

I vejdu tam také a spatřím, že tu ještě hrad není, než plac, na němž množství lidí stojí, zhůru k vyšším palácům vzhledajících a vzdychajících. Když sem se ptal: „Co ti tu dělají?“, odpověděno mi, že jsou čekanci, laskavého paní Fortúny vzezření a na hrad puštění očekávající. „A co se ne všickni ještě tito tam dostanou? Však všickni o to věmě pracovali.“ Odpověď: „Přičiněti se každý můž, jak ví a umí; naposledy však na paní Fortúně, koho ona k sobě přijít¹ chce neb nechce, záleží. Může se podívat, jak to jde.“ I vidím, že tam již výše žádných schodů ani bran není, než kolo jakési ustavičně se točící, k němuž kdo se připjal, zhůru na podlahu vynešen byl a tam teprv od paní Fortúny přijat a dále puštěn. Dole pak nemohl, kdo chtěl, kola se chytiti, než koho k němu úřednice paní Fortúny, jménem Náhoda, přivedla, aneb na ně vsadila: jinému každému ruce sklouzly. Ta pak rejentka Náhoda chodila mezi houfem, a koho se jí událo, toho chytila a na kolo vsadila: ježto² se jí někteří velmi na oči tiskli, rukou podávali, prosili, své vynaložené práce, poty, mozoly, šrámy a jiné zasloužilosti předstírajíce. Ale já držím, že naprosto hluchá i slepá býti musila, tak se nic ani osobám nevzhledala³, ani proseb nedbala.

Jan Amos Komenský, Labyrint světa a ráj srdce L.P. 1623

¹přijmout ²ačkoli ³neohlížela se na osoby



Ale já držím, že naprosto hluchá i slepá býti musila



Obchod je mocnou čarodějkou, integrujícím činitelem, válečným štváčem i mírotvorem. Světový obchod byl ten, kdo nejhlasitěji tleskal Československu dobrovolně vyklízejícímu nejen atlasy světa, ale především svá tradiční odbytiště zbraní a dalších komodit jiným, zasloužitějším uskupením. Evropská integrace je také až v první řadě o obchodu, o společném trhu. Ale kdo ze soudných věří, že nás „velký kluci“ chtějí do Evropské unie především proto, aby nám usnadnili uplácování produkce ve svých zemích? Cestovní ruch je ale byznys, který funguje opačně. Aby inkasoval, nepotřebuje expedovat zboží za kupujícími.

Je jediným průmyslem, který dokáže generovat spotřebitele nad rámec stávajících. Tito zákazníci (kteří mají obdobné potřeby jako stálí obyvatelé, jen za ně daleko více utrácejí) do destinací přicházejí, přijíždějí, přilétají či připlouvají, aby se tam kochali krásami, užívali života, vzdělávali se, nebo za obchody, zkrátka čerpat a platit služby, nakupovat. Český průmysl cestovního ruchu je odvětvím, kterému volný pohyb osob a zboží rozhodně neublíží, protože, vzor našemu a nám vlastnímu sebepodceňování turistické bonity Česka a zavedené praxi vysílání záporných signálů o sobě samých do zahraničí, u nás vždycky bylo na co se dívat, co navštěvovat a čím se kochat.

Jaromír Kainc, nakladatel Všudybylu



Prátelek společnost na přátelském letišti 6



Allianz si váží svých klientů 7

Každé z letišť zaznamenalo nárůst 8-9



Je tady dobrý život 10



Věřím, že rozvoj bude pokračovat 11

Letiště Karlovy Vary-Olšovská Vrata 12

Letiště Ostrava-Mošnov 13



Informační kiosky nejen na letištích 14-15

Ráj nízkonákladových společností 15



Křišťálové koule došly 16



Brno - město uprostřed Evropy 17

Voroněž má nový konferenční sál 17



Mezinárodní letiště Pardubice 18-19

V této hře jde o budoucnost Pardubic 10



Vzdušný prostor je naše národní bohatství 20-21

Lvi pamíkem do Evropy 22

Bezhotovostní devizové obchody 22



SITA k osmdesátým narozeninám ČSA 23

Ostrava, cestovní ruch a hotelnictví 24-25



Koktejl party v Top Hotelu Praha 26-27



Desetiletá česká Evropská 27

Bezbariérové nádraží v Pardubicích 28

Firma Chládek & Tintěra Pardubice 28



Stomix slavil 10. výročí 29



Kniha Olomoucký kraj pokřtěna 29

Víno a lidé 2003 30



První výročí hotelu Lázně Tábora 30

Hrábě II, hory, horolezci a ředitelé 30



Topmodelka v Le Palais***** 31

Josef F. Santin ředitelem Hotelu Palace Praha 31

Novoměstský pivovar 31



Praha Mekkou kolektorů 32-33

Jadran expressem za létem 33



První třídou 34-35

Luxusní dovolená na dosah ruky 35



Ředitelkou hotelu v Turecku 36

Hotel Garnet Strakonice 36



Průvodce labyrintem
českého cestovního ruchu

Registrace: MK ČR E 10797

Vychází 10x do roka v nákladu 10 000 ks.

Vydavatel: PhDr. Jaromír Kainc
Chalabalova 1605, 155 00 Praha 13
mobil: +420 603 177 536, fax: +420 235 522 906
e-mail: kainc@mbx.dkm.cz

Grafická úprava a sazba: IMidea s.r.o.
Tisk: Graspo Zlín

Za obsah inzerátů, P.R. článků a autorská práva
k nim zodpovídají jejich zadavatelé.



