

Pokus o privatizaci tuzemského leteckého dopravce ČSA nadále pokračuje

Petr HARTMAN, moderátor

Začíná pravidelný diskusní pořad Studio STOP. Pokud možno ničím nerušený poslech vám přeje Petr Hartman. České aerolinie přepravily za první pololetí letošního roku zhruba o 10 procent cestujících méně než vloni. Obsazovat letadla se jim daří asi ze 60 procent. Výsledkem je pokles příjmů a ztráta převyšující miliardu korun. V době světové hospodářské krize to není zrovna šokující informace. S podobnými problémy totiž zápasí i jiní letečtí dopravci. Proto není divu, že se obtížně shánějí investoři, kteří by do riskantního a momentálně výrazně ztrátového odvětví byli ochotni vložit peníze. Firma sice omezuje spoje, propouští zaměstnance, ale zároveň se nemůže vyhrabat ze záporných čísel. Vláda proto tvrdí, že má prakticky pouze 2 možnosti. Buďto nechat věcem volný průběh a sledovat, jak ČSA míří k bankrotu, nebo se pokusit problému s aeroliniemi zbavit tím, že je někomu prodá. Politici a vládní úředníci momentálně dávají přednost druhé variantě. Pokus o privatizaci tohoto tuzemského leteckého dopravce taky nadále pokračuje. Přitom v soutěži zůstal jeden jediný zájemce. Mimo jiné to znamená, že se o soutěž v pravém slova smyslu nejedná. Nebylo by tudíž divu, kdyby nabídka byla hluboko pod cenou, kterou si vláda představuje. Stát se tak vmanévroval do velmi nevýhodné pozice. Rozhodl se České aerolinie prodávat v době, která podobným obchodům vůbec nesvědčí. Proč je tomu tak? Také o tom uslyšíte v dnešním Studiu STOP.

Ve studiu vítám Martina Kupku, hlavního ekonoma Československé obchodní banky. V telefonickém spojení bychom měli být s Lubomírem Lízalem z Národohospodářského ústavu Akademie věd a CERGE Univerzity Karlovy. Takže dobrý den.

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Dobrý den.

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Dobrý den.

Petr HARTMAN, moderátor

Když budeme hovořit o privatizaci ČSA, tak samozřejmě bychom měli začít tím, že tato privatizace přichází v nejméně vhodnou dobu, kdy letečtí dopravci se potýkají s vážnými problémy. Mimo jiné jsem někde našel čísla, že zhruba 85 leteckých společností ve světě zkrachovalo. Dá se z těchto čísel vyvodit, že právě letecký průmysl je jednou z oblastí, která je krizí nejvíce zasažena?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

No, tak letecký průmysl to samozřejmě pocítí. Ono bylo vidět již na počátku, kdy vlastně přišly nízkonákladové linky, že ten průmysl bude podroben tvrdé konkurenci a samozřejmě ne všechny firmy byly na to připraveny. A potom, když přijde krize, tak ona vám některé ty problémy, které v době hospodářského růstu nejsou vidět, zvýrazní takovým způsobem, že řada firem se dostává do problémů s hotovostí.

Petr HARTMAN, moderátor

Podle Martina Kupky, kde na tom pomyslném žebříčku letečtí přepravci jsou? Někde hodně vysoko, nebo je to přehnané a problémy mají daleko výrazněji jiná odvětví?

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Já si myslím, že samozřejmě problémy mají i jiná odvětví, ale souhlasil bych s tím, že letečtí přepravci jsou na tom žebříčku relativně hodně vysoko.

Petr HARTMAN, moderátor

V souvislosti právě s aeroliniemi, mám na mysli České aerolinie, proč podle vašeho názoru vůbec stát takovouto firmu dlouhá léta vlastní? Byla to výhodná akvizice, nebo to bylo z jiných důvodů? Martin Kupka.

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Tak, já myslím, že těch důvodů určitě byla celá řada. Ono tradičně České aerolinie byly národním přepravcem s určitou hrdostí jsme se na ně dívali. Ty služby, které České aerolinie poskytovaly, byly relativně kvalitní. A možná v tom byla trochu nostalgie, možná v tom byla naděje, že ještě poté, až se uskuteční některé kroky rozvojové v Českých aeroliniích, tak se podaří ty aerolinie prodat výhodněji než v době dřívější. Bohužel se ukázalo, že rozvoj aerolinií je, způsob jakým k tomu rozvoji došlo, se sešel s tou nešťastnou silnou hospodářskou recesí a tyto dvě věci dohromady navodily v aeroliniích finanční situaci, jaká tam je.

Petr HARTMAN, moderátor

Podle Lubomíra Lízala patří aerolinie do skupiny firem, které by mohly nebo měly mít vlastníka stát? Jsou to tedy například strategické důvody, které vedou k tomu, že stát vlastní České aerolinie?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Určitě v minulosti takové důvody byly. Myslím si, že v současné době, kdy vlastně existuje takzvané otevřené nebe a podobné dohody, které vlastně vám zajišťují to spojení se světem. A v podstatě dnes těch aerolinek je celá řada, takže ten, řekl bych, ten bezpečnostní význam upadá. Bezpečnostní význam máte spíš u letišť než u těch aerolinek, které vlastně dnes už není problém si, takřikajíc, pronajmout letadla ze dne na den. Ten důvod, který na počátku byl, proč vlastně stát si ty aerolinky držel, trochu padl. My jsme to vlastně viděli, že v celé Evropě vřdycky byly národní aerolinky a ten stát je dokázal podržet. Ať už to byla třeba proslulá Sabena, která vlastně po dobu své existence od roku 1956 až do svého relativně dnes již dávného bankrotu vlastně byla zisková pouze jeden jediný rok. Čili v okamžiku, kdy jsme vstoupili na ten jednotný trh, tak samozřejmě již není možné, aby stát nějakým způsobem dotoval domácí aerolinky, nebo jinou firmu. Bylo by to porušení rovné soutěže. Na druhou stranu vlastně ten vstup na tento velký trh také znamená, že vlastně již ty hranice se setřely a ta závislost na jednom dopravci, ta národní závislost už tam není. A vlastně řekl bych ten průmysl jako takový už je spíše o tom objemu, kdo je schopen dodat ty nasmlouvané zakázky rychle a v dostatečné kvalitě. A je to hlavně o ceně, ne již o tom vůbec zajištění.

