

OSŽ

VEŘEJNÁ DOPRAVA NENÍ TYPICKÝM TRHEM

Velkým tématem týkajícím se železniční dopravy je liberalizace. V jaké je fázi a co přinesla? Proč je potřeba veřejná služba i v plně liberalizované nákladní přepravě? A jaký mají na liberalizaci názor odbory? Na to jsme se zeptali Jaroslava Pejši, předsedy Odborového sdružení železničářů.

Kolik má Odborové sdružení železničářů členů?

Členů je více než padesát tisíc. Je navíc sdružené v Asociaci samostatných odborů, což je druhá největší centrála odborových svazů.

Můžete zmínit, co je Asociace samostatných odborů?

Jde o sdružení jedenácti nezávislých odborových svazů. Je druhou centrálou po ČMKOS a spolu s ní se zúčastňuje jednání tripartity.

Existuje doména odbory.info, kde se objevují informace o veškeré odborové činnosti bez ohledu na to, zda vychází z ASO nebo ČMKOS. Do budoucna by to měl být portál, který bude sloužit zaměstnancům k orientaci v nejrůznějších situacích – například poradenství pracovní, ekonomické a podobně.

V čem vidíte hlavní úlohu odborů?

Odbory by primárně neměly být proti byznysu. Ať byznys funguje. Cítíme se být a měli bychom být potřebným partnerem k dobře fungující firmě. Při menším počtu zaměstnanců lze některé věci komunikovat na přímo, ale ve firmách typu České dráhy, kde se bavíme o cca 16 000 zaměstnancích, už to není možné. Některé věci se navíc dají prostřednictvím odborů lépe vysvětlit a dají se nastavit tak, aby byly ve finále spokojené obě strany.

Jak se stavíte k otázce liberalizace na železnici?

Je potřeba si uvědomit, že veřejná doprava není typickým trhem. Nelze ji srovnávat například s výrobou spotřebního zboží. Veřejná doprava je služba, která musí být prakticky ve všech evropských zemích dotována, jinak by rozvoj individuální automobilové dopravy způsobil zahlcení silnic, a to nejen kvůli osobní dopravě, ale i nákladní – silnice mohou být zahlceny zbytečným zbožím, které může být převezeno po železnici.

Odbory by primárně neměly být proti byznysu. Ať byznys funguje. Cítíme se být a měli bychom být potřebným partnerem k dobře fungující firmě.

Když zmiňujete nákladní dopravu – jak vypadá situace s ČD Cargo v souvislosti s liberalizací?

V případě Carga existuje jeden velký problém, a sice ten, že v nákladní železniční dopravě k liberalizaci došlo a trh je otevřený nejen v mezinárodní, ale i vnitrostátní

dopravě. Cargo má asi 75% podíl na trhu, zbytek zauímají jiní dopravci. Cargo je však výjimečné tím, že přepravuje jednotlivé vozové zásilky.

Co to přesně znamená?

Ostatní dopravci vypraví vlak například s 30 cisternami nebo vagony uhlí, který přejede z místa A do místa B. To je samozřejmě nejlepší a nejsnadnější způsob přepravy.

Když například ve Vrbně pod Pradědem spadnou stromy, které je nutné převést na pilu ke zpracování, sbírají se po trati třeba na čtyřech místech, takže se vlak sestavuje na čtyřikrát. To je pracné, vyžaduje to mnoho pracovníků a je to prakticky nekonkurenceschopné. A Cargo je jediným podnikem, který to dělá.

K čemu by došlo, kdyby Cargo tento způsob přepravy neprovzovalo?

Došlo by k obrovskému zahlcení silnic nákladní přepravou. Zbytečně.

Jak se k této konkrétní problematice staví stát?

Stát bohužel již několik let říká, že tyto jednotlivé vozové zásilky samozřejmě podporuje a bude podporovat. Zatím tomu tak není. Cargo na jednotlivých zásilkách prodělává a na hromadných zásilkách nestačí vydělat tolik, aby pokrylo tuto ztrátu a zároveň mohlo investovat do rozvoje firmy.

