

pondělí,
22. července 2013

ČÍSLO 140
SK 1,30 €
DE 2,40 €

economia

TESLA JE APPLE MEZI AUTY, JEJÍ AKCIE JSOU ZÁVRATNĚ VYSOKO

Elektromobil Tesla S má v USA deset procent prémiového segmentu. Z úspěchu chce těžit General Motors i Toyota
strany 14 a 15



KAŽDÝ DRUHÝ ZMĚNÍ PRÁCI

FIRMY ČEKÁ ODLIV MOZKŮ, LIDÉ JEN ČEKAJÍ NA KONEC KRIZE
strany 22 a 23

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

www.IHNED.cz

CZK/EUR
25,945 -0,08 %

CZK/USD
19,768 +0,16 %

PX
884,06 -0,86 %

DJI
15543,7 -0,03 %

FTSE
6630,67 -0,06 %

DAX
8331,57 -0,07 %

POKUD PROJEKT LETIŠTĚ VODOCHODY SKUPINY PENTA USPĚJE, VRÁTÍ SE DO PRAHY RYANAIR

Plány Penty: vydělat na Ruzyni i podruhé

Milan Mikulka

milan.mikulka@economia.cz

Kdo za čtyři roky poletí na dovolenou nebo s nízkonákladovou společností, pak s velkou pravděpodobností na letiště pojede z Letňan, nikoliv z Dejvic. A cílem nebude Ruzyně, ale Vodochody. Ty se mají specializovat na lowcosty a charterové lety, ročně plánují odbavit přes tři miliony cestujících.

Vodochody chtějí přilákat aerolinky nižšími poplatky než letiště v Ruzyni. S velkou pravděpodobností by se do Prahy vrátil například irský Ryanair, který právě kvůli taxám před třemi lety z Ruzyně odešel a v Česku provozuje jen několik tras z Brna a Ostravy.

„Aerolinky zájem mají, ptají se na ceny a provozní záležitosti. Ale do okamžiku, dokud nebudeme mít za sebou úspěšné vyhodnocení vlivů na životní prostředí, se pohybujeme v rovině nezávazných rozhovorů,“ říká v rozhovoru pro HN šéf vodochodského letiště a ex-šéf Ruzyně Martin Kačur s tím, že i Wizz Air má pro Prahu mnohem větší plány.

Vznik druhého mezinárodního letiště v Praze by přinesl boj o letadla. „Nebudu tvrdit, že k nám z Ruzyně nepřejdou žádné společnosti, to by byla lež. Ale nebude to tak, že na Ruzyni budou sedět a nic nedělat,“ říká Kačur. Konkurenční boj by přinesl snížení poplatků pro letecké společnosti a tím pádem i levnější letenky.

Nejde jen o cestující, ale o mnohamiliardový byznys. Česko-slovenská investiční skupina Penta Investments už jednou s ruzynským letištěm pro sebe velmi výhodný obchod udělala. A nyní chce na Ruzyni vydělat podruhé, i když skrze Vodochody.

Tři a půl miliardy

Před čtyřmi lety Ruzyni prodala pozemky pro druhou ranvej za čtyři miliardy korun. I když se už dlouho hovořilo o nutnosti nové dráhy, stát přesto prodal v roce 2003 pozemky soukromníkům – za padesát korun za metr čtvereční. Část pozemků na novou dráhu v roce 2005 skupila od soukromých investorů Penta a vydělala na tom tři a půl miliardy.

Vykupovala tehdy po pěti stech korunách, letiště prodávala za víc jak desetinásobek – 5500 korun za metr.

Penta versus obce

Plány na modernizaci Vodochod jsou na stole už několik let, ale brzdi je protesty okolních obcí a táhnoucí se jednání s úřady. Proti jsou nově i radní Středočeského kraje. A právě zítra se mají na letňanské výstaviště sjet stovky lidí a diskutovat o oponentním posudku, který za určitých podmínek dává rozšíření letiště zelenou. Na jeho základě i veřejného projednání pak ministerstvo životního prostředí rozhodne, zda Penta v projektu může pokračovat. I když Vodochody budou mít EIA, vyhráno nemají.

Čeká je ještě územní a stavební řízení. V nejlepším případě se letiště otevře nejdříve za tři roky.

Dosud tak slouží hlavně pro výrobní Aero nebo pro instruktáž pilotů. To Vodochodům pomáhá udržet si všechny potřebné licence jak pro letiště, tak pro personál.

Pro privátní lety ho ale využívají i ti, kteří nechtějí být vidět. Ať už byznysmeni přilétající na utajené schůzky či celebrity z řad herců nebo sportovních hvězd. Výhodou je, že ze silnice není vidět na odbovovací plochu. Přesto však pro byznysové lety zůstává jasnou jedničkou Ruzyně.