Petr HARTMAN, moderátor

Když hovoříme, že je to hlavně o ceně, tak pokud se podíváme na chod aerolinií, tak v poslední době jsme byli svědky takového nového fenoménu, a to jsou nízkonákladové společnosti, které nabízely často letenky za velmi neuvěřitelně nízké ceny. Souviselo s tím také to, že člověk se musel omezit v

určitému komfortu i z hlediska například doletu, že ta letiště mohla být trošku vzdálena více od těch cílových destinací a podobně. Ale ukazuje se, že i tato konkurence pomalu dochází na úbyt, protože například nejčerstvější je krach SkyEurope, což byla docela velká společnost, alespoň z pohledu těch nízkonákladových. A byla i dobrým zákazníkem například pro pražské letiště a došla ke krachu, takže asi není to jenom tak o těch nákladech, ale o té konkurenci.

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Já si myslím, že určitě je to o konkurenci a je to o obchodním modelu. Nízkonákladové aerolinky vystihly poptávku, která na trhu byla. A vystihly to, že ta stará letecká doprava nabízela řadě lidí služby, které ti lidé vlastně ani nijak nechtěli. A ve chvíli, kdy mohli stejný hlavní svůj cíl, přepravit se z místa A do místa B docílit za nižší cenu, s tím, že se vzdají některých služeb, které nijak zvlášť nevyžadovali, tak samozřejmě přešli od těch dražších, luxusnějších leteckých společností k těm nízkonákladovým aerolinkám. Fakt je, že konkurence velmi výrazně a rychle narostla i v tom segmentu nízkonákladových aerolinek. Takže vidíme, že podobně jako je to v segmentu těch starých luxusnějších letů, tak i u těch nízkonákladových letů jsou firmy, které i v těch obtížných hospodářských podmínkách, které nyní převládají, dokáží docílovat relativně slušných hospodářských výsledků. A naproti tomu jsou firmy, které upadají. Firmy expandující a firmy bankrotující.

Petr HARTMAN, moderátor

Podle Lubomíra Lízala, ale dalo se přece očekávat, že svět se určitým způsobem vyvíjí. Nemyslím jenom to, že směřuje k nějaké krizi, ale spíše to, že ta letecká přeprava musí mít někde svoji hranici, že ta hranice bude velmi brzy dosažena. Tím spíš, že například firmy už nyní využívají nejmodernější technologie ke komunikaci, různé konference už se konají formou video online přenosů a podobně, není potřeba cestovat z místa na místo přes celý svět a tak dále. V této souvislosti nezaspal tak trochu stát s tím, že se rozhodl privatizovat aerolinie až tak pozdě?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Trošku zaspal. Zase na druhou stranu, pokud se dobře podíváme, tak jsme viděli, že ona tam jedna již vlastně jakási privatizace ČSA byla. To byla vlastně ta dohoda s Air France, tehdy ještě, která nedopadla dobře. A vlastně nakonec z toho jsme byli rádi, že jsme z toho nějakým způsobem vycouvali. Vlastně v té době to by přesně ten okamžik, kdy začínaly vznikat ta latentní poptávka po těch nízkonákladových linkách. A samozřejmě celý ten průmysl se musel najít, to svoje místo, vlastně musel dojít k té segmentaci, to znamená na ty aerolinky, které budou poskytovat plné služby a na ty, které budou poskytovat, řekněme, jenom tu základní službu té přepravy. A samozřejmě v okamžiku, kdy vám vzniká nový segment, tak, na tom trhu, tak ta očekávání jsou různá. My jsme to viděli, tady bych použil tu klasickou /nesrozumitelné/ bublinu. Protože samozřejmě se objevilo něco nového, tím, že tam byla velká neuspokojená poptávka, tak ta rostla neuvěřitelným tempem a samozřejmě všichni měli velké oči a každý do toho průmyslu chtěl nějakým způsobem naskočit. Což samozřejmě všichni nepřezijí a přijde ta část těch očistných bankrotů. Také je pravda v tom, že tam, jak nastala ta velká konkurence, tak ty klasické aerolinky vlastně musí více dbát na obsazenost svých letadel, musí dobře si promyslet, jakým způsobem budou schopni poskytovat ty služby tak, aby se jim to celé zaplatilo. Čili tam došlo k velkým přesunům vlastně v té organizační části. Od toho, od té situace, která byla, řekněme, před 50 lety, kdy letecký průmysl byl velmi regulován, dokonce tehdy byla opačná regulace ve Spojených státech, kdy například byly nasazeny minimální ceny letenek, kde vlastně aerolinky nesměly prodávat levněji.

Petr HARTMAN, moderátor

V souvislosti právě s ČSA můžeme hovořit o tom, že ta situace je vážná, že ČSA se dostaly do velkých problémů a dostaly se do nich ale už i v době, kdy ještě ta situace z hlediska světové

ekonomiky nebyla tak vážná, kdy přece jenom ještě ta poptávka po cestách letadlem byla značná, kdy ta konkurence nízkonákladových společností nebyla ještě tak rozvinutá a podobně. Kde hledat ty příčiny podle Martina Kupky? Je to v tom, že z ničeho nic najednou se aerolinie rozhodly nakoupit nová letadla, zvýšily přepravní kapacitu o 60 procent, s tím vzrostly nejrůznější náklady a pak se těžko ty lety naplňovaly a podobně?

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Určitě tam byly nějaké předpoklady o tom, jak se dál bude rozvíjet trh, jaké místo na tom trhu bude zaujímat ČSA, jak se bude chovat konkurence, jakou část té nabídky, kterou poskytuje veřejnosti konkurence, bude moci si ukousnout ČSA, pokud se bude nějakým způsobem chovat. Já si myslím, že na jednu stranu určitě je pravda, že trh po leteckých službách není donekonečna nafukovací. Na druhou stranu si ale také myslím, že například existují určité segmenty té poptávky, které mají šanci na to, aby dále vytvářely prostor pro rozvoj leteckých služeb, například turistika. Já si myslím, že tam ten prostor pořád je, existují regiony, kde očekáváme, že poptávka po turistických službách poroste velmi rychle v budoucnu. A potom je tady ten druhý faktor, že můžete i při konstantním objemu té celkové agregátní poptávky ukousnout z toho koláče, který zatím konzumuje vaše konkurence. Takže já si myslím, že to, že ČSA chtěly expandovat, nebylo ze své povahy nic špatného ani nelogického. Bohužel zřejmě to nevzaly za správný konec. A to už je trošku o štěstí a trošku je to určitě také o té manažerské zdatnosti těch, kteří ty rozvojové plány připravují a potom implementují.

