

Vysokorychlostní tratě – realita budoucnosti

Financování VRT

výzvy – možnosti - plány

Financování VRT – struktura nákladů a výnosů

Před zahájením provozu



Struktura nákladů a výnosů – před zahájením provozu

Správce infrastruktury	Dopravce
Náklady	Náklady
- cca 10 let před zahájením provozu - investice na výstavbu tratí	- cca 0-3 roky před zahájením provozu – investice na železniční vozidla
- cca 4 roky před zahájením provozu - náklady na lidské zdroje	- cca 0-2 roky před zahájením provozu – náklady na lidské zdroje
Výnosy žádné	Výnosy žádné

V průběhu životního cyklu - v provozu



Struktura nákladů a výnosů – v průběhu životního cyklu

Správce infrastruktury	Dopravce
Náklady	Náklady
- náklady na provozování tratí - náklady na reinvestice, opravy a údržbu	- náklady na provoz
Výnosy	Výnosy
- příjmy z poplatku ŽDC	- dotace na dopravní obslužnost - příjem z jízdného

Struktura nákladů a výnosů – před zahájením provozu

Správce infrastruktury

Náklady

- cca 10 let před zahájením provozu - investice na výstavbu tratí
- cca 4 roky před zahájením provozu - náklady na lidské zdroje

Výnosy
žádné

Dopravce

Náklady

- cca 0-3 roky před zahájením provozu – investice *na železniční vozidla*
- cca 0-2 roky před zahájením provozu – náklady na lidské zdroje

Výnosy
žádné

Financování VRT – struktura nákladů a výnosů

Před zahájením provozu



Struktura nákladů a výnosů – před zahájením provozu

Správce infrastruktury	Dopravce
Náklady	Náklady
- cca 10 let před zahájením provozu - investice na výstavbu tratí	- cca 0-3 roky před zahájením provozu – investice na železniční vozidla
- cca 4 roky před zahájením provozu - náklady na lidské zdroje	- cca 0-2 roky před zahájením provozu – náklady na lidské zdroje
Výnosy žádné	Výnosy žádné

V průběhu životního cyklu - v provozu



Struktura nákladů a výnosů – v průběhu životního cyklu

Správce infrastruktury	Dopravce
Náklady	Náklady
- náklady na provozování tratí - náklady na reinvestice, opravy a údržbu	- náklady na provoz
Výnosy	Výnosy
- příjmy z poplatku ŽDC	- dotace na dopravní obslužnost - příjem z jízdného

Struktura nákladů a výnosů – v průběhu životního cyklu

Správce infrastruktury

Náklady

- náklady na provozování tratí
- náklady na reinvestice, opravy a údržbu

Výnosy

- příjmy z poplatku ŽDC

Dopravce

Náklady

- náklady na provoz

Výnosy

- dotace na dopravní obslužnost
- příjem z jízdného

Struktura nákladů a výnosů – pro stát a objednatele dopravy

Veřejný sektor

Náklady

- dotace na výstavbu a provoz
- platba za dostupnost
- platba za základní dopravní obslužnost

