



POSLANECKÁ
SNĚMOVNA
PARLAMENTU
ČESKÉ REPUBLIKY



Mezinárodní fórum | 9. června 2023 | Praha
Vysokorychlostní železnice v Evropě a soukromý kapitál
Možnosti výstavby a financování VRT v ČR

High-Speed One (HS1)



Mikhail Nahorny

Výkonný ředitel pro Evropu, John Laing

John Laing

making infrastructure happen

John Laing

Úvod a profil společnosti

- **Investor do klíčové infrastruktury se sídlem v Londýně, vlastněný společností KKR.**
- Veškerý kapitál z otevřeného **fondu KKR Direct Core Infrastructure Fund** (více než 8 miliard USD AuM).
- Kanceláře v Londýně, Amsterdamu, Severní Americe a Austrálii s **více než 40 investičními odborníky.**
- Portfolio: více než 30 aktiv s **čistou hodnotou aktiv ve výši více než 1,5 miliardy GBP.**
- Investiční mandát zaměřený na PPP na zelené louce, jakož i na akvizice klíčových infrastrukturních podniků a PPP na brown fields.
- Cíl: držet investice po celou dobu životnosti a získávat výnosy z provozní výkonnosti a dividend.

John Laing jako partner pro vlády a investory



Vynikající výsledky

- Investováno do více než 150 aktiv po celém světě



Mezinárodní stopa

- Zkušené místní týmy a působnost v Evropě, Austrálii a Velké Británii.



Aktivní asset správa

- Zkušenosti s řízením komplexních stavebních programů



Dlouhodobé financování

- Kapitál držený do splatnosti

Značné zkušenosti v oblasti infrastruktury, silné zaměření na PPP

John Laing je díky svým celosvětovým zkušenostem s úspěšnou realizací projektů oblíbeným partnerem pro projekty PPP.

