

A high-speed train, likely a Shinkansen, is shown in a tunnel. The train is white with a prominent yellow diagonal stripe running from the top right towards the bottom left. The tunnel walls are made of concrete blocks. The train's headlights are visible at the top right.

Modele finansowania budowy linii Kolei Dużych Prędkości

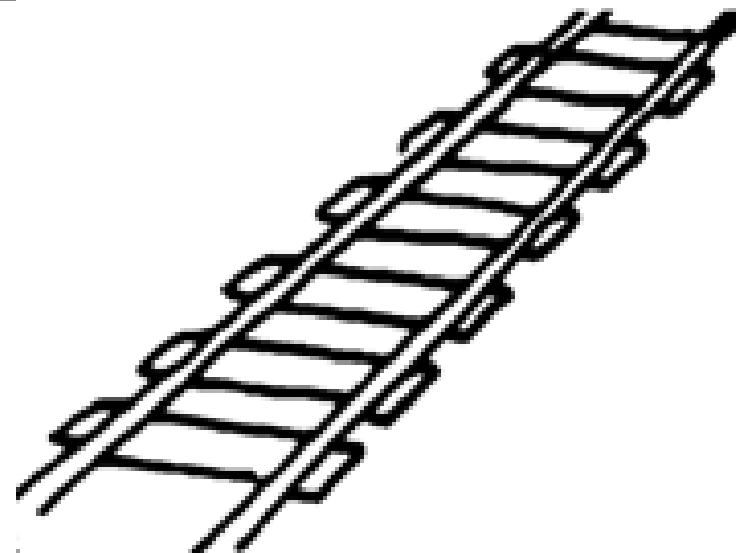
Debata o Kolejach Dużych Prędkości

30 sierpnia 2011 r., Warszawa

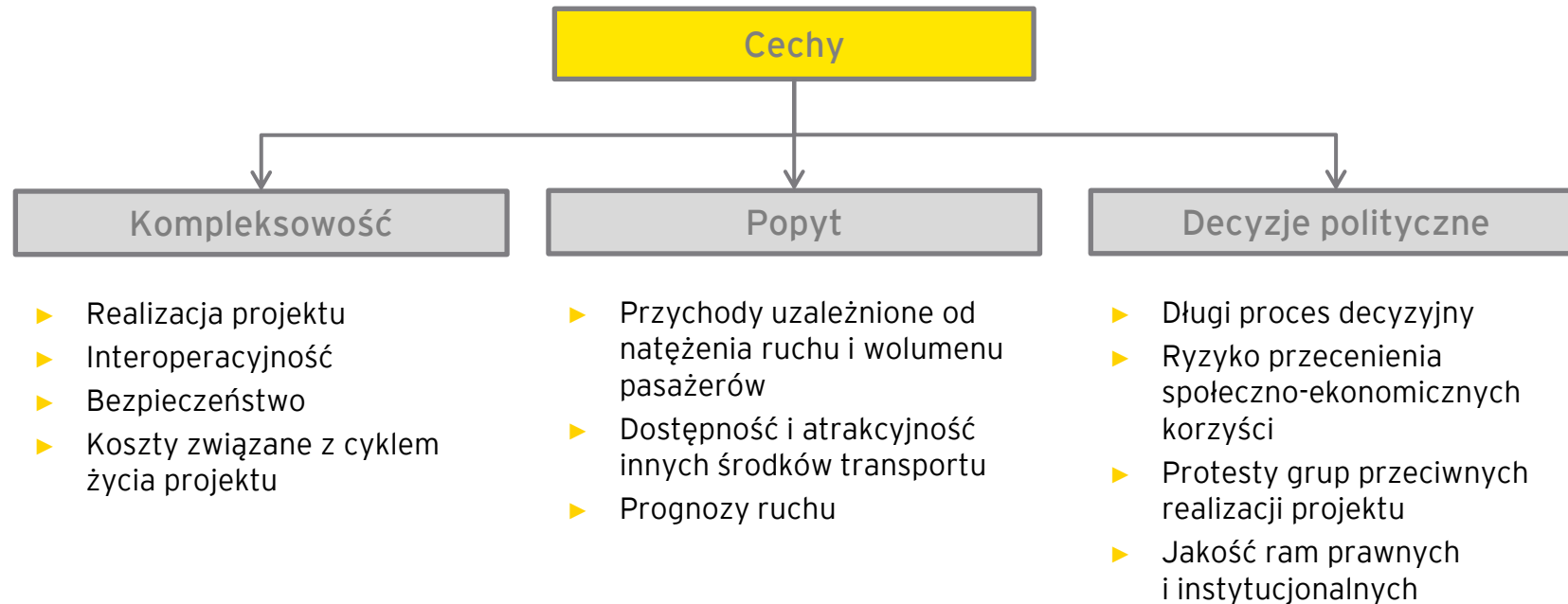
Agenda

- 1 Kolej Dużych Prędkości - potrzeby finansowania
- 2 Modele realizacji inwestycji w KDP
- 3 Jak to się robi na świecie?
- 4 Następne działania dla KDP w Polsce

Kolej Dużych Prędkości – potrzeby finansowania



Charakterystyka inwestycji w KDP



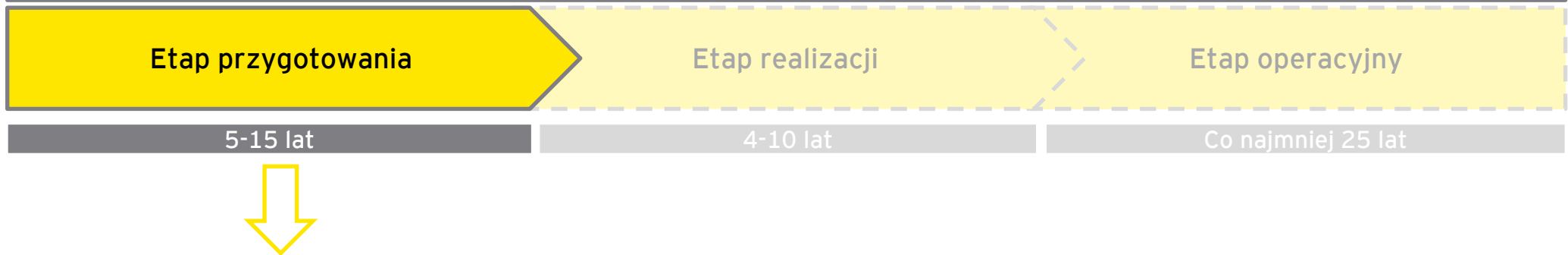
Jednym z celów Unii Europejskiej w zakresie rozwoju transportu jest trzykrotny wzrost istniejącej sieci Kolei Dużych Prędkości („KDP”) do 2030 roku.

Nie może to jednak zostać osiągnięte bez znacznych nakładów inwestycyjnych. W tym celu niezbędne jest wysokie zaangażowanie finansowe sektora publicznego oraz prywatnego.

Cykl życia projektu

Można wyróżnić trzy główne fazy realizacji projektów związanych z budową Kolei Dużych Prędkości:

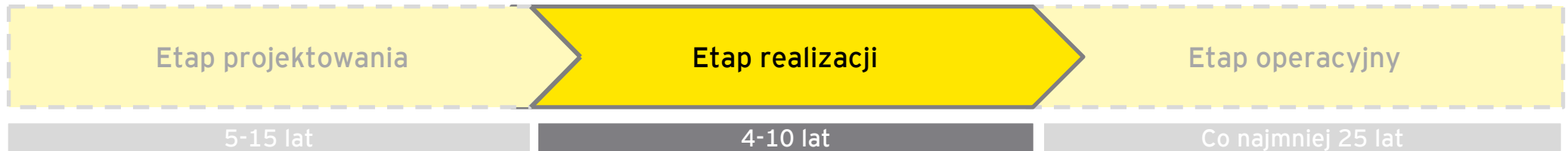
- ▶ etap planowania (5-15 lat; ze względu na stopień skomplikowania trwa istotnie dłużej niż przy innych inwestycjach infrastrukturalnych),
- ▶ etap realizacji (4-10 lat; ze względu na stopień skomplikowania trwa istotnie dłużej niż przy innych inwestycjach infrastrukturalnych),
- ▶ etap operacyjny (ponad 25 lat).



Etap przygotowania obejmuje w szczególności:

- ▶ określenie struktury realizacji projektu;
- ▶ opracowanie studiów wykonalności;
- ▶ określenie parametrów technicznych;
- ▶ opracowanie prognoz ruchu pasażerskiego;
- ▶ wyznaczanie trasy;
- ▶ projektowanie;
- ▶ pozyskanie finansowania.

Cykl życia projektu (cd.)



Główne kategorie kosztów na etapie realizacji:

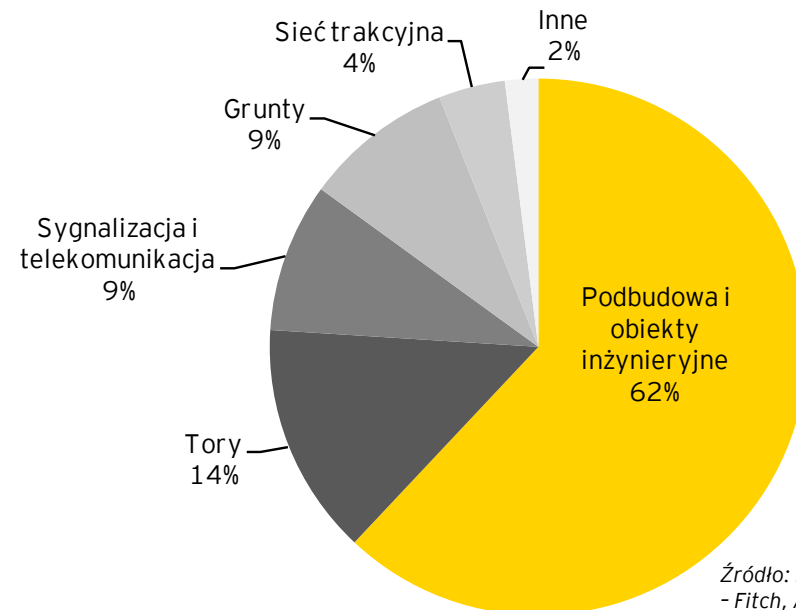
- ▶ koszty związane z pozyskaniem gruntów,
- ▶ koszty związane z przygotowaniem terenów, w tym budowa wiaduktów, tuneli, itp.,
- ▶ koszty związane z budową torów kolejowych, systemów sygnalizacyjnych, linii zasilających, systemów bezpieczeństwa, komunikacji, itp.,
- ▶ koszty budowy stacji kolejowych,
- ▶ koszty integracji nowej linii z resztą sieci kolejowej.

Wykres obok przedstawia prezentowaną przez UIC* strukturę kosztów ponoszonych przy realizacji projektu związanego z budową KDP.

Należy jednak podkreślić, iż struktura ta może różnić się istotnie pomiędzy poszczególnymi projektami.