Petr HARTMAN, moderátor

Kde vidí Lubomír Lízal příčiny těch problémů?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Tak, já bych řekl, že tam asi byla první manažerská chyba byla v tom, že ČSA si neuvědomily, že jsme malý stát a že můžeme zůstat pouze regionálním dopravcem a oni se začly chovat víceméně jako firma, která je střední důležitosti. To samozřejmě při tom rostoucím tlaku konkurence není možné. Podívejme se třeba na obrovské firmy Air France a KLM, a ty dokonce se musely spojit, aby nějakým způsobem byly schopny rozumně fungovat na tom trhu. Čili v tom okamžiku, kdy vlastně regionální dopravce, který byl velmi dobrý, poskytoval správné služby, se rozhodl růst, tak to byla velmi riziková strategie, což byla ta pravda, tam vlastně v zádech neměl nějakou velkou firmu, která by, takřikajíc, ten regionální kapacit dokázala dobře využít právě v návaznosti na dálkové lety. A ty dálkové lety, to je jeden z těch problémů, který ČSA má, kde vlastně nejsou schopni nalákat, řekněme, dostatečnou část klientely právě z těch dálkových letů potom na ty své.

Petr HARTMAN, moderátor

Myslíte si tedy, že kdyby ČSA se spokojily s rolí takového lokálního regionálního přepravce, tak že by takovéto problémy neměly? Nebo je Česká republika tak malá, že těžko uživí nějakého takového přepravce?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Já si myslím, že Česká republika je malá na to, aby byla schopna sama uživit středně velkého dopravce. Prostě ten trh není dostatečně velký na to, aby takové dopravce uživil. A pak samozřejmě musíme jít na ten celosvětový trh, a tam ta konkurence je úplně jiná, a to si myslím, že byl ten základ toho problému.

Petr HARTMAN, moderátor

Ono se v souvislosti s problémy ČSA hovoří o tom, že ty velké konkurenční aerolinie sice mají problémy, vykazují ztráty, ale mají rezervy z dob minulých a že jim nemusí činit velké problémy to, aby tuto dobu přečkaly, aby samozřejmě snižovaly náklady, ale přiměřeným způsobem, aby čerpaly z těch rezerv a pak se odrazily zas k těm lepším zítřkům?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Ono vlastně když nastala nová strategie, což byla ta expanze, tak ta firma se nějakým způsobem pouští do rizika, může se trochu vyčerpat. A v okamžiku, kdy náhle se změní vnější hospodářská situace, tak to jsou potom dva rizikové faktory, které se sčítají.

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Možná, kdybychom stále žili v prostředí, kde ekonomiky rostou nějakým pětiprocentním tempem, roste poptávka, tak by ta situace v ČSA vypadala lépe. Ale bohužel situace je jaká je.

Petr HARTMAN, moderátor

Když se na to podívá laik, na to, co se děje v ČSA, tak by si mohl říci, že to je firma, která už je pomalu mrtvá, protože se objevují nejrůznější informace například o tom, že účetní hodnota ČSA poprvé v historii klesla do záporných čísel. Hovoří se o tom, že výše toho kapitálu vlastního, tedy součet vkladů od státu, různých zisků a ztrát z minulých let, se dostala do minus zhruba 700 milionů korun, že firma prohospodařila všechny peníze, které do ní vložil majitel a ještě další navíc. Co toto číslo znamená, Lubomíre Lízale? Vypovídá vůbec o něčem?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Vypovídá o velké rizikovosti momentálně vstupovat do ČSA jakožto investiční záměr. Zase na druhou stranu vždycky jakákoliv krizová situace vás nutí najít racionální řešení. Vždycky platí totiž to, že v dobách, řekněme, relativně dobrých ty firmy nemají příliš důvod změnit svůj způsob chování. Čistě proto, že pokud mají nějaké neefektivitu, nebo pokud tam byla špatná rozhodnutí v minulosti, tak v dobrých hospodářských podmínkách oni jsou schopné to ustát. V okamžiku, kdy přijde krize, tak se všechny ty problémy naprosto obnaží a pokud firma má přežít, tak prostě musí přijít to naprosto racionální, naprosto bez sentimentu ořezávání věcí, které jsou špatné. A náprava špatných rozhodnutí, jedině za těch podmínek potom je možné, že ta firma přežije. Čili je to velmi problémový stav. Nicméně je tady jistá šance v tom, že tím, že se to ukazuje, jako že je to obrovský problém. Že možná může být řešen.

Petr HARTMAN, moderátor

S trochou zjednodušení by se dalo říci, že firma nejvíc ušetří, když nic nedělá, že pak ty náklady jsou téměř nulové. Což samozřejmě není úplně pravda, protože musí udržovat určité věci, byť létá nebo nelétá.

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

U aerolinek je to vlastně spíš opačně. Oni vlastně v okamžiku, kdy aerolinky neprodávají, tak oni vlastně pořád lety operují, pořád platí zaměstnance a tak dál. Čili vlastně je to, je to odvětví, které má trochu zvláštnost v tom, že ta vypravení toho letadla na tu cestu vás stojí pořád stejně, ať tam máte jednoho pasažéra, nebo ho máte úplně plné v podstatě. Čili ten problém je skutečně o tom, že ty

letadla musí být plně vytížená. A pokud nejsou, tak je nutné provést restrukturalizaci tak, aby byla. Jedině v tom okamžiku ta firma může nějakým způsobem přežít.

Petr HARTMAN, moderátor

Podle Martina Kupky, co to znamená? Znamená to prodávat letadla, nebo se snažit nalézt nové trasy, kde ti cestující budou, kde bude zájem?