Přátelská společnost na přátelském letišti

Hlavním tématem sedmého vydání VŠUDYBYLU je letecká doprava a celoročním marketingovým u ČSA osmdesáté výročí jejich existence. Protože se ho dožívají v plné síle, dovolil jsem si rozhovor s předsedou představenstva a prezidentem Českých aerolinií Ing. Miroslavem Kůlou zahájit v rozverném tónu: „Tak, pane prezidente, jaké to bylo tenkrát v tom

řítadvacátém?”

V roce 1923? To bohužel nevím, ale připomněl jste mi jeden z vtípků mého předchůdce, pana prezidenta Antonína Jakubšeho, který tím narážel na má léta u podniku. (Letos jsem u ČSA třiatřicet let.) Na velmi známé fotografii pořízené u letadla Aero-14 Brandenburg před prvním letem ČSA stojí pilot pan Brabenec s jediným

pasažérem a ještě tam je mechanik, který letadlo připravoval, což prezident Jakubše na mou adresu komentoval: „Tak to seš ty.“ Nicméně... až tak daleko má paměť a ani působení u ČSA nesa- há. Ale že to byly průkopnické časy! Když si vezmete, že tenkrát letěl jeden pilot, jeden cestující plus pár kilo pošty... Navíc, první let se neuskutečnil v den, kdy byl původně plánován, protože na to nebylo počasí. Za těch osmdesát let jsme se posunuli úplně někam jinam...

Ano. A to i mimo převládající celosvětové trendy v leteckém byznysu. Letecká doprava stagnuje a česká mezinárodní letiště i český vlajkový dopravce mají pozitivní dynamiku. Čím je to podle vašeho názoru způsobeno?

Výsledky jsou samozřejmě lichotivé. Přispělo k nim několik faktorů. Na prvním z nich velkou



zásluhu nemáme, a to, že Česká republika nějakým způsobem roste hospodářsky. Trvá příliv investic a začíná se projevovat vliv blízkého se- vstupů do Evropské unie. Kromě toho stále těžíme z toho, že Česko, a zvláště pak Praha, jsou vnímány jako nesmírně atraktivní turistické zá- žitosti. Druhým faktorem je, že se nám podařilo vybudovat si image kvalitní spolehlivé letecké společnosti, která poskytuje velice dobré služby.



Svědčí o tom nárůst počtu cestujících, což je vůbec nejlepší ukazatel. Ilustruje jej i řada ocenění. Dalším velmi významným faktorem je, že jsme se zcela ne- pochybně rozhodli ve správný čas vstoupit do správ- né aliance – SkyTeamu, který nám dává růstový po- tenciál, na rozdíl od různých dalších aliancí, do kte- rých jsme nevstoupili, ač jsme měli možnost. SkyTeam nám umožňuje budovat síť a Prahu jako významný přestupní bod sloužící nejen Českým ae- roliniím, ale díky nám i členům naší aliance v obla- sti střední a východní Evropy. V loňském roce nám stoupl počet transferových cestujících o sedmatřicet procent. Marná sláva, jakkoliv jsem zmiňoval, že česká ekonomika roste, pořád je to ekonomika a trh velmi limitovaný. Musíme se proto velmi snažit na



trhu globálnějším a získávat tam transferové cestu- jící. V této souvislosti je třeba na místě zmínit i Pra- hu, která úspěšně plní roli hubu – přestupního leti- ště. Naši pasažéři o ní říkají, že je „friendly airport“ umožňující velice komfortní přestupy. Když to kdo- koliv porovná s letišti, z nichž mnohá jsou noční mů- rou (zejména pro ty, kteří tak často necestují), je



Praha proti nim opravdu přátelským letištem, a přitom už ne vesnického typu. Pokud ji porovnáme s řadou špičkových letišť, má obdobné parametry, ale s výhodami. Je strate-



gicky důležité, aby v tomto trendu pokračovala, a já doufám, že jsou pro to vytvořeny předpoklady, neboť růst pražského letiště bude umožňovat i další růst Českých aerolinií a české ekonomiky.

>> www.csa.cz



Allianz si váží svých partnerů

Jedním z nejvýznamnějších jsou ČSA

Allianz pojišťovna, a. s., je stoprocentní dceřinou společností předního pojišťovacího koncernu Allianz AG Mnichov. Svou činnost na českém pojišťovacím trhu zahájila 1. ledna 1993. Dnes patří mezi tři největší univerzální pojišťovací ústavy v Česku. Její produkty jsou oblíbené i v letecké dopravě. Dovolil jsem si proto předsedu představenstva a generálního ředitele Allianz pojišťovny pana Miroslava Tacla požádat o rozhovor.

Pane předsedo, jak vnímáte cestovní ruch?

Jako úspěšné hospodářské odvětví, které zemím s aktivní turistickou politikou přináší příliv turistů, a tím i ekonomickou prosperitu. A jako manažer jednoho z největších cestovních pojišťovatelů v České republice se také samozřejmě zajímám o jeho přínos pro naši pojišťovnu. Když se řekne Allianz, většina lidí působících v cestovním ruchu řekne: „To je pojišťovna, kterou známe. Pojišťovna, která nabízí velice kvalitní produkty.“ To je pro Allianz důležité.

Našimi klienty je i řada významných subjektů působících v turistickém ruchu, například lázně, hotely, restaurace, dopravci, cestovní kanceláře i agentury aj. Allianz také nabízí velmi kvalitní cestovní pojištění. V loňském roce jsme byli největším pojistitelem rizik spojených s cestováním. To je jeden pohled. Druhý je můj privátní. Velice rád cestuji. Sjezdil jsem téměř celý svět – není kontinent, na němž bych nestanul. V současné době k cestování využívám služeb cestovních kancelářů. Dříve jsem si všechno organizoval sám, dnes ale nemám tolik času na přípravu a zároveň jsem si zvykl na určitý komfort a kvalitní servis.

