

Rozhovor Haló novin s Jaromírem Duškem, předsedou Svazu odborářů služeb a dopravy

Lidem jde už opravdu o všechno

K 1. září 2011 bylo 9500 zaměstnanců Českých drah převedeno pod Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, (dále jen SŽDC), jako tzv. živá dopravní cesta. Odboráři s tímto krokem nesouhlasili...

Neznám ze zahraničí příklad efektivního fungování železniční společnosti, která byla rozdělena tak hloupě, jako u nás. Infrastruktura, která by měla být servisem pro provozovatele drážní dopravy, je v samostatném podniku. Je to zruďnost a významně to poškodilo železniční společnost jako celek a celou železnici v republice to dostalo do nekonkurenceschopného postavení.

Hned z několika důvodů. Správci infrastruktury si hrají na svém písečku a ti, kdo chtějí jezdit po kolejích, jim vlastně překážejí. Chtějí, aby tratě byly v pořádku, a překážejí spřáteleným stavebním firmám. Regionální tratě chátrají, protože o ně velké stavební firmy, velké penězovody nemají zájem. Nechávaly se chátrat, aby se nahromadily prostředky na velké zakázky.

Kdo za to může?

Je to odpovědnost politiků. Nepamatuji na Českých drahách manažera, který by sám od sebe chtěl společnost rozdělit. Který by si liboval v tom, že bude mít několik společností, které pochopitelně zvýší náklady. Nikdo si nechce přiznat, že segmentace železnice, kterou po nás Evropská unie v žádném případě nechtěla, přinesla to, že dnes máme desítky dceřiných společností, spoustu železničních firem. To přineslo obrovský nárůst reží. Ty firmy si navzájem účtují náklady včetně DPH, včetně zisku, zatímco v rámci jednoho podniku to bylo vnitropodnikové účetnictví, bez zisku, bez marže. S jedním managementem, jedním generálním ředitelem, představenstvem atd. Dnes těch administrativ platíme třicetkrát tolik. A každý generální ředitel, i kdyby měl na dvoře jen jednu podbíječku a jeden nákladňák, chce být placen jako ten generální ředitel, který měl pod sebou 170 000 zaměstnanců. Takže máme desítky ředitelů, představenstev, dozorcích rad, stovky manažerských platů, o jakých se nesní ani prezidentovi republiky, a stovky lidí, kteří jsou náchylní ke korupci a také ji čile provozují.

Představovat si, že v této situaci bude železnice funkční, laciná a konkurenceschopná, je nesmysl. Do vedení železničních společností se vlivem působení lobbistických skupin dostali diletanty, za účelem zajištění finančních toků, a tyto společnosti přivedou ke krachu. Důkazem jsou hospodářské výsledky. Zadlužení Českých drah, a. s., zadlužení ČD Cargo, a. s. i SŽDC je ve skutečnosti skrytým zadlužením státu ve výši několika desítek miliard, aniž o nich Kalousek někde hovoří. Protože je sám odsouhlasuje.

Proč tedy byly České dráhy rozděleny?

Jsem přesvědčen, že největším zastáncem segmentace železnice jsou autobusové, kamionové a betonářské lobby. Pokoušejí se zlikvidovat svého jediného vážného protivníka. Kamion platí za použití dopravní cesty zlomeček toho, co železnice, platí jen za dálnice a rychlostní komunikace. Železniční vagon platí za každý ujetý kilometr, i když jede po jednokolejce z Horních Kotěhůlek. Platí neúměrně více, než kamion. Podívejme se na autobusy a zjistíme,

že pan Bárta, který hlásal podporu železnici, udělal pravý opak a zdražil poplatek za použití železniční dopravní cesty osobní dopravě, a autobusům ho vzápětí zlevnil. I když už tehdy byl neúměrně nižší než u osobních vlaků.

