

# FL-1 佛州高铁方案

## 放款对象 THE BORROWER

借款方 All Aboard Florida Mezzanine Holdings, LLC 为特拉华成立的有限责任公司，持有 AAF Holdings, LLC 公司 100% 的股权。AAF Holdings, LLC 公司负责持有、开发、经营

(一) 迈阿密至奥兰多全长 378 公里客运铁路；(二) 迈阿密车站、劳德代尔堡车站、西棕榈滩车站；及(三) 约 19 英亩的土地将开发成为 350 万平方英尺 (325,150 平方米) 具备转运发展特质的酒店、零售商场、办公/商业以及住宅大楼。借款方将通过其子公司 (统称“AAF”) 持有、开发及经营本方案。

借款方公司所有权多数由 Florida East Coast Industries, LLC (“FECI”) 公司持有。FECI 公司为峰堡投资集团 Fortress Investment Group, LLC (“峰堡”) 子公司管理的私募基金所持有。

### FECI

FECI 公司为交通运输、基础建设、商业房地产多样业务发展的公司，也是佛罗里达州 (佛州) 最老牌和最大的企业体之一。

1892 年, Henry Flagler 先生沿着佛州东海岸铺设客运及货运铁路, 设立 Florida East Coast Railway, LLC 公司 (“FECR”)。当时, 佛州仍未开发, 总人口数仅区区 40 万人, 是现今人口数的 2%。由于 Flagler 先生的铁路铺设, 进一步促进佛州东海岸沿岸的大规模开发, 最终将佛州东南部转变成美国目前最大的城市化区域和观光胜地。随着时间推移, 铁路沿线的大型城区, 包括迈阿密、劳德代尔堡、西棕榈滩, 在铁路周边发展, 如今, 佛州约有一半的人口沿着 FECR 铁路走廊居住。FECR 公司目前属二级铁路运输公司, 可从迈阿密至杰克逊维尔 565 公里长铁路进行货物运输。

Flagler 先生之后更进一步成立 FECI 控股公司, 该公司在佛州东海岸主要市场持有相当资产, 包括大型值钱的土地建物组合配置房地产资产, 以及其他事业体。FECI 的子公司在佛州境内持有、建造、管理超过 2,900 万平方英尺 (269 万平方米) 的房地产开发案, 并且为超过 2,900 英亩的商业开发案完成相关基础建设。

截至 2013 年 12 月 31 日止, FECI 的子公司及关系企业持有资产总值超过 40 亿美元。

## 峰堡

峰堡为领先的全球投资管理集团,截至 2014 年 6 月 30 日,管理的资产约计 638 亿美元。峰堡投资集团提供全球法人机构及投资人多种另类及传统投资组合策略。峰堡于 1998 年成立,该集团以投资人及经理人利益为管理宗旨,提供其投资人优质的风险调整后收益投资组合策略。

峰堡于 2007 年 5 月并购 FECCI。

## AAF 公司主管及方案经理人

AAF 的资深管理团队由平均超过 35 年经验的优秀经营管理人员组成,这些资深高级主管皆具有开发复杂项目经验,和成功开发客运铁路运输以及其他客户导向接待行业的成功实绩。AAF 将会管理本方案所有相关销售、营销、信息科技、财务、法律及路权管理等业务。至于企业其他相关营运部分,AAF 考虑委由包括 FECCR 公司的第三方进行运作。

**P. Michael Reininger** - 总裁暨开发总监。是具有近 30 年新事业体开发、总体规划和品牌管理专业经验的建筑师,Reininger 先生负责 AAF 佛州高铁方案开发业务。身为科罗拉多州丹佛市 Union Station Neighborhood Company 公司经营合伙人,通过公-民营合伙合作方式,Reininger 先生主导丹佛联合车站转运站开发案的总体开发;丹佛转运站是美国最大型转运站之一,位于市中心的 30 英亩地产以及历史古迹联合车站附近 450 万平方英尺多用途地块得以重新开发。Reininger 先生也和华尔特迪士尼子公司合作,规划佛州 3 万英亩土地资产,将其开发为华尔特迪士尼世界的第一间中价位渡假村酒店,开辟迪士尼渡假俱乐部产品线。任职于欧洲迪士尼公司时,Reininger 先生负责督导巴黎迪士尼乐园渡假村及相关设施建筑与营运。Reininger 先生也为迪士尼邮轮航线开发一座 1 千英亩大的迪士尼渡假小岛,并于佛州 Canaveral 港设计专用邮轮码头。除了打造二艘具开创性的迪斯尼邮轮外,Reininger 先生策画全包式交通和物流规划,让旅客及其行李在邮轮行程定点间有效率地接送。

