездно.

С цел да се оптимизират данъчните аспекти на проекта, ДСЦ по проекта продава бъдещите си вземания от наеми към STRIBA през фазата на изграждането, на второ ДСЦ, базирано в Люксембург, което финансира разходите по изграждане и развитие чрез издаване на облигации.

Изводи

- Включването на правителствен или местен специализиран ПЧП екип от публичния сектор може да помогне в разработването на проекта чрез опита в други ПЧП проекти и осигуряването на по-широк форум за споделяне на опит, особено когато публичният сектор има малък опит с ПЧП.
- Ефективната идентификация и разбиране на рисковете във фазата на планиране е ключово, особено тогава, когато проектът се характеризира с високи рискови фактори, като нови технологии например.
- Най-добра стойност на привлечените средства може да се постигне там, където е възможно прехвърляне на рискове. Като общо правило, рискът трябва да се прехвърли на тази страна от ПЧП, която е най-добре позиционирана да го управлява. В този случай, партньорът от частния сектор има възможност да поеме технологичния риск, тъй като го разбира и може уверено да го контролира. Прехвърлянето на риска за търсенето на услугата на частния партньор не би довело до по-добра стойност на вложените средства (ако изобщо проектът можеше да се реализира в този случай), защото партньорът от частния сектор няма контрол върху търсенето на услугата. Тъй като последният може да контролира наличността на услугата, като осигури ефективна поддръжка на оборудването и сградите, прехвърлянето на този риск към него е осъществимо.

Проект: „Анализ на прилагането на ‘Методически указания за публично-частно партньорство (ПЧП)’ с цел разработване на актуализиран вариант, и проучване на българския и на международния опит при структурирането на ПЧП”

Договор № К 08-14-1-С / 09.07.2008 г. Проектът се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма “Административен капацитет”, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд

www.opac.government.bg