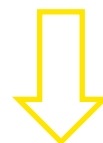
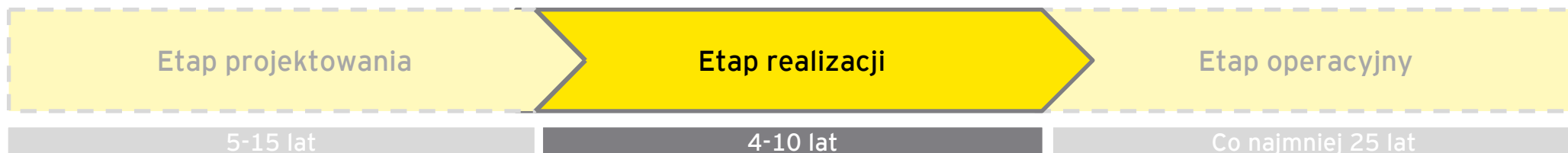
* Union Internationale des Chemins de fer

Struktura kosztów budowy KDP

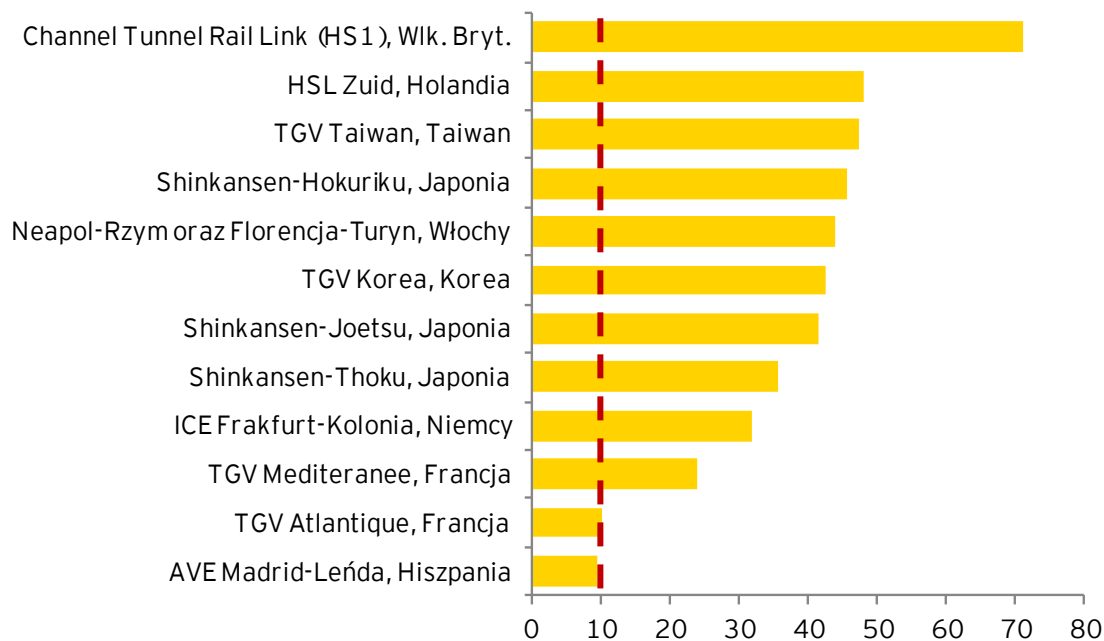


Źródło: High Speed Rail - Fitch, April 2010 na podstawie danych UIC

Cykl życia projektu (cd.)



Koszt budowy 1 km KDP poszczególnych linii KDP [mln EUR/km]



Szacowany koszt budowy 1 km linii Y

7,5 - 10 mln EUR*

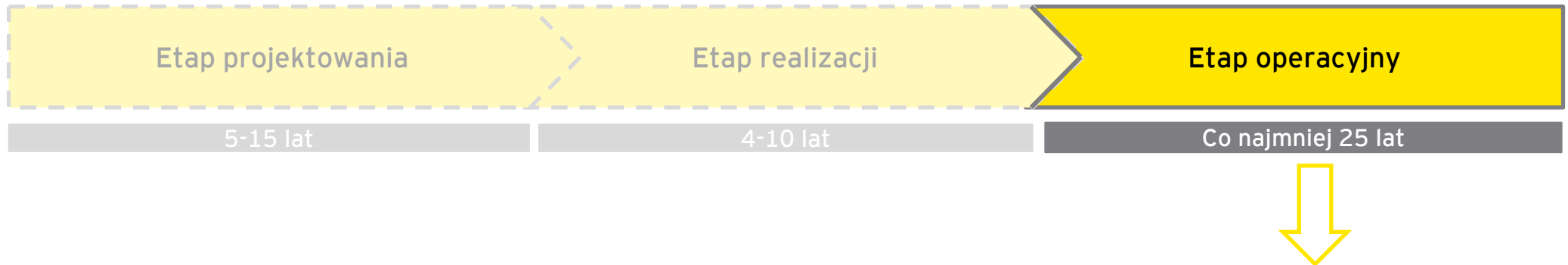
* Wg. szacunków Ministra Infrastruktury - dane zaprezentowane podczas przemówienia w Brukseli z dnia 12 lipca 2011 r.; przyjęty kurs EUR: 4,0000

Koszty podbudowy oraz obiektów inżynierskich stanowią ponad 60% kosztów budowy linii KDP *. Z tego względu koszt budowy linii Y powinien plasować się wśród najniższych w Europie, ponieważ ukształtowanie terenu na projektowanej trasie przebiegu pozwala na znaczne ograniczenie kosztów budowy tych elementów.

* High Speed Rail - Fitch, April 2010 na podstawie danych UIC

Źródło: Commission for integrated transport

Cykl życia projektu (cd.)

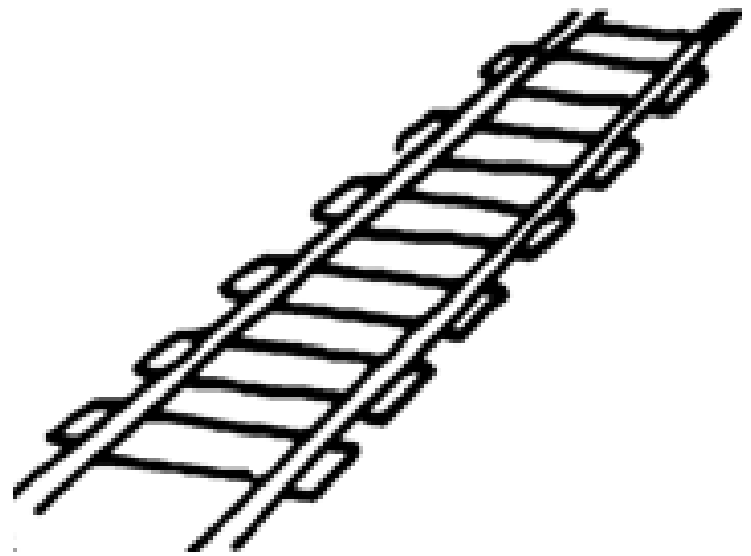


Do głównych kosztów ponoszonych na etapie operacyjnym można zaliczyć:

- ▶ **Koszty utrzymania infrastruktury kolejowej, nakłady odtworzeniowe:**
 - ▶ nakłady na utrzymanie linii KDP są kluczowe dla zapewnienia optymalnego poziomu parametrów operacyjnych w każdym momencie i warunkach;
 - ▶ **średni koszt utrzymania nowej linii KDP w Europie wynosi ok. 70 tys. EUR/km rocznie*;**
 - ▶ koszt ten jest jednak znacznie zróżnicowany i zależy między innymi od częstotliwości ruchu, a w przypadku linii, z których korzystają także pociągi towarowe od tonażu oraz liczby pociągów towarowych;

* UIC, *High speed rail. Fast track to sustainable mobility*, listopad 2010 r.

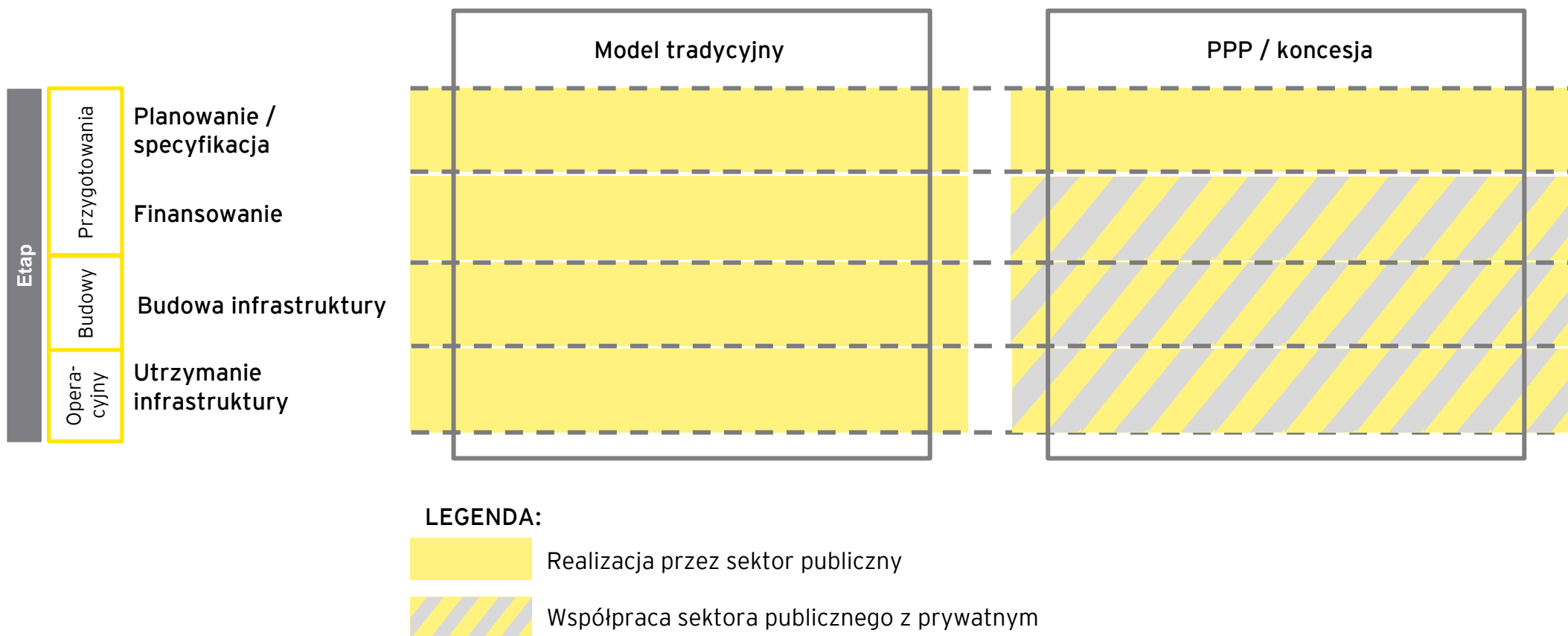
Modele realizacji inwestycji w KDP



Modele realizacji inwestycji w KDP

Budowa linii Kolei Dużych Prędkości może być realizowana z wykorzystaniem dwóch modeli:

- ▶ realizacja inwestycji wyłącznie przez sektor publiczny (model tradycyjny),
- ▶ realizacja inwestycji z udziałem prywatnego inwestora (PPP / koncesja).



Modele realizacji inwestycji w KDP (cd.)

MODEL TRADYCYJNY

- ▶ Inwestycje realizowane w tradycyjny sposób, tj. sektor publiczny planuje, zleca budowę i eksploatuje inwestycję;
- ▶ Sektor publiczny ponosi wszystkie ryzyka związane z realizacją projektu;
- ▶ Jak dotąd **najczęściej stosowany** model przy realizacji projektów związanych z budową KDP;

Przykłady inwestycji związanych z budową linii KDP w modelu tradycyjnym:

Hiszpania



- ▶ Madryt - Barcelona
- ▶ Madryt - Valladolid
- ▶ Madryt - Walencja

Niemcy



- ▶ Kolonia - Frankfurt
- ▶ Hanower - Berlin
- ▶ Norymberga - Monachium

Francja



- ▶ LGV Sud-Est
- ▶ LGV Rhone-Alpes
- ▶ LGV Est

Włochy*



- ▶ Florencja - Rzym
- ▶ Rzym - Neapol
- ▶ Turyn - Mediolan

Chiny



- ▶ Pekin - Szanghaj
- ▶ Pekin - Harbin
- ▶ Szanghaj - Kunming

** W 1991 podpisana została 50-letnia koncesja pomiędzy TAV a rządem włoskim; 40% udziałów TAV należało wtedy do sektora prywatnego; W roku 1997 udziały te zostały wykupione przez państwo;*

TAV jest finansowany w 60% z nieoprocentowanych długów od Ferrovie dello Stato (włoski narodowy przewoźnik kolejowy) oraz w 40% emisji na rynku kapitałowym gwarantowanych przez rząd włoski;





Modele realizacji inwestycji w KDP (cd.)