x

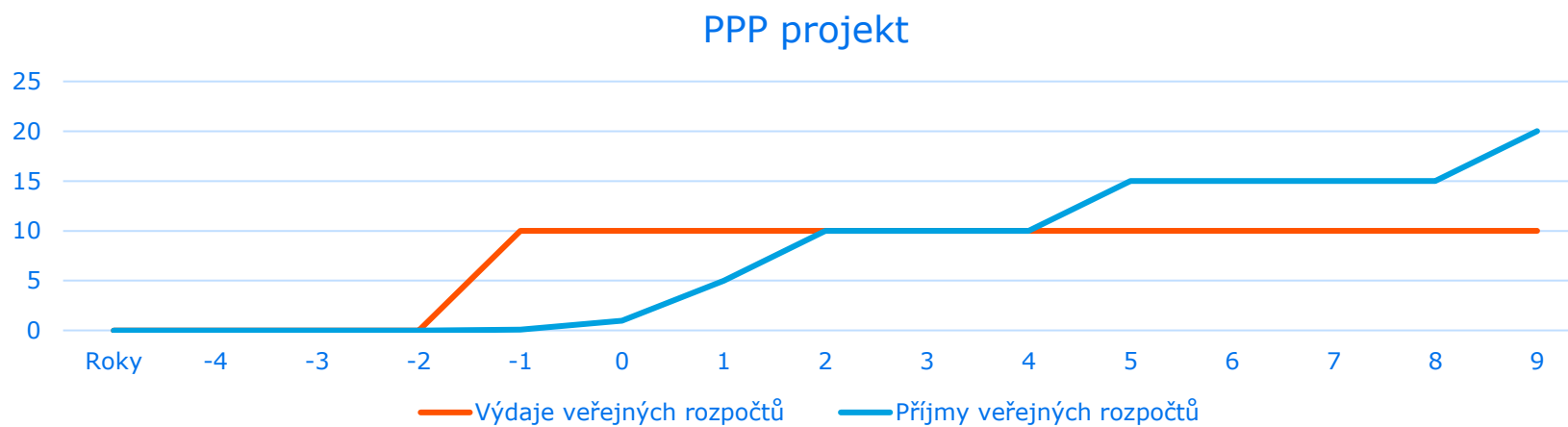
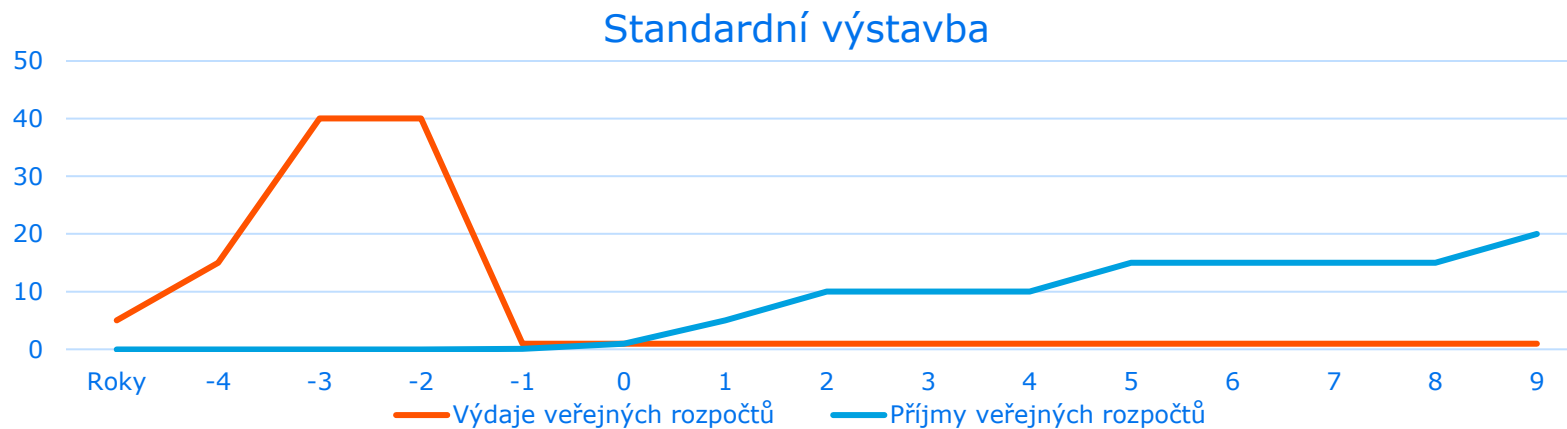
Výnosy

- zvýšený výnos z daní

Jaké jsou řešení ?

- Klíčová role státu
- Projekty PPP
- Model státního koncesionáře

Finanční toky



PPP na železnici v ČR

Zásady:

- příprava dle metodik MF
- platby za dostupnost
- doprava řízena SŽ
- bez vazby na provozování drážní dopravy

Rychlá spojení v ČR
(kombinace
vysokorychlostních
a konvenčních tratí)