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Musíte přizpůsobit nabídku objemu poptávky. A teď ještě to není tak jednoduché, protože vy musíte počítat s tím, že ten objem poptávky nebude konstantní. Předpokládáme-li, že ekonomika celosvětová se koncem tohoto roku, začátkem příštího roku vrátí k růstu, tak pravděpodobně spolu s ním poroste zase zájem i o leteckou přepravu jak na straně obchodních různých cestujících, tak na straně turistů. A potom byste se zase mohl dostat do situace, kdy propásnete tu obchodní příležitost, protože vám budou chybět, budou chybět kapacity. Takže asi snížíte, snížíte přepravní kapacity nějakým způsobem a snížíte samozřejmě i to množství personálu a náklady všude tam, kde to lze. Takže tímto v příkrčeném stavu se pokusíte překlenout to nejhorší období.

Petr HARTMAN, moderátor

Ono v této souvislosti se hovoří o tom, že aerolinie se snaží získat peníze nejruznějším způsobem. Že za poslední zhruba 2 roky se zbavily majetku za více než 4 miliardy korun. Jak tomu lze rozumět? Lze tomu rozumět tak, že ta firma byla tak nabobtnalá, že měla spoustu majetku, který vůbec nepotřebovala?

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Já si nemyslím nutně, že by ho nepotřebovala. To je otázka samozřejmě. Můžete se dostat do situace, kdy máte nějaký Color byznys a k tomu postupem času se nabalují různé další aktivity, které s tím vlastním jádrovým byznysem nesouvisí a ty potom, když potřebujete šetřit a získat hotovost, tak se jich, tak se jich zbavujete. Ale na druhou stranu vy můžete mít nějaký obchodní model, který dává smysl. Ale ve chvíli, kdy se změní ty vnější podmínky a vy se musíte přizpůsobit, abyste přežil, tak změníte i ten svůj pohled na to, co se vám vyplatí nebo nevyplatí dělat. A potom některé ty věci prostě odprodáte.

Petr HARTMAN, moderátor

Podle Lubomíra Lízala firma se zbavila majetku za 4 miliardy korun, ale přesto je v těžké ztrátě. Očekává se letos dvoumiliardová ztráta. Takže to asi nijak moc nepomohlo.

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

No, nepochybně to nepomohlo. Jeden z těch problémů, který vlastně každá firma, která se dostala do problémů má, je totiž zajistit dostatek hotovosti. A tu hotovost buďto můžete získat z úvěrů, to znamená, že vám někdo půjčí, nebo že najdete investora, který do vás investuje. A pokud vlastně tento kanál je uzavřen nebo není příliš výhodný, tak to můžete zkusit skutečně tím, že začínáte ořezávat vnější aktivity a prodávat je. Tím získáváte samozřejmě hotovost. Nicméně problém je v tom, že v okamžiku, kdy prodáváte třeba aktivity, které jsou sice ne, bych řekl, řekl bych v tom hlavním segmentu té vaší činnosti, nicméně jsou výnosné, tak vy se zbavujete vlastně určité diverzifikace, kterou máte a která může třeba přispět v dobách méně růzových k tomu, že máte stabilní cash flow do firmy z nějakých jiných aktivit. Čili z tohoto toho hlediska vlastně je to dvojsečná zbraň. Na jednu stranu vám to pomůže získat hotovost, na druhou stranu vás to může položit, pokud to uděláte špatně.

Petr HARTMAN, moderátor

Podle vedení firmy prý o přežití nerozhodne výše ztráty, tedy kolik bude miliard, ale to, zda bude mít firma na účtu peníze. Podle Martina Kupky platí to? Protože kdo půjčuje firmě, když je v obrovské ztrátě? Přece asi každého zajímá, jak ta firma hospodaří.

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Já si myslím, že to je o horizontu časovém, s kterým se na věc díváte. Čistě technicky krátkodobě, pokud budete mít prostředky, tak je pravda, že buď máte velký dluh, tak pokud máte čím platit těm, který vám posílají faktury, tak nemusíte zbankrotovat. Ale z dlouhodobějšího pohledu máte jistě pravdu, že pokud jste ve velmi špatné finanční situaci, tak se vám bude stále obtížněji ta hotovost shánět. A nejenom, že vám už nebude chtít nikdo půjčit a investoři se vám budou z dálky vyhýbat, ale pokud budete postupovat tou cestou, kterou jsme před chvílí diskutovali, to znamená, začnete odprodávat části toho svého impéria, tak tam taky to je proces, který prostě musí jednou skončit a potom pravděpodobně se povede špatně i té firmě jako celku.

Petr HARTMAN, moderátor

Firma se také hodlá zbavit určité části letadel, což by měly být tedy prostředky, které by měly přinášet peníze. Znamená to, že těch letadel je příliš a že je zbytečné si některé z nich ponechávat a že se asi těžko podaří sehnat nové trasy, nové cestující? Lubomíre Lízale.

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

No, tak je to vlastně o té vytíženosti. V okamžiku, kdy vlastně ta linka je ztrátová, je ztrátová dlouhodobě, tak nelze předpokládat, že se ta situace náhle otočí. Ona by se třeba mohla otočit v případě, kdy zrovna na té lince byla přímá konkurence, která zbankrotovala. Pak můžeme uvažovat o tom, že asi se tam ta situace zlepší. Ale to asi nebude případ všech těchto linek. Čili je to skutečně racionalizace v přístupu v tom, že pokud ta letadla nejsou vytížená, tak je nutné provést redukci a tím snížit vlastně ty fixní náklady.

Petr HARTMAN, moderátor

To se týká i zaměstnanců, pokud jsou čísla správná, tak zhruba 4,5 tisíce lidí je zaměstnáno v ČSA. A že by mělo dojít k propouštění, k různým zkráceným pracovním úvazkům, dokonce k dávání neplaceného volna. Hovoří se například v souvislosti s piloty, že by to mohlo být až na 2 roky.