Odborové sdružení železničářů (OSŽ) vzniklo roku 1990 jako právní nástupce Odborového svazu pracovníků železniční, letecké a vodní dopravy. Působí v ČD, a.s., SŽDC s.o., ČD Cargo a.s. a dalších 27 firmách. Ve všech podnicích, kde OSŽ působí, jsou uzavřeny kolektivní smlouvy a OSŽ poskytuje svým členům plnou pracovní-právní ochranu. OSŽ není odborovým svazem zaměřeným pouze na jednu či několik profesí, ale zahrnuje zaměstnance všech profesí, které se vyskytují v železniční dopravě či s ní spjatých odvětvích.





Odborové sdružení Železničářů letos oslavilo 25 let od svého založení. K této příležitosti se začátkem dubna v Kolíně sešlo více než 200 členů OSŽ. Hlavní milníky 25leté historie, ale i současné problémy, které OSŽ řeší, nastínil předseda Jaroslav Pejša, který je v čele Odborového sdružení železničářů od roku 2007.

Je to tedy velký problém, který navíc ukazuje, že i plně liberalizovaná nákladní přeprava potřebuje veřejnou službu.

Uvítali jsme, když v koaliční vládě vzniklo programové prohlášení a v koaliční smlouvě je uvedeno, že vláda bude podporovat, aby České dráhy byly národním dopravcem v osobní železniční dopravě a Cargo hlavním dopravcem (zde je použit hlavní, ne národní, protože tento trh je už dosti otevřený) v nákladní železniční dopravě.

Když odhlédneme od nákladní dopravy, jaká je situace v osobní přepravě? V jaké fázi je liberalizace?

Zatím je plně liberalizován pouze mezinárodní provoz a úplná liberalizace vnitrostátní přepravy má přijít teprve se čtvrtým železničním balíčkem. Takže uzavřeno to ještě není. Veřejnou dopravu, která je dotovaná, si v případě dálkové dopravy objednává stát, v případě regionální pak kraje.

Pak ještě existuje tzv. komerční doprava, kde závazek veřejné služby není, a v té podniká například pan Jančura nebo pan Novotný. Ti podnikají na tratích Praha – Olomouc – Ostrava, která je natolik exponovaná, že se tam lze komerčně uživit. Ale víc takových tratí u nás není.

Stát zrušil příspěvek na této trati dotování ztrátovosti, v důsledku čehož se například po deváté hodině večer nedostanete z Olomouce do Prahy. I to je důsledek toho, když

se veřejná služba podřídí byznysu – na cestující to má negativní dopad.

Doprava zkrátka není úplně jednoduchý a stejný byznys jako jiná odvětví. A obzvláště to platí pro železniční dopravu.

Jsou odbory pro to, aby existoval i komerční sektor v rámci železniční dopravy?

Existovat může, ale musí to být za rovných podmínek.

Když se veřejná služba podřídí byznysu, má to negativní dopad na cestující.

Takže v současné době nejsou nastaveny rovné podmínky?

Když se vypíše soutěž, tak se podnik vlastněný státem stává nekonkurenceschopným vůči podniku soukromému. Ne proto, že by byl drahý, ale proto, že se musí řídit zákonem o zadávání veřejných zakázek.

Například v roce 2012 byla vypisována soutěž na trati Olomouc – Krnov – Ostrava, kam se České dráhy nemohly vůbec přihlásit. Ne proto, že by byly stanoveny podmínky na vozidla, takže České dráhy musely podle zákona o zadávání veřejných zakázek nejprve vypsat soutěž na soupravu, jelikož šlo o zakázku přesahující 1 miliard

korun, tato soutěž se časově protáhla a ČD se nemohly včas přihlásit do soutěže o provozování dopravy na zmíněné trati. Uvědomme si, že každý neúspěšný uchazeč se může odvolat k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže a tam to může ležet donekonečna. Soukromník tento problém nemá – když se v pondělí rozhodne, že se soutěže zúčastní, v úterý si může objednat vagony. To státem vlastněná firma udělat nemůže.

Tohle je nevyřešený problém při vyhlašování soutěže na závazek veřejné služby v osobní dopravě. Státem vlastněný podnik je znevýhodněný a v soutěži je vlastně vnořena další soutěž.

Co považujete za vhodné řešení této situace?