Projekt modernizace
trati Praha – Kladno
s připojením Letiště
Václava Havla



Projekt modernizace
trati Nemanice –
Ševětín



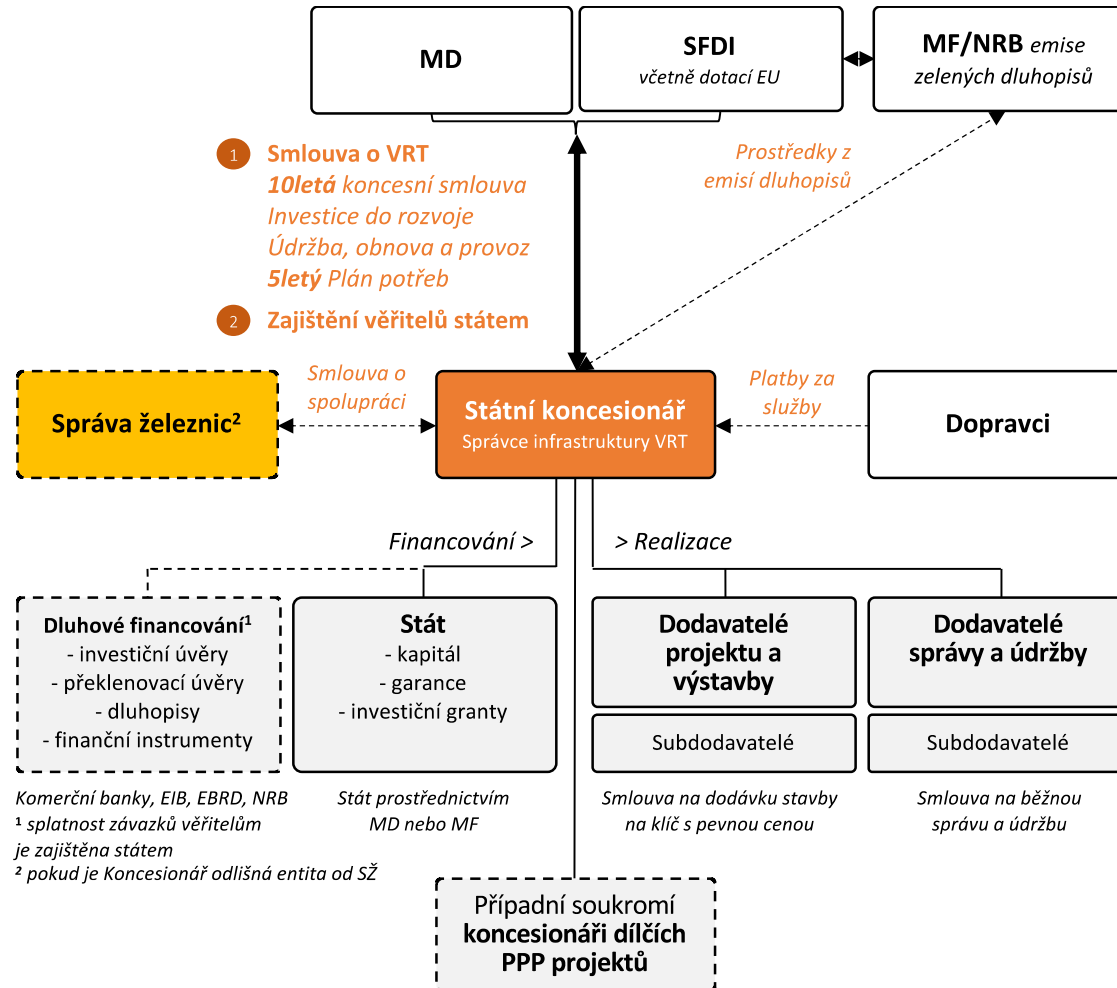
PRAK – probíhá činnost transakčního poradce (EBRD)

NEMAŠE – probíhají technická příprava projektu, připravena zadávací dokumentace na transakčního poradce

VRT - Probíhají práce na SP VRT Morava

Zpracován finanční model výstavby VRT – možnost extenzivního využití PPP v závislosti na zkušenostech z prvních projektů

Model pro VRT v ČR - dle studie VRT



Další kroky ve financování



Připravuje projekty s ohledem na taxonomii a ESG, aby mohly být financovány zelenými dluhopisy nebo z povolenek



Jednáme s institucionálními bankami (EIB, EBRD) o modelech spolupráce, hledáme model spolupráce s NRB

Účastníme se diskuze o nové finanční perspektivě. Hledáme prostor pro podporu a ukotvení projektů VRT v dalších programech EU