WSPÓŁPRACA SEKTORA PUBLICZNEGO I PRYWATNEGO

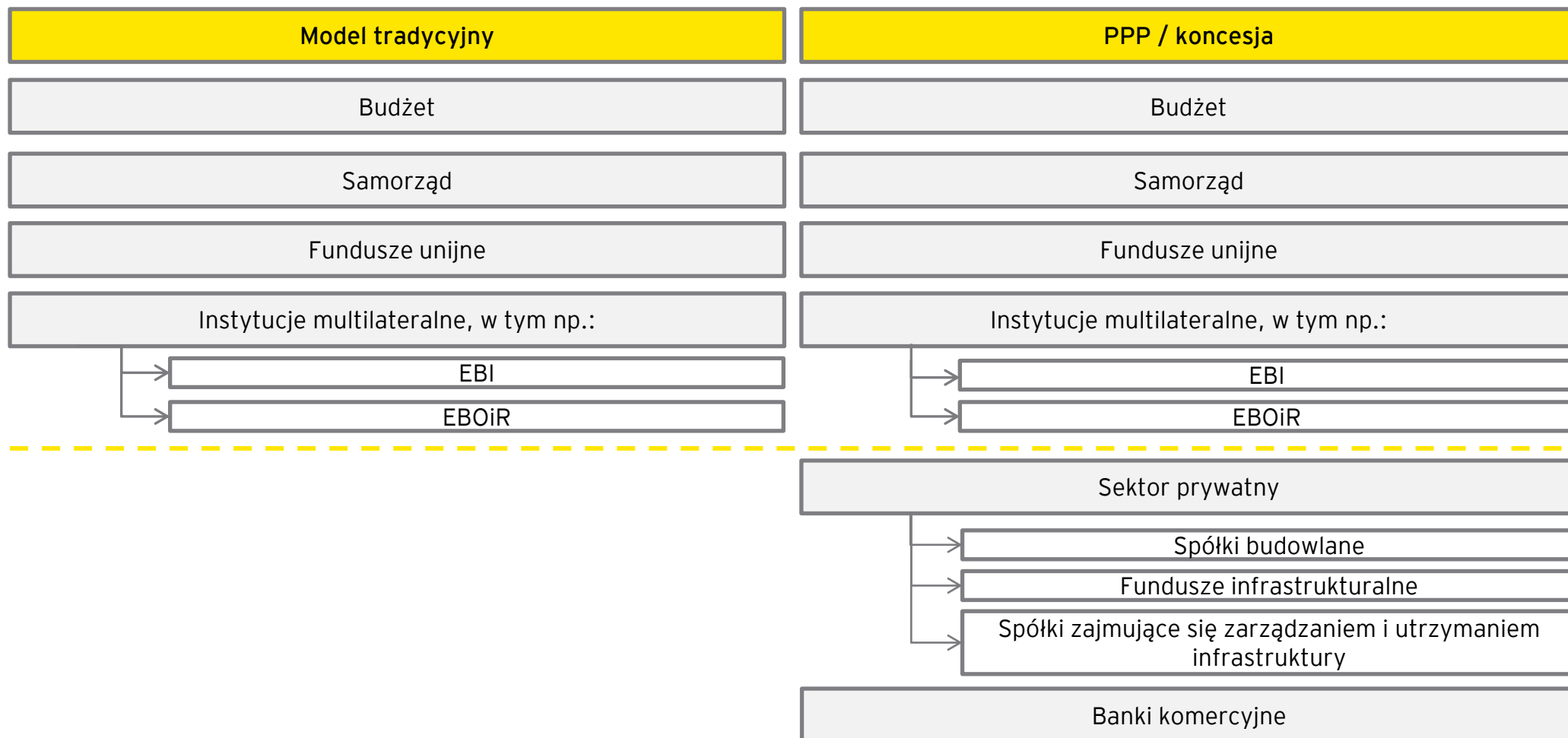
Nie istnieje jeden, standardowy model współpracy sektora publicznego i prywatnego przy realizacji projektów związanych z budową linii Kolei Dużych Prędkości.

Poniżej przedstawiono przykładowe struktury realizacji projektu związanego z budową linii KDP z udziałem sektora prywatnego. Kluczowy dla danego modelu realizacji jest podział ryzyk.

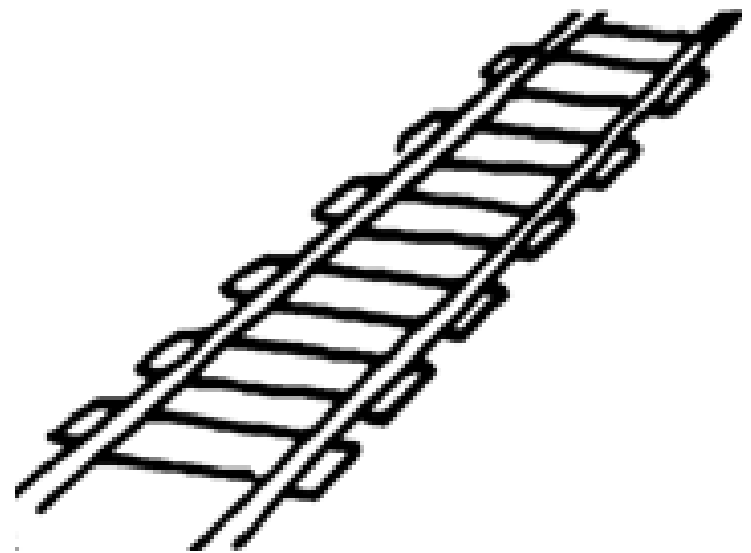
RYZYKO	PODMIOT PONOSZĄCY RYZYKO			
	Publiczny	Publiczny / Prywatny	Prywatny	Publiczny
Polityczne	Publiczny	Publiczny	Publiczny	Publiczny
Budowy	Prywatny	Publiczny / Prywatny	Prywatny	Publiczny
Eksploatacji	Prywatny	Prywatny	Prywatny	Prywatny
Finansowania	Publiczny / Prywatny	Publiczny / Prywatny	Publiczny / Prywatny	Publiczny
Popytu / przychodów	Prywatny	Publiczny	Publiczny	Prywatny

- 
 ▶ Perpignan - Figueres (Hiszpania/Francja)
 ▶ LGV Sud Europe Atlantique (Francja)
- 
 ▶ HSL Zuid (Holandia)
- 
 ▶ LGV Bretagne - Pays de la Loire (Francja)
- 
 ▶ Channel Tunnel Rail Link (Anglia)*
* Hipotetyczny podział ryzyk. Po restrukturyzacji sektor publiczny przejął linię, a następnie sprzedał 30-letnią koncesję na zarządzanie i czerpanie z niej korzyści.

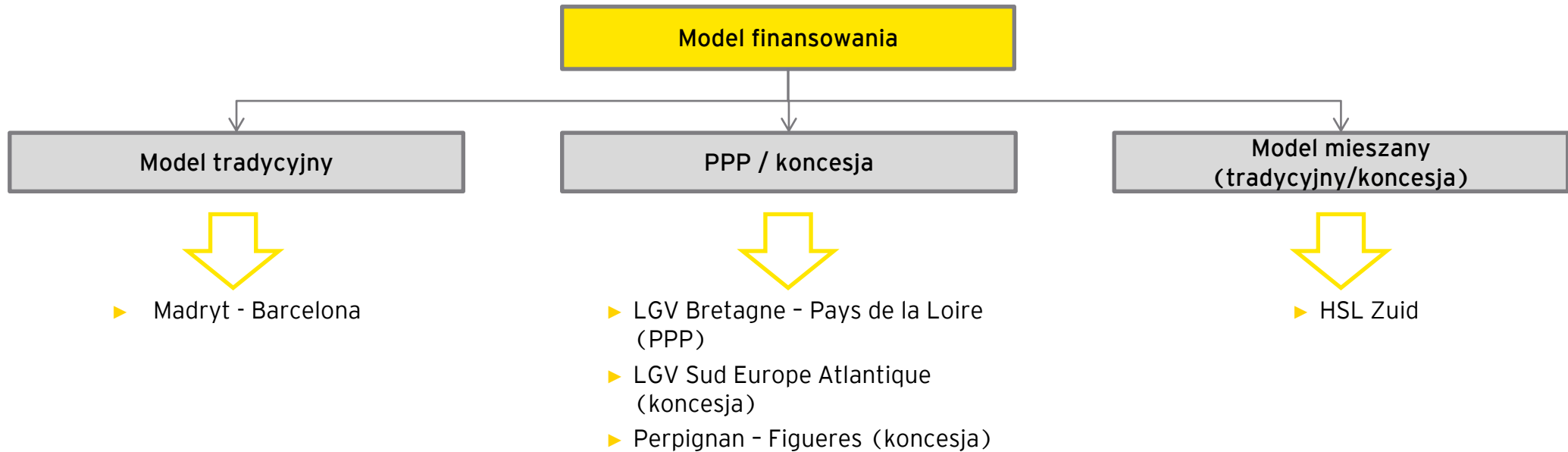
Źródła finansowania



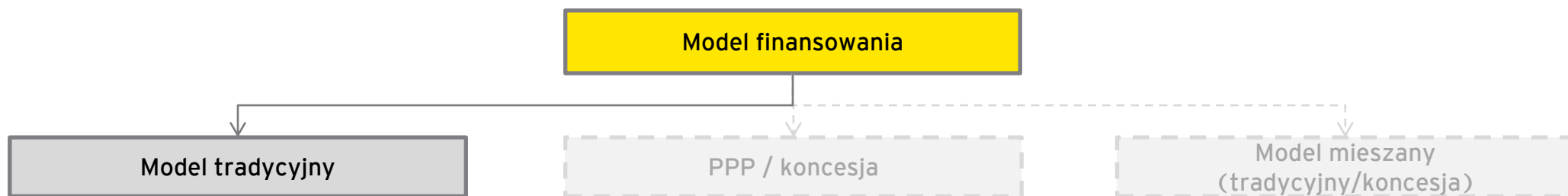
Jak to się robi na świecie?



Jak to się robi na świecie?



Jak to się robi na świecie? (cd.)



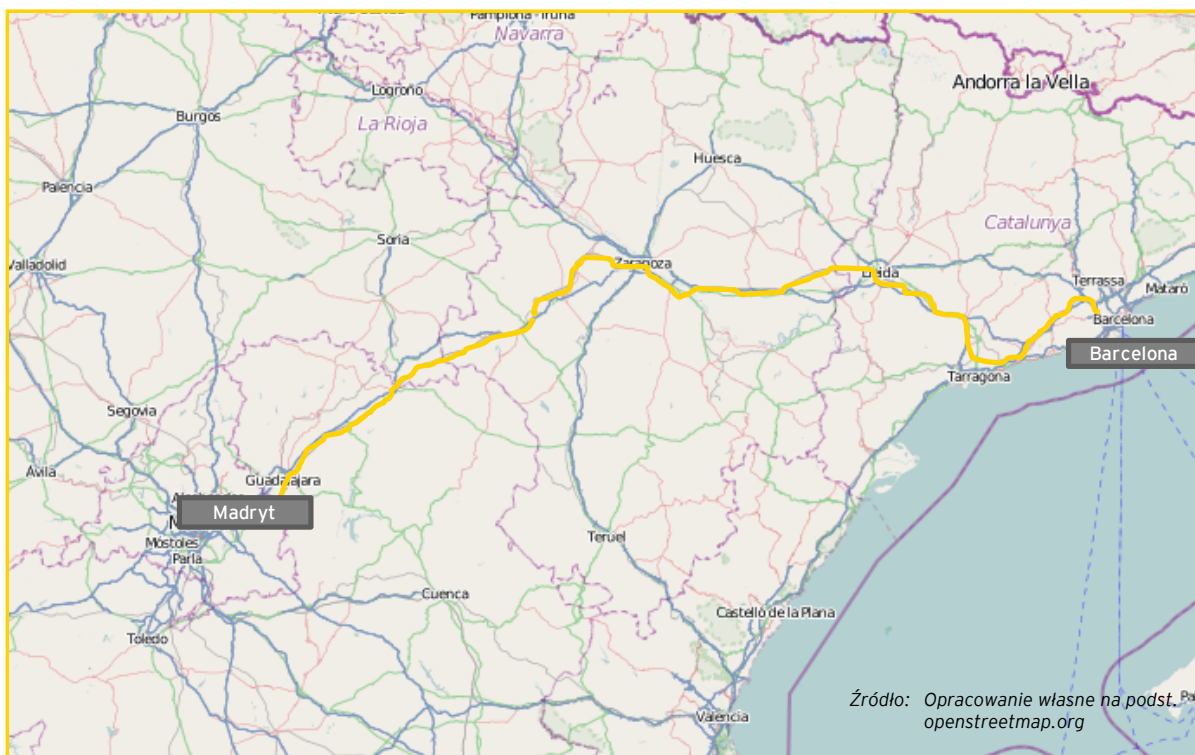
Madryt - Barcelona

Opis

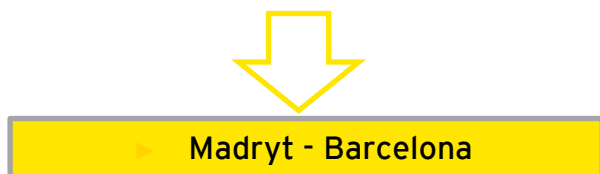
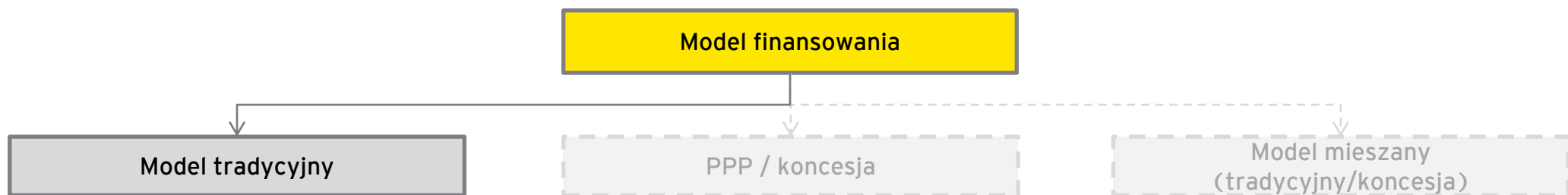
Linia łącząca dwa najgęściej zaludnione obszary Hiszpanii. Jest ona częścią przyszłej linii KDP łączącej stolicę Hiszpanii z francuską granicą. Planowane ukończenie całej linii na terenie Hiszpanii: 2012 r. (do ukończenia pozostało 132 km pomiędzy Barceloną a Figueres).