V pátém vydání letošního VŠudybylu (str. 25) ředitel pražského hotelu Ametyst pan Wolfgang Teufel skládá Allianz poklonu. Nedaleko česko-německých hranic na území Česko-saského Švýcarska v Kurort Rathenu se totiž nachází hotel „Elbschlosschen“, patřící stejným majitelům jako hotel Ametyst. Pan Teufel přímo říká: „Náš nádherný lázeňský hotel „Elbschlosschen“ je umístěn v malebné krajině v bezprostřední blízkosti Labe. Bohužel, 13. srpna loňského roku byl poškozen povodní. Díky perfektní součinnosti s pojišťovnou Allianz jsme jej kompletně

zrekonstruovali a navíc rozšířili prostory pro wellness. Od poloviny dubna je již opět plný hostů.“ Allianz ale i zde, v Česku, hodně pomáhá lidem a institucím. Řadě z nich vysoce nad rámec smluvních závazků.

Rok 2002 se pro Allianz pojišťovnu stal díky katastrofálním povodním nejhorším rokem jejího působení na českém trhu. Na likvidaci škod po loňských povodních jsme vyplatili tři a půl miliardy korun. Přesto, že naše hospodaření skončilo za rok 2002 ztrátou v řádu několika set milionů korun, snažili jsme se pomoci i těm, kteří neměli potřebné pojištění, např. proto, že na něj neměli peníze. Každá úspěšná firma nese určitou společenskou zodpovědnost a my v Allianz pojišťovně jsme si toho plně vědomi. Proto jsme věnovali více než 8 milionů korun na nápravu povodňových škod a obnovu prostor a aktivit více než dvaceti subjektům, převážně dětským domovům, školám, školkám a sportovním a sociálním zařízením.

Toto interview jsme si domluvili v Teplicích na zahájení tamní 849. lázeňské sezony. Hlavním tématem VŠudybylu je ale letecká doprava.

Mezi naše klienty samozřejmě patří i lázeňská zařízení. Allianz má v Česku již téměř milion klientů. Ale jak už jsem se v úvodu našeho rozhovoru zmínil,



jednou z oblastí, kde se cítíme velmi silní, je pojištění leteckých společností. Allianz je celosvětově velkým leteckým pojistitelem. V Česku jsou naším klientem také České aerolinie. Jsme na to patřičně hrdí. Pojišťovat národního vlakového dopravce, a navíc flotilu ČSA, která patří ke světové špičce, to je čest. České aerolinie dnes v leteckém byznysu hrají první ligu a vybraly si k tomu pojistitele, který ji ve svém oboru hraje také. Opravdu, vážíme si všech klientů, ale mít ve svém portfoliu ČSA, to je pro každého velký kompliment.

V současném těžkém období celosvětové stagnace letecké dopravy jsou ČSA jednou z mála klasických leteckých společností poskytujících komplexní služby, které mají pozitivní růstovou dynamiku. Proč tomu tak podle vás je?

Jsem přesvědčen, že je tomu tak proto, že mají velmi dobrý management a strategii. Strategie ČSA není momentální, krátkodobou záležitostí. Naopak. Realizuje se již řadu let. V tom tkví jejich úspěch. Velmi promyšlená strategie, propracovaná obchodní politika a kvalitní management.

Dotkl jste se managingu. Jste člověkem, který úspěšně řídí velkou společnost. Podle mne je organizace největším zázrakem existence. Nejen vesmíru či živé hmoty, ale i mezilidských procesů. Od firmy, v níž vládne chaos, se žádné zázraky čekat nedají. Zázrakem vesmíru ale je, že všechno funguje jakoby samo sebou, že se nesrážejí planety apod. To samé platí, pokud se to podaří, u organizace a řízení lidí.

To je pravda. Ale i planety se někdy srážejí. U lidí to však bývá podstatně častěji. Ale dobré řízení lidí dokáže využít i takových srážek. Možná i z toho důvodu dnes Allianz patří ke špičce pojišťovacího trhu. Ve vedení Allianz pojišťovny jsem již třetím rokem. Předtím jsem působil na vysokých postech několika dalších pojišťoven. Pokud se podíváte na Allianz pojišťovnu, mám pocit, že je to podobné jako u ČSA. Allianz pojišťovna není firmou, která zazáří jako supernova a zhasne. Jsme společností, která běží na dlouhou trať. Jsme pojišťovnou, která si v Česku buduje silnou pozici, a tato pozice se stále zlepšuje. Všechno je to o nás, o budoucnosti, o dlouhodobé strategii, a ta se skládá z jakoby maličkých kamínků, z nichž nakonec vyroste na pevných základech nedobytný hrad. To si myslím, že je správné.

>> www.allianz.cz

Allianz



Každé z letišť ČSL zaznamenalo nárůst

26. června ve 13 hodin se na mezinárodním letišti Praha-Ruzyně uskutečnilo slavnostní položení základního kamene k nově budovanému terminálu Sever 2. Při té příležitosti jsem o rozhovor požádal Ing. Martina Kačura, generálního ředitele České správy letišť, s.p. Pane řediteli, jaké jsou důvody pro výstavbu terminálu Sever 2?