Dnes provoz ve Vodochodech nepokrývá náklady, každý rok je ve ztrátě zhruba třicet milionů korun. **Téma, strany 2 a 3**

99 SLOV



Petr Šabata

petr.sabata@economia.cz

Prezident a premiér začali ve sněmovně shánět hlasy pro vládu, která vznikla vyhlášením války sněmovně. Přesto nejsou bez šancí. Co když v ČSSD převáží názor, že je výhodnější hrát podle prezidentských not než spoléhat na domluvu parlamentních stran? Pak by Rusnokova vláda získala podporu třeba až 90 poslanců. Což není kabinet s důvěrou a podle ústavy by měl skončit, ale známe Zemana. Nechá prezidentskou vládu v úřadu měsíce – vždyť není úplně bez opory ve sněmovně. Nebo druhým pokusem pověří opět Rusnoka. Proto jde hledačům podpory o každý poslanecký hlas, a proto se zdají být sečteny ministerské dny Jana Fischera.

Detroit

Výkladní skříň městského úpadku

Město, které dalo na začátku minulého století Americe automobil a navždy tak změnilo její tvář a jehož provozy přeorientované na zbrojní výrobu se za druhé světové války staly podle prezidenta F. D. Roosevelta „arzenálem americké demokracie“, se pak od konce šedesátých let už jen krok za krokem nořilo do obrovských potíží. **strana 7**

Leader's Voice



Těto zemi by prospěl posun od výroby k výzkumu, vývoji, designu, marketingu a službám.

rektor Bankovního institutu
PAVEL MERTLÍK



strana 14

Korupce

Ištvan nemá v ruce žádné důkazy, říká Šnajdrův advokát
strana 4

Export

Ministr Kohout jde vstříc průmyslu, vrací obchodní rady
strana 5

Ostrava

Festival Colours of Ostrava je rok od roku lepší
strana 10



Brit Froome ovládl stý ročník Tour de France

Podruhé v řadě má nejslavnější cyklistický závod světa Tour de France britského vítěze. Chris Froome převzal žezlo po Bradleym Wigginsovi a v jubilejním, stém ročníku dovezl žlutý dres až do Paříže. V rozhovoru pro HN se letošní král cyklistiky, který svou vizáží připomíná spíš vysokoškolského studenta, rozpovídal, jak těžké je Tour vyhrát. Obzvlášť po dopingové atmosféře Lance Armstronga, která světovou cyklistikou pořádně otrásla. „Snad pomůžu pohled na cyklistiku změnit,“ říká Froome. Na Tour zažil životní výsledek také Roman Kreuziger, který vybojoval pro Českou republiku historické páté místo. Kreuziger ukázal, že má na to být nejen v elitě, ale i na pódiu, přestože ze stupňů vítězů spadl až v předposlední etapě. **FOTO: REUTERS strana 12**

4:20 MINUTY

byl náskok před druhým mužem závodu

28 LET

186 CENTIMETRŮ

69 KILOGRAMŮ



Pojištění pro řidiče

Pojišťovny se po letech chystají zvýšit sazby povinného ručení

Olga Skalková

olga.skalkovaq@economia.cz

Pojišťovny se připravují výrazně sáhnout do sazeb, od kterých se odvíjejí ceny pojistek pro řidiče.

„Očekávám navýšení sazeb v průměru až o deset procent,“ říká Jaroslav Besperát, šéf České podnikatelské pojišťovny, třetí největší v povinném ručení na trhu.

Podle něho je nepopulární změna nevyhnutelná – od příštího roku se pojišťovnám jednak zavedou odvody z povinného ručení na financování hasičů, jednak v souvislosti s novým občanským zákoníkem se

jim zvýší náklady na odškodnění zdravotních následků. Chystaný občanský zákoník umožní lidem domáhat se vyššího odškodnění než dosud.

„Neumím si představit, že rozumně hospodařící pojišťovna by obě tyto věci bez zvýšení sazeb dokázala ustát,“ tvrdí Besperát v rozhovoru pro HN.

Nové sazby se podle něj začnou zveřejňovat na podzim a ovlivní cenu každé pojistky. Řidičům, kteří jezdí bez nehod, by cena povinného ručení měla vzrůst o několik procent, více si naopak připlatí rizikovější a mladí řidiči.

Jak se vyvíjí cena povinného ručení
(průměrná cena na pojištěné vozidlo v Kč)



O zdražení uvažují i další pojišťovny, jen jeho rozsah zatím nechtějí upřesnit s odvoláním, že dopady změn ještě analyzují.

„Již nyní lze ale s jistotou říci, že Česká pojišťovna bude nucena tuto skutečnost promítnout do koncové ceny povinného ručení,“ říká její mluvčí Tomáš Zavoral. „K určité úpravě pojistného dojde,“ potvrzuje i mluvčí Kooperativy Marek Vích. ČSOB Pojišťovna uvedla, že zatím zvýšení cen nepřipravuje, ale v budoucnu se mu také nevyhne.

Statistiky ukazují, že průměrná cena pojištění letos sice stále klesá, ale tempo zlevňování zpomalilo.

Cenová válka, která trvá od roku 2009, však podle makléřů končí.

„Letos už je velmi těžké, někdy i nemožné dostat se na nebo pod ceny, které pojišťovny nabízely loni,“ říká Pavel Krejčík, pojišťný analytik společnosti Partners.

Ivan Špirakus ze společnosti Insia odhaduje, že v dohledné době dojde ke zvýšení průměrné ceny o deset až patnáct procent. I tak zůstane povinné ručení výhodnější než před krizí. V květnu za něj řidiči platili v průměru 2795 korun – přitom ještě v roce 2006 platili takřka jedenapůlkrát tolik.

Rozhovor, strana 17