Dane techniczne

Długość linii: 621 km
Maksymalna prędkość: 300 km/h
Czynna od: 2008 r.
Czas podróży: 2h 38 min (bez postojów)
Łączny koszt budowy: 7,3 mld EUR

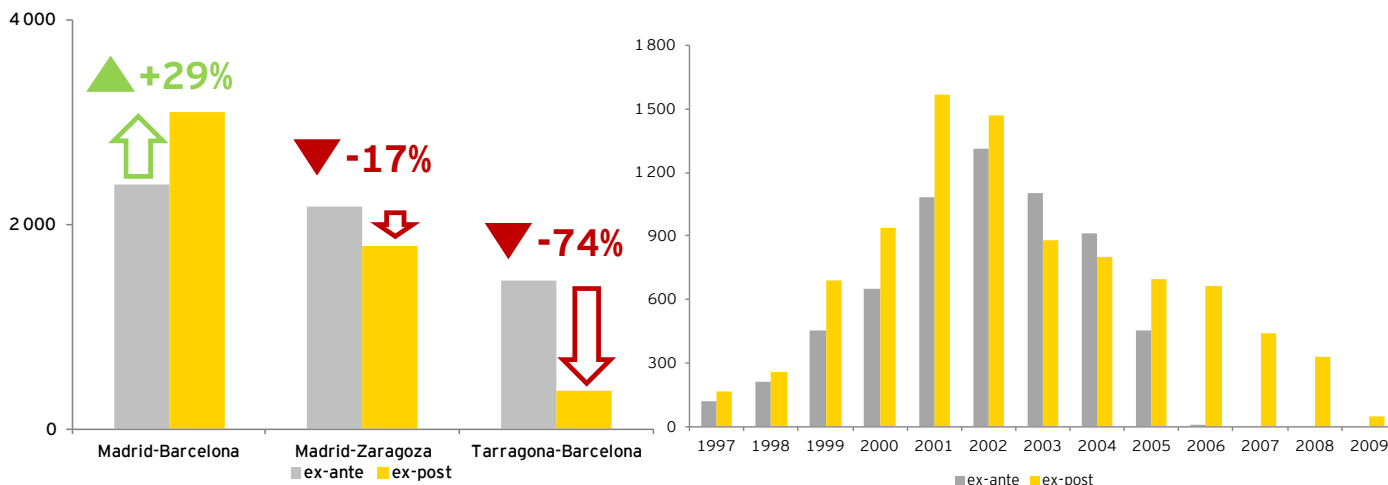
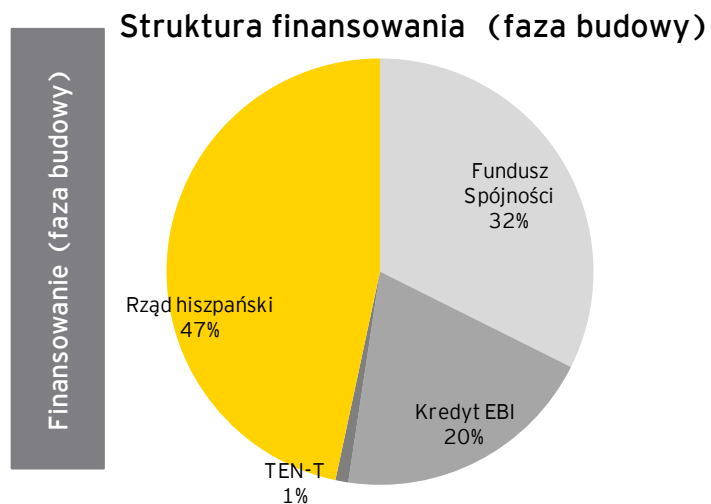


Jak to się robi na świecie? (cd.)



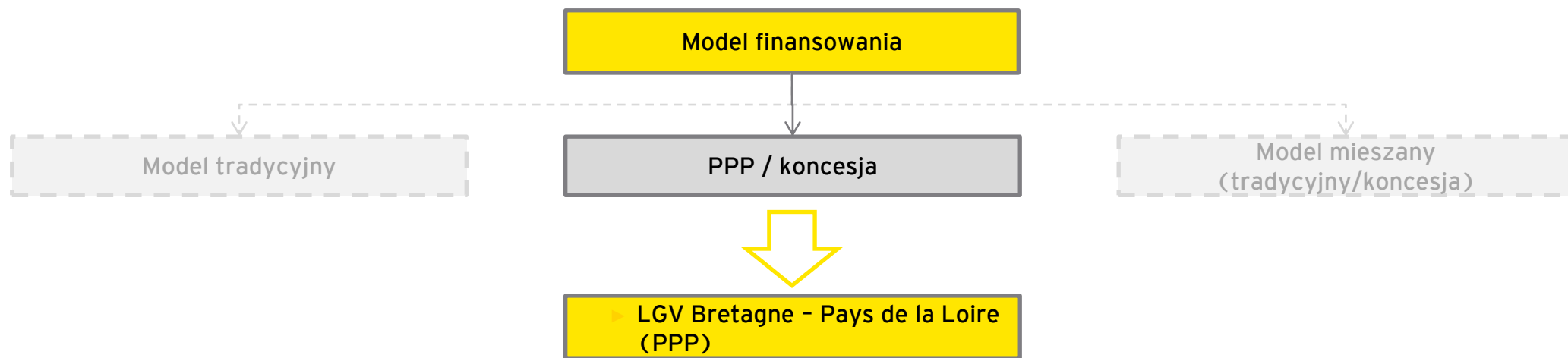
Porównanie wielkości ex-ante i ex-post ruchu na wybranych odcinkach linii Madryt-Barcelona [tys. PAX]

Porównanie nakładów inwestycyjnych ex-ante i ex-post [mln EUR, w cenach z 2008 r.]



- ▶ Wyższy niż prognozowany ruch na odcinku Madryt - Barcelona - poprzez odebranie istotnej części pasażerów ruchu samochodowego i lotniczego, ale istotnie niższy na innych odcinkach trasy;
- ▶ Wyższe koszty całkowite od przewidywanych w analizach ex-ante projektu;
- ▶ Opóźnienia w realizacji (planowano ukończenie odcinka do Barcelony do roku 2007 oraz wybudowanie przedłużenia do Figueres do 2009 roku - tymczasem trasę do Barcelony otwarto w 2008, natomiast odcinek do Figueres jest wciąż w budowie).

Jak to się robi na świecie? (cd.)



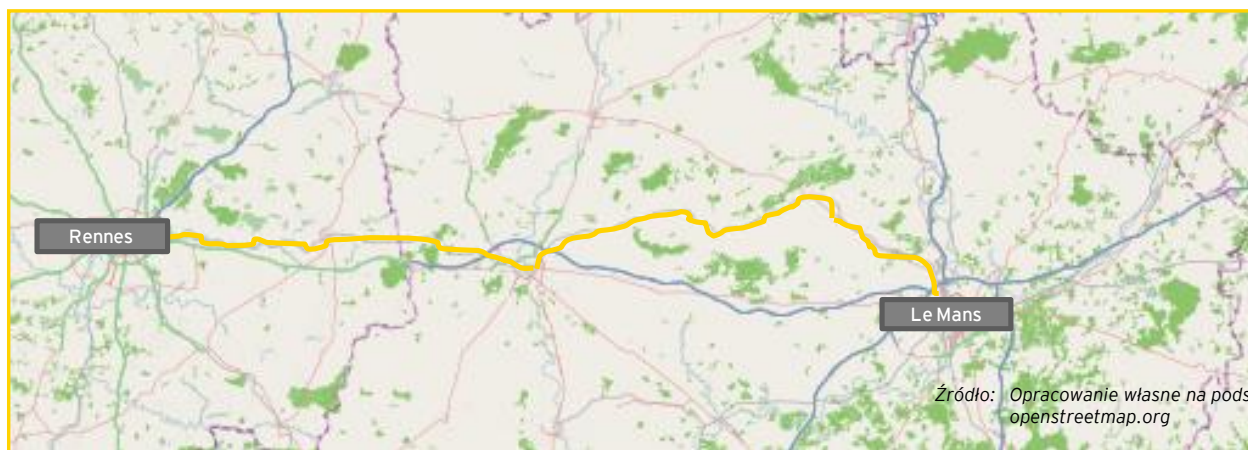
Opis

Planowana do budowy linia łącząca Rennes z Le Mans. Po ukończeniu linia ma być obsługiwana przez SNCF* - francuską państwową spółkę przewozową. 28 lipca 2011 roku podpisany został kontrakt na zaprojektowanie, budowę, finansowanie i utrzymanie linii pomiędzy Eiffage a RFF**. Planowane rozpoczęcie budowy: jesień 2012 r.

Dane techniczne

Długość linii: 214 km
Maksymalna prędkość: 320 km/h
Czynna od: 2017 r. (termin planowany)
Czas podróży: 1h 17 min
Łączna wartość kontraktu: 3,3 mld EUR

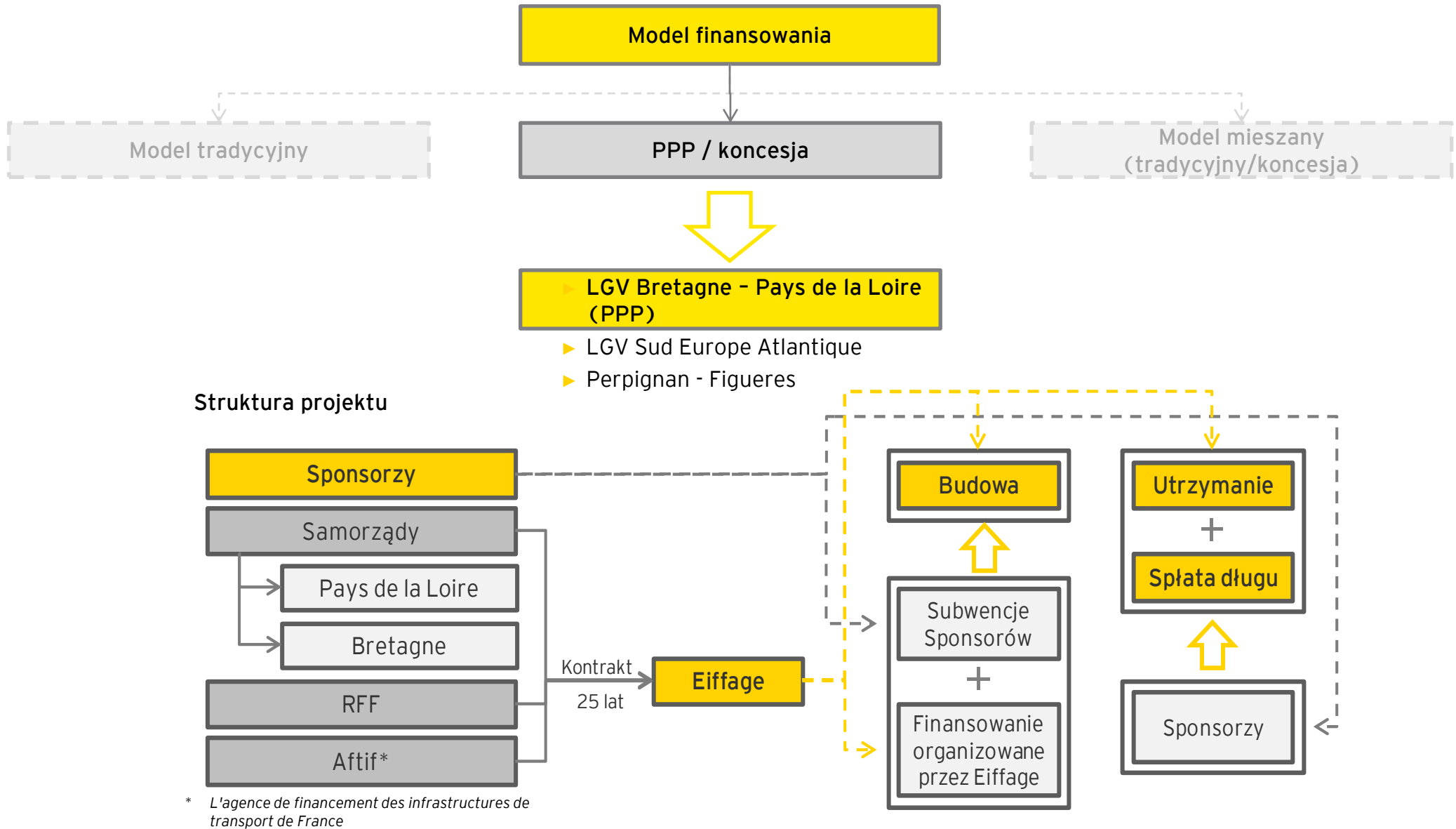
- ▶ LGV Sud Europe Atlantique
- ▶ Perpignan - Figueres