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Já si myslím, že to je nevyhnutelný proces. Je to součást toho řešení obtížné finanční situace, jak už jsme naznačovali. Jedna část spočívá v tom, že odprodáte, zbavíte se těch přebytečných kapacit, ať už tedy těch přepravních nebo, jakkoliv to zní ošklivě, i části zaměstnanců, které tím pádem nebudete nutně potřebovat. Ale potom také budete šetřit, pokud to jde, na provozních nákladech. To znamená, že to nebude vypadat tak dobře s růstem mezd nebo jiných provozních nákladech v ČSA, jako tomu bylo dříve. Myslím, že to samo o sobě dává smysl. O tom, jak konkrétně, na kterých místech a kolik se bude šetřit, to asi by měli vědět nejlépe manažeři té firmy.

Petr HARTMAN, moderátor

V této souvislosti se objevil takový zajímavý nápad piloty zaměstnávat přes vlastní agenturu a zároveň je nabízet dalším aeroliniím. Že prý údajně někde v Asii by možná o piloty byl zájem. Lze si vůbec

představit, že by na to piloti takto přistoupili? Že by vlastně byli takoví kočovníci nájemní, kteří budou vysílání kamkoliv po světě, kde o ně zrovna bude momentálně zájem? Dovede si to představit Lubomír Lízal?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Těžko. Nicméně myslím si, že to bude spíš o individuálních rozhodnutích. Protože v okamžiku, kdy máte dobře placené zaměstnání a je tady možnost nějakým způsobem si ten příjem uchovat, anebo v podstatě změnit profesi, tak tam to rozhodování bude asi čistě individuální. Že někteří piloti to budou ochotni akceptovat a většina, si myslím, že asi se bude více zdráhat. Je to skutečně o osobních preferencích, tohleto nelze, nelze takhle paušálně, si myslím, říci.

Petr HARTMAN, moderátor

Já jsem myslel, Martine Kupko, jestli to k něčemu pomůže, když takto vyčlení, dalo by se říci, elitu. Protože bez pilotů letadla létat nemohou.

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Samozřejmě máte pravdu. Ono totiž vždycky, když se propouští, a navíc máte výhled, že v nějaké dohledné době se situace může zase zlepšit a vy budete moci rozšířit spektrum služeb, které nabízíte, tak máte trošku strach, že přijdete o ty kvalifikované lidi. Že možná potom je budete najímat za horších podmínek než byly ty, za kterých pro vás pracovali v té době než nastaly obtíže vedoucí k snaze ušetřit na jejich mzdách. Takže chápu, že se hledají nějaké modely, které umožní současně ušetřit na mzdách pro piloty a současně si ty piloty jaksi zachovat a předejít tomu, aby se někam ztratili. Do jaké míry to bude akceptovatelné pro ty, jimž se toto řešení nabízí, to lze těžko říct. Já souhlasím s tím, že to bude opravdu ta reakce na tohle velmi individuální bázi, každý ten pilot bude zvažovat možnosti, které se mu nabízejí v tuto chvíli. A odhad, jaká bude poptávka po jeho službách a kde bude ta poptávka v horizontu nějakých 5 let a každý se zřejmě rozhodne podle toho, co jemu osobně vyjde jako nejvýhodnější.

Petr HARTMAN, moderátor

V současné době ale, kdyby se ty vztahy vyhrotily a došlo by k nějaké stávce déletrvající, jaký dopad by to mělo na firmu, která je v takovýchto potížích?

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Eufemisticky řečeno, určitě by jí to neprospělo. A samozřejmě, protože ve chvíli, kdy by ta letadla přestala létat, tak jak říkal Lubomír Lízal před chvílí, tak přestanou přicházet výnosy pro ČSA. Zatímco tedy náklady by nabíhaly, tak i ty nižší výnosy by se dále snížily, a to by ty negativní finanční čísla ČSA brzo vypadaly ještě výrazně hůře než vypadají teď.

Petr HARTMAN, moderátor

Posloucháte pravidelný diskusní pořad Studio STOP, který se vysílá na okruhu Český rozhlas 6. Posloucháte diskusi, která se týká privatizace Českých aerolinií, její výhodnosti v dnešní době. Hostem ve studiu je Martin Kupka, hlavní ekonom Československé obchodní banky. Po telefonu se diskuse účastní Lubomír Lízal, ekonom z Národohospodářského ústavu Akademie věd a CERGE Univerzity Karlovy. Když hovoříme o problémech Českých aerolinií, tak samozřejmě už jsme zde vyjmenovali celou řadu potíží, které musí firma řešit. Hovořili jsme o tom, že je ve výrazné ztrátě, že už se zbavila celé řady majetku. V této souvislosti se nabízí otázka, zda vůbec má smysl v takovéto době, v takovéto situaci tu firmu privatizovat. Co si myslí Lubomír Lízal?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Samozřejmě ta privatizace dnes je trošku problematická. Zase na druhou stranu to rozhodnutí o té privatizaci bylo v dobách hospodářského růstu, kdy to vlastně vypadalo, že ta firma si povede relativně dobře a že je šance nějakým způsobem získat zájemce z toho průmyslu jiné, kteří jsou na tom ještě lépe a budou ochotni zaplatit. Tady se vlastně ukazuje to, že určité časové prodloužení, které existuje vždycky mezi rozhodnutím a jeho implementací, může být často fatální. Takže jednak se může změnit situace a jednak vlastně i ten samotný proces té privatizace v okamžiku, kdy vlastně dáte managementu jednoduchou úlohu typu my tu firmu chceme prodat a oni jsou zainteresovaní na tom, aby v okamžiku prodeje vlastně ta hodnota té firmy byla nejvyšší, tak se samozřejmě chovají tak, že jejich optimalizace je skutečně taková, že ta hodnota té firmy má být nejvyšší v okamžiku její privatizace. Zda ta hodnota potom třeba se začne snižovat, to už je jiná otázka. Čili tady je trošku i problém vlastníka a manažera ve svém vztahu v tom, že vlastně ten vlastník má zájem, aby ta firma byla pořád dobrá, dokud ji neprodá, aby ta perspektiva poté zůstala dobrá. Kdežto ten manažer v okamžiku toho prodeje ví, že zpravidla v té firmě skončil, protože jeho úkolem bylo tu firmu prodat. Čili ten časový horizont té optimalizace je podstatně kratší než vlastně ten horizont toho vlastníka, který se nakonec může rozhodnout třeba, že neprodá.