Prvním je kontinuální rozvoj pražského letiště, který reaguje na trvale rostoucí počet cestujících. Už dnes patří mezi špičková středně velká evropská letiště, vybavená moderní technikou a potřebným komfortem pro cestující. Loni jsme se dostali na 6,3 milionu pasažérů odbavených na úrovni, která odpovídá nejvyšším evropským nárokům, přičemž souhrnná plánovaná kapacita terminálů Sever je 6,5 milionu odbavených cestujících za rok. Bavíme-li se ale o provozních špičkách, stačí přijít na letiště brzo ráno, v čase mezi desátou až třináctou hodinou nebo mezi šestnáctou a dvacátou, a pochopíte, proč je potřeba rozšířit kapacitu letiště. Osobně se domnívám, že stávající terminál je schopný odbavit přes sedm milionů cestujících ročně bez výraznějších problémů, avšak s tím, že přílety a odlety se budou z provozních špiček přesouvat do méně exponovaných časů, které ale již nemusí být pro letecké společnosti tak zajímavé. Kromě kapacitních příčin je zde ještě další závažný důvod, související se vstupem Česka do Evropské unie a s jeho přistoupením k Schengenské dohodě. Její pravidla stanovují, že občané zemí Schengenské dohody nemají být odbavováni společně s občany zemí, které nejsou členy této dohody. Nový terminál Sever 2 bude sloužit právě k odbavování letů v oblasti Schengenu a nyníjší terminál Sever 1 pro lety do non-Schengenu.

Jak bude terminál Sever 2 vypadat po dokončení?

Vedle svého základního poslání – komfortního odbavení cestujících – bude poskytovat širokou nabídku služeb a nákupních možností. Nový terminál bude dvojúrovňový. Jednou z velkých výhod bude, že bezpečnostní kontrolou cestující projdou hned po odbavení na odbavovacích přepážkách. Celý tranzitní prostor tak už bude bez bezpečnostních kontrol a cestující se budou moci nerušeně věnovat nákupům a přípravě na let. Otevřením terminálu Sever 2 počítáme s navýšením kapacity o čtyři miliony odbavených cestujících za rok. Terminál je ale koncipován tak, aby bylo možné jeho průchodnost dále rozšiřovat podle potřeb narůstajícího provozu, a to až na ročních deset milionů cestujících.

Je součástí uvažované investiční výstavby na letišti v Praze-Ruzyni i paralelní startovací a přistávací dráha?

Jsem si plně vědomi, že



celkovou propustnost letiště Praha nezvýší dílčí navýšení kapacity terminálu. Vyvážené kapacity je třeba mít nejen pro odbavení cestujících, ale i letadel. Od určité fáze nárůstu počtu cestujících, a tím i počtu pohybů letadel, se proto ruzyňské letiště bez nové paralelní dráhy neobejde. Česká správa letišť začala s její dokumentační přípravou, která je dána rozvojovým plánem letiště Praha, schváleným Ministerstvem dopravy ČR. V současné době jednáme s okolními obcemi o zapracování nové dráhy do jejich územních rozvojových plánů. Pak bude následovat studie o jejím dopadu na životní prostředí a po ní projednávání dalších povolení, nezbytných pro zahájení výstavby.

24. června jsme se v bezprostřední blízkosti terminálu Jih potkali na slavnostním otevření nového čtyřhvězdičkového Airport Hotelu Prague.

Jeho investorem je společnost M.I.P. Group a provozovatelem EuroAgentur Praha. Nabízí ubytování v 56 pokojích. Budova je bezbariérová, vybavená protihlukovými okny. Jeden z pokojů je speciálně upraven pro tělesně handicapované osoby.

Vedle nové administrativní budovy letecké společnosti Travel Servis se staví další hotel, jehož 74 pokojů bude mít cestující veřejnost k dispozici v dubnu příštího roku. Mimochodem, v souvislosti s investičním rozvojem letiště je teď hodně zajímavé období. Všude byl již informoval o tom, že na území pražského letiště roste nový cargo terminál ČSA. Nedávno dostavěla společnost Travel Servis svoji administrativní budovu, ČSL v nejbližší době dokončí rozšíření

odbavovací plochy pro letadla. Začátkem prázdnin se mezi cargo terminály ČSA a Menzies začne stavět veterinární stanice a rostlinolékařská stanice.

Mimoto se na Ministerstvu dopravy ČR projednává záměr převodu regionálních letišť na kraje. Pokud se to podaří, regionální letiště získají daleko snazší přístup k finančním zdrojům z regionálních rozvojových fondů Evropské unie, než kdyby zůstala pod správou ČSL, už proto, že Praha jim přístup k nim blokuje velmi vysokou úrovní tvorby hrubého domácího produktu.

Čím to, že si česká mezinárodní letiště udržují pozitivní dynamiku v době, kdy se většině obdobných letišť v zahraničí moc nedaří?

Určitý podíl na tom má skutečnost, že nás do roku 1989 někdo držel na uzdě, a to hodně zkrátka. Praha, pokud by měla v minulosti obdobnou volnost jako Vídeň, Frankfurt apod., mohla být dnes někde úplně jinde. Zkrátka, na nějakou dobu jsme ztratili možnost se rozvíjet a teď to doháníme. Za současným úspěchem ČSL, který znamená značný nárůst cestujících, pohybů letadel a zvýšení počtu destinací, je ale třeba vidět především práci týmu odborníků ČSL, promyšlenou obchodní politiku a dobře nastavené obchodní podmínky. Například v době války v Iráku jsme uplatňovali poloviční přistávací poplatky, nově otevřené destinace v pravidelném provozu mají na přistávacích poplatcích slevu 50 % po dobu jednoho roku apod. I když je velice obtížné konkurovat ostatním letišťům ve východo- a středoevropském regionu, držíme se na špičce letišť zemí přístupujících k EU. Nic nejde samo od sebe, za vším je odbornost, tvrdá práce a snaha být vždy o dva kroky před konkurencí.

Dalšími významnými činiteli jsou rozvoj českých leteckých společností ČSA a Travel Servisu, zájem o Prahu jako leteckou turistickou destinaci, přibližování se Evropské unii a díky vhodně nastaveným obchodním podmínkám i rozvoj nízkonákladových společností, který v našem regionu nemá obdoby.