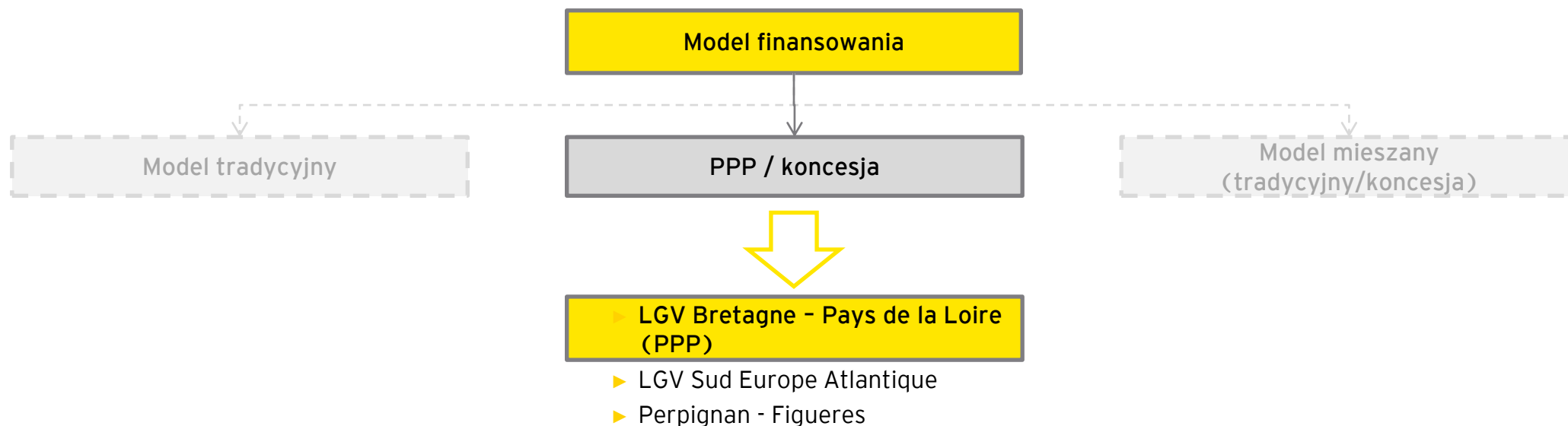
* Société Nationale des Chemins de fer français

** Réseau Ferré de France

Jak to się robi na świecie? (cd.)



Jak to się robi na świecie? (cd.)



28 lipca 2011 roku podpisany został kontrakt na 25 lat pomiędzy Eiffage a RFF.

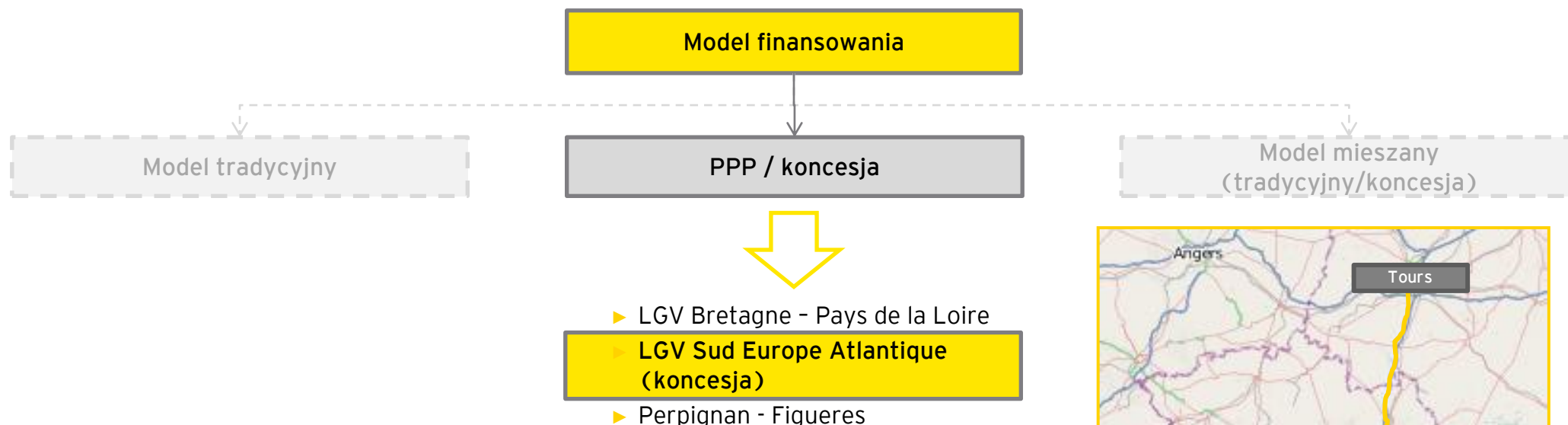
Na jego mocy Eiffage ma zaprojektować, zbudować, sfinansować oraz utrzymywać linię KDP Bretagne - Pays de la Loire. Łączna wartość kontraktu wynosi 3,3 mld EUR.

Kontrakt został podzielony na dwie fazy: budowy oraz utrzymania. Eiffage będzie otrzymywał wynagrodzenie na zasadzie opłaty za dostępność.

Eiffage w celu sfinansowania budowy zaciągnął dług w 12 bankach komercyjnych.

Źródło	Wysokość [mln EUR]	Dostępność (faza)	Marża (ponad EURIBOR)
Banki komercyjne Refinansowane z:	800	Faza budowy	195 bps
EBI	550	Faza utrzymania	Brak danych
Caisse des Depots	250	Faza utrzymania	Brak danych
Banki komercyjne	230	Faza utrzymania	Pierwsze 5 lat: 195 bps; Następne 10 lat: 220 bps; Ostatnie 5 lat: 240 bps

Jak to się robi na świecie? (cd.)

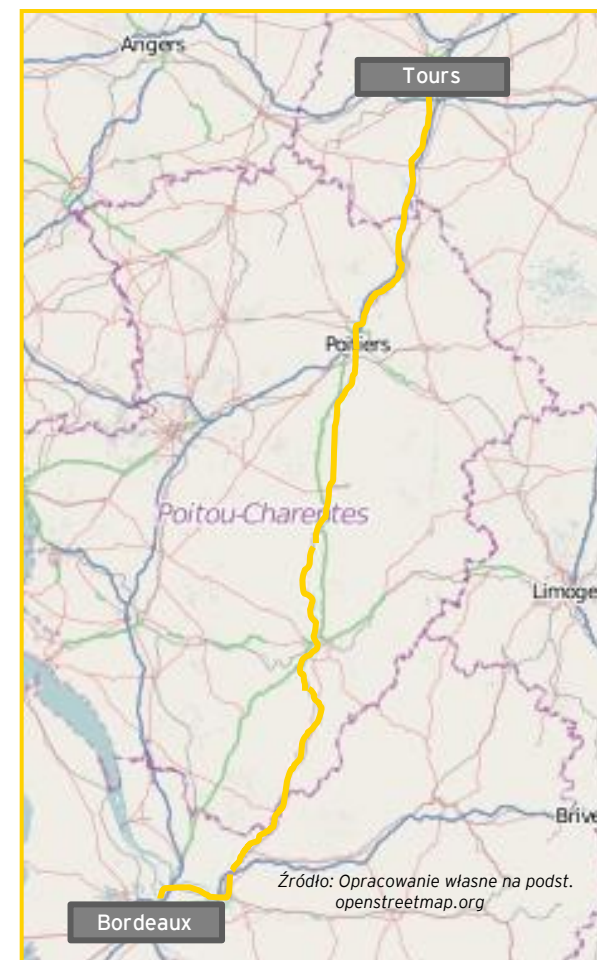


Opis

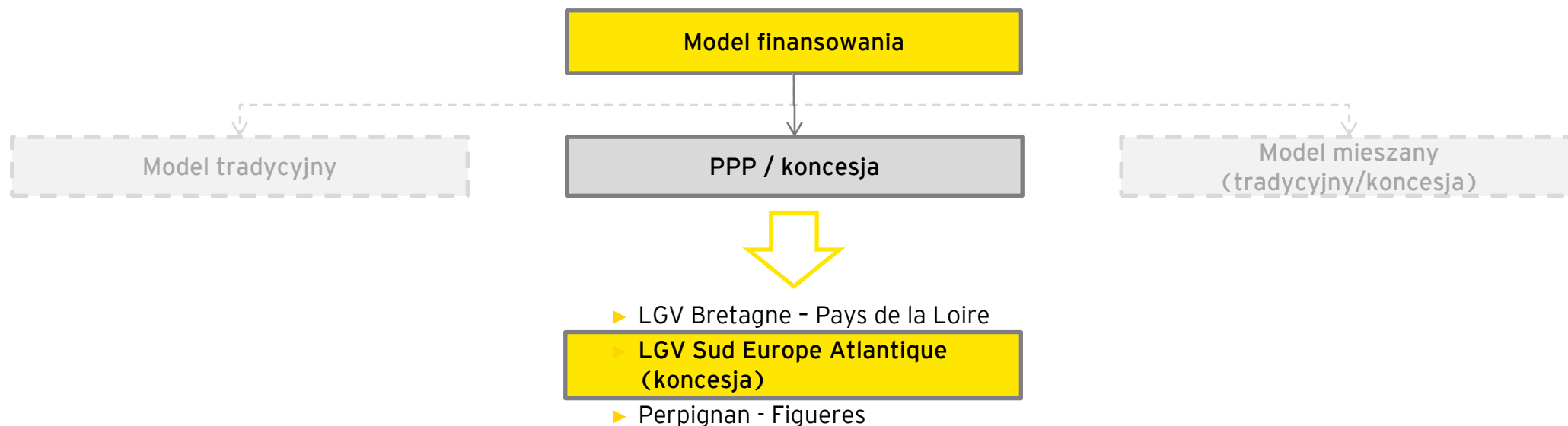
Linia łącząca Tours z Bordeaux. Budowa trasy pozwoli na szybsze połączenie między Ile de France, centrum kraju, Poitou-Charentes oraz Regionem Akwitanii, a także na skrócenie czasu podróży na odcinku z Paryża w kierunku Hiszpanii. Planuje się, że po ukończeniu obsługiwana będzie przez francuskiego narodowego przewoźnika - SNCF. Planowane rozpoczęcie prac związanych z realizacją inwestycji: pierwsza połowa 2012 roku.

