

DLUHOPIŠY			
	včera	před týd.	
Česko	1,79	1,77	1,84
Německo	0,51	0,52	0,50
Francie	0,75	0,76	0,74
Itálie	1,80	1,81	1,79
Španělsko	1,24	1,25	1,23

Sezona začíná, ceny benzínu a nafty rostou

Nejistota na Blízkém východě a omezení těžby v zemích kartelu zvedá cenu ropy.

Martin Petříček
redaktor MF DNES



S nástupem motoristické sezony začínají v Česku stoupat ceny pohonných hmot. Litr benzínu i litr nafty u stojanů zdražily v posledních třech týdnech shodně o 30 haléřů. Nyní se za benzin podle údajů společnosti CCS platí v průměru 30,88 koruny, nafta stojí 29,90.

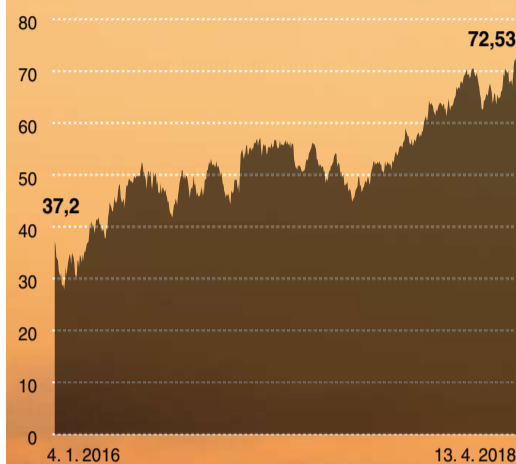
Během pár dní by se mohla průměrná cena benzínu přehoupnout přes 31 korun a nafty přes 30 korun. A to jsou částky, které platili čeští řidiči za pohonné hmoty naposledy před rokem. „Řidiči se musí připravit na další zdražování. Nárůst cen ropy, který stojí v pozadí růstu cen pohonných hmot v Česku, totiž neustává,“ vysvětluje hlavní ekonom společnosti Cyrrus Lukáš Kovanda.

Jen od začátku března zdražil barel severomořské ropy Brent o osm dolarů na více než 72 dolarů, což je nejvyšší cena od konce roku 2014. Zatím nic nenasvědčuje tomu, že by vliv dražší ropy na ceny u českých pump „vymazalo“ posilování koruny vůči dolaru jako ve druhé polovině loňského roku. Kurz domácí měny totiž od února osciluje kolem hodnoty 20,60 koruny za dolar.

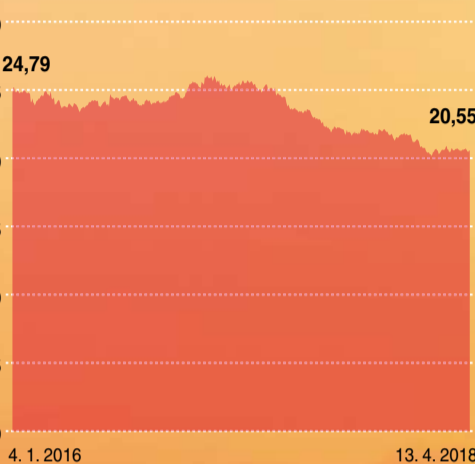
Na druhou stranu analytici nečekají, že by paliva u čerpacích stanic měla zdražovat nějak dramaticky. „Ceny pohonných hmot by v létě mohly být malinko vyšší než v současnosti, řádově o desetihaléře. K výraznému růstu by ale nemělo dojít. Ceny ropy by měly růst pouze pozvolna,“ říká hlavní makléř BH Securities Martin Vlček.

Vývoj cen pohonných hmot a ropy

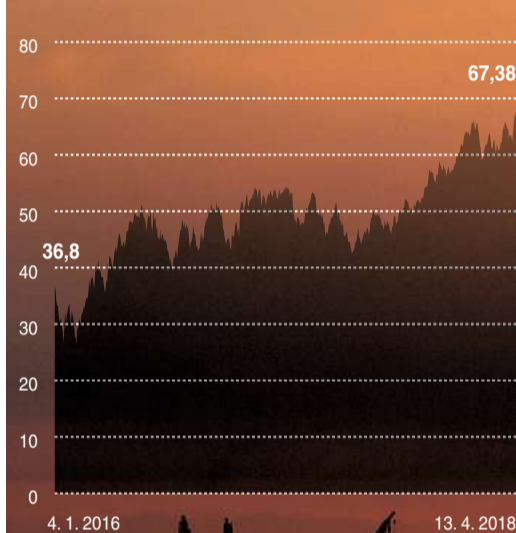
ropa Brent (v USD/barel)



Kč za 1 USD



ropa WTI (v USD/barel)



natural 95 (v Kč/l)
nafta (v Kč/l)



Pramen: CCS, Bloomberg, CNB

Cenami v posledních týdnech hýbaly nejprve obavy z vypuknutí obchodní války mezi Spojenými státy a Čínou. Ty však cenu ropy spíše zlevňují, protože případné zavedení cel na velkou část dovozu u obou stran by mohlo přinést pokles obchodu. A to by vedlo k poklesu poptávky po ropě.