Například u Carga se nám podařilo docílit toho, aby přestalo být sektorovým zadavatelem. Dokud jím bylo, tak nebylo schopno provést velké opravy svých kolejových vozidel, protože vždycky když byla vypisována soutěž, přihlášily se dvě firmy a ta, která prohrála, se odvolala, a takto to šlo donekonečna.

Takže pokud liberalizace, tak za rovných podmínek. Aby to nebyla pseudosoutěž, tak musí být buďto stanoven termín, do kterého musí Úřad pro ochranu hospodářské soutěže rozhodnout, nebo musí být termíny soutěže takové, aby je mohl splnit i státem vlastněný podnik.

Způsobuje to problémy i v regionální dopravě?

Ano, protože kraje mají také možnost tyto soutěže vypisovat. Stalo se nám, že v Jihočeském kraji vypsal hejtmán soutěž, kterou vyhrál soukromý subjekt GW Train Regio. České dráhy prohrály, protože měly vyšší cenu, nicméně existuje podezření, že nebyly splněny notifikační lhůty. Ve chvíli, kdy kraj změnil zadání soutěže a její podmínky, musí znovu počítat termín, protože jde de facto o opravu zadání výběrového řízení.

České dráhy podaly námítky Jihočeskému kraji, ten je ale nepřijal, takže to skončí na Úřadě pro ochranu hospodářské soutěže. Navíc jsou i další věci, které tam nehrají – už jen ta podstatně nižší cena. Ta zřejmě nebude dána tím, že by soukromník byl tak racionální a uspořil náklady.

Patrně tam totiž nezapočítal několik desítek zaměstnanců, které však České dráhy započítaly. Navíc vůbec není jisté, jestli tam tu službu zajistí a jestli rozsah této služby bude takový, jaký byl, když tam jezdily České dráhy. Může tedy klidně dojít ke zhoršení veřejné poskytované služby.

Tyto problémy mají pak největší dopad právě na obyčejné lidi, kteří si nemohou dovolit jezdit denně do zaměstnání vlastním automobilem, ale zároveň jsou to přece občané tohoto státu a platí daně. Stát by jim tedy měl zajistit veřejnou dopravu, kterou se dostanou do zaměstnání, k lékaři nebo do školy.



Objevují se v souvislosti s liberalizací ještě nějaké další zásadní problémy?

Dalším problémem je vzájemná uznatelnost jízdních dokladů. Když pojedete někam autobusem a budete muset přestupovat, tak si jízdenku koupíte přímo u řidiče. Autobus má 40 cestujících, takže tam to ten řidič prodá. Ale představa, že například pojedete z Bruntálu do Olomouce s jednou jízdenkou a v Olomouci poběžíte k pokladnám koupit si jízdenku od druhého dopravce, je šílená. A nedokážu si představit, že by průvodčí vydával ve vlaku jízdní doklad druhé společnosti – při sedmi či devíti vozech v soupravě.

Tento problém tedy taky není vyřešen a ministerstvo dopravy na to má ten názor, že se mají dopravci dohodnout. Jenže jak se mají dohodnout? A co když se nedohodnou? Pak ztratíme síťovost veřejné dopravy a dojde ke zhoršení podmínek pro lidi.

Jaký máte názor na přístupnost železnice k logistickým centrům? Je uspokojivá?

Kombinovaná doprava je svým způsobem budoucnost, nicméně uspokojivá u nás v současné době bohužel není. Ukázkově může být Rakousko, které si náklady nenechá jezdit na kamionech.

Jak se díváte na velkou zadluženost Českých drah?

České dráhy mají 36 miliard dluhů za celou skupinu včetně Carga. Má to jednoduchý důvod – stát si objednával službu, za kterou nezaplatil. České dráhy si musely ze svého rozpočtu hradit vlastní činnost. Když přestávaly být konkurenceschopné, tak se v roce 2009 začala ve velké míře pořizovat nová vozidla.

24. března se konalo zasedání Ústředí Odborového sdružení železničářů na Vysočanech. Jaká témata se zde řešila?

Šlo o slavnostní zasedání k 25. výročí našeho vzniku. Byli jsme rádi, že pozvání na toto jednání přijal jak předseda vlády, tak ministr dopravy. Ze strany vlády nám bylo slíbeno mnoho věcí, teď záleží na tom, zda tyto sliby skutečně dojdou naplnění.