Dane techniczne

Długość linii: 340 km
Maksymalna prędkość: 300 km/h
Czynna od: 2016 r. (termin planowany)
Czas podróży: budowa linii pozwoli skrócić czas podróży z Paryża do Bordeaux z ponad 3h do 2h 5 min
Łączna wartość kontraktu: 7,8 mld EUR

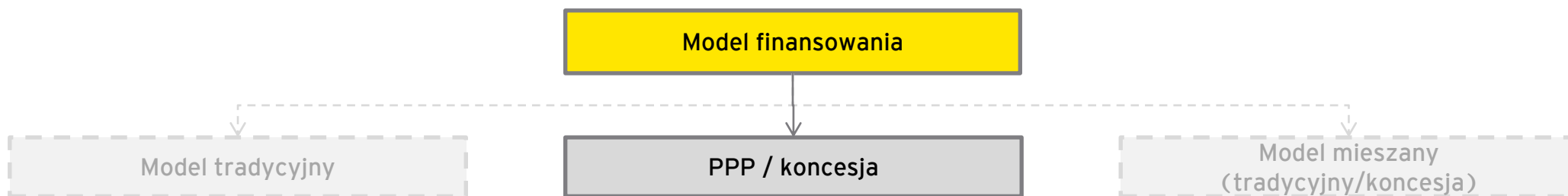


Jak to się robi na świecie? (cd.)



- ▶ 16 czerwca 2011 roku podpisana została 50-letnia koncesja, na mocy której LISEA będzie realizowała, finansowała, a następnie utrzymywała linię KDP z Tours do Bordeaux (LGV Sud Europe Atlantique);
- ▶ Udziałowcami LISEA są VINCI SA (33,4%), CDC Infrastructure, należące do Caisse des Depots (25,4%), Meridiam Infrastructure, które przejęło wcześniejszego udziałowca - spółkę celową SOJAS (22%) oraz fundusz inwestycyjny zarządzany przez AXA Private Equity (19,2%);
- ▶ Kontrakt na zaprojektowanie i budowę został przyznany spółce COSEA kontrolowanej przez VINCI Construction, natomiast projekt i budowa linii mają zostać wykonane przez spółkę MESEA, której 70% udziałów należy do VINCI Concessions, a 30% do Inexii;
- ▶ Wątpliwości może budzić uwarunkowanie części wynagrodzenia od poziomu ruchu, gdy w zasadzie z linii korzystać będzie wyłącznie SNCF.

Jak to się robi na świecie? (cd.)



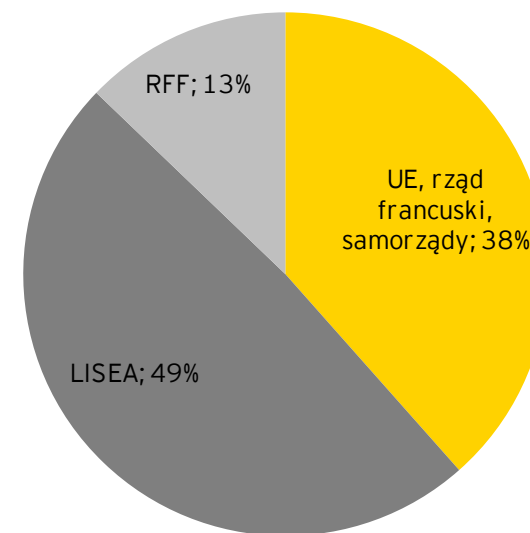
Finansowanie	Źródło	Wysokość [mld EUR]
	LISEA, w tym:	3,8
	<i>Udziałowcy</i>	0,8
	<i>Kredyt bankowy gwarantowany przez rząd francuski</i>	1,1
	<i>Dług niegwarantowany</i>	0,6
	<i>Fundusz pożyczkowy zarządzany przez Caisse des Depots</i>	0,8
	<i>Kredyt EBI</i>	0,6
	Rząd francuski, samorzady, środki UE	3,0
	RFF	1,0

- ▶ LGV Bretagne - Pays de la Loire
- ▶ **LGV Sud Europe Atlantique (koncesja)**
- ▶ Perpignan - Figueres

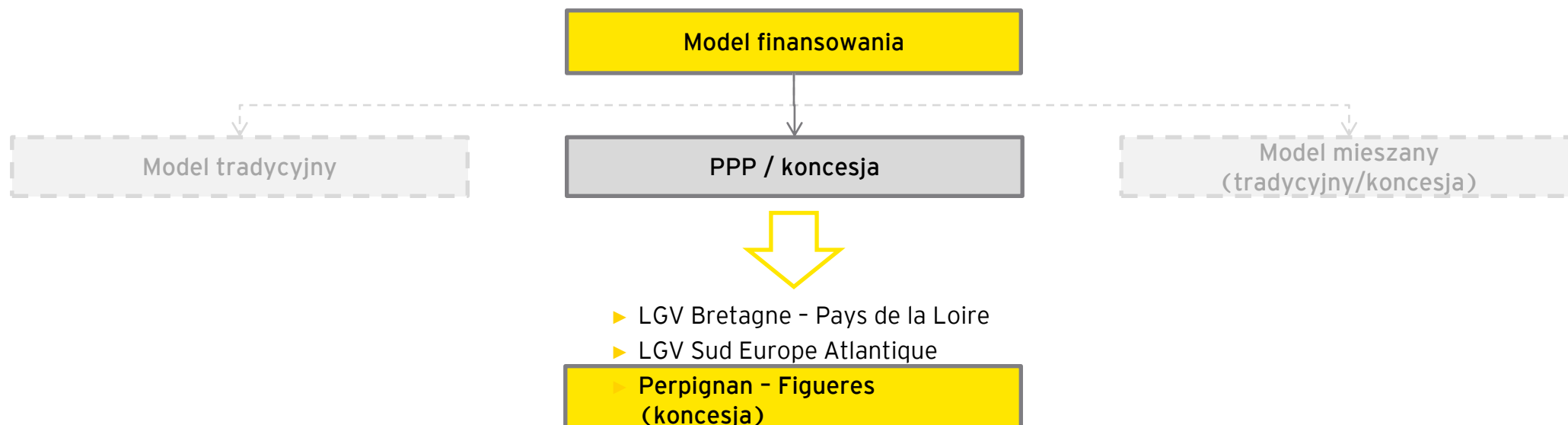
Koszt długu gwarantowanego (1 060 mln EUR) został ustalony na poziomie EURIBOR powiększonego o 145 bps, a po 10 latach o 175 bps.

Marża długu niegwarantowanego przez rząd francuski ma wynosić przez pierwsze 10 lat 300 bps, a następnie ma wzrosnąć do 430 bps.

Struktura finansowania



Jak to się robi na świecie? (cd.)



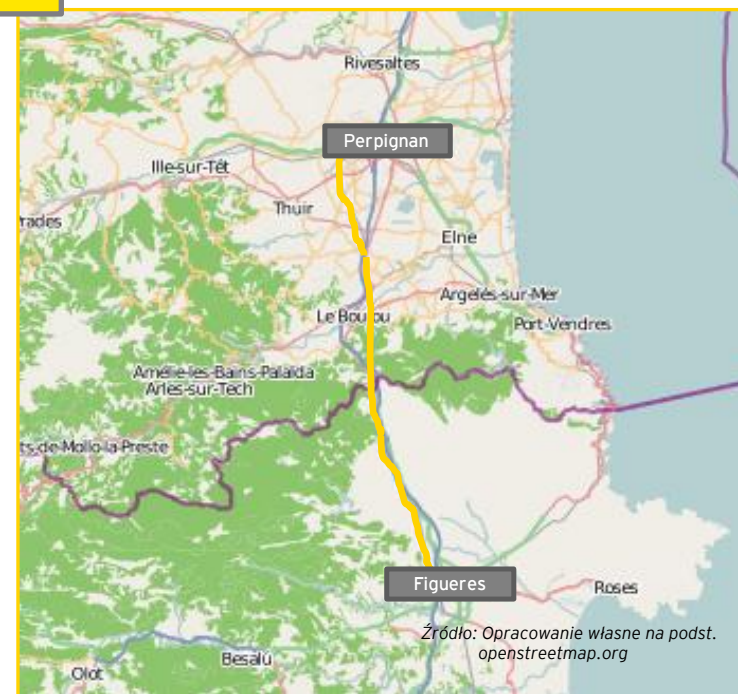
Opis

Odcinek łączący leżące we Francji miasto Perpignan i hiszpańskie Figueres. Kluczowym elementem dla transeuropejskiej sieci Kolei Dużych Prędkości. Podłączenie tego odcinka do sieci KDP Francji oraz Hiszpanii znacznie skróci czas podróży między tymi państwami.

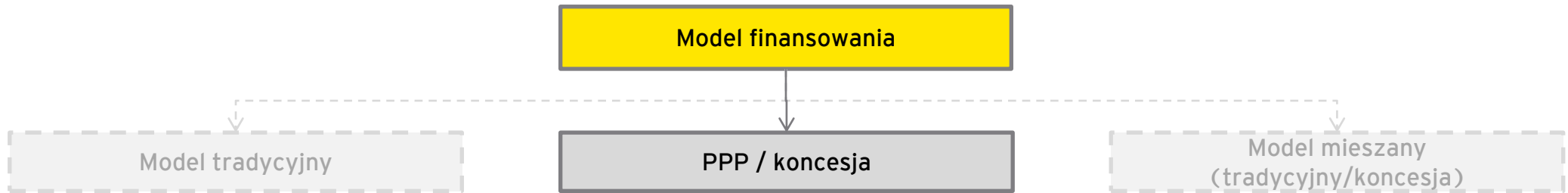
Linia jest przeznaczona zarówno dla ruchu pasażerskiego, jak i towarowego. W celu zapewnienia interoperacyjności została wyposażona w system ETCS 2. Pomimo, że odcinek został wybudowany już w 2009 roku, dopiero około roku 2012 będzie w pełni funkcjonalny, gdyż wtedy ma nastąpić ukończenie budowy odcinka Barcelona - Figueres.

Dane techniczne

Długość linii: 44,4 km
Maksymalna prędkość: 350 km/h
Czynna od: 2009 r.
Czas podróży: 23 min
Łączny koszt budowy: 1,1 mld EUR



Jak to się robi na świecie? (cd.)



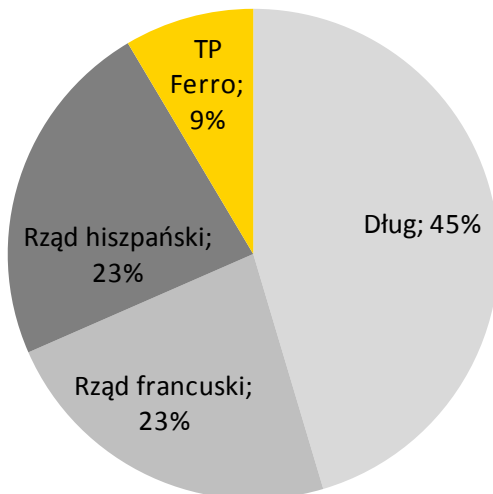
Struktura finansowania (faza budowy)

Źródło	Wysokość [mld EUR]
Dotacja rządowa	0,5*
Dług	0,5
Środki własne TP Ferro	0,1**

* Podzielone po równo pomiędzy rządy Francji i Hiszpanii

** Podzielone po równo pomiędzy obu udziałowców spółki

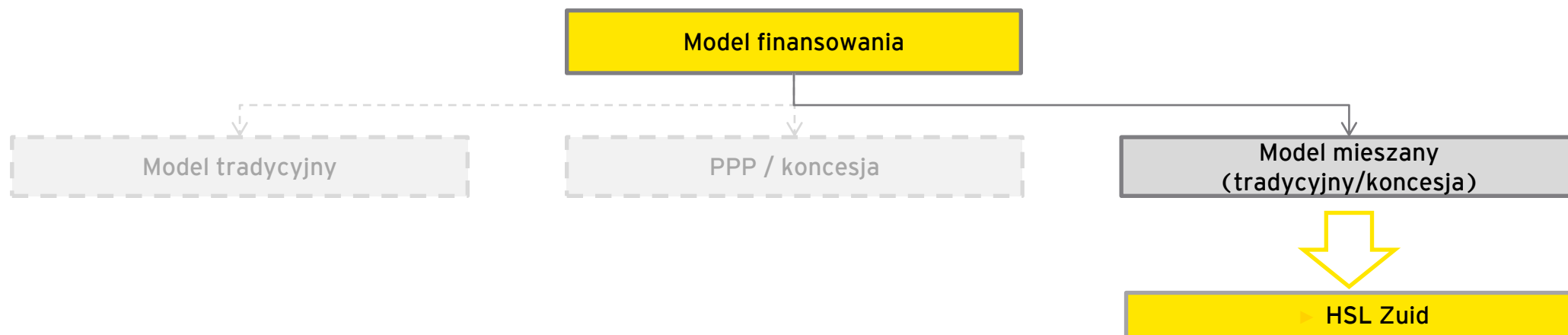
Finansowanie (faza budowy)



