



Esej: Proč aritmetika vítězí nad politikou

Miroslav Zámečník

Svou superrychlou železnici sami nikdy nepostavíme. Kdo by platil 700 korun za každého Čecha jen na úrocích?



Jakou má hodnotu čas? Zkoumání hodnoty času **se věnujeme v tomto článku**. Jednou přes „stínové mzdy“, běžně používané v ekonomické analýze investičních projektů, podruhé v lehce humorné podobě zkoumáním času, který jsou ochotní majitelé vozů drahých značek utratit čekáním ve frontě na čerpací stanici v jedné z nejdražších pražských čtvrtí, když mohou dostat slevu.

Ani jedno, ani druhé ovšem není legrace, když jde o infrastrukturní projekt v řádu stovek miliard korun, například výstavbu vysokorychlostní trati (VRT) Berlín – Praha – Brno – Ostrava, kde pouze náklady na stavbu úseku mezi Prahou a Brnem jsou odhadovány na 120 miliard až 150 miliard korun v dnešních korunách. Do médií se dostala kalkulace jízdného 0,93 koruny na kilometr, do níž ovšem zjevně nebyly zahrnuty náklady na dopravní cestu.

Podle mezinárodních studií soupeří VRT do vzdálenosti zhruba tří set kilometrů se silniční dopravou, případně s vlaky v současných koridorech, obojí lze zvládnout přibližně za dvě hodiny. Předpokládejme, že časový zisk v případě VRT Praha - Brno oproti těmto alternativám je necelá hodina. Při této ceně by superexpres na kolejích jistě neměl nouzi o cestující „byznys třídou“, otázkou je, kolik by jich bylo, když Jančurův RegioJet plánuje vyzkoušet holé jednosměrné jízdné bez dalších služeb na konvenční trati Praha – Brno od 99 korun. Jistě, je to promo, ale je to také podnikatelsky chytrý nápad.

Vysokorychlostní železnice v Česku? Za půl bilionu

Poslanci chtějí urychlit výstavbu vysokorychlostní železnice o 10 let



Na benzinové pumpě jsou i majitelé nových aut prémiových značek ochotni čekat hodinu výměnou za úsporu na jedné plné nádrži v hodnotě nějakých 250 korun. Čas jsou sice peníze, ale hotovostní úspora 100 korun na hodinu není něco, co by průměrně vydělávající Čech utrácení vlastní peníze hodil za hlavu.

Kdo na to má?

Potíž je v tom, že vstupní investice, její amortizace i náklady na údržbu VRT trati by jaksi musely být zadarmo. Jenomže nejsou.

Vezměme si nejtriviálnější výpočetní úkon, který abstrahuje od všech ostatních nákladů a počítá jenom úrokové náklady. Česko nezná dluhopisy s nekonečnou splatností, tzv. perpetuity, kdy se platí pouze úrok, ale hypoteticky předpokládejme, že očekávaný roční reálný výnos by byl tříprocentní, inflace dvouprocentní, takže nominální úrokový výnos by byl pětiprocentní. VRT Praha – Brno by pouze na ročních úrokových nákladech perpetuity znamenala „rozpustit v jízdě“ nejméně šest miliard až 7,5 miliardy korun (pět procent ze 120 miliard až 150 miliard).

Takže při milionu cestujících (pět párů spojení VRT na této trati denně), což je při cenové elasticitě poptávky s přihlédnutím k Jančurovým 99 korunám optimistický předpoklad, by se v jízdě musely rozpustit zmíněné miliardy děleno milionem, aby byly pokryty pouze úrokové náklady. Vyjde vám mnohem víc, než co by 99,99 procent české populace bylo ochotno platit - a to se bavíme o jediném typu nákladů na VRT trati mezi dvěma největšími aglomeracemi v České republice.

Komentář: Ta naše koruna česká, ta je tak hezká



Když chcete od tohoto triviálního výpočtu abstrahovat, pak si vydělte celkové ekonomické náklady trati počtem ekonomicky aktivních a dejte to do svých příjmových daní, neboť jistě nechcete, aby infrastrukturu platili důchodci, kteří ji nikdy o vlastní vůli nepoužijí, případně děti, které nevydělávají.

Samotné ocenění času spotřebitelem, pokud by měl za úspornou službu platit, tedy nestačí ani zdaleka na náklady kapitálu, natožpak na plné ekonomické náklady, a v případě VRT trati dokonce i po zahrnutí mnoha externalit (ekologické externality oproti normální trati jsou ve svém saldu pravděpodobně záporné).

Jen Francie, Japonsko, Čína

Asi nejúspěšnější VRT trať v Evropě, francouzské TGV na trati Paříž – Lyon, která je provozně slušně zisková a je schopna zaplatit plné ekonomické náklady (provoz a infrastrukturu), vypravuje 23 párů spojení denně (data z roku 2015 podle jejich Nejvyššího účetního dvora). Jenomže spojuje obrovskou pařížskou aglomeraci, která má dvanáct milionů lidí a je jednou z nejbohatších v Evropě už mnoho set let, s druhou největší francouzskou aglomerací Lyonu s 2,4 milionu obyvatel, vzdálenou skoro 500 kilometrů.

Po dálnici je to daleko i při stotřicítce a vysokorychlostní trať dokázala nejenom úspěšně nahradit obchodní cesty po silnici, ale také letecké spojení. Proto se vyplácí i po zahrnutí plných ekonomických nákladů, což ovšem neplatí pro všechny tratě TGV. Kouzlo a byznysový smysl vězely v obslužení obchodních cest během jednoho dne na otočku a jízdné nebylo stanoveno s přihlédnutím k cenové elasticitě téhle klientely.

Obdobně se vyplácí tratě v nesmírně hustě obydleném centrálním Japonsku a podle dostupných informací také v Číně, na hlavních tratích mezi jejich aglomeracemi, které jsou běžně větší než populace České republiky a nejsou od sebe vzdáleny natolik, aby prohrávaly časově a ekonomicky s letadlem.

Dálnice, klasická železnice s rychlostí do 160 km/h a vedle toho ještě VRT nám z ekonomických, demografických a geografických důvodů nebudou vycházet ani po zohlednění „stínových hodnot“ se všemi externalitami, na jaké si vzpomenete.

Zbytečně drahý concorde

Moderní technologie pronikavě snížily náklady na komunikaci, ale přesto Paříž – Lyon s TGV vydělává díky nákladovým charakteristikám. Naopak jediná výhoda létání concordem mezi Paříží, Londýnem a New Yorkem spočívala právě v té výhodě udělat jednání „na otočku“. A přestože Londýn a New York byly a jsou transakční metropole světa, vysoké provozní náklady na „jednodenní otočku“ v kombinaci s technologickými komunikačními alternativami

znamenají, že dvojnásobnou rychlostí zvuku dnes přes oceán nikdo necestuje, ani nejbohatší lidé na světě. Holt se dnes mezikontinentální hovor nepočítá po vteřinách, ale v každé slušné zemi máte neomezená data v paušálu v pořádné rychlosti.

V Česku není ekonomicky významná aglomerace, kde by se obchodní cesta nedala vyřídit na otočku během jednoho dne, a přidaná hodnota VRT bude ve skutečnosti malá. Pokud v pendolinu zvládnete přípravu na obchodní jednání, a dokonce i za cenu standardního jízdného už dnes máte u tří konkurentů připojení na internet, o čem se to bavíme a na co si to hrajeme?

Více na: http://www.euro.cz/blogy/esej-proc-aritmetika-vitezi-nad-politikou-1334316#utm_medium=selfpromo&utm_source=euro&utm_campaign=copylink