**Donald C. Robinson** - 总裁暨营运总监。35 年以上全球大型主题/旅游渡假村开发、经营和品牌建设专业经验,Robinson 先生曾参与多个著名开发案,如佛州迪士尼世界的明日世界 Epcot Center 及大佛罗里达人温泉渡假村、加州迪士尼乐园酒店、巴黎迪士尼乐园(欧洲迪士尼),以及香港迪士尼乐园。Robinson 先生担任香港迪士尼乐园执行副总裁暨集团营运总监时,负责 40 亿美元香港迪士尼乐园的开发、开幕及营运等管理事务。香港迪士尼乐园于 2005 年如期完工营运,第一年营运吸引 500 万名以上游客前往游玩。担任 AAF 现职前,Robinson 先生为 Baha Mar 渡假村公司总裁,负责监督位于巴哈马拿骚的 35 亿美元知名巴哈马酒店渡假村开发案的设计、开发及建造。

**Eugene Skoropowski** - 客运铁路开发资深副总裁。(以下翻译省略,请参考英文原件。)

**Vinay Mudholkar** - 铁路基础建设资深副总裁。(以下翻译省略,请参考英文原件。)

Scott Sanders –开发暨建设执行副总裁。(以下翻译省略, 请参考英文原件。)

Eric Claussen–设计暨建设执行副总裁。(以下翻译省略, 请参考英文原件。)

Vincent Signorello– FECCI 总裁暨首席执行官。(以下翻译省略, 请参考英文原件。)

Husein Cumber – FECCI 企业开发执行副总裁。(以下翻译省略, 请参考英文原件。)

## 佛州高铁方案 THE PROJECT

AAF 正在开发一条迈阿密至奥兰多的跨城市城际客运高速铁路, 全长 378 公里; 高速铁路南段迈阿密站至西棕榈滩站距离 108 公里。

关系企业 FECCR 目前在佛州境内已有货运铁路, 部分铁路路段经过人口最稠密的迈阿密、劳德代尔堡、西棕榈滩的市中心, AAF 的客运高速铁路服务将利用现有的货运铁路走廊进行客运服务。AAF 的客运高速铁路服务提供商务旅客、休闲游客及私务旅客在佛州东南部区域内另一个快速、便利且舒适的运输方式。AAF 预定于每天早上 7 点至晚上 11 点间安排 16 班整点出发来回往返迈阿密与西棕榈滩列车。此外, 旅客可以依其旅游行程预订车位。AAF 的高铁车站将位于市中心并靠近主要旅游景点, 方便与当地其它通勤铁路和公共陆运系统接驳。

AAF 预估搭乘高铁的客源来自于国内外休闲游客、商务旅客及家庭。AAF 的市场研究调查显示高铁乘客约 43% 来自休闲观光游客、约 30% 来自个人(私人目的), 以及约 27% 来自商务旅客。客源多样化可减少 AAF 依赖某特定旅客团体, 也可让 AAF 藉由提高每天班次的座位利用率, 包括离峰时段, 将收益最大化。旅客可在列车上使用免费高速 Wi-Fi, 并享受高级餐饮服务。AAF 的高铁车站也将提供其他服务, 如商务中心可提供打印和复印服务。休闲观光游客可选择购买综合旅行套装行程, 快速容易往来迈阿密、奥兰多、劳德代尔堡, 以及西棕榈滩各大主要景点。

佛州长久以来就把高速铁路列为大众交通运输系统基础建设开发计划的一环, 以缓解州内的交通问题。过去 30 年, 佛州以每年人口增加 30 万的速度成长, 预估未来 10 年每年人口增加为 20 万人, 高于美国境内多数其他州的人口净成长。随着人口成长, 相对的交通需求就会增加, 道路上的汽车随之增加, 同时也因经济活动增加产生货运的需求。再加上佛州庞大的观光产业, 这些预期需求最能凸显出铁路运输在佛州复合式交通运输策略的重要性。

2000 年, 佛州居民投票赞成佛州宪法修正案, 授权佛州州政府建设高速铁路系统。2006 年, 佛州交通部提出的佛州城际客运铁路规划书 *Florida Intercity Passenger Rail Vision Plan*, 承认城际和通勤铁路运输是作为缓解佛州交通壅塞问题和提供交通快速性的有效解决方式。2009 年, 奥巴马总统宣布高速铁路规划 *High Speed Rail Strategic Plan*, 披露