Za nynějším zdražováním je však

Během pár dní by se mohla průměrná cena benzínu přehoupnout přes 31 korun a nafty přes 30 korun.

Myšlenka zakonzervování méně využívaných tratí je zatím na začátku. V rámci resortu vznikla pracovní skupina, která se má tematikou blíže zabývat a primárně přijít s návrhem, jak utlumení tratí legislativně vyřešit. V současnosti totiž neexistuje zákon, podle něhož by to šlo provést.

Podle ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jiřího Svobody dosud neexistuje žádný pevně daný seznam tratí, které by byly v hledáčku úředníků pro případné zklidnění. Zrušení nebo „zklidně-

především geopolitická situace na Blízkém východě, která se vyostřila po údajném chemickém útoku na syrské město Dúmá poblíž Damašku během minulého víkendu. „Trhy se obávají, že dojde k prohloubení konfliktu v Sýrii,“ říká Martin Vlček.

Pokud by konflikt v Sýrii výrazně eskaloval, třeba po možném vojen-

ském zásahu ze strany USA, mohlo by to skokově ovlivnit dostupnost ropy na světových trzích. Výpadky v dodávkách z klíčového regionu by cenu rychle vyšponovaly, což by se s mírným zpožděním projevilo i na stojanech u českých pump.

Podle některých analytiků dokonce není vyloučeno, že se v takovém případě přehoupne barel černého zlata přes sto dolarů. „Je docela možné, že někdy během letošního roku uvidíme trojciferné ceny ropy, pokud se na Blízkém východě dají věci opravdu do pohybu,“ řekl televizí CNBC zakladatel společnosti Akap Energy Anish Kapadia.

Ještě před pár měsíci přítom lidem, kteří se na trhu s ropou pohybují, znělo nepravděpodobně, že by ropa mohla výrazně překročit 60 dolarů za barel. Tato částka je brána jako hranice, kdy se americkým společnostem vyplatí začít s těžbou ropy z břidlic. Jenže ty potřebují „dobrou“ cenu dlouho do budoucna - a podle Vlčka zatím ceny dodávek po roce 2020 výrazně nestoupají.

Do cen promlouvá také politika ropného kartelu OPEC a Ruska, které se loni v lednu dohodly, že přiškrtnou objem ropy, který posílají na trh. Hlavním cílem bylo snížit světové zásoby suroviny v rozvinutých zemích a podpořit růst cen. A podle všeho to vypadá, že tato politika, která má pokračovat nejméně do konce letošního roku, je úspěšná.

Zástupci kartelu budou jednat o další strategii v červnu. Neoficiální vůdce kartelu Saúdská Arábie již uvedla, že by smlouvu ráda prodloužila i na rok 2019. Ostatně už nyní podle Vlčka přispěly k růstu cen spekulace z tohoto týdne, že Saúdové by si představovali úroveň okolo 80 dolarů za mezinárodní kontrakt ropy Brent.

Kartel, který těží přes 40 procent světové produkce ropy, dokonce nyní dodává na trh méně suroviny, než si původně určil za cíl. Ve Venezuele, která patřila k zakládajícím členům kartelu, se těžba prakticky zhroutil, problémy mají i další členové, jako je Libye a Angola. Agentura Reuters v této souvislosti připomíná, že svět musí sahat do zásob, aby mohla být uspokojena rostoucí poptávka.

Automobily

Jaguar bude propouštět. Bojí se brexitu

Největší britská automobilka Jaguar Land Rover zruší zhruba tisíc pracovních míst a omezí výrobu ve svých dvou závodech v Solihullu a Castle Bromwichi. Důvodem je pokles prodeje způsobený nejistotou kolem odchodu Británie z EU a zmatky ohledně budoucnosti vozů s naftovým motorem. Uvedla to agentura Reuters s odvoláním na informovaný zdroj. Mluvíci automobilky odmítly komentovat počet plánovaných propuštěných, ale firma potvrdila, že plánuje učinit změny ve výrobě. (ČTK)

Zemědělství

Pseudomor ohrožuje českou drůbež

V Česku se po dvaceti letech objevil v chovu drůbeže pseudomor, takzvaná Newcastleská nemoc. Pro ptáky je nebezpečná, u člověka může vyvolat zánět spojivek. V okolí ohniska v Šanově na Zlínsku vytvoří veterináři ochranné pásmo. Agrární komora uvedla, že vývozcům by mohly hrozit ztráty ve výši desítek milionů korun. Podle předsedkyně Českomoravské drůbežářské unie Gabriely Dlouhé jde o druhou nejnebezpečnější nemoc pro drůbež po ptačí chřipce, kvůli které se loni v Česku utratilo skoro 100 tisíc kusů opeřenců. Nosnice ve velkochovech jsou podle ní vakcinované, kuřata ve výkrmu ne, měla by však mít ochranu z očkování od svých rodičů. (ane, ČTK)