Letecká doprava bývá vždy hodně spjata se silou ekonomiky dané země. Pokud lidé mají o trochu víc peněz, připlatí si na dovolenou raději cestu letadlem. V této oblasti letecká doprava funguje jako citlivý barometr ekonomiky daného kraje nebo země. Pozitivní dynamika se ale netýká pouze letiště Praha-Ruzyně. Vzhledem k tomu, že se všechny kraje České republiky rozvíjejí (ačkoliv si coby pravověrní našiinci zřejmě budeme trvale na všechno naříkat), lidé všeobecně více létají. K tomu se regionálními letišťmi daří získávat další zakázky v oblasti carga. Zejména Brno a Ostravě. Letiště Karlovy Vary se bude zřejmě i nadále úspěšně orientovat na lázeňskou incomingovou klientelu. Každé z letišť, které je u České správy letišť, zaznamenalo v loňském roce nárůst. Už delší dobu jsou ekonomicky soběstačná, generují potřebné cash-flow a loni již byla schopna financovat vlastní investiční rozvoj, což potvrzuje, že jejich ředitelé a zaměstnanci odvádějí velmi dobrou práci.

>> www.csl.cz





Letiště Praha-Ruzyně 26. června 2003:

Výstavba terminálu Sever 2 zahájena



Je tady dobrý život

Kancelář šéfa obchodu Shell Aviation pro východní, střední a jižní Evropu pana Davida Greena se nachází v Praze na letišti. Z Česka tak (ne-ní-li zrovna v dotýčných zemích) řídí týmy Shell Aviation v Česku, Itálii, Německu, Polsku, Portugalsku, Rakousku, Rumunsku, Řecku, ve Španělsku, Švýcarsku a v Turecku.

Pane Greene, kolik má Shell Aviation takovéhoto teritoriálních uskupení?

V podstatě pět: Evropu, Severní Ameriku, Jižní Ameriku, Afriku a Střední Východ a Východ. Evropa sama je pak rozdělena na dva obchodní týmy: jeden je pro západní a severní Evropu a druhý pro jižní, východní a střední Evropu. V Aviation jsem sedm měsíců. Předtím jsem působil jako obchodní poradce v Shell centru v Londýně. Tři roky jsem pracoval ve filiálkách Shell po celém světě. Tu dva měsíce, tam šest. Bylo to velmi zajímavé, protože v té době nás v Shell centru na našem oddělení bylo kolem padesáti zaměstnanců pětadvaceti národností.

Ale česky jste z nich mluvil pouze vy. Co vás vedlo k tomu učit se zrovna náš jazyk?

Byl jsem zvědavý na zemi, jejíž piloti nám za druhé světové války tolik pomohli v bitvě o Británii. (Moc se mi proto líbil film „Tmavomodrý svět“.) Ale nejen to mne motivovalo navštívit vaši zemi. Od roku 1992 jsem žil a pracoval v Opavě. Mým prvním zaměstnáním hned po univerzitě bylo místo učitele anglického jazyka na tamním gymnáziu. V té době tam ale moc lidí anglicky nemluvalo. Jídelní lístky a takové věci, všechno bylo pouze v češtině. Takže mi nezbývalo nic jiného než se učit česky. Našel jsem tam řadu kamarádů, díky nimž jsem se stále zdokonaloval. V té době jsem měl bezkonkurenčně nejvyšší plat, co jsem kdy v životě pobíral, ale život tam byl báječný. Lidé jsou tam poněkud jiní než tady v Praze. Mají se rádi a dělají spoustu dobrých věcí. Narodil jsem se sice na Kypru, kde byl v té době otec u Royal Air Force, po rodičích jsem ale Velšan. Lidé ve Slezsku jsou hodně podobní lidem ve Walesu. Angličané jsou jakoby Češi v Česku a Slezany je možné porovnat s Velšany v Británii. Lidé tam jsou více spjatí se zemí, s místem, v němž žijí. Je tam klidnější život. Je pro mne nepochopitelné, že spousta Čechů chce žít někde jinde. Na tzv. Západě nebo v Americe. Podle mého názoru život a životní styl v České republice vůbec není špatný. Je tady dobrý život.

Británie je kolébkou sportu. Jaký jste dělal vy?

Na univerzitě jsem hrál rugby. V tom již ale, a to ani rekreačně, vzhledem k povolání, spojenému

s neustálým cestováním, nemohu pokračovat. Chodím tedy běhat a do posilovny.

Domnívám se, že tady v Praze máte asi osm rugbyových týmů. Víím, že v Praze a v Brně se rugby hraje na docela slušné úrovni. Občas se jdu podívat na zápasy.

Letecká doprava celosvětově stagnuje.

Ano, v Evropě jsou objemy výkonů o zhruba patnáct procent nižší než loni. Je zajímavé, že vzdor tomuto celoevropskému poklesu Česká republika stále zaznamenává pozitivní dynamiku včetně jejího dopravce ČSA. Podle mého názoru jsou České aerolinie jednou z nejlepších společností v Evropě. Pokud si mohu vybrat, rád letím s ČSA. Mají kvalitní letadlovou flotilu, velmi příjemný palubní personál a většinou velmi dobrý catering. A navíc, na jejich palubách mohu hovořit česky. Patříte mezi několik málo evropských zemí, které nemají tak velké problémy jako tzv. vyspělejší země, např. Francie, Velká Británie nebo Německo.

Nejen celosvětová stagnace letecké dopravy, projevující se globálně nižšími objemy odběrů leteckého paliva a maziv, tvrdě postihuje Shell Aviation.



Trápí nás ještě další problém, a to kurz dolaru vůči euru. Dlouhodobé kontrakty se zákazníky totiž máme uzavřeny v dolarech, ale vstupy hradíme v euru. Naše náklady se tak v souvislosti s enormním posílením eura vůči americkému dolaru zvýšily o dvacet procent.