- ▶ LGV Bretagne - Pays de la Loire
- ▶ LGV Sud Europe Atlantique
- ▶ **Perpignan - Figueres (koncesja)**

- ▶ W celu realizacji inwestycji została założona spółka TP Ferro, w której po 50% udziałów miały Eiffage oraz ACS Dragados Concesiones de Infraestructuras;
- ▶ TP Ferro otrzymało 50-letnią koncesję na zarządzanie odcinkiem, na mocy której na własne ryzyko miało zbudować i sfinansować linię w zamian za możliwość pobierania opłat od operatorów korzystających z trasy;
- ▶ 6 listopada 2009 roku, ze względu na opóźnienia po stronie hiszpańskiej (połączenie Barcelona - Perpignan zostanie otwarte dopiero w 2012 r.), wydłużona została koncesja dla TP Ferro z 50 lat do 53 lat oraz zagwarantowane zostały dodatkowe płatności by zapewnić stabilność finansową spółki;
- ▶ W roku 2009 TP Ferro otrzymało od rządu hiszpańskiego dodatkowe wsparcie (w formie długu) w wysokości 20,4 mln EUR. Na lata 2010-2012 zabezpieczono dodatkowe finansowanie w formie długu w wysokości 45,9 mln EUR oraz 62 mln EUR dodatkowego bezzwrotnego wsparcia. Miało to na celu zapewnienie finansowej stabilności spółki zagrożonej z powodu opóźnień w budowie odcinka Barcelona - Figueres.

Jak to się robi na świecie? (cd.)



Opis

Linia HSL Zuid stanowi odcinek łączący Amsterdam z granicą belgijską, a tym samym z ogólnoeuropejską siecią Kolei Dużych Prędkości. Dzięki realizacji tej inwestycji znacznie spadł czas podróży pomiędzy Amsterdamem a Paryżem, czy Brukselą.

Budowa tego 100-kilometrowego KDP odcinka była utrudniona ze względu na ukształtowanie terenu. Konieczne było zbudowanie tuneli, akweduktu oraz wielu obejść i mostów.

Dane techniczne

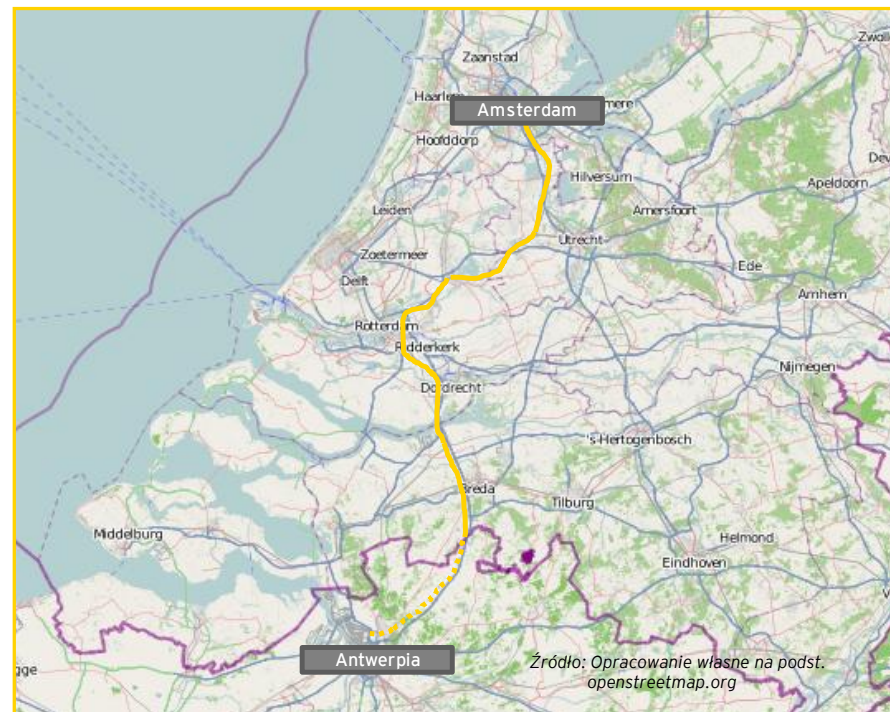
Długość linii: 125 km (w tym 100 km linii KDP)

Maksymalna prędkość: 300 km/h

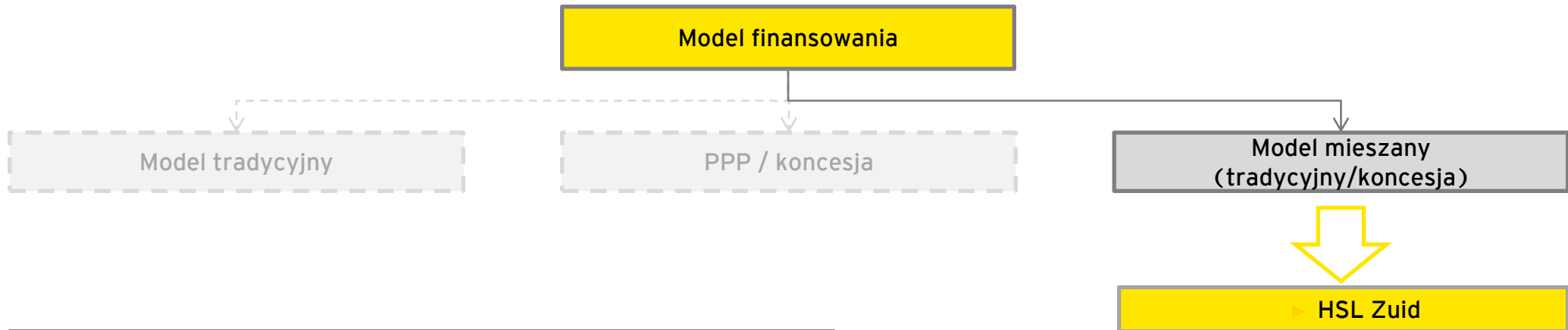
Czynna od: 2009 r.

Czas podróży: 59 min (Amsterdam - Breda)

Łączny koszt budowy: ok. 7 mld EUR (przewidywany 3,9 mld EUR)

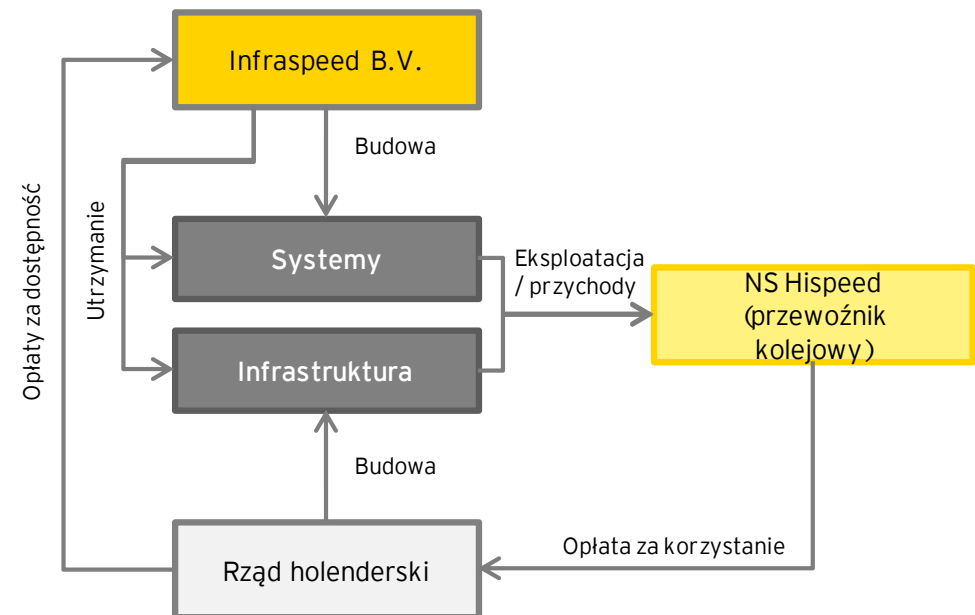


Jak to się robi na świecie? (cd.)

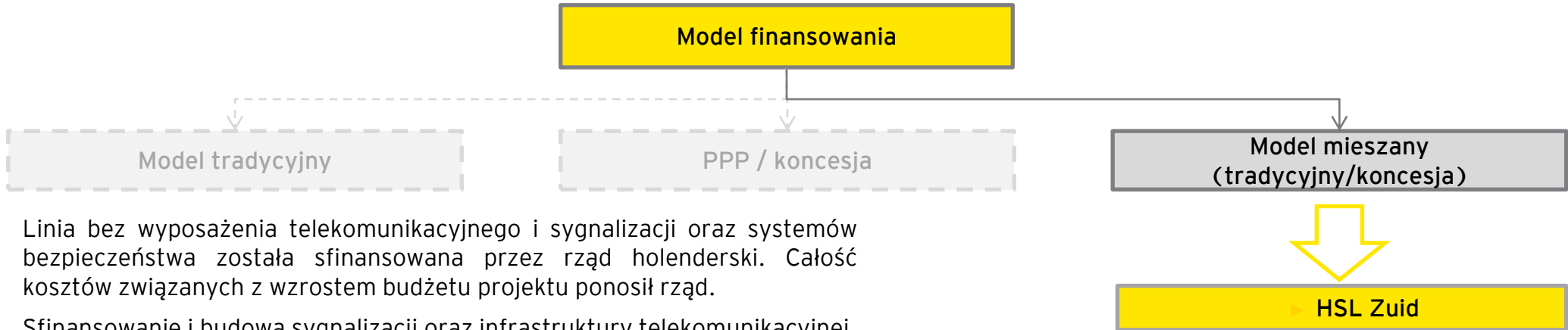


- ▶ Podpisana została 25-letnia koncesja pomiędzy holenderskim rządem a Infrasppeed B.V., na mocy której koncesjonariusz miał sfinansować inwestycję w systemy sygnalizacji i telekomunikacji. Udziałowcami Infrasppeed są Fluor Infrastructure B.V., Siemens Nederland N.V., Koninklijke BAM NBM N.V., HSBC Infrastructure Ltd oraz Innisfree Nominees Ltd;
- ▶ Koncesja obejmowała planowanie, realizację, finansowanie oraz utrzymanie systemu ETCS (sygnalizacja), systemów zasilania oraz systemów bezpieczeństwa;
- ▶ Wynagrodzenie oparte jest na mechanizmie opłaty za dostępność. Opłata ta jest częściowo pokrywana z planowanych wpływów od NS Hispeed - jedyne przewoźnika dopuszczonego na okres 15 lat na tej linii. Ponadto w przypadku dostępności infrastruktury poniżej 99,46% rząd będzie miał prawo do zmniejszenia podstawy opłaty;
- ▶ W wyniku trudności w zarządzaniu podzieloną na różne fazy realizacją projektu, wystąpiły znaczne opóźnienia w realizacji oraz wzrost kosztów budowy.

Schemat organizacji inwestycji

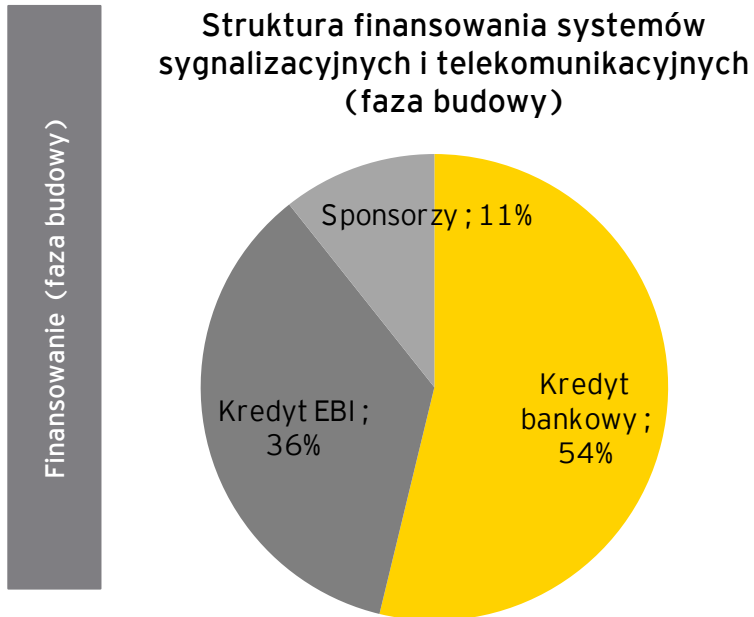


Jak to się robi na świecie? (cd.)