150+
Investice do soukromě financované infrastruktury od 90. let 20. století

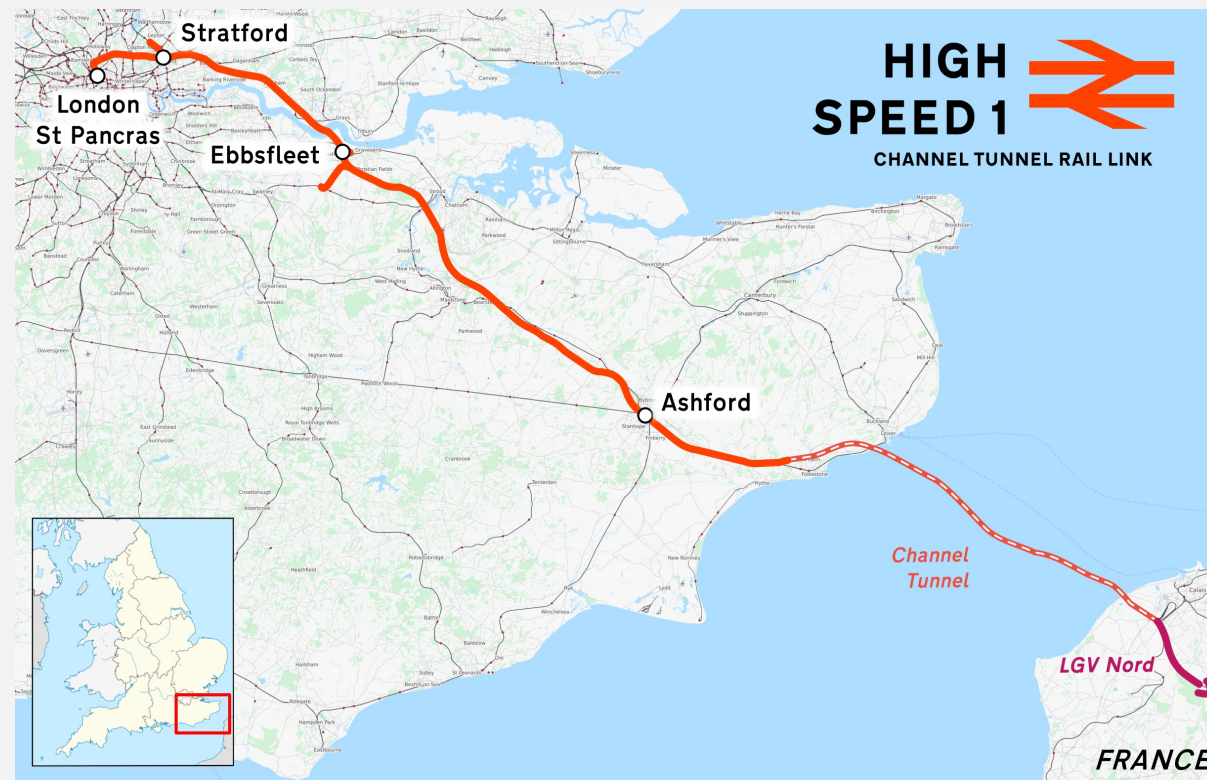


* Kancelář Johna Lainga

Klíčové informace

High-Speed One (HS1)

Země	Velká Británie
Připojuje	Londýn a tunel pod Lamanšským průlivem
Délka	Celkem 108 km Postaveno pro osobní a nákladní dopravu
CAPEX	5,2 miliardy liber
Fáze výstavby	1998 - 2007 (9 let)
Fáze koncese	2010 - 2040 (30 let)
Zákazníci	London & South Eastern Rail (UK) Eurostar (mezinárodní)
Příjmy	- Poplatky za dopravní cestu - Maloobchod, parkování (~5 %)
Maximální rychlost	225 km/h pro vlaky Javelin (UK) 300 km/h pro vlaky Eurostar



Souvislosti a nejdůležitější informace

Pozadí

- 999letá koncesní smlouva udělená společnosti London & Continental Railways (LCR) v roce 1996.
- Příjmy společnosti Eurostar byly výrazně nižší, než se předpokládalo. V roce 1998 ministerstvo dopravy souhlasilo se zárukou za většinu dluhu společnosti LCR ve výši 4,8 miliardy liber. Společnost LCR byla v roce 2009 převedena do veřejného vlastnictví.
- LCR byla restrukturalizována na 30letou koncesi jako HS1 a v roce 2010 prodána společností Borealis Infrastructure a Ontario Teachers za **2,1 miliardy liber**.
- Příjmy HS1 jsou podpořeny DfT (~60 % příjmů před pandemií) pro ~53 tisíc vnitrostátních vlakových tras.
- V letech 2022-23 se provoz obnovil na 85 % úrovně před pandemií a očekává se, že se zcela obnoví 2024-25.

Nejdůležitější informace

- První vysokorychlostní železnice ve Spojeném království.
- **~ 430 milionů liber ročně** ekonomických přínosů pro Spojené království a kontinentální Evropu, což odpovídá vytvoření 4 600 nových pracovních míst.
- Kratší cesty a lepší zážitek pro **11 milionů mezinárodních cestujících** a **15 milionů vnitrostátních cestujících** ročně.
- Téměř 4 miliony těchto cestujících přešly z automobilů a letadel, což přineslo výrazné snížení emisí CO₂.
- Umožňuje **164 000 domácnostem** v Kentu přístup k pracovním příležitostem v Londýně.

Technické výzvy

- VRT vybuodovalo konsorcium Rail Link Engineering (Bechtel, Arup, Halcrow a Systra).
- Zveřejnění všech variant tras vyvolalo protesty a odpor místních obyvatel.
- Tlak na náklady na projektování způsobil zrušení specializovaného skladu a řídicího střediska.
- Dopad na životní prostředí na venkově v Kentu musel být pečlivě řízen.
- Jeden z nejdelších betonových mostů (1,3 km) ve Velké Británii přes řeku Medway.
- 19 km tunelů vedoucí přes Londýn do St Pancras
- Zahrnutí zastávkových spojů komplikovalo sestavování jízdních řádů a řízení tras kvůli nutnosti přizpůsobit se různým rychlostem jízdy, zrychlování a zpomalování.



Prodej koncese na 30 let

V roce 2010 britská vláda prodala HS1 společností Borealis a OTPP jako 30letou koncesi.