Poslední dobou do Česka (na letiště Praha-Ruzyně), a to zejména z Velké Británie, přivážejí nízkonákladoví letečtí dopravci desetitisíce turistů týdně. Co podle vás tyto lidi do Česka přitahuje?

Reference. Velmi mnoho lidí z Velké Británie již Česko navštívilo. Už proto, že zde máte řadu architektonických i urbanistických skvostů. Domnívám se, že obrovský zájem o návštěvu Prahy a České republiky způsobují osobní svědectví. Pro poddané Jejího Veličenstva je v Česku příjemně a docela levně. Velmi dobře se zde vaří, máte vynikající pivo a zdejší lidé se k nám chovají vstřícně a vesměs s pochopením. Je fakt, že s nízkonákladovými společnostmi cestují zejména příslušníci nižších příjmových skupin a mládež. Velmi často se k vám vydávají povyrazit celé skupiny, a někdy to bývá poněkud hlučné.

Ale i tito lidé s sebou do Česka přivážejí peníze a utrácí je v daleko větší míře než trvalí obyvatelé. Ostatně, po dobu pobytu se zahraniční návštěvníci stávají našimi hosty a je na české straně, aby se k nim chovala, jak si zaslouží, včetně péče o jejich bezpečnost a pořádek. Těžko si představit, že by britští bobyové s taktem a kultivovaně, a přitom nekompromisně, nezvládli rozjařený dav.

Ano, ale totéž dnes už platí také o vašich strážnících. Za dobu, co jezdím do Česka, čeští policisté udělali obrovský posun vpřed. Před deseti lety se mi zdálo, že se nás cizinců jakoby bojí. Na nikoho z nás se nesmáli, neměli snahu nám poradit, pokud jsme bloudili, nepomáhali, pokud jsme zlobili, báli se zasáhnout. Opravdu se to úžasně zlepšilo. Špičkové schopnosti vašich bezpečnostních složek ilustruje vysoce profesionálně zvládnuté výroční zasedání

Mezinárodního měnového fondu a Světové banky v září 2000 a pražského summitu NATO v loňském roce. U těchto akcí, provázených masovými protesty proti tzv. globalizaci a spojených s násilím, se nachází přímé srovnání se zabezpečením průběhu obdobných kongresů



v tzv. vyspělejších zemích. A mají se od vás i co učit.

Hovoříme spolu v pátek 13. (června), což je datum, kdy se v Česku prvním dnem koná referendum o vstupu do Evropské unie. Proč by Česko mělo nebo nemělo být členem Evropské unie?

Je mnoho důvodů pro i proti. Nicméně se domnívám, že pozitiva převažují. Pokud se Česko stane členem Evropské unie, spousta věcí se pohne daleko rychleji kupředu. Bude k vám více investováno. Lidé budou cestovat ještě volněji. Co se mi teď hodně nelíbí, jsou neskutecně dlouhá čekání na pasovou kontrolu na ruzyňském letišti. Česko, a zejména Praha, která je čím dál významnější leteckou destinací, láká obrovské množství lidí. Pokud odpadnou celní a pasové bariéry, bude se k vám bude jezdit daleko pohodověji a v daleko větší míře, což se jistě odrazí i v posílení zahraničního inkasa z cestovního ruchu.

>> www.shell.cz

>> www.shell.com/aviation



Věřím, že rozvoj bude úspěšně pokračovat...



Rozhovor s JUDr. Milošem Slávkem, náměstkem generálního ředitele České správy letišť,

jsem začal konstatováním, že Česko je jedním z mála evropských států, jehož mezinárodní letiště nevyzývají hospodářský pokles. Obzvláštní dynamiku v evropském kontextu si pak udržuje letiště Praha-Ruzyně.

Aniž bych snižoval úlohu ostatních českých mezinárodních letišť, ruzyňské mělo vždy historicky dominantní postavení na letecké dopravní cestě. Lvi podíl na tom mají úspěšné a letos osmdesátileté České aerolinie, které odvádí obrovskou práci. Avšak nejen ČSA, celý SkyTeam, jehož jsou alianční součástí. Dalším faktorem přispívajícím k pozitivní dynamice letiště Praha-Ruzyně jsou nízkonákladoví dopravci. Poslední dobou projevuje zájem jedna společnost za druhou a vedeme s nimi obchodní jednání, z nichž některá končí smlouvou. Jak velcí, tak i menší dopravci do Česka přivážejí cestující, kteří ekonomicky přispívají nejen k rozvoji letiště, ale do celkového rozpočtu sektoru cestovního ruchu. Současná poptávka svědčí nejen o velkém zájmu o služby, kterých se jim dostává od České správy letišť a dalších subjektů, jež na letišti Praha působí, ale zejména o Prahu a o Českou republiku.

Pozitivní hospodářskou dynamiku zaznamenává nejen Praha, ale i ostatní letiště ve správě České správy letišť.

Karlovarské letiště k oživení svých obchodních aktivit přispělo i tím, že zásadně přestavělo přiletovou a odletovou halu a upravilo její obchodní dispozice. Nejenom v tzv. duty free shopech. Díky vnitřní i venkovní restauraci si také vytvořilo dobré podmínky pro poskytování stravovacích služeb.

Letiště v Ostravě-Mošnově rovněž obchodně expanduje. Své úsilí výrazně zaměřuje na rozvoj infrastruktury. V současné době má ve výstavbě další část terminálu, což je na tamním letišti jedna z největších investičních akcí.

