

Krach Bohemia Energy. Jak to bylo doopravdy

- CZ24 News | 22. prosince 2021

ČESKO: Notoricky známá poučka říká, že obsahem ideologie je koncepce vládnutí formulovaná tak, aby ovládaným zněla přitažlivě (podrobněji to rozebírá S. G. Kara-Murza v knize „Manipulace vědomím“). Jinými slovy, ideologie je informační zástěrka. K tomu nezbytně patří i posun či úplná změna obsahu některých pojmů.

Jak to souvisí s trhem „dodavatelů energie“?

Nedávný krach a Bohemia Energy a dalších spekulativních přepravejců byl v médiích prezentován jako „krach dodavatele energií.“ Důležitým prvkem v pohádce o dodavatelích je to, že údajný dodavatel zkrachoval v důsledku toho, že se výrazně zvýšily ceny elektřiny na spotovém trhu.

Logicky si položíte otázku: jak by mohl zkrachovat dodavatel čehokoliv, když se zvýší cena jeho produktu?

Celý trik spočívá ve zmatení pojmů. Firma Bohemia Energy žádnou elektřinu nikdy nikomu nedodávala. Nevlastnila totiž ani žádné energetické zdroje, ani rozvodnou soustavu. Veškerá její činnost spočívala v tom, že na energetické burze zaplatila určitý objem elektřiny (pro fyzikální puristy: určité množství elektrické práce) a přefakturovala to svým zákazníkům. Zbytek je jen kouř a zrcadla.

I nejmenší finanční příspěvek velice pomáhá! Děkujeme!

CHCI PŘÍSPĚT

Stará poučka klasické liberální ekonomie říká, že podnikatel (v obecném smyslu tohoto slova) podniká za účelem dosažení zisku a jen tak mimochodem ho „neviditelná ruka trhu“ donutí dodávat zboží nebo služby, které někdo jiný potřebuje. V pojetí neoliberální ideologie, která vládne naší civilizaci posledních několik desítek let, to však ve skutečnosti znamená, že „podnikatel“ musí mít možnost vydělat i na dodávkách, které často ani nikdo nepotřebuje, nebo že musí mít možnost parazitovat na činnosti skutečných podnikatelů, v tomto případě energetických podniků. Neoliberální „podnikatel“ je privilegovanou osobou, jíž je „podnikání“ umožněno formou certifikace, licence a podobně, přičemž jiným zájemcům je v tom účinně bráněno. *Quod licet Iovi, non licet bovi.*

Obdobný parazitismus byl pod záminkou „svobodné konkurence“ nastolen i v osobní železniční dopravě. Nejprve proběhlo umělé oddělení železničních tratí od přepraveců. Potom byl vpuštěn na rychlíkové trati privilegovaný „podnikatel“ Jančura, který v počáteční fázi tohoto procesu jen chabě zakrýval skutečnost, že částečná privatizace rychlíkové dopravy probíhala za plné spolupráce a s podporou státních Českých drah. Potom byl ke korytu připuštěn další zájemce, Leo Express, jehož majitel si všechno pěkně zaplatil (jeho „investice“ byla téměř celá pokryta bankovními úvěry, takže tu opět někdo „podniká“ za cizí peníze a na cizí zahrádce). Nakonec to celé vrcholí postupnou

likvidací Českých drah, když byly spoje na regionálních tratích předány Arrivě, dceřiné firmě německé státní Deutsche Bahn, v rámci falešné privatizace.

Připomněme si ideologickou poučku, kterou byla zdůvodňována „privatizace“ železniční osobní dopravy: více soukromých dopravců si bude navzájem konkurovat, spotřebitel (v tomto případě cestující) dostane díky tomu lepší kvalitu služby, protože svými rozhodnutími bude ovlivňovat tržby soutěžících subjektů.

Nic z toho samozřejmě nikdy nebyla pravda.