- V roce 1996 zadalo ministerstvo dopravy (DfT) společnosti LCR zakázku PFI na výstavbu HS1 na 999 let.
- Do konce roku 1997 byly příjmy společnosti Eurostar UK poloviční oproti prognózám společnosti LCR. V roce 1998 **ministerstvo dopravy souhlasilo se zárukou za většinu dluhu společnosti LCR na financování výstavby.**
- **Stavba byla dokončena v roce 2007.** Překročení nákladů na stavbu bylo odhadnuto na 18 % a zpoždění na 11 měsíců, zatímco u West Coast Main Line bylo překročení 240 %.
- **Ministerstvo dopravy převzalo LCR v roce 2009 s** cílem snížit průběžnou podporu projektu ze strany daňových poplatníků. Přístupové poplatky hrazené společností Eurostar do HS1, které dříve financovala vláda, byly sníženy o odhadovaných 0,9-1,4 miliardy liber do roku 2051.
- V roce 2009 ministerstvo dopravy restrukturalizovalo společnost Eurostar a ponechalo jí 40% podíl a rozhodlo o privatizaci rychlodráhy HS1.
- 4 konsorcia se ucházejí o HS1: Borealis/OTPP; Allianz/Hermes/PSP; ADIA/3i; Eurotunnel/InfraCap.
- **Společnost Borealis / OTPP získala HS1 v roce 2010 za 2,05 miliardy liber,** financovaných dluhem ve výši 1,3 miliardy liber a vlastním kapitálem ve výši 0,7 miliardy liber.
- HS1 funguje spolehlivě od uvedení do provozu s průměrným zpožděním vlaku ~4 sekundy ve srovnání s jinými službami ve Velké Británii, kde pouze 75 % vlaků přijelo do 1 minuty od plánovaného času.
- HS1 byla v roce 2017 prodána InfraRed, Equitix a korejské Národní penzijní službě za více než 3 mld liber.