Zatímco v Karlových Varech a v Ostravě jsme správci i provozovateli, letiště Brno - Tuřany Česká správa letišť pronajala na základě smlouvy o nájmu části podniku soukromému subjektu - akciové společnosti Letiště Brno, která má za sebou i silné zahraniční zázemí,

společnost BAVDF. K převodu došlo 1. července 2002 a během relativně krátkého období je dnes rovněž ziskové. Spolupráce s provozovatelem je velice dobrá.

Pane doktore, v rámci podniku zodpovídáte za obchodní a právní úsek. Co je či bude nového v obchodních zónách na letišti v Praze?

Co se týče terminálu Sever 1, cestující si nepochybně povšimli, že jsme provedli změny. Některé se promítly do prstu B, další jsme udělali v tranzitním prostoru - ve spojovacím krčku u prstu A. Totéž se týká příletové haly, kde jsme iniciovali výstavbu nové restaurace s plazmovými obrazovkami. To se pozitivně odrazilo na spokojenosti cestujících a ruku v ruce s tím i na lepších ekonomických výsledcích. Česká správa letišť uvažuje také o tom, že zde posílí novinovou a čtenářskou službu, zejména prodejem cizojazyčných časopisů a brožovaných knížek. V této chvíli pro pasažéry chystáme další příjemné překvapení - na pražské letišti by měla nastoupit společnost CZ Retail, jejíž stejnojmenné společnosti působí na letištích téměř po celém světě a která provozuje velice pěkné obchody. Na základě vyhodnocení ankety mezi cestujícími uvažujeme o tom, že v některých prodejních místech dojde ke změně sortimentu. Ale nechci toho říkat příliš, abych překvapení neprozradil předem.

V současné době pracujeme na velkém projektu, na řešení obchodní zóny v terminálu Sever 2. Díky její koncepci Praha-Ruzyně ještě posílí své postavení mezi nejmodernějšími letišti v Evropě. Připravujeme totiž soustředěnou obchodní zónu, jaké začínají být běžné na západoevropských letištích. Kromě ní bude podobně koncipována i gastrozóna. Měly by v ní být zastoupeny nejvýznamnější světové kuchyně. Hodně si od toho slibujeme. Věřím, že rozvoj letiště bude úspěšně pokračovat tak, jak byl nastartován v roce 1995, a že při tom pomohou jak orgány státní správy, tak i obchodní partneři.

To, co cestující a letecké společnosti na letišti postrádají, je lékárna, protože ne všichni zabezpečí letištní pohotovostní lékařská služba a volný prodej léků je i komplikovaný. Můžeme slíbit, že v terminálu Sever 2 s pěknou lékárnou počítáme.

Rád bych ještě zdůraznil, že v současné době se plány obchodní zóny dokončují, ale nejsme ještě v etapě, kdy bychom uzavírali smlouvy na pronájem

obchodních ploch. To je ještě předčasné. Uvažujeme o tom, že budeme se zájemci, kteří se přihlásili, jednat od třetí čtvrtiny příštího roku.

>> www.csl.cz





Karlovarské letiště má strategický význam pro svůj region....



Karlovy Vary patří mezi nejvýznamnější turistické cíle České republiky. V souvislosti s hlavním tématem tohoto vydání jsem o rozhovor požádal ředitele mezinárodního letiště Karlovy Vary Ing. Václava Čemého.

Co se týče největšího rozkvetu pravidelné dopravy na našem letišti, pak jeho vrchol byl v sedmdesátých letech minulého století. V roce 1978, kdy sem létaly pouze vnitrostátní linky, jím prošlo kolem padesáti tisíc pasažérů. Co se týče novodobé historie, první pravidelný mezinárodní spoj zde byl zahájen Českými aeroliniemi v únoru 1998 na trase Moskva - Karlovy Vary - Moskva. Vytíženost linky má trvale stoupající tendenci. Dnes již tuto trasu absolvují čtyři lety týdně. V letech 2000 a 2001 k nám v červenci až září Travel Servis provozoval charterové lety na lince Praha - Tel Aviv - Karlovy Vary - Praha. Izraelská klientela je v současné době jednou z těch, které se významně podílí na celkovém počtu karlovarských lázeňských hostů. S jistými nadějemi proto sleduji vývoj v Izraeli a na palestinských autonomních územích, jež by se mohl odrazit i v obnovení tohoto spoje. V letošním roce k tomu v oblasti pravidelné přepravy přibyl dva vnitrostátní lety týdně na trase Praha - Karlovy Vary - Praha. Tato linka má v Praze slušnou návaznost na mezinárodní lety z Ameriky, Německa, Itálie atd.

Jaká byla vaše cesta na místo ředitele mezinárodního letiště Karlovy Vary?

Nastoupil jsem sem zvenčí. Nicméně v té době jsem už byl několik let členem Aeroklubu Karlovy Vary. Vystudoval jsem Vysokou školu dopravní v Žilíně – obor provoz a ekonomika letecké dopravy. Po listopadu 1989 jsem dva roky pracoval jako pilot u Slovairu. Slovar se transformoval do Air Specialu, který v první fázi propustil zhruba třetinu pilotů, což jsme odnesli my, mladí. Pak jsem se z letectví na chvíli profesně vytratil, ale létat jsem nepřestal – stal jsem se členem Aero-klubu Karlovy Vary. Na jaře v roce

1998 mne kontaktoval můj předchůdce na tomto místě, Ing. Machačka, s nabídkou nastoupit po něm jako ředitel. Po dvouměsíčním zvažování všech pro i proti jsem s tím souhlasil. Pak už to bylo na generálním řediteli České správy letišť a jeho rozhodnutí.

Co vám poslední dobou udělalo největší radost?