Petr HARTMAN, moderátor

Podle Martina Kupky z hlediska prodlevy té privatizace ČSA jde o souhru náhodných okolností nešťastných, že se to všechno takto sešlo? Nebo zbytečně stát zaváhal s tou privatizací, že ji mohl urychlit a nikdy už nemusel řešit tyto problémy.

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Můj osobní názor je, že stát zaváhal. Že měl aerolinky zprivatizovat už dříve, protože se ukázalo, že pokud se s privatizací čeká příliš dlouho, tak jako se to ukázalo v případě některých finančních institucí v devadesátých letech, tak tam žádné vynikající řešení potom není a řeší se spíše menší nebo větší zlo. Na druhou stranu, pokud bychom se ptali, jestli si myslím, zda je dobré aerolinky prodat, i v té současné době a pravděpodobně tedy ne za nějakou cenu, která by byla považována za velmi dobrou, což asi nelze očekávat při tom stavu na trhu leteckém, jaký nyní převládá, při tom finančním stavu aerolinek, v jakém se ty aerolinky nacházejí, tak si myslím, že to nemusí být stále špatné rozhodnutí ze strany státu, pokud alternativou by byl bankrot. My jsme už hovořili o tom, že si nelze dost dobře představit, že by stát aerolinky vytáhl z problému nějakou finanční injekcí, takže pokud volba stojí tak, že aerolinky zbankrotují, anebo že by se prodaly za relativně velmi nízkou cenu a fungovaly dále a platily daně, a zaměstnávaly lidi, kterým by nemusela být vyplácena podpora v nezaměstnanosti a kvalifikované lidi nepochybně, tak si myslím, že privatizace by byla tím lepším řešením.

Petr HARTMAN, moderátor

V poslední době se právě hovoří hodně o tom, co je lepší, která varianta je výhodnější, zda prodej zájemci, dá se říci, vlastně jednomu jedinému zájemci, protože ta soutěž se smrškla do velmi bizarní podoby, protože není konkurence, je jenom jeden zájemce. Takže je to vítězství v soutěži, kde pořadatelé nezajistili účast, když to takto budu hrotit a parafrázovat. Je to tedy lepší, nebo je lepší restrukturalizace pomocí bankrotu? Protože není známa cena, kterou ten jediný zájemce je ochoten nabídnout, není ani příliš spočítáno to, co by se dalo utržit za to, kdyby firma zbankrotovala. Lubomíre Lízale.

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Tak, já si myslím, že v podstatě v dohledné době během měsíce či tak uvidíme, kolik ten jeden zájemce je ochotný nabídnout. Pokud samozřejmě bude nabízet relativní nulu, tak pak to bude skutečně ta otázka toho, chceme se zbavit problémů, anebo jsme ochotni v podstatě riskovat ten bankrot a jít do toho problému a nějakým způsobem to řešit? Takže teď to, teď si myslím, že to rozhodnutí skutečně je spíš až v okamžiku, kdy uvidíme, jak ta nabídka vypadá.

Petr HARTMAN, moderátor

Ta nabídka ale asi nebude nijak závratná. Navíc se lze divit té motivaci, alespoň z pohledu laika, proč někdo chce kupovat aerolinie v takovémto stavu, kdy je celá řada majetku rozprodána, kdy možná by mohlo dojít ještě k dalšímu rozprodeji, byť dozorčí rada tvrdí, že doby privatizace případné už žádný rozprodej nebude, kdy jsou ty ztráty, kdy letecká doprava je ve špatném stavu, proč někdo chce koupit aerolinie, když by se je mohl koupit po případném bankrotu?

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

To máte určitě pravdu, ale čistě prakticky viděno, zatímco teď ten zájemce o aerolinie je jeden, tak pokud by k tomu bankrotu došlo, tak těm zájemcům o koupi těch zbytků firmy by mohlo být zase více. Takže pravděpodobně si ti, kteří v té soutěži zůstali, ty věci nějak spočítali, vy správně také jste říkal, že my těch fakt, jako je nabídková cena a tak dále, ještě mnoho fakt i o tom, v jakém skutečném stavu jsou aerolinie, nejenom po stránce finanční, ale i po stránce té materiální, bych řekl, těch fakt mnoho, mnoho nevíme. Takže zřejmě těm, kteří v té soutěži zůstali, z toho vychází, že za tu cenu, kterou nabízejí, je pro ně ten obchod lukrativní a budoucnost ukáže, zda také ti, kteří aerolinky prodávají, dojdou k závěru, že je to zajímavější varianta i pro ně než privatizaci ukončit nebo nedojdou.

Petr HARTMAN, moderátor

Podle Lubomíra Lízala, v čem může být ta motivace kupovat aerolinie, v čem jsou tak lukrativní v současné době? Mám tedy na mysli České aerolinie.

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Pokud bychom se dívali obecně na ten problém, tak samozřejmě v případě velkých firem, velkých aerolinek, tak tam skutečně šlo o získání, řekněme, té regionální kapacity s tím, že budou využívat úspor z rozsahu. To znamená, že při té obsluze těch regionálních kapacit jim stačí, řekněme, třetina letadel, třetina vlastně veškerého personálu a ten, ty výnosy se příliš nezmění. Čili to byla ta motivace, bych řekl, těch KLM, France a dalších firem, které do toho, které do toho šly a které byly případně i vyřazeny, jako to bylo o případě zájemců z Ruska. Tam byly ty důvody bezpečnostní. Nicméně samozřejmě v okamžiku, kdy provozujete nějaký letecký byznys a máte možnost koupit, řekněme, část komplementární nebo část, kterou jste schopni využít za, řekl bych, relativně dobrou cenu, tak to prostě uděláte. A to si myslím, že je momentálně ta otázka, kterou, kterou řeší konsorcium, konsorcium Unimex.

Petr HARTMAN, moderátor

Ano, konsorcium Unimex Travel Service je jediným zájemcem, který zůstal ve hře o privatizaci ČSA. Podle Martina Kupky to ale přece není nějaká obrovská mezinárodní letecká společnost, která by mohla těžit z toho, o čem mluvil Lubomír Lízal, kde může být motivace této "relativně menší" firmy?