出未来 25 年内多数美国民众可享有的高速铁路运输蓝图。然而，如果高速铁路公营化，纳税人税务负担必定加重，高速铁路规划的执行因此持续延宕。

由于 AAF 持有本方案所需约 322 公里铁路开发权，这可能是唯一可以有效率地符合成本效益完工的私营高速铁路方案，因为多数美国境内或国外的高速铁路系统所经路线的土地并非自有，而是以暂时租赁路权或类似的方式安排。AAF 佛州高铁方案完工后，将为佛州带来进一步的全州城际客运铁路系统、展现高速铁路的重要性、重大区域利益，以及达成这目标后重整所有资源的可能性。迈阿密至奥兰多旅游市场的活力，搭配 AAF 运用现有运输路线建设高铁系统，使得本方案成为美国境内可行性最高并符合经济效益的客运铁路基础设施方案之一。

### **AAF 铁路**

高速铁路南段沿着 FECR 铁路走廊从迈阿密延伸至西棕榈滩，距离约 108 公里，其中包含 17 座永久性桥梁及劳德代尔堡的一座开合桥。

### *AAF 与 FECR 联合使用*

本方案建筑和营运期间，FECR 仍会在其现有货运铁轨上继续其货运铁路运输业务。AAF 和 FECR 双方已签定特定服务共享及必要时使用个别轨道的协议（“联合使用协议”）。依据联合使用协议，FECR 会进行 AAF 高铁列车营运调派，并负责沿线共享轨道和信号系统维护，以及轨道安全。FECR 目前负责管理上述货运业务所有相关权责。由于这些相关权责对 AAF 和 FECR 二者的业务是共通的，以成本而言，相较于 AAF 自行负责该业务权责或外包给不能路线共享的第三方，AAF 和 FECR 双方的合伙关系能让 AAF 以较低的成本取得服务。联合使用协议并允许 AAF 得以优先在轨道维护时间或因特定活动增加班次期间使用 FECR 的轨道。联合使用协议也载明由于货运运输通常载重较高、路途较长，对铁轨造成的耗损较客运高，因此维护成本由双方依据“货运承载吨哩数”分摊。

### *运输工具*

### *维修设施*

### *交通信号器及通讯设施*

（内文翻译省略，请参考英文原件。）

### **AAF 高铁车站**

AAF 计划在高铁南段路线经过的迈阿密、劳德代尔堡和西棕榈滩兴建、拥有及运营新的高铁车站，所有的高铁车站都位于每个城市人口稠密区、邻近主要观光景点，并且搭乘大众交通运输系统极为便利。AAF 认为这些高铁车站地点的便利性将能吸引许多游客搭乘，同时，AAF 打算开发南段三个高铁车站转运区，以增加企业收益和价值。



### 迈阿密站

迈阿密站将位于迈阿密市中心，为避免影响当地市中心地面交通，高铁车站站体采大型高架站台设计。上车站台及服务月台面积约 13.3 万平方英尺，至少四个轨道，站台长约 1,060 英尺。迈阿密站采上下二层站台设计；上层站台供现有城际火车旅客上车用，下层站台供列车服务进出用，未来也将供通勤火车使用。车站分三层楼—一楼是售票楼层、中间二楼夹层为旅客候车处及安检处，三楼供旅客上车。车站的二楼夹层部分也是旅客转搭其他交通工具的主要大厅楼层。所有旅客行经的区域皆会设有零售店面，预估可从 17.8 万平方英尺的已开发零售区域收取租金收入。

### 劳德代尔堡站及西棕榈滩站

劳德代尔堡站位于 AAF 自有的中央商业区用地上，邻近市政厅、郡和州政府办公室。西棕榈滩站则位于西棕榈滩市主要南北道路系统 *Quadrille* 大道的自有用地上，位处 *Clematis* 商业区、城市广场步道及混合开发区中间。