DĚKUJI ZA POZORNOST

High-speed lines - the reality of the future

Financing VRT

challenges - opportunities - plans

VRT financing - cost and revenue structure

Before the start of operation



Struktura nákladů a výnosů – před zahájením provozu

Správce infrastruktury	Dopravce
Náklady	Náklady
- cca 10 let před zahájením provozu - investice na výstavbu tratí	- cca 0-3 roky před zahájením provozu – investice na železniční vozidla
- cca 4 roky před zahájením provozu - náklady na lidské zdroje	- cca 0-2 roky před zahájením provozu – náklady na lidské zdroje
Výnosy žádné	Výnosy žádné

Throughout the life cycle - in operation



Struktura nákladů a výnosů – v průběhu životního cyklu

Správce infrastruktury	Dopravce
Náklady	Náklady
- náklady na provozování tratí	- náklady na provoz
- náklady na reinvestice, opravy a údržbu	
Výnosy	Výnosy
- příjmy z poplatku ŽDC	- dotace na dopravní obslužnost
	- příjem z jízdného

Cost and Revenue Structure - before the start of operations

Infrastructure Manager

Cost

- approx. 10 years before the start of operation - investment in construction of lines

- approx. 4 years before the start of operations - human resources costs

Revenue

none

Carrier

Cost

- approx. 0-3 years before start of operation - *investments on railway vehicles*

- approx. 0-2 years before start of operations - human resources costs

Revenue

none

VRT financing - cost and revenue structure

Before the start of operation



Struktura nákladů a výnosů – před zahájením provozu

Správce infrastruktury	Dopravce
Náklady	Náklady
- cca 10 let před zahájením provozu - investice na výstavbu tratí	- cca 0-3 roky před zahájením provozu – investice na železniční vozidla
- cca 4 roky před zahájením provozu - náklady na lidské zdroje	- cca 0-2 roky před zahájením provozu – náklady na lidské zdroje
Výnosy žádné	Výnosy žádné

Throughout the life cycle - in operation



Struktura nákladů a výnosů – v průběhu životního cyklu

Správce infrastruktury	Dopravce
Náklady	Náklady
- náklady na provozování tratí	- náklady na provoz
- náklady na reinvestice, opravy a údržbu	
Výnosy	Výnosy
- příjmy z poplatku ŽDC	- dotace na dopravní obslužnost
	- příjem z jízdného

Cost and revenue structure - over the life cycle

Infrastructure Manager

Cost

- the cost of operating the lines
- reinvestment costs, repairs and maintenance

Revenue

- income from TAC

Carriers

Cost

- operating costs

Revenue

- subsidies for transport service
- fare income

Cost-benefit structure - for the state and transport clients

Public sector

Cost

- subsidies for construction and operation
- X
- payment for availability
- payment for public service contracts