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Teď se dostáváme na pole ryzích spekulací, protože vůbec netušíme, co Unimex s těmi ČSA zamýšlí. Ale pokud bychom tedy vycházeli z toho, že by zamýšlel je dále provozovat, tak může to být návrat k tomu modelu, o kterém jsme už dnes hovořili. A který, si myslím, že už ale v době, kdy se vrátíme zase k nějakému rozumnému růstovému scénáři, může být zajímavý a nosný, to znamená k modelu toho regionálního dopravce, který se nebude tláčit do těch vyšších kategorií a nebude se snažit konkurovat nějakým celoevropským velkým hráčům. Ale vrátí se na ten svůj písek a ve spolupráci, anebo v kooperaci s těmi velkými hráči si dokáže na sebe vydělat.

Petr HARTMAN, moderátor

Lubomíre Lízale, nebylo by pro stát výhodnější, kdyby nepřijal nabízenou cenu, i když nevíme, jaká bude, a rozhodl se případně aerolinie rozprodat po částech? To znamená, že by prodal jenom některé menší úseky, které by mohly být atraktivní, ať už je to výcvikové středisko, technický úsek a podobně, o které by mohl být zájem?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Možná, že by to pro ten stát výhodnější bylo. Nicméně vlastně už to vidíme na tom problému té privatizace jako takové. Vlastně ten stát, ta rozhodnutí než učiní stát, tak to vlastně potrvá strašně dlouho. A leckdy ta rozhodnutí jsou učiněna pozdě. Čili vlastně pokud ta privatizace byla nějakým způsobem zrušena a rozhodli se, rozhodl se stát to zkusit nějak jinak, tak zas tam bude ten problém toho, řekněme, velkého časového prodlevu. Nejsm si jist, že to potom dopadne lépe. To je bohužel ta výhoda toho, nebo nevýhoda, podle toho, jak se na to díváme, porovnání mezi, řekněme, správou veřejnou, nebo správou, která je svěřená do veřejných rukou, a správou privátní. Protože ten privátní vlastník může ta rozhodnutí, tak říkajíc, udělat ze dne na den, a je to jeho vlastní rozhodnutí. Kdežto v okamžiku, kdy firma je spravována veřejně, tak vlastně veškeré ty kroky musí být nějakým způsobem dobře ospravedlněny, aby nevznikala různá podezření. A to samozřejmě s sebou vždycky nese problém toho časového horizontu, kdy ty situace se mohou velmi rychle měnit.

Petr HARTMAN, moderátor

Kdybychom se podívali na tu druhou variantu, která je ve hře. To znamená, když vláda a státní úředníci tvrdí, že je to cesta k bankrotu, že těžko by se dalo odvrátit bez privatizace nebo nějaké výrazné pomoci státu. Podle Martina Kupky, v čem by to byla taková katastrofa? Protože bankrot ještě neznamená absolutní zánik firmy, tam dochází k rozprodeji toho majetku, takže firma vlastně v nějaké očištěné podobě by dál mohla fungovat.

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Tak jistě katastrofa je asi příliš silné slovo. Byl by to bankrot velkého podniku na české poměry, který znamená otřes pro strukturu, organismus. Znamená riziko vzniku dodatečných nákladů pro veřejný sektor v podobě rizika té rostoucí nezaměstnanosti. Z hlediska ekonomické teorie samozřejmě bankrot není něčím, co je nepřírozené nebo nežádoucí. Kapacity se přeskupí a nakonec to, co vychází služba nabízená, nebo produkovaný, produkované zboží je nabízeno efektivněji. Ale myslím si, že snahou všech politiků asi je pokud možno bankrotům předejít. Protože ty negativní průvodní jevy, které jsou s tím spojeny, nejsou zanedbatelné a náklady na sociálním kapitálu nejsou zanedbatelné.

Petr HARTMAN, moderátor

Lubomíre Lízale, dá se teoreticky nějak vyčíslit nebo odhadnout dopředu to, co by mohl stát případně výtěžit z bankrotu? To znamená, kdyby se prodal majetek firmy, značka, logo i ten imatrikulační kód

OK, který je velmi známý, a tak dál. Dá se to nějak spočítat, že by z toho se dala vyvodit nějaká strategie, jakou cenu přijmout, případně nepřijmout a riskovat ten bankrot a ta dál?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

No, já doufám, že aspoň takový o základní výpočet stát má udělaný, nebo vlastně ministerstvo financí, které tu privatizaci, tak říkajíc, má nějakým způsobem na starosti. Protože to bude, to bude právě ta otázka, která se bude řešit v okamžiku, kdy se uvidí ta nabídková cena. Druhá věc, kterou bych tady vlastně zmínil je, že ten stát jakožto vlastník má vždycky trošku zájem na tom, aby k bankrotu nedošlo. Ať je to o, ať jde o jakoukoliv firmu. Protože on si tím buduje i negativní pověst v okamžiku, kdy vlastně firma pod státním vedením dojde do bankrotu, tak to je potvrzení těch hlasů, které říkají, že stát vlastně není schopen některé věci efektivně spravovat. A je potom už jedno, zda to bylo skutečně tím, že ten stát byl buďto příliš přísný, nebo příliš benevolentní při správě té jednotlivé konkrétní firmě. Nebo zda to bylo čistě, řekl bych, neočekávaným vývojem na trhu.

Petr HARTMAN, moderátor

Podle Martina Kupky je možné, že by stát mohl dostat zhruba miliardu korun za aerolinie? Protože tak se hovořilo o darech, když se zjistilo, že se bude pokračovat v privatizaci i v dobách krize, protože ještě dávno, kdesi na začátku, byla taková představa, že stát může získat až 5 miliard.

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Tak tohle je těžká otázka. Já opravdu si nedokážu představit, jestli ten výnos z toho obchodu může být miliarda nebo půl miliardy nebo, nebo miliarda a půl. To bude záviset především na tom, jakou představu má zájemce o ČSA, o výtěžnosti těch aktiv, která si pořídí ve chvíli, kdy by ČSA dostal. A samozřejmě tu představu on státu nesdělí a stát se bude snažit získat co nejvíce, kde by se potom při té negociaci mohl stát s Unimexem sejít, to, to si opravdu netroufám odhadnout.