Když k tomu přidáme tzv. oživení dopravní cesty, musím říci, že je to zhovadilost v Evropě nevídaná. Ano, v Německu je oživená dopravní cesta, ale je to dceřiná společnost, která je součástí holdingu. Nemůže uškodit další dceřiné společnosti, která se jmenuje osobní doprava, další, která se jmenuje nákladní doprava. A nemůže uškodit holdingu tím, že bude dělat to, co chtějí stavební firmy. Nemůže zaplatit úředníka, který umožní stavební firmě desetidenní výluky na práce, které se dají udělat za 48 hodin.

Tady musím zavzdychat za komunisty, protože tohle kdyby se stalo za nich, tak by padaly hlavy od ministra až po nějakého náčelníka dráhy. Ale je to možné díky tomu, že si na svém písečku hraje stavební lobbismus v rámci správy dopravní cesty, a provozovatelé dopravy proti nim nemají žádný nástroj. Když jim udělají pomalé jízdy, vyloučí koleje, když si musí najímat autobusy a objíždět výluky, opouštějí dráhu zákazníci v osobní i nákladní dopravě, protože není schopna včas přepravit ani zboží, a kraje ji sankcionují za nesplnění grafikonu osobní dopravy.

To jsou vážné důsledky...

Lze říci, že se tak pro stát prodražily nejen všechny existující společnosti, ale přišlo i radikální prodražení v provozování těchto společností. Osobní doprava se stává méně konkurenceschopnou, a je dražší, protože platí za něco, co nedostává. Nedostává stoprocentní dopravní cestu za stoprocentní poplatek, ale dostává pomalou, nekonkurenceschopnou, nespravenou a mnohdy nebezpečnou dopravní cestu – za stoprocentní poplatek. A sankce, které by mohla uplatnit, nemá vůči komu uplatnit, protože to postavení není vyvážené. V nákladní dopravě je to ještě horší, protože tam když uzavřete smlouvy na dodávky, ať už pro automobilky nebo pro kohokoliv, pro teplárny a podobně, tak jsou sankcionovatelné. Když nedoprovíte včas, tak riskujete i to, že budete hradit ztráty ve výrobě. Když ČD Cargo nebude schopné dopravu zajistit, tak přirozeně tito zákazníci přejdou na jiného dodavatele. A zase jsme ve ztrátě.

Jiným dodavatelem je ovšem silniční nákladní doprava.

Výsledek je ten, že jezdíte osobním autem po roztráskaných silnicích, jezdíte krokem, v nebezpečí, že vás převálcuje nějaký bezohledný kamionák, kterých se tady řítí po silnicích desetitisíce. Ve snaze ušetřit peníze jezdí po nezaplatněných komunikacích, a tím likvidují veškerou silniční síť mimo dálnice. Existuje desítky let stará americká studie, která prokázala, že vertikální destrukční působení kamionu je zhruba 20 000x větší než osobního vozu. Nikdo to nechce brát v potaz. Vznikají škody za desítky miliard, na které hejtmanům nikdo nic nedá, a obrana měst a obcí je nulová. Nemají vůbec žádnou šanci.

Existuje nějaké řešení?

Kdyby skutečně měli všichni provozovatelé dopravy, ať už osobní, nebo nákladní, platit to, co způsobí, co používají a ničí, tak by autobus ani kamion nemohly z té garáže ani vyjet. Kdybychom byli u skutečných nákladů a podílení se na nich. Celá společnost se vlastně skládá na to, že pár kamionových lobbistů vydělává pohádkové peníze.

O kterých si železničáři nemohou nechat ani zdát...

Vrátíme-li se k živé železniční dopravní cestě, nikdo nechápe, co se právě teď děje. Že 9500 lidí přešlo ke Správě železniční dopravní cesty, a díky působení odborů to ti zaměstnanci alespoň do konce roku 2011 nepoznají na platech. Ale už od příštího roku bude vážná obava o to, co železničářům, jako jsou výpravčí, dispečeri, signalisté, výhybkáři nezpochybnitelně v celém světě patřilo a patří. Od 1. ledna také nemusejí mít režijní jízdenky. Jejich rodinní příslušníci samozřejmě také ne. Málokdo uvažuje o tom, že České dráhy doposud rozpouštěly svou obrovskou režii administrativního aparátu, kterou nemíním nijak obhajovat, mezi 26 000 zaměstnanců. Tedy mezi činnosti provozovatele dráhy, což je ta živá část dopravní cesty, a do provozování osobní dopravy. Ale od 1. září už ji mohou rozpouštět jen do osobní dopravy. Znamená to, že o stovky milionů vzrostla cena osobní dopravy. Ze dne na den, aniž si to kdokoli uvědomuje.