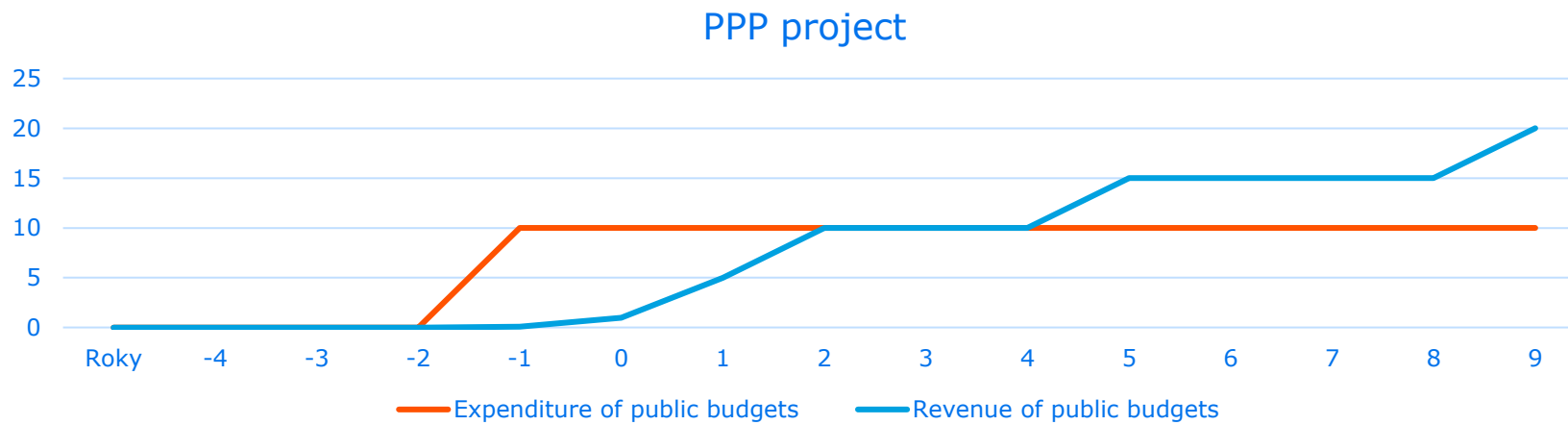
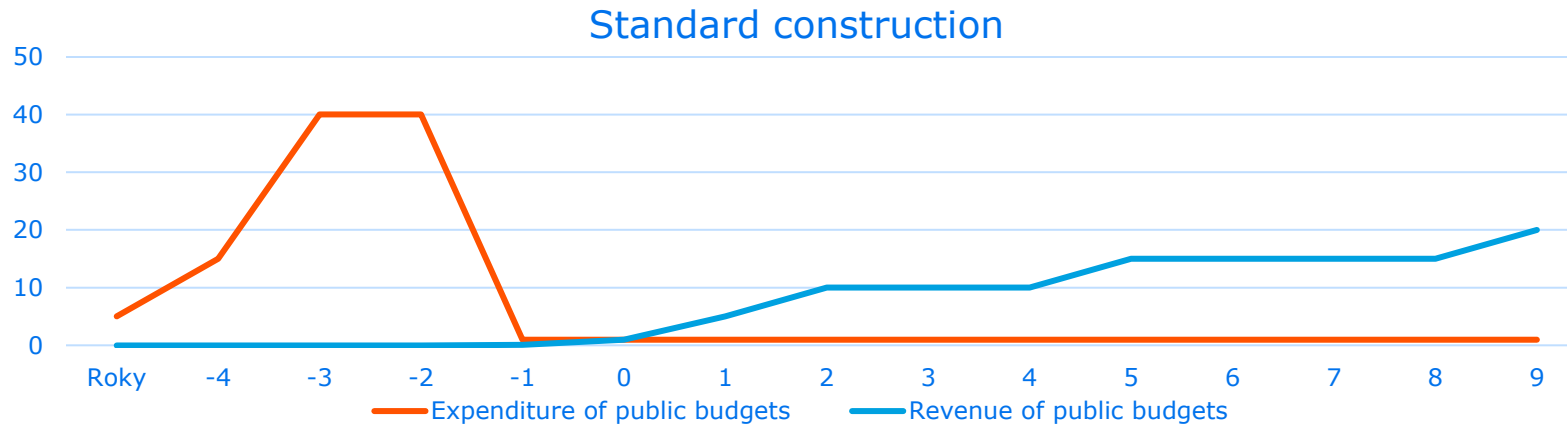
Revenue

- increased tax revenue

What are the solutions ?

- The key role of the state
- PPP projects
- State concessionaire model

Financial flows

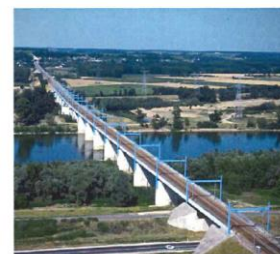


PPP on railways in the Czech Republic

Policy:

- preparation according to MF methodologies
- availability payments
- transport controlled by SŽ
- without connection to the operation of rail transport

Rychlá spojení v ČR
(kombinace
vysokorychlostních
a konvenčních tratí)