Za první, neexistuje nic takového, jako „volná konkurence“ v osobní dopravě. Když někam jedete, jste vázáni časem. Pokud se vám nelíbí interiér vagónu ve vlaku, který odjíždí v 7.15, nemůžete si místo toho vybrat hezčí vlak v 8.30, protože to už musíte být v práci. Toto by platilo v situaci, že na stejné trase provozují vlaky aspoň dva různí dopravci. Jenže na většině tras i tak jezdí pouze jedna firma. Velmi přibližně lze tuto poučku uplatnit pouze na některých nejvíce frekventovaných páteřních rychlíkových tratích.

Za druhé, maximalizace kvality je falešný mýtus. Jančura, aby konkuroval ČD „vyšší kvalitou služeb“, nakoupil v Rakousku vyřazené, desítky let staré vagóny první třídy a natřel je na žluto. Leo Express zase v zoufalé nutnosti uplatit všechny bankovní úvěry, které si nabral, proměnil „expres“ v potulný rychlík, který staví na každé mezi, aby otočil co nejvíce cestujících. Cesta takovým „expresem“ z Prahy do Košic je potom [desetihodinovým maratone](#)m, jehož závěr vám Leoš „Express“ Novotný „vylepší“ téměř hodinovou odbočkou z Kysaku do Prešova a zpět. Největší organizační vynález v logistice a dopravě, systém navazujících spojů „hub and spoke“ se tak kvůli zoufalé snaze dopravce nabrat všechny cestující na všech variantách tras změnil v únavnou vyhlídkovou jízdu křížem krážem Československem.

Když jsem kdysi přátelům v Číně líčil, jak daleko je to z Prahy do Popradu (zhruba 550 km) a jak dlouho se tam jede „expresem“ (bezmála osm hodin – průměrná rychlost 70 km/h), vyprskli ve spontánní smích. Oni jsou zvyklí, že rychlík Čchung-čching – Čcheng-du urazí vzdálenost 307 km zhruba za hodinu nebo že Tchien-ťinu dorazí do Pekingu (něco kolem 100 km) zhruba za půl hodiny (s jednou zastávkou po cestě).

Pro dokreslení absurdní situace v osobní železniční dopravě je potřeba si uvědomit, že klíčový obslužný personál v tomto sektoru tvoří víceméně přesně ohraničená množina lidí. Pro ČD, Arrivu, Leo Express i Regiojet jezdí stále stejní strojvedoucí, protože jiní prostě nejsou. Vedoucí pracovníci na nejvyšších postech jsou jak ve státní, tak v soukromé firmě najatí manažeři – žádný ze soukromých vlastníků neřídí svou formu osobně.

V čem je tedy ta unikátní „přidaná hodnota“ konkrétního soukromého vlastníka, když si kterýkoliv z nich musí najmout pro výkonné i řídicí funkce ty samé lidi?

Hlavní roli tu hrají dva faktory: potřeba, aby se Jančura a Novotný dostali ke korytu, kam stát nikoho jiného nepustí, a zároveň aby vedení ČD „rozvíjelo“ firmu tak, aby postupně co nejvíce zaostávala za soukromým sektorem, dokud nevykrvácí, aby pak mohla být konečně zaříznuta a rozporcována. Že je to konspirační teorie? A jak tedy vysvětlit, že úspěšný manažer ČD, který to tam vedl „od desíti k pěti“ znenadání, po přechodu do Regiojetu nebo Leo Expressu úspěšně vede firmu k „trvalému růstu“?

Obdobné příklady bychom samozřejmě našli i v dalších odvětvích hospodářství. Dalším z nejvíce „profláknutých“ příkladů ideologického podvodu zabaleného do roušky privatizace, která přinese

nižší ceny a vyšší kvalitu, je téma [pitné vody](#).

Absurdní vývoj posledních několika desetiletí odhaluje nelidskou a devastující podstatu dosud panující koncepce, kterou už ani soustavná a trvalá masáž ideologů z masmédií nedokáže zakrýt, zejména proto, že jim už nezbývá nic jiného, než se uchýlovat k nehorázným a očividným lžím. Domek z karet se musí již každou chvíli zřítit.

Je tedy potřeba napsat novou koncepci, protože čas už se velmi nachýlil.

AUTOR: JEŽEK PICHLAVÝ

ZDROJ: kob-forum.eu