Co to přinese?

Propustí další své zaměstnance, omezí osobní dopravu, regionální i celostátní, popř. požádají kraje nebo stát, aby tu chybějící část peněz, o kterou teď přijdou, dostali někde jinde. Hejtmani jsou v situaci přesně opačné, protože jim Kalousek peníze na původně slíbený rozsah dopravy míní výrazně zkrátit, až o 23 procenta. To znamená v podstatě likvidaci regionální osobní dopravy. Vědí, že nebudou schopni pokrýt ani ty desetileté smlouvy, které s Českými drahami uzavřeli. Výsledkem zřejmě bude radikální redukce osobních vlaků, omezování rychlíků, budou propuštěny tisíce zaměstnanců obou železničních společností, jak SŽDC tak Českých drah. Tohle už si železničáři rozhodně líbit nenechají.

Jak se budou bránit?

Jestli železničářům půjde o bytí a nebytí, budou stávkovat tak dlouho, až padne vláda. Jsem o tom skoro přesvědčen. Teď jde železničářům o všechno. Jako nikdy předtím. A všechno jen proto, že tady nevládne vláda, ale banda mafiánů, která vysává ekonomiku a Kalousek rozevívá nůžky víc a víc, přihrává bohatým, podnikatelům, nadnárodním společnostem, a okrádá ty nejchudší. Útoky Kalouska na režijky, na stravenky, benefity jsou toho důkazem. Jsem přesvědčen, že už nazrává doba, kdy lidé, jak se říká, rejou nosem v zemi, už nemají kde brát a kde vyškrábat nějaké rezervy. Někomu dávají po statisících a milionech, a z důchodců, z rodin s dětmi, z zaměstnanců, z nejchudších chtějí po desetikorunách ty miliardy zpátky nastřádat.

Jaké akce vy jako odborový svaz pro nejbližší období chystáte?

Očekávali jsme, že červnová stávka organizovaná Koalicí dopravních odborových svazů bude mít masovou podporu všech ostatních odborových svazů. Nic takového se nestalo a asi nestane. Má to hned několik důvodů. Za prvé. V řadě odborových svazů nejsou odboráři, kteří by vůbec chtěli něco takového organizovat. A uměli to. A také se obávám, že se už i mezi některými odborovými bossy, byť v nepatrné míře, začíná objevovat přímá či nepřímá forma korupce. Proto jsou dopraváci ve většině případů svobodní ve svém rozhodování. Ve státních firmách není taková vůle, ani možnost, odboráře kupovat.

V některých firmách je podíl odborářů bohužel už tak malý, že i kdyby všichni odboráři stávkovali, tak to ten zaměstnavatel s ostatními, kteří nepůjdou do stávky, zvládne. Ale dopraváci si ty kroky líbit nenechají a nevyklučují, že ty podzimní protesty budou daleko

radikálnější. Média, která jsou pod vlivem vlády a mocenských skupin, o červnové stávce mnoho nenapsala a tvářila se, že o nic nejde. Ve skutečnosti šlo, podle mého názoru, o největší stávku za posledních sto let. Tak rozsáhlá stávka tady nebyla. Čím méně o ní Nečas mluví, tím větší významání to pro nás je.

Připravujete nějaké konkrétní kroky?

Dopraváci jsou velmi pružní v rozhodování. Máme záměr, který zveřejňovat nechceme. Ale lidé se radikalizují. Jestliže teď byla stávka velmi mírumilovná, dlouho ohlášená dopředu, tak příští už nebude časově omezená, bude okupační a agresivní, neumožní pracovat stávkokazům. Lidem jde už opravdu o všechno, o existenci jejich vlastní, ale i jejich potomků.

9. 9. 2011 Jiří NUSSBERGER