Doprava

Zima vyšla levně, jen na 749 milionů

Letošní zimní sezona na českých dálnicích a silnicích byla podle silničářů z hlediska nákladů podprůměrná. Celkové náklady na zimní údržbu se vyšplhaly na 749 milionů korun, což je o zhruba 20 milionů korun méně než loni. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) během zimy nechalo na české dálnice a silnice první třídy vysypat přes 92 tisíc tun soli, použilo se 29 475 litrů solanky. Celkem najezdili silničáři a dodavatelské firmy při posypu a pluhování nesjízdných cest 1 465 kilometrů. ŘSD zajišťuje správu celkem 7 051 kilometrů dálnic a silnic 1. třídy. (ČTK)

Kola místo kolejí. Železnici čeká „zklidňování“

Úředníci hledají způsob, jak zakonzervovat nevyužívané tratě. Do budoucna na nich mohou jezdit samořiditelná elektroauta

Tomáš Cafourek
redaktor MF DNES

Ministerstvo dopravy a správi kolejí řeší, jak bezbolestně ztestit českou železniční síť. Ta je spolu s belgickou nejhustší v Evropě, přičemž údržba řady lokálních tratí nedává podle úřadů ekonomický smysl.

Množství peněz vynakládané na zachování málo využívaných lokálek roste, zatímco stát plánuje velkorysou výstavbu stovek kilometrů vysokorychlostních tratí, které železniční mapu Česka ještě více zahustí. Rušení železničních tratí nicméně řada místních obcí odmítá. Není výjimkou, že obce bojují za znovuzprovoznění lokálek, po nichž řadu let neprojel jediný vlak a které z laického pohledu ani původní železniční trať nepřipomínají.

Úřady proto přišly s novým nápadem. Starosty z měst a vesnic na trase méně atraktivních železničních

spojení chtějí obcházet s návrhem nikoliv na zrušení trati, ale na její „zklidnění“.

„Zklidnění“ z pohledu nynějších cestujících znamená prakticky totéž co úplné zrušení trati. Státu a místním orgánům ale teoreticky dává možnost železnici v dlouhodobém horizontu obnovit. To pokud by se situace změnila a dané dopravní spojení by v budoucnu opět získalo na významu, například v důsledku přistěhování výraznějiho množství nových obyvatel.

Zákon nezná zakonzervování

Technicky ministerstvo dopravy počítá s tím, že by místo nevyužívaného drážního tělesa vznikla například cyklostezka. „Mluvíme-li o zrušení trati, jde o zrušení se vším všudy, včetně rozprodávání pozemků,“ uvedl první náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček. Kdežto zklidněná dráha může do budoucna stále plnit dopravní funkci, minimálně v podobě zmíněné cyklostezky.

Pro stát je výhodné si pozemky pro liniové stavby podržet. Prodej několik metrů širokého pásu mnohdy ekologicky zatížených pozemků není pro případné kupce příliš lákavý, státu se ale tyto pozemky mohou hodit. Není například zřejmé, jak dopravu ovlivní samořiditelná auta. Není vyloučené, že by po stavbě úpravách koleje byly použité pro autonomní elektromobily, dodal Čoček.

Myšlenka zakonzervování méně využívaných tratí je zatím na začátku. V rámci resortu vznikla pracovní skupina, která se má tematikou blíže zabývat a primárně přijít s návrhem, jak utlumení tratí legislativně vyřešit. V současnosti totiž neexistuje zákon, podle něhož by to šlo provést.

Podle ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jiřího Svobody dosud neexistuje žádný pevně daný seznam tratí, které by byly v hledáčku úředníků pro případné zklidnění. Zrušení nebo „zklidně-



Zklidněná železnice Trať mezi Novým Jičínem a Hostašovicemi se na desetikilometrovou cyklostezku přeměnila před čtyřmi lety. Foto: ČTK

ni“ jsou každopádně až úplně poslední možností. Primární je podle Svobody na tratích obnovit provoz vlaků. Pokud se nepodaří vlaky na koleje vrátit, přichází v úvahu možnost nevyužívanou trať prodat. To se ale příliš nedaří. Výjimečný je v tomto směru osud trati mezi Lovosicemi a Mostem v Ústeckém kraji, kterou koupila a nyní provozuje společnost AŽD.

Ani takové řešení ale není optimální z hlediska snižování nákladů na údržbu železnice. Nový majitel totiž pravděpodobně bude žádat o příspěvky na obnovu trati od Státního fondu dopravní infrastruktury, a tedy o peníze, které stát pumpuje do opravy celé železniční sítě.

Osekání železnice nesmí zrušit síťový charakter tohoto druhu dopravy, dušuje se ministerstvo. Na druhou stranu je podle něj efektivnější posílat peníze na opravy silnic nižších tříd než udržovat při životě lokálku, kterou projede pár spojů za den.