AAF 的劳德代尔堡站和西棕榈滩站的车站站体也是采迈阿密站类似设计，平面楼层采中央岛式站台。未来其他交通运输系统转运需求也一并列入 AAF 车站设计。

### 未来转运导向开发区

AAF 持有环绕南段 3 个高铁车站 19 英亩的地产，本方案完工后，这些混合用途地产将开发成约 350 万平方英尺的“转运导向开发区”，其中将涵盖酒店、零售商场、办公/商业以及住宅大楼。AAF 认为随着 AAF 城际客运高速铁路的开发，以及市中心高铁车站的兴建，这些目前未充分利用的区域将会创造出明显的房地产开发需求，进而形成一个新的次市场。AAF 的转运开发区计划为佛州高铁方案完工后的后期开发计划之一。

## 设计及建筑

本方案的铁路、高铁车站、信号及通讯系统、维修设施，以及动车组将依各自特定需求采购开发。设计建筑管理顾问群也已依其专业性受聘来监督各种采购程序。

### 铁路设计

佛州高铁南段铁路基础建设所需的 108 公里铁路和 17 座固定桥梁设计工程协议皆已签订；AAF 预计于 2014 年年底签订开合桥的设计工程协议。维护、信号及通讯设施设计工程协议也已签订。

### 铁路采购

铁路桥梁设计企业 HNTB 公司设立于 1914 年，是美国铁路及大众运输基础建设的开创者。2012 年，经专业人士评选为铁路/运输桥梁设计建造类排名第一的顾问公司。AAF 与 HNTB 于 2012 年 11 月 30 日签订铁路项目建筑管理协议。

#### 迈阿密站站体设计

Skidmore, Owing & Merrill 公司("SOM")于 1936 年成立, 为全球最大、最具影响力的建筑工程事务所之一, 于 50 多个国家完成超过 1 万个项目。SOM 成立至今已因其创新及质量获奖无数。天津于家堡高铁车站为 SOM 在中国完成的众多项目之一。AAF 已于 2014 年 1 月 21 日与该公司签订设计协议, 预计于 2015 年第 3 季完成。

#### 迈阿密站站体采购

目前与 Suffolk 建设公司协商建设管理协议内容, 预计于 2014 年第 4 季签订协议, 于 2015 年中旬开工, 2016 年底完工。

#### 劳德代尔堡站及西棕榈滩站站体设计

AAF 分别于 2014 年 1 月 21 日和 2014 年 1 月 17 日与 SOM 和 Zyscovich 建筑师事务所("ZA") 签订协议, ZA 负责这二个车站的开发, SOM 负责完成设计示意图阶段设计。

#### 劳德代尔堡站及西棕榈滩站站体采购

二车站设计规划进展至特定阶段时, AAF 将开始进行统包设计/建设合约的建设采购程序, 预计于 2016 年中旬完工。

#### 动车组

2012 年 3 月, AAF 向所有美国国内及国际大型高铁动车组制造商发出服务建议书("RFP") 征选。经审查, 2013 年 2 月 AAF 决定西门子工业公司("西门子") 提出的建议书最符公司需求。AAF 于 2014 年 8 月 15 日与西门子签订高铁南段与北段动车组最终协议书。

#### 运营

AAF 的高速铁路将由其铁路营运部门运作, AAF 资深副总裁为其主管。铁路营运部门负责乘客服务、列车工程技师、维修设施, 以及铁路的车站保安。

#### 许可证和区域划分

本方案有许多适用的法律规定 AAF 必须遵守, 包括美国联邦航空局、美国联邦公路管理局、佛州环境保护署、南佛州水资源管理局、圣约翰水资源管理局、美国陆军工程兵部队, 以及美国海岸防卫队等政府单位对相关系统要求提出的许可证。

AAF 已聘请多家顾问公司提供相关服务, 其中包括 AMEC 环境及基础设施公司来取得所需环保许可证。AAF 亦拟订相关策略以确保遵守高速铁路车站所在城市当地建物、消防、卫生、环境和区域划分等相关法令。

## 财务信息 FINANCIAL INFORMATION

佛州高铁南段除了已支出的土地和铁路走廊成本（\$3.835 亿美元）外，其余预估的\$8.53 亿美元成本将由优先担保票据（“建筑贷款”）、合伙事业 EB-5 借款、动车组厂商融资（“西门子贷款”），以及 FECI 股本组成。合伙事业 EB-5 借款到位之前，AAF 已先行取得足够的融资资金进行高铁南段建筑工程。

