



POSLANECKÁ
SNĚMOVNA
PARLAMENTU
ČESKÉ REPUBLIKY



AMBASSADE
DE FRANCE
EN RÉPUBLIQUE
TCHÈQUE

Liberté
Égalité
Fraternité



BUSINESSFRANCE



ASOCIACE
PRO ROZVOJ
INFRASTRUKTURY

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

Intercity Express Program (IEP)



Mikhail Nahorny

Výkonný ředitel pro Evropu, John Laing

John Laing
making infrastructure happen

Klíčové informace

Program Intercity Express (IEP)

Země	Velká Británie
Model zadávání zakázek	PPP (projektování, výstavba, financování, údržba) ve 2 fázích
Rozsah vlaku	Dodáno 866 nových elektrických a bimodálních osobních vozů (122 vlaků)
Rozsah působnosti depa	Nová depa v Bristolu, Swansea a Doncasteru a rekonstrukce dep v Londýně a Edinburghu.
CAPEX	cca 4,5 miliardy liber
Stavebnictví	cca 5 let na dodání prvního vlaku
Údržba	25 až 27,5 roku (v závislosti na datu dodání vlaku)
Klient	Ministerstvo dopravy Spojeného království
Příjmy	Dostupnost PPP (v závislosti na dostupnosti, spolehlivosti a snížení výkonu)
Původní investoři	Hitachi (70 %) John Laing (30 %)



Souvislosti a nejdůležitější informace

Pozadí

- Britské ministerstvo dopravy potřebuje nahradit stárnoucí britský vozový park meziměstských vlaků
- Cílem projektu IEP bylo vytvořit vysoce spolehlivé a efektivní vlakové flotily, které by jezdily na:
 - Great Western Main Line - z Londýna do Readingu, Bristolu, Cardiffu a Swansea
 - East Coast Main Line - z Londýna do Doncasteru, Leedsu, Yorku, Newcastlu, Edinburghu a Inverness
- Vlaky Hitachi Rail byly pořízeny ve dvou fázích.
 - 57 x dvouřimové vlaky Hitachi třídy 800 pro Great Western Main Line
 - 65 x elektrické a dvoumodulové vlaky Hitachi třídy 800/801 pro East Coast Main Line

Nejdůležitější informace

- Největší investiční program do kolejových vozidel ve Spojeném království za posledních 30 let
- Inovativní smluvní struktura s koncesionářem, který uzavírá smlouvy s ministerstvem dopravy i s každým příslušným provozovatelem franšízy.
- Projekt byl realizován souběžně s několika dalšími síťovými projekty, včetně elektrifikace trati Great Western Main Line.
- Vlaky se vyráběly na různých místech v Japonsku a ve Spojeném království, což zajistilo využití dovedností v obou zemích a vytvoření nových pracovních míst.
- Projekt získal ocenění PFI Award 2012 "PPP Deal of the Year" a Projects Grand Prix, Best Transport Project a Best Pathfinder na slavnostním předávání cen Partnerships Bulletin 2013.

Výzvy

- Klient chtěl pořídit vlaky v rámci dlouhodobého partnerství veřejného a soukromého sektoru, ale zachovat si flexibilitu při výměně provozovatele v rámci koncesního období - to umožňuje inovativní smluvní struktura s koncesní smlouvou s britským ministerstvem dopravy a samostatnou provozní smlouvou s provozovatelem, který získal koncesi.
- Financování projektu probíhalo v období krátce po globální finanční krizi, což znamenalo, že konsorcium muselo získat financování od skupiny komerčních věřitelů, EIB a japonských exportních úvěrových agentur.
- V rámci smlouvy o PPP byla dohodnuta flexibilita, která klientovi umožňuje:
 - Přesun vlaků na alternativní síť a vybudování nových zařízení pro údržbu.
 - Umožnit provedení změn infrastruktury i v případě, že se strany nemohou dohodnout na dopadu na výkonost systému, a následně vyřešit dopady na výkonost přezkoumáním skutečné výkonosti příslušné změny.
 - Rozdělení vozového parku mezi více provozovatelů v návaznosti na refranchising vlakové dopravy



Příjmy a financování

Platební mechanismus

- Příjmy z HS1 tvoří platba za dostupnost, která podléhá podrobnému režimu plnění, v němž se uplatňuje snížení za:
 - Nedosažení požadované spolehlivosti vlaku
 - Nesplnění výkonnostních norem
- Platby za dostupnost provádí koncesionáři tehdejší provozovatel koncese, přičemž záruku za platby nakonec poskytuje ministerstvo dopravy.
- Jasně vymezení toho, kdo je odpovědný za jednotlivé vlaky, protože koncesionář je na začátku každého dne k dispozici provozovateli vlaků a provozovatel vlaků na konci dne vrací vlaky koncesionáři.

Financování

- Každá fáze projektu IEP má vlastní strukturu financování projektu.
 - 1. fáze Great Western Main Line byla finančně uzavřena v roce 2012.
 - Druhá fáze projektu East Coast Main Lien byla finančně uzavřena v roce 2014.
- Zlepšení situace na finančních trzích umožnilo refinancování fáze 1 v roce 2014, přičemž předem dohodnuté % zisku z refinancování si ponechalo ministerstvo dopravy.
- Dlouhodobé financování v rámci tranší zahrnujících úvěr JBIC, krytý úvěr NEXI, úvěr EIB a úvěr komerční banky.

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 uzavírání smluv a financování české vysokorychlostní železnice
Mezinárodní fórum | 9. června 2023 | Praha | © ARI 2023