Petr HARTMAN, moderátor

A troufáte si odhadnout, zda by stát se najednou z ničeho nic rozhodl, že pro něj není momentálně ani výhodná ta varianta pokračovat v privatizaci, to znamená prodat za tu nabídnutou cenu, ani ta varianta nechat firmu dojít k bankrotu a že by nejrůznějším způsobem se snažil té firmě pomoci, aby přežila tohle těžké období?

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Tak, to si myslím, že je celkem přirozená reakce. Divil bych se, kdyby se státní úředníci nad tím nezamýšleli, jak to udělat. Ale mám pochybnosti, do jaké míry opravdu v tom prostředí jednotného evropského trhu a obav ze znevýhodňování firem na úkor jiných, jestli toto by bylo možné úspěšně realizovat, jaksi zachránit ČSA, tak nějak pokoutně ze státních prostředků, aby si toho nikdo nevšiml.

Petr HARTMAN, moderátor

Když hovoříme o privatizaci ČSA, tak je jasné, pokud tedy bude dotažena do konce, že nebude výrazným zdrojem příjmu státního rozpočtu, což by se asi miliardy navíc do rozpočtu hodily, zvláště, když už nyní se pomalu politici smiřují s tím, že deficit bude 230 miliard. Lubomíre Lízale, myslíte si, že v současné době se nabízí státu řešení v prodeji dalšího nějakého majetku, kterým by si výrazně přilepšil do rozpočtu? Nebo v současné době skutečně je lepší nic neprivatizovat a počkat, až bude doba lepší?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

No, teď jste mně skutečně nahrál na smeč. Protože vlastně když stát odprodává majetek, tak se chová trochu jako ty České aerolinie, které odprodávaly ten svůj majetek a doufaly, že si vylepší svoji vlastní situaci. Vlastně odprodej státního majetku nemůže být řešením státních dluhů. To je přesně ta strategie, která je chybná. Prostě pokud stát má problém mezi příjmy a výdaji, prostě musí najít řešení, které se zaměřuje jak na tu příjmovou, tak na tu výdajovou stránku, ale nikoliv formou prodeje majetku. Ať už státního nebo v případě ČSA vlastně jejich firemního majetku. Takže ano, samozřejmě stát si může pomoci prodejem nějakého majetku, ale prostě není to řešení toho problému. To je, ten problém je někde jinde a je to jenom odsouvání toho problému do budoucna. Čili v okamžiku, kdy politici začnou hovořit o tom, že oni vybalancují rozpočet, nebo že si pomohou tím, že prodají nějakou státní firmu, tak je to přesně ta situace, kdy by se měl volič chytit za hlavu a říci si, že to je naprostý diletantismus.

Petr HARTMAN, moderátor

Politici ale často sahají ke krátkodobým a velmi pohodlným řešením. A jedním z nich je skutečně prodej státního majetku. Je podle Martina Kupky ještě vůbec co prodávat lukrativního?

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Určitě. Tady máme minimálně jednu obrovskou firmu, jejíž akcie by bylo možné nabídnout a byl by o ně zájem a výnos z té privatizace by byl velmi zajímavý pro politiky. Ale já souhlasím s Lubomírem Lízalem v tom, že by to asi nebylo koncepčně správné snažit se odprodejem majetku vykrývat schodky v běžném hospodaření. Já si dovedu představit, že je možné s jednorázovými výnosy pokrýt nějaké jednorázové výdaje, ale problém našich veřejných rozpočtů není nějaká katastrofa jednorázová, ale nesoulad dlouhodobý mezi příjmovou a výdajovou stránkou. A v důsledku nějakým způsobem nastavených mandatorních výdajů, nebo povinných výdajů, které stát musí hradit ze zákona a jejichž objem neustále roste. Ale byl bych také rád, kdybysme tím jaksi implicitně neříkali, nebo nedeklarovali, že by stát měl držet ta aktiva v podobě svých podílů v těch firmách, v jakých je ještě drží, jenom proto, že mu třeba generují v podobě dividend zajímavé každoroční příjmy, nebo jiných benefitů. Myslím si, že prostor pro to, aby stát snížil svoji participaci v ekonomice v podobě vlastnictví firem v České republice určitě je. A pokud by k tomu došlo, ale také, tak výnosy, které by z toho stát ztratil, by neměly být využity na zalepení rozpočtových děr, ale nastartování toho, o čem se již velmi dlouho mluví a nic až tak výrazného se neděje. To znamená k reformě českého penzijního systému.

Petr HARTMAN, moderátor

Troufnu si tvrdit, že Martina Kupka měl na mysli ČEZ, ale to teďka nebudeme řešit, privatizaci ČEZu, protože politici zatím o ní ani neuvažují. Naopak uvažují o tom, jak vysát peníze z této velmi dobře prosperující firmy. Na závěr, Lubomíre Lízale, dá se říci v současné době, co je výhodnější z pohledu budoucnosti ČSA? Nebo už je to rozběhnuto tak, že je potřeba nechat věcem volný průběh?

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

No, já si myslím, že teďka jsme asi, kdybych použil sportovní terminologii, někde na konci druhé třetiny, kdy domácí tým těžce prohrává a vlastně ta nabídka, která bude doručena ministerstvu financí, bude ten okamžik, kdy vlastně o přestávce v kabině my si můžeme rozhodnout, zda ten zápas celý vzdáme, nebo zda se pokusíme nějakým způsobem v něm ještě trochu uspět.

Petr HARTMAN, moderátor

Tak uvidíme, jaká bude další strategie a jaký bude další osud Českých aerolinií. Pro tuto chvíli končí pravidelný diskusní pořadu Studio STOP. Hosty byli po telefonu Lubomír Lízal, ekonom z Národohospodářského ústavu Akademie věd a CERGE Univerzity Karlovy. A zde přímo ve studiu seděl hlavní ekonom Československé obchodní banky Martin Kupka. Děkuji vám za účast, opět někdy na slyšenou.

Lubomír LÍZAL, ekonom, Národohospodářský ústav Akademie věd a CERGE UK

Na slyšenou.

Martin KUPKA, hlavní ekonom, Československá obchodní banka

Na slyšenou.