

BRITÁNIE: Privatizace železnic vedla ke zvýšení nákladů o 39 miliard Kč ročně

Vyplývá to z analýzy Transport for Quality of Life s Rebuilding Rail. Skutečné investice ze soukromých zdrojů do železniční sítě se v Británii odhadují na 1 procento celkových nákladů na provozování železnice. Všechny ostatní železniční systémy v Evropě, které jsou většinou ve veřejné správě, jsou levnější.

V Británii nyní vydávají lidé 15 procent svých příjmů na dojíždění do práce. Na polovinu dopravních spojů v Británii je nyní levnější použít letadla než ekologicky méně škodlivé železnice.

Soukromí železniční dopravci v Británii jsou silně dotováni ze státní pokladny. Jejich pět nejvyšších ředitelů dostává plat, který u každého z nich v průměru dosahuje 30 milionů korun ročně.

V důsledku katastrofální privatizace železnic za Johna Majora před dvaceti lety došlo k chaotickému roztržení sítě, která funguje nespolehlivě a vyžaduje obrovské náklady. Je to obrovský podvod, který umožňuje přesunování veřejných financí do kapsy monopolních podnikatelů.

Účelem privatizace bylo snížit státní dotace a podpořit konkurenci, investice a inovace. Výsledek je opačný. Vládní dotace se v reálných číslech více než zdvojnásobily. Jízdné se drasticky zvyšuje, protože privatizace železnice znamenala roztržení a duplikaci sítě, musejí se platit dividendy investorům a zisk soukromým provozovatelům, je nutno odepisovat dluhy a platit vyšší úroky za státní zadluženost sítě.

V současnosti zuří v Británii kontroverze, protože vláda odebrala koncesi na provozování rychlíků po západním pobřeží Británie (Londýn – Glasgow) železniční

společnosti Richarda Bransona Virgin a poskytla ji americké společnosti First Group, která už provozovala dopravu z Londýna na jihozápad Anglie a vyvolala tam široké protesty cestujících.

Odborníci v železničním průmyslu jsou přesvědčeni, že kontrakt, který získala First Group na západní trasu po Británii, je nerealizovatelný. First Group má právo zvyšovat jízdné po dobu 15 let o 11 procent ročně, omezit železniční provoz, omezit restaurační služby ve vlacích a uzavřít prodejny jízdenek. Podnikatelský plán First Group pro západní trasu po Británii počítá s naprosto nerealistickým zvyšováním počtu cestujících o 10,6 procent každým rokem. Zavázala se zaplatit vládě v posledních letech kontraktu obrovské částky. Je velmi pravděpodobné, že po vytunelování této části železniční sítě firma First Group v posledních letech kontrakt britské vládě vrátí jako nerealizovatelný. Odškodné za neplnění kontraktu je totiž nižší než poplatky, které musí firma First Group vládě v posledních letech kontraktu zaplatit.

Tou dobou však nynější politikové a státní úředníci už dávno nebudou v úřadu, takže za nynější rozhodnutí neponesou osobní odpovědnost.

Odborníci poukazují na to, že k vrácení železničního kontraktu v důsledku nemožnosti splnit jeho finanční podmínky už došlo, na východní železniční trase po Británii (Londýn – Edinburk). Soukromá firma, která byla držitelem tohoto kontraktu, ho vládě vrátila jako nesplnitelný a východní trasa musela být znárodněna.

**Britské listy,
29. 8. 2012**