Jednoznačně zavedení čtvrté linky Moskva - Karlovy Vary - Moskva. Po jejím otevření jsme volali již od minulého roku. O toto zvýšení počtu letů se zasloužil také karlovarský primátor Mgr. Zdeněk Roubínek, a já věřím, že to na této trase není linka poslední. Podívám-li se totiž do statistik, pak počet lázeňských hostů v Karlových Varech z Ruské federace je stále zhruba o třetinu vyšší než počet pasažérů, kteří z této oblasti přilétají do Varů přímo.

Je velmi sympatické, že přiletivší před vaší letištní budovou vítá socha Jurije Gagarina. Ostatně zamával i mně a byl to pilot jako vy.



Ano, byl to pilot, nicméně těžko se s ním srovnávat. Bezesporně je dobře, že město Karlovy Vary našlo důstojné umístění pro sochu člověka, který svým letem do vesmíru zahájil kosmickou éru lidstva.

Čím to je, že v leteckém byznysu Česko jede, konkrétně vám se např. nedostává přepravních kapacit mezi Moskvou a Vary, a většina ostatního světa stagnuje?

Nevím, jsem-li ten, kdo by na takovou otázku měl odpovědět. Veškeré soudy

jsou v našem byznysu velmi ošidné, protože stačí strašně málo a všechno je jinak. Naše česká dynamika není nikterak světoborná, ale (na rozdíl od většiny ostatních) je. Incoming do Česka, dle mého názoru nedostatečně podporovaný státem, se vzdor tomuto přístupu díky podnikatelské sféře, a tak trochu i sám od sebe, rozvíjí bez větších výkyvů. Naše startovní pozice v tomto segmentu zahraničního obchodu byla úplně jiná než u tradičních a zavedených destinací. Souvisí to i s tím, jak město Karlovy Vary a Karlovarský kraj systematicky uplatňují politiku propagace cestovního ruchu a prosazování ekonomických zájmů tohoto regionu na zdrojových trzích. Nejen prostřednictvím renomovaných zahraničních veletrhů cestovního ruchu. Opravdu si nestačí jenom říkat, že máme krásný kraj, krásné město, krásné lázně, ale je třeba je prezentovat a prosazovat jejich hospodářské zájmy při všech možných příležitostech. Na Karlovarský kraj je třeba neustále poukázat pozornost jako na destinaci, kam se (z našeho pohledu zejména) sluší létat. Objektivně pozitivní věcí pak je, že Česko nikdy nebylo spojeno s žádnými aférami a teroristickými útoky. Dá se říci, že ve světovém kontextu je Česká republika jakýmsi relativním „ostrovem klidu“, což se pozitivně projevilo i po jedenáctém září, kdy např. německá klientela zrušila téměř všechny zájezdy do Ameriky a řadu z nich přesměrovala do Karlových Varů. Takže Vary v roce 2001 zaznamenaly dvojnásobný příliv německých návštěvníků.

Vaše letiště má strategickou polohu, i je významné z hlediska lidí, z nichž mnozí rozhodují o tom, kde se bude investovat, protože velmi často cestují vlastními letadly.

Abychom si udělali trošičku obrázek o skladbě provozu na našem letišti, tak pravidelné linky tvoří zhruba pětasedmdesát procent leteckých výnosů na letišti Karlovy Vary. Zbýlá čtvrtina je tvořena všeobecným letectvím, a to jak létáním pro zábavu, kdy např. do Karlových Varů přiletí na víkend rodina z Německa, tak byznys lety, které tvoří převážnou většinu z této čtvrtiny. Co mne mrzí je, že lidé z Karlovarského kraje (který má zhruba tři sta tisíc obyvatel) karlovarské letiště vnímají především jako příletové a odletové pro lázeňské hosty. Byl bych moc rád, aby se to do budoucna změnilo, aby obyvatelé tohoto regionu v brzké době mohli začít využívat výhody svého letiště a létatli odsud na služební cesty či na dovolené k moři tak, jako je to dnes již běžné z Prahy, Brna, Ostravy a Pardubic.

>> www.csl.cz



Ostrava-Mošnov, rozhodně pozitivní



S ředitelem letiště Ostrava Mošnov Ing. Michalem Červinkou si povídáme na nejvýznamnějším mezinárodním letišti česko-polsko-slovenského trojzemí. Právě z těchto tří zemí odsud z Ostravy každoročně odlétá největší množství lidí na pobytové zájezdy k moři.

Ano, jsme letištěm ve strategickém trojúhelníku a druhým největším v Česku. Z okolních letišť jsme největším, s nejdelší vzletovou a přistávací dráhou. Naše runway má 3,5 km a je vhodná pro provoz všech letadel. Těch, která již dnes létají, i těch, která se teprve kreslí, jako je např. Airbus A-380. Zájem o letiště Ostrava-Mošnov stoupá. V loňském roce jsme poprvé od roku 1980 překročili stopadesátitisícovou hranici odbavených pasa-



žitné, v jak bezprostředním sousedství města Ostravy je nádherná příroda. Jak kouzelné parky a zeleň je v samotném městě. Mým koníčkem je létání, takže mám tento kraj v oku shora. Měli bychom být hrdi na to, v jak krásném kraji žijeme. Toho poničeného je z ptáčích perspektiv vidět poměrně málo, ale krás mnoho.

Vzdor mé úvaze - tedy tomu, jaké o sobě vysíláme signály - je Česko jedním z mála ostrůvků relativního hospodářského růstu. Ještě markantnější to je u letecké dopravy. Všechna česká mezinárodní letiště mají pozitivní růstovou dynamiku.

Pokud budu mluvit za Ostravu-Mošnov, tak to má rozhodně pozitivní. I když je to trochu způsobeno tím, že v minulých letech měl náš růst velké rezervy. Ostrava je z mého pohledu zdravé a dynamicky se rozvíjející letiště. V současné době zaměstnává sto patnáct lidí. Nedostává žádné dotace. Je schopno vydělat si na provoz i