Rozdělení odpovědností

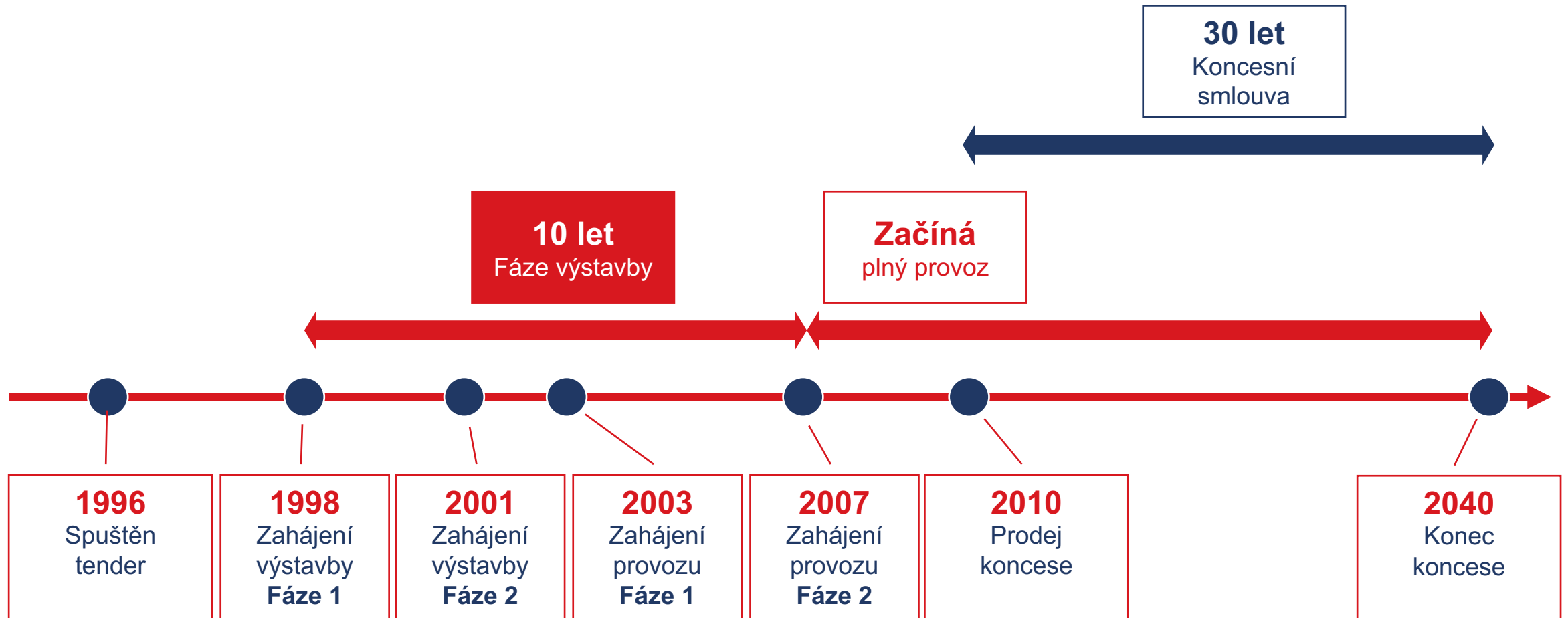
Role HS1

- HS1 je projektová společnost, která vlastní koncesi a spravuje příslušné smlouvy.
- HS1 zaměstnává přibližně 40 lidí.
- HS1 prodává vlakové trasy společností provozujícím vlaky a spravuje smlouvy s poskytovatelem provozních a servisních služeb (NR), dodavatelem elektřiny, maloobchodníky atd.
- Mezi klíčové úkoly managementu HS1 patří prodej, řízení zákazníků, správa smluv, regulační řízení, podávání zpráv akcionářům a získávání dluhového financování.

Úloha společnosti National Rail ("NR")

- NR je odpovědná za všechny aspekty provozu HS1. Společnost NR HS1 SPV zaměstnává 200-300 lidí.
- HS1 platí NR čtvrtletně pevnou cenu za provoz a údržbu.
- Existuje mechanismus sdílení výkonnosti mezi HS1 a NR založený na zpožděních a zrušeních.
- Smlouva o provozování a údržbě je pravidelně obnovována (naposledy na 2015-2025).
- Britský železniční regulátor (ORR) testuje efektivitu nákladů na provoz HS1 jednou za 5 let.

Časová osa projektu



Příjmy a dluhové financování

Platební mechanismus

- Příjmy HS1 se skládají z následujících částí:
 - ~50 % **Poplatek na krytí investice (IRC)**. Pevně stanovený jako cenový strop za minutu strávenou na HS1 po dobu trvání koncese. Inflace podle RPI.
 - ~30 % **Poplatek na provoz a údržbu (OMRC)**, který stanovuje ORR každých 5 let. Zahrnuje financování účtu obnovy tratí. Inflace podle RPI.
 - ~10 % **Staniční poplatky** od provozovatelů dopravy (TOC). Zahrnuje rezervní účet na obnovu stanic.
 - ~5 % **Poplatky za elektřinu** od TOC.
 - ~5% **Maloobchod a parkování**

Dluhové financování

- Původní kapitálová struktura byla vytvořena při akvizici v roce 2010 a od té doby byla refinancována.
- Současná kapitálová struktura obsahuje dluhopisy vázané na index (ILB). Úroky z ILB jsou účtovány po odečtení inflace, zatímco nesplacená jistina roste s inflací.
- Ke konci roku 2022 je plně amortizovaná kapitálová struktura HS1 zhruba následující (v milionech GBP):

Seniorní zajištěné dluhopisy s pevnou úrokovou sazbou splatné v roce 2038	610
1,566% indexované dluhopisy splatné v roce 2038	319
Dluhopisy PP splatné mezi 3/2028 a 12/2039	848
Bankovní úvěr splatný v roce 2024	13
Dluh společnosti HoldCo	500
Celkový dluh	2,278

Kontaktní údaje

Název	Mikhail Nahorny
Pozice	Výkonný ředitel pro Evropu
Firma	John Laing
E-mail	Mikhail.Nahorny@laing.com
Webové stránky	www.laing.com

Děkujeme za pozornost.

Více informací > www.ceskainfrastruktura.cz



Vysokorychlostní železnice v Evropě a soukromý kapitál
Možnosti výstavby a financování vysokorychlostní železnice v ČR
Mezinárodní fórum | 9. června 2023 | Praha | © ARI 2023

