



Miroslav Zámečník

O rychlovlacích

Ministerstvo dopravy připravilo svéráznou kalkulaci zavedení rychlovlaků v Česku. Cit pro práci s čísly ostatně stát v minulosti osvědčil již mnohokrát.

Na začátku nového tisíciletí, které se nám mezitím stihlo pěkně vybarvit, jsem probíral s jedním vysokým státním úředníkem finanční model Českého ocelářského podniku, který by spojil tehdejší ostravské a třinecké hutě, vypracovaného mezinárodní poradenskou firmou. Na samotné konsolidaci samotné nic špatného nebylo, naopak, ale v tom finančním modelu se pracovalo velice svérázně s naakumulovanými dluhy.

„Kam se vám podělo těch třináct miliard, pane vrchní řediteli, ty se nám z té konsolidované rozvahy nějak vypařily,“ ptal jsem se tehdy onoho úředníka. Věděl jsem, co se s nimi stalo (měl je převzít stát, aniž by dostal na celku vlastnický podíl), jenom mě zajímala odpověď. Ta byla výborná: „A vidíte, to jsem si ani nevším’.”

Mimořádný cit pro práci s čísly najdete i dnes. Níže máte kalkulaci použitou ministerstvem dopravy pro odhad cen jízdného na plánovaných rychlotratích.

Náklady na jízdu a výpočet jízdného

Náklady na modelového cestujícího se odhadují na 0,93 koruny na kilometr, k tomu autoři připočítali přidružené náklady 20 korun za občerstvení a tisk. Cesta mezi Prahou a Brnem by tak vyšla cestujícího na 250 až 300 korun.

Rychlokalkulace	
Pořizovací cena vysokorychlostního vlaku	900 milionů Kč
Počet míst k sezení	450
Průměrný denní proběh	1600 km
Počet provozních dnů (za rok)	320
Životnost soupravy	30 let
Spotřeba trakční energie	22 kWh/km
Cena za energii	55 Kč/km
Průměrná cestovní rychlost (včetně zastavení, apod., mimo odstavení v provozních přestávkách)	180 km/h
Celkové náklady na provoz	208,37 Kč/km
Počet přepravovaných cestujících (obsazenost 60 %)	270
Náklady, které musí uhradit modelový cestující	0,93 Kč/km

Necelá koruna za kilometr by byla velice příjemná cena, kdyby nebylo zcela evidentní, že do kalkulace se „nepodařilo“ autorům zahrnout cenu za používání nově vybudované dopravní cesty, a to nejsou žádné drobné.

Trat'	Investiční náklady (mld. Kč)
Praha – Brno (přes Poříčany)	122
Praha – Brno (přes Benešov)	159
Brno – Vranovice	11
Přerov – Ostrava	72
Praha – Beroun – Hořovice	37
Praha – Ústí nad Labem – Dresden (včetně úseku v SRN)	129
Úpravy železničního uzlu Praha	minimálně 80
Zaústění vysokorychlostní trati do železničních uzlů	dle varianty 23-45
Riziková přírážka (rezerva)	30 %
Součet (při vedení trati Praha – Brno přes Poříčany a dražší varianta zaústění do železničních uzlů) bez rezervy na pokrytí rizik v cenové úrovni r. 2016	496
Součet (při vedení trati Praha – Brno přes Poříčany a dražší varianta zaústění do železničních uzlů) vč. rezervy na pokrytí rizik v cenové úrovni r. 2016	645

Když cena jízdného nezahrnuje plné náklady na použití dopravní cesty (investice, finanční, údržba atd.), nečiní tak autoři z blbosti, ale protože by to ani trochu nevycházelo, a bylo by to zjevné na první pohled. Model financování sice počítá s účastí evropských fondů, nicméně i rozsah „české“ subvence by musel být obrovský.

[Ve Francii se dokáže zaplatit](#) na bázi plných nákladů dopravní cesta pro TGV asi jen na trase Paříž – Lyon. Na kratší vzdálenosti, v mnohem chudší zemi, mezi menšími aglomeracemi? Jenže poctivá kalkulace návratnosti je samozřejmost, pokud máme aspoň trochu poměřovat náklady obětované příležitosti mezi jednotlivými alternativami ve využití veřejných prostředků. Takhle je to na úrovni „a vidíte, toho jsem si ani nevšiml“, a opakovaný vtíp není vtípem.

17.2.2017