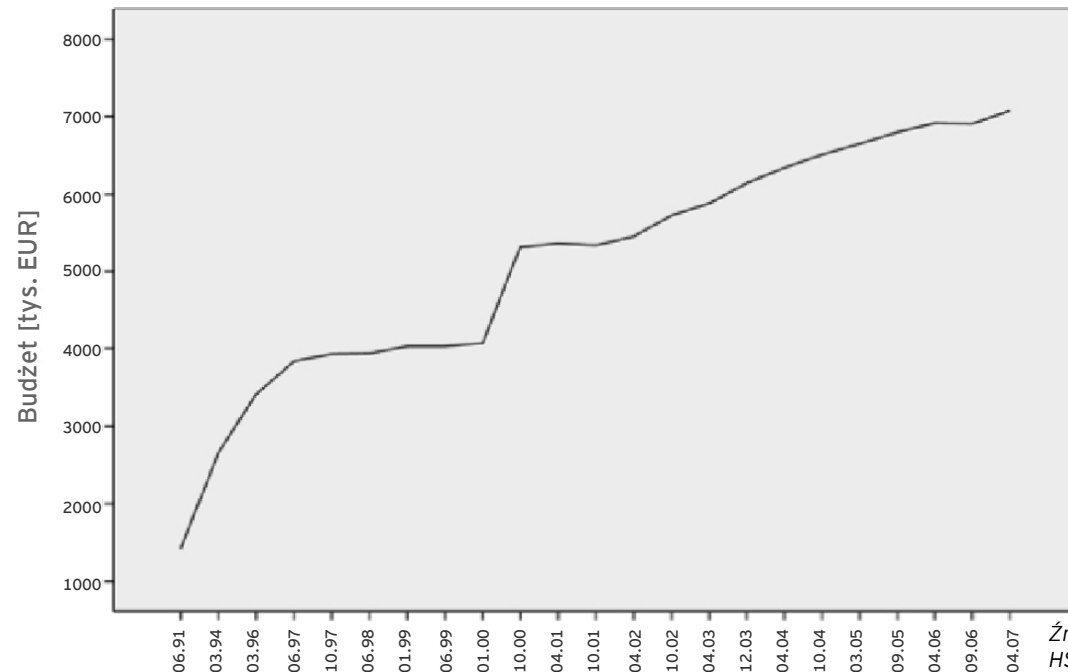


Linia bez wyposażenia telekomunikacyjnego i sygnalizacji oraz systemów bezpieczeństwa została sfinansowana przez rząd holenderski. Całość kosztów związanych z wzrostem budżetu projektu ponosił rząd.

Sfinansowanie i budowa sygnalizacji oraz infrastruktury telekomunikacyjnej zostało zlecone w formie koncesji. Łączna wysokość kontraktu na systemy wyniosła 1,32 mld EUR.



Zmiany budżetu HSL Zuid



Źródło: Omega Centre, HSL-Zuid

Wybrane wnioski

1. Współpraca z sektorem prywatnym

- ▶ Coraz powszechniej wykorzystywane są różne formy współpracy pomiędzy sektorem publicznym oraz prywatnym;
- ▶ Projekty związane z budową sieci KDP postrzegane są przez inwestorów jako wiążące się z dużym ryzykiem, głównie ze względu na bardzo wysokie nakłady finansowe w fazie realizacji, długi okres zwrotu oraz zróżnicowane potrzeby wszystkich interesariuszy;
- ▶ Zaangażowanie sektora prywatnego pozwala na efektywne wykorzystanie kompetencji podmiotów prywatnych oraz zmniejszenie obciążeń budżetowych;

2. Wsparcie ze strony sektora publicznego

- ▶ Bezpośredni udział sektora publicznego - także w finansowaniu inwestycji - jest krytycznym czynnikiem sukcesu;

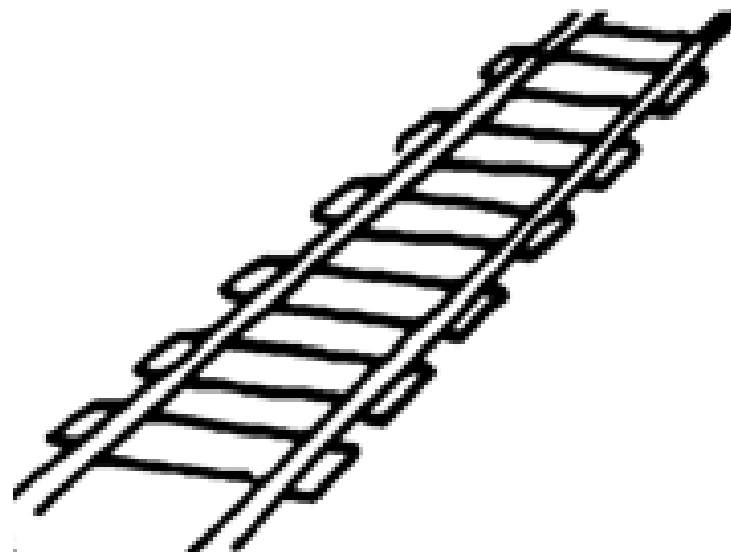
3. Struktura projektu

- ▶ Struktura projektu powinna być określona na odpowiednio wczesnym etapie;
- ▶ Istotne jest skonfrontowanie struktury projektu z rynkiem w celu wypracowania rozwiązania rozumianego i akceptowanego przez wszystkich interesariuszy, w tym ewentualnych partnerów prywatnych;
- ▶ Nie istnieje jedna, optymalna struktura realizacji projektu związanego z budową linii KDP - każdy projekt powinien być indywidualnie rozpatrzony w celu określenia optymalnej struktury realizacji;

4. Alokacja ryzyka

- ▶ Proces ustalenia struktury inwestycji i współpracy w trybie PPP / koncesji jest trudny i czasochłonny - istotne jest wczesne rozpoczęcie rozmów z podmiotami prywatnymi - może natomiast wygenerować istotne korzyści, w tym finansowe oraz ekonomiczne;
- ▶ Właściwa alokacja ryzyka jest krytycznym elementem stanowiącym o sukcesie każdego projektu budowy KDP z udziałem sektora prywatnego;
- ▶ Próby transferu zbyt dużej części ryzyka na inwestorów prywatnych mogą spowodować spadek zainteresowania rynku udziałem w realizacji projektu oraz prowadzić do nadmiernego zwiększenia kosztów inwestycji;
- ▶ Ryzyko ruchu jest trudno transferowalne - zwykle pozostaje po stronie sektora publicznego.

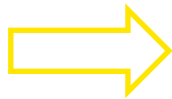
Następne działania dla KDP w Polsce



Co dalej, Polsko?

Krytyczne elementy

KTO ?



Struktura projektu

- Unia Europejska
- Rząd
- Samorządy
- Prywatni inwestorzy
- Banki

ILE ?



Kontrybucja państwa, samorządów oraz Unii Europejskiej

- Fundusz Spójności na lata 2014-2020
- Kredyt z EBI
- Udział państwa i samorządów

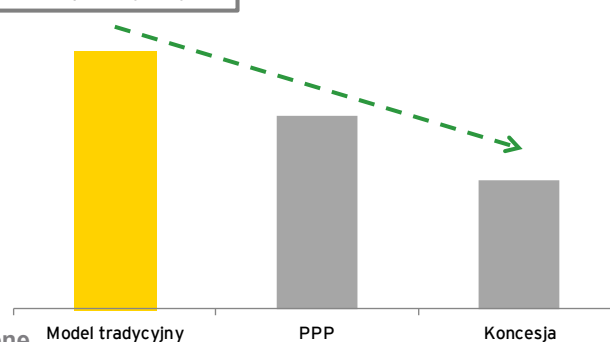
JAK ?



Alokacja ryzyk - określenie jakie są warunki brzegowe, tj. jakie ryzyko gotowy jest przyjąć na siebie inwestor prywatny

Obciążenie budżetu państwa [wartości szacunkowe]

~20 mld PLN
- środki UE
+ koszty obsługi długu



W przypadku realizacji inwestycji z wykorzystaniem modelu tradycyjnego część nakładów związanych z budową linii Y (około 20 mld PLN - fundusze UE) obciążą budżet państwa. Dodatkowo budżet zostałby obciążony także kosztami obsługi zwiększonego długu publicznego.

Przerzucenie części ryzyk na partnerów prywatnych pozwala istotnie zmniejszyć wynikające z inwestycji obciążenie budżetu.

Warte rozważenia i analizy: obciążenie partnera prywatnego ryzykiem wzrostu kosztów budowy, osiągnięcia zakładanych parametrów eksploatacyjnych (kontrakt „pod klucz”), wzrostu kosztów utrzymania i odtworzenia.

Co dalej, Polsko? (cd.)

Krytyczne elementy

KIEDY ?

Aby zdążyć z realizacją budowy linii Y do roku 2020/2022 (co pozwoliłoby na wykorzystanie funduszy UE) **konieczne jest jak najszybsze podjęcie działań** mających na celu wybór struktury realizacji projektu.

Szacunkowy harmonogram realizacji inwestycji z udziałem partnera prywatnego (bez fazy wstępnych analiz)

Przetarg na LGV Sud Europe Atlantique:

Ogłoszenie przetargu: 1 marca 2007
Rozstrzygnięcie przetargu: 16 czerwca 2011 r.
Czas trwania: 51,5 miesiąca

Przetarg na LGV Bretagne - Pays de la Loire:

Ogłoszenie przetargu: 24 grudnia 2008 r.
Rozstrzygnięcie: 28 lipca 2011 r.
Czas trwania: 31 miesięcy

Etap projektowania i budowy: 4 - 7 lat

Łączny czas potrzebny
na wybór partnera
i realizację projektu:

7 - 11 lat

Szacunkowy harmonogram realizacji inwestycji w systemie tradycyjnym (bez fazy wstępnych analiz)

Etap planowania i przetargów: 2 - 3 lata

Etap projektowania i budowy: 4 - 7 lat

6 - 10 lat

OPERATOR ?

Operator państwowy, czy prywatny (koncesja) ?



Oświadczenie

Niniejsza prezentacja została przygotowana przez Ernst & Young na podstawie danych z publicznie dostępnych źródeł. Ernst & Young nie dokonał weryfikacji żadnych informacji zamieszczonych w niniejszym dokumencie i nie jest odpowiedzialny za ich poprawność.

Ernst & Young nie ponosi odpowiedzialności za działania podejmowane przez jakiekolwiek podmioty w związku z informacjami przedstawionymi w prezentacji oraz za błędne interpretacje treści prezentacji wynikające z zaniechania wyjaśnienia wątpliwości interpretacyjnych z Ernst & Young.

Ernst & Young nie bierze żadnej odpowiedzialności za błędy, pominięcia oraz kompletność i prawdziwość informacji, które zostały wykorzystane w związku z opracowaniem niniejszej prezentacji. Ernst & Young nie ponosi również żadnej odpowiedzialności za ewentualną szkodę powstałą wskutek nieprawidłowości lub niekompletności uzyskanych informacji ani na skutek wniosków z nich wynikających.

Ernst & Young
Audyt | Doradztwo podatkowe | Doradztwo
transakcyjne | Doradztwo biznesowe

Informacje o Ernst & Young
Ernst & Young jest globalnym liderem
w zakresie usług audytorskich, podatkowych,
transakcyjnych i doradczych.

Na całym świecie 141 000 naszych
pracowników jednoczą wspólne wartości
i świadczenie wysokiej jakości usług.

Zmieniamy rzeczywistość, pomagając naszym
pracownikom, naszym klientom oraz naszej
coraz szerszej społeczności w wykorzystaniu
ich potencjału.

Aby uzyskać więcej informacji, odwiedź
www.ey.com/pl.

© 2011 Ernst & Young – wszelkie prawa
zastrzeżone.