Projekt modernizace
trati Praha – Kladno
s připojením Letiště
Václava Havla



Projekt modernizace
trati Nemanice –
Ševětín



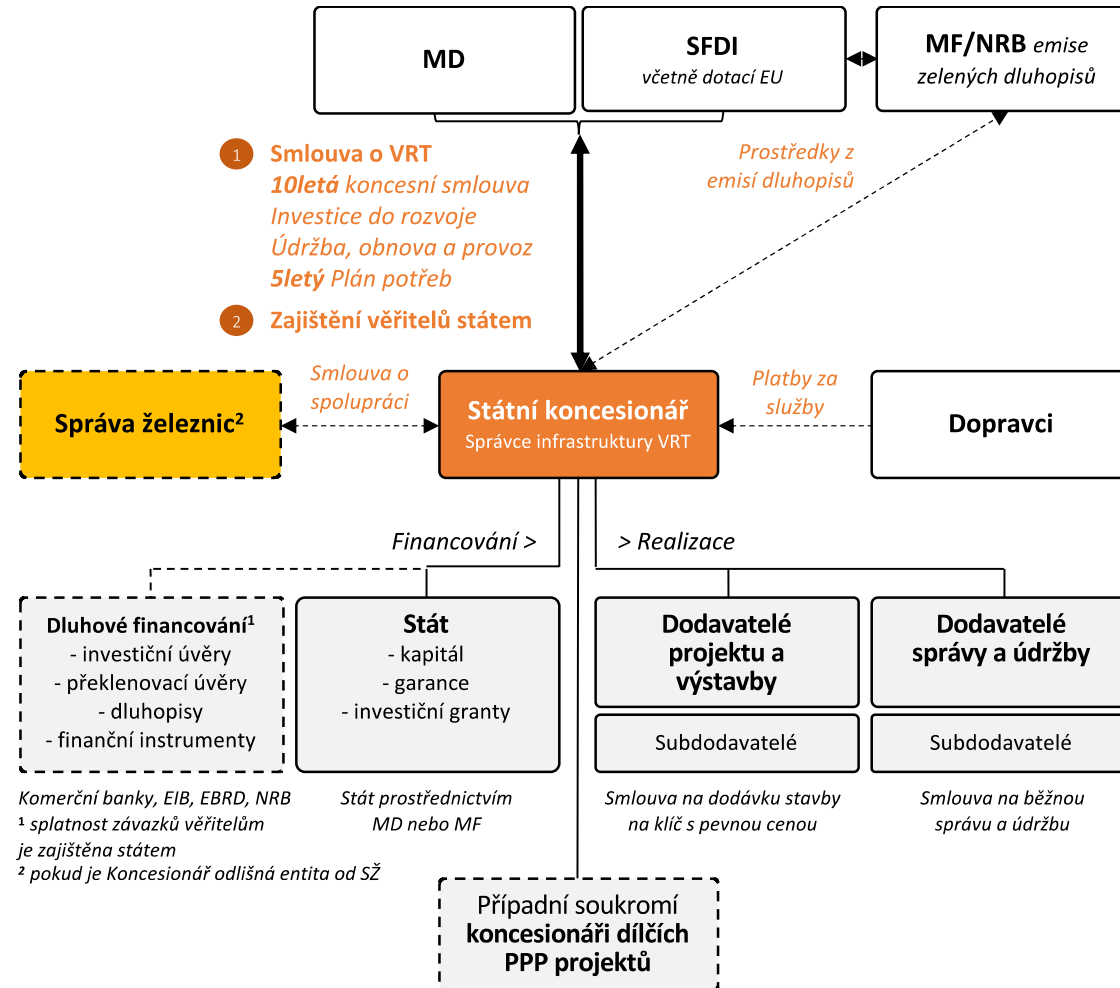
PRAK - ongoing activities of the transaction advisor (EBRD)

NEMA - technical preparation of the project is underway, tender documentation for the transaction advisor is ready

VRT - Work on the VRT Morava is underway

Financial model of VRT construction elaborated - possibility of extensive use of PPP depending on experience from first projects

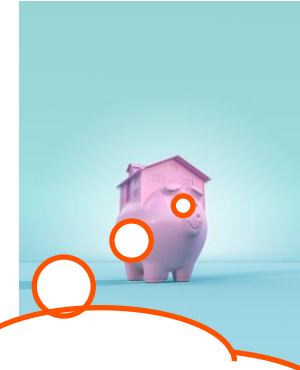
Model for VRT in the Czech Republic - according to the VRT study



Next steps in funding



Projects are prepared with respect to taxonomy and ESG so that they can be financed by green bonds or allowances



We are negotiating with institutional banks (EIB, EBRD) on models of cooperation, we are looking for a model of cooperation with NRB

We take part in the discussion on the new financial perspective. We are looking for possibilities of support and inclusion of VRT projects in EU programmes



**THANK YOU FOR YOUR
ATTENTION**