佛州高铁南段方案总预算为\$13.3 亿美元，其中开发成本\$9.43 亿美元包含铁路基础设施、车站和动车组建筑硬成本，以及软性建筑、融资、以及试营运成本如下：

佛州高铁南段方案总预算	
铁路	\$217,900,000
车站	253,200,000
动车组	252,000,000
附属工程（迈阿密站高架/路基）	9,700,000
设施	14,400,000
试营运费用	27,200,000
铁路软成本	57,800,000
铁路走廊地役权	343,000,000
车站土地成本	40,500,000
应急费用准备金	21,300,000
融资成本	89,800,000
<b>总计</b>	<b>\$1,326,800,000</b>

AAF 计划通过以下建筑贷款、合伙事业 EB-5 借款、西门子贷款、FECI 股本，以及 FECI 取得土地和铁路地役权走廊取得高铁南段融资所需资金：

佛州高铁南段融资来源	
有限合伙事业贷款	\$300,000,000
建筑贷款	405,000,000
西门子贷款	100,000,000
FECI 股本	138,300,000
铁路走廊资金	343,000,000
车站土地资金	40,500,000
<b>总计</b>	<b>\$1,326,800,000</b>

## 财务预估

附件 4 为 AAF 预估本方案 10 年现金流量预估表。(以下翻译省略, 请参考英文原件。)

## 就业人数创造 JOB CREATION

借款方委托经济咨询企业 Real Estate Research Consultants 评估佛州高铁方案工程完成时, 其相关预估资本支出对当地、佛州和区域经济所产生的影响(“经济影响评估报告”)。该经济影响评估报告显示, 依据 IMPLAN 的数据, 预估佛州高铁方案南段工程完成时, 将创造约 7,923 个合格就业机会, 每位投资人约分配 13 个就业机会, 高于移民局 EB-5 对有限合伙人的创造就业人数要求。附件 5 为该经济影响评估报告摘要。此经济影响评估报告预估的就业创造数不保证佛州高铁南段实际如数创造就业。

## 借款协议 LOAN AGREEMENT

### 借贷目的

在第一个单位销售结案之前, 有限合伙事业将与借款方签属借款及担保协议(以下简称为借款协议)。借款方也将开具本票(Loan Agreement)给合伙事业以做为还款担保。依据借款协议, 借款方取得的借款将用于佛州高铁方案的开发与建设费用。

### 贷款金额

贷款规模将根据「投资单位」的销售结果而定, 贷款金额以最低 50 万美元, 最高 3 亿美元为贷款标准。随着美国移民局预审批佛州高铁方案核准, 方案贷款的预付款将依借款方申请时支付, 单笔或定期支付, 但支付频率以每月为限。

### 贷款条件

此借款协议将以年利 2.75% 的利率水平, 单利计算, 每半年收取一次利息(以支付基金管理费用, 剩余金额将平均分配予投资人)。支付方式依据借款方过去每季支出费用逐期拨付。贷款到期日为第一笔预付款借出后 5 年到期。借款协议内容涵盖惯用陈述、保证、条款、违约和赔偿条款。在假设禁止条款、例外和除外条款皆与借款方子公司提供本方案部分融资贷款适用的条款类似情况下, 本禁止条款将限制借款方和特定子公司(不包括持有动车组或转运站子公司)以下情况: (i)产生的负债及其担保, (ii)抵押权, (iii)投资款项, (iv)资产处置, 以及(v)商业活动。

本借款协议同时也包含财务约定事项, 要求借款方相关子公司于本贷款借出第三年后的第一个完整会计季度开始, 扣除(双方于借款合同内同意并定义合理程序决定之)未支付负债后, 维持本贷款金额二倍或二倍以上之资金做为股本缓冲作垫, 计价方式以本方案铁路走廊、车站及修缮物、转运站土地及修缮物等所有资产市值计算。



本借款协议也要求(i)借款方在支付特定税额情况外，贷款未还款前不得分配利益所得给股东，以及(ii)借款方或 FECI 有关事项需得到合伙事业的“控制权变动”约定(依上述子公司贷款内容定义)同意。

### 还款保证

本方案贷款享有借款方所有权益的第一优先股权质押担保，借款方持有 AAF Holdings, LLC 公司 100% 的股权，依次拥有子公司控制的方案相关资产，包括铁路、车站及转运导向开发的房地产。FECI 提供这些子公司的资产市价 7.29 亿。总工程承包商及设计/建筑团队也将提出本方案完工保证。

### 贷款支付条件

贷款基于借款方确认以下条件的请求予以支付 (i) 贷款发生后无拖欠且持续及(ii)借款方在运营、资产或财务情况无变化。

(以下翻译省略，请参考英文原件。)