

Nejhorší to bylo za Řebíčka

12.7.2012

Ekonom

Jiří Pšenička, Jan Štětka

Bývalý šéf české pobočky mezinárodní poradenské a projekční firmy Mott MacDonald vzpomíná na politické tlaky, kterým byl vystaven, a chystá se na soukromé projekty v Saúdské Arábii. Do Prahy si jen „odskočil“ z Janských Lázní, kde poprvé ve svém životě podstupuje balneoterapii. Ani jízda po mladoboleslavské dálnici však Jiřího Petráka, dnes už penzistu, nenechala klidným. „Ať jedu v Česku kudykoli, vidím, že kvalita dopravních staveb spíše klesá. Nikdo z úředníků nevytváří potřebný tlak na zhotovitele. Také jsem si na cestě z Turnova do Jičína znovu ověřil, jak zdevastované jsou mnohé komunikace nižších tříd, které využívají kamiony, aby se vyhnuly placení mýta,“ říká stavař a projektant mostů, který stál 18 let v čele české pobočky mezinárodní poradenské a projekční firmy Mott MacDonald. Během nich si vysloužil pověst enfant terrible českého dopravního stavitelství, jehož nemají v lásce jak mnozí kolegové z byznysu, tak politici, jimž nabourával některé předem dohodnuté zakázky.

Už v době opoziční smlouvy se Petrák postavil proti kontraktu Zemanova kabinetu s izraelskou firmou Housing & Construction týkajícího se výstavby severomoravské dálnice D47. Jím řízená firma stála i proti pražské radnici vedené Pavlem Bémem, když se debatovalo, kudy povede severní část pražského okruhu. Někdejší ministr dopravy Aleš Řebíček a jeho náměstek Jiří Hodač vyhodili Petrákovy „Motty“ z pozice projektového manažera u tehdy chystaného PPP projektu na dálnici D3, protože se odmítali ztotožnit s jejich představami (viz též top na str. 12). A nakonec je pražský Dopravní podnik vyřadil ze soutěže o projektování trasy D pražského metra kvůli „neodůvodněně nízké ceně“. Výsledkem bylo, že se Petrákův tým, čítající na dvě stovky inženýrů, dostal na černou listinu a v Česku si už téměř neškrtil.

Nakolik se tím způsobené finanční ztráty promítly do Petrákova manažerského konce, nechce bývalý šéf příliš rozebírat. „Firma se ke mně při odchodu zachovala slušně, ale pravdou je, že v těch posledních letech jsem už necítil tak silnou podporu jako dříve,“ říká muž, který teď perspektivu stavebního byznysu vidí spíše v Saúdské Arábii než v Česku, které považuje za zemi zamořenou korupcí.

*** Za dvě desetiletí jste zažil různé politiky včetně ministrů dopravy. Kdybyste měl sestavit žebříček z hlediska tlaků, které na vás byly vyvíjeny, kdo by mu vévodil? Jak na ně vzpomínáte?**

Hodače jsem naposledy viděl v půli roku 2007, kdy jsem ho navštívil v jeho kanceláři. To jsme ještě byli v pozici poradců, projektových manažerů u PPP projektu na dálnici D3. Naši největší „chybou“ bylo, že jsme veřejně prezentovali cenu projektu, přičemž naše výpočty byly úplně jiné než jejich představy. Kvůli tomu nás vyhodili, že jsme prý porušili smlouvu. Ironií bylo, že tři měsíce poté byly v Ostravě tři přednášky o D3 a jak ministerstvo dopravy, tak Státní fond dopravní infrastruktury či Ředitelství silnic a dálnic na nich prezentovaly ceny. Padla tam, tuším, čísla 15, 13 a 12 miliard korun. Ale my jsme tvrdili, že by to mělo stát jen osm miliard.

*** Co vám při schůzce Hodač řekl?**

Schůzka byla jenom o tom, že nás chtěl vyrazit. Pamatuji si, že v jeho kanceláři bylo strašně zakouřeno a že měl před sebou mísu hroznů. On se cpal těmi kuličkami a při tom zároveň kouřil - něco podobného jsem viděl jedinkrát v životě, v Bulharsku. Hodač byl takový samonabuzovací typ a postupně se dostával do transu. Řekl mi: Vy jste těžký nepřítel demokracie, protože ODS byla zvolena v řádných demokratických volbách a vy jdete proti zájmům ODS. Pak se zvedl a odešel.

*** Svého času se mluvilo tom, že PPP projekt na D3 byl připraven pro pražskou firmu Sekyra Group a že za ním stál pražský lobbista Roman Janoušek.**

Já jsem měl informace úplně stejné. U těchto projektů je vždy zásadní, že je vlastně úplně jedno, jaké je zadání. To jsme poznali i s firmou Kapsch a elektronickým mýtem. Jen onen vyvolený od počátku ví, že do své nabídky může vlastně napsat cokoli, aby tendr vyhrál.

*** Pokud je známo, vy jste se do mýtného tendru zapojili jako poradci po boku francouzské firmy Sanef.**

Ano. Sanef investoval do přípravy své nabídky asi deset milionů korun. V den, kdy se měly nabídky odevzdat, šéfové ve Francii řekli: Ne, do toho nejdem. Usoudili, že jsou tam příliš velká rizika, pokud by se zadání skutečně mělo dodržet. Kapsch ale mohl nabídnout cokoli, ten jediný dopředu věděl, že plnění po něm nikdo vymáhat nebude a že se zadání nakonec zásadně změní. D47: DVOJNÁSOBNÝ ZLOČIN

*** Nedávno média zveřejnila případ vaší někdejší kolegyně z Mott MacDonald Miloslavy Pošvářové, která musela firmu opustit poté, co veřejně zkritizovala stav mostů na dálnici D47 u Ostravy. Co si o tom myslíte?**

Kritice mostů rozumím, ale na druhou stranu říkám, že je to jenom mlžení. Ty mosty nejsou horší než sto jiných mostů na jiných dálnicích. Hlavní problém je celá patnáctiletá historie D47. Projekt se vůbec neměl dělat. A když, tak v úplně jiné trase a za třetinu peněz. Tam je totiž všechno špatně. Zbytečný projekt, 60 vyhozených miliard. Říkám, nechte to, ať to zaroste plevelem, protože ta dálnice vůbec není zapotřebí. Vždyť po ní za den projede jen pět tisíc aut. To utáhne i obslužná silnice. Tranzitní dopravě D47 nikdy sloužit nebude, protože v Polsku chybí

přímé pokračování na sever. K tomu lze využít českou rychlostní komunikaci R48 a polskou S1. To věděl každý. Vždycky. Přesto všichni lhali.

*** Kdo za D47 může?**

Začalo to už tím, že tam někteří zločinci vykoupili levné pozemky a draze je prodali státu. Říkalo se, že nakoupili metr čtvereční za 2,50 Kč a pak prodali za dva a půl tisíce. Ale ten zločin je dvojnásobný. Nejdříve šlo o krádež státních peněz, pak se postavila zcela zbytečná dálnice. Jela v tom spousta moravskoslezských politiků. Mohl bych jmenovat, ale nemám chuť chodit po soudech.

*** D47 je dnes ovšem kritizovaná hlavně kvůli špatné kvalitě, kterou na stavbě měla odvést firma Eurovia.**

Že je to špatně postavené, se ví už čtyři roky. Během stavby se vědělo, že tam naházeli materiál, který si sedá. Mohlo a mělo se to vyřešit už tehdy - měli v tichosti požádat o uzavření, vyhodit pár předmostí mostů a nasypat je znovu. Trvalo by to čtrnáct dnů a stálo dvě stě milionů, ale byl by klid. Protože když si dálnice začne sedat v polích, nepozná se to, ale u mostů to vadí. To je neopravitelné. Teď bude nutné všechno zbořit a udělat znovu. V DOPRAVĚ SE NIC NEMĚNÍ K LEPŠÍMU

*** Téma předražených a nekvalitních dopravních staveb začal řešit exministr dopravy Vít Bárta, potom Radek Šmerda a teď Pavel Dobeš. Věříte, že se v české dopravě mění něco k lepšímu?**

Nevěřím. Jsou to jenom pózy pro veřejnost. Nyní byl například vyměněn náměstek ministra dopravy pro železnici Ivo Vykydal. To byl hodný, slušný člověk. Možná toho moc nedělal, ale ministerstvo alespoň reprezentoval. A Vykydala nahradil Miloslav Hala, který byl do té doby finančním ředitelem ve společnosti SUDOP, což je klíčová firma v železničním stavitelství. Jenže to, co se dělo a děje na české železnici, je minimálně třikrát horší než na silnicích. Jde o organizovaný, prorostlý systém.

*** Proč je situace se zmanipulovanými státními zakázkami v Česku tak zlá?**

Všechno bylo zpečetěno rokem 1998 a opoziční smlouvou mezi ODS a ČSSD. Tehdy si mafie řekly - spojíme se a vyžereme to společně. A trvá to bohužel dodnes. Časem byli do systému zapojeni i křesťanští demokraté, třeba ministr dopravy Milan Šimonovský, který nakonec podlehl a má na svědomí tunely Dobrovského v Brně. Za to by měl jít někdo sedět, to je také kriminální věc. Vždyť jde o pouhých 1,2 kilometru tunelů a cena už narostla na asi 12 miliard korun.

*** Kvůli těmto vašim kritickým postojům ale přišla firma Mott MacDonald o hodně peněz. Vyčítal vám to někdo z londýnských šéfů?**

Do určité doby jsem cítil velmi silnou podporu. Ať už to byla dálnice D5 či dálnice D47, kde jsme ušetřili českému státu obrovské sumy i za cenu, že jsme sami o spoustu peněz přišli. Ale dálnice D3, to byl v mé kariéře zlom. Měli jsme se státěm kontrakt asi za sto milionů korun, udělali jsme práci za pětapadesát a Hodač nám dal jen čtyřicet. Většinu peněz dostali naši tehdejší partneři z konsorcia, kteří na tom neudělali nic a kteří nás podrazili - právníci a finančníci. Přišli jsme tedy o dost peněz a náměstek Hodač navíc vydal příkaz Mott MacDonald zničit. Od té doby jsme si už opravdu neškrtili. A začalo se nade mnou smrákat i v rámci firmy. Později jsem přišel o výkonné manažerské pravomoci, zůstal jsem jen v pozici „chairmana“.

*** Myslíte si, že v budoucnu už Mott MacDonald tím zlobivým dítětem nebude?**

Angličané jsou úžasní, ale je pravda, že tohle všechno stálo firmu strašnou spoustu peněz. Řada projektů, které jsme vyhráli, byla následně zrušena. Nepřestával jsem věřit, že tým užívím alespoň v zahraničí. Jenže jsme zažili strašné zklamání na Ukrajině. Získali jsme tam obří kontrakt, okruh Kyjeva, ale nestihli jsme ho vyfakturovat před volbami. Po soudních tahanicích jsme dostali zapláceno jen málo.

*** Orientace na zahraniční trhy tedy nepřinesla očekávané ovoce?**

Londýnští šéfové mi například povolili jít do Ruska. Vše se fantasticky rozjelo, budovali jsme okruh kolem Moskvy, tunel pod Něvou v Petrohradě, stavby v olympijské Soči. Ale pak vypukla krize a Rusové začali na zahraničních poradcích šetřit. Navíc se Rusové nenávidí s Angličany, a naopak. Chtěli jsme s Rusy spolupracovat separátně, jako Češi. Brali to, ale Angličané v Londýně v tom viděli „šmėčko“ a zakázali nám to. Dobře jsme se rozjeli třeba i v jihovýchodní Asii - v Malajsii, Indonésii, Bruneji. Ale i tady Anglie řekla, že by ty projekty měla dělat místní pobočka Mott MacDonald, nikoli Češi. SAÚDSKÁ ARÁBIE - ZEMĚ BUDOUCNOSTI

*** Po odchodu z firmy Mott MacDonald jste se přeorientoval na arabský svět, jak vyplývá i z internetových stránek firmy XY Develop, kterou jste nedávno založil. Proč tento krok?**

Jde momentálně hlavně o Saúdskou Arábii a snažím se využít dlouholeté zkušenosti, které jsem v této oblasti kdysi získal. Známý mě oslovil s nabídkou dělat projekty na Blízkém východě a já ji přijal. První myšlenka, pro kterou jsem se nadchl, byl projekt „Františkových Lázní“ v Bahrajnu.

*** To si děláte legraci?**

Nedělám. Tamní šejkové jsou velmi bohatí a zároveň milují evropské lázně - Švýcarsko, Rakousko, západní Čechy. Mívají však problém se složitou a namáhavou dopravou, zvláště pokud jsou otylí. Takže vznikla myšlenka vybudovat totéž tam, stejný produkt. Dělalí jsme si průzkumy, a pro Araby je to nesmírně lákavé. Mezitím ale vypukla v Bahrajnu revoluce, tak jsme projekt přenesli do Kataru a nakonec si nás sami vyhlédli Saúdové. Před

rokem jsme s nimi měli první jednání. Dnes existuje několik variant lázní - v poušti, na břehu moře, větší, menší. Jednáme se spřízněnými finančními skupinami o financování.

*** Jednáte jenom o lázních?**

Těch projektů je daleko více. Nějakých dvacet, které jsou v různých fázích rozpracovanosti. Třeba i nemocnice, s českými doktory a českými sestřičkami. Jindy jde o recyklaci či solární energetiku, ale nemohu být konkrétnější. Jednali jsme třeba i o kontraktu na tisíc vilek pro saúdské ministerstvo obrany.

*** Jak početný je tým, s nímž na projektech spolupracujete?**

Zatím je nás sedm partnerů, ale s trochou nadsázky si myslím, že bychom tam mohli zaměstnat celý stavební průmysl z Česka.

*** Věříte, že by v Saúdské Arábii našly uplatnění české stavební firmy?**

Určitě jsou tam obrovské příležitosti. Ale všechno je to hlavně o důvěrných vztazích. Pokud tam nemáte nějakého kámoše, tak se tam nedostanete. Kdybych třeba já kdysi nepracoval pět let v Iráku - přičemž pro Saúdy má jméno bývalého iráckého vůdce Saddáma Husajna stále dobrý zvuk, neboť měl stejné sunnitské ideály -, tak bych se tam asi nedostal. Navíc jeden z našich partnerů pracuje se Saúdy už 20 let. Pro mě je největší vyznamenání, že mám nyní permanentní vízum, že mohu jet do Saúdské Arábie kdykoli.

*** Neplánujete se do oblasti Perského zálivu přestěhovat?**

Pokud bychom projekty skutečně rozjeli, tak bych tam jistě minimálně napůl žil. Kvalita života je tam dobrá a cesta z Česka trvá jen sedm hodin. Původně jsme si sice říkali, že budeme žít na Kypru a létat do Saúdské Arábie z Kypru, ale to jsme přehodnotili.

*** V Česku kritizujete vysokou míru korupce. Je to v Saúdské Arábii lepší?**

Je to země, kterou zcela ovládá královská rodina. Absolutistická monarchie. Je tam asi deset tisíc princů několika kategorií. To, co může někdo považovat za problém, jiný vidí jako výhodu. Víte přesně, na čem jste a co si můžete dovolit. Riziko, že nějaký projekt bude hozen pod stůl, je tam daleko nižší.

*** Region Blízkého východu je ale velmi neklidný, teď zejména kvůli Sýrii. Nebojíte se, že se nakonec utopí v krvi?**

Vidím to spíše tak, že za vším je prodej zbraní. Přírozenou snahou obchodníků se zbraněmi je rozdmýchávat konflikty. To je motor všeho. Pro mě je ale Saúdská Arábie neuvěřitelná země, která zdaleka není jen pouští, jak si představujeme, jsou tam i úrodné oblasti, nádherné pláže. Má ohromné příjmy nejen z ropy, ale i z dividend, protože má podíly v řadě předních světových firem. Je to země budoucnosti.

Jiří Petrák (65)

Vzdělání: Je absolventem stavební fakulty ČVUT se specializací na mostní konstrukce (1972). Kariéra: Po studiích pracoval 11 let jako projektant v Projektovém ústavu dopravních a inženýrských staveb (PÚDIS). Od roku 1983 se v rámci tehdejších mezinárodních kontraktů podílel na řízení velkých dopravních staveb v Iráku. Politicky se neangažoval. Ještě za minulého režimu navázal úzké kontakty s nadnárodní poradenskou, inženýrskou a projektovou společností Mott MacDonald. V letech 1989 až 1991 pro ni pracoval ve Velké Británii. Roku 1993 založil její pobočku v Praze, v jejímž čele stál jako jednatel až do začátku letošního roku (byl rovněž jedním z mnoha drobných akcionářů mateřské britské firmy). Od února je v penzi, ale nadále pracuje v oboru, založil firmu XY Develop, jejímž je spolumajitelem a obchodním ředitelem. Soukromí: Je ženatý. S manželkou má jednoho syna, který rovněž studuje mostní stavitelství. Proč se v Česku daří zmanipulovaným zakázkám? Všechno bylo zpečetěno opoziční smlouvou. Tehdy si mafie řekly - spojíme se a vyžereme to společně. A trvá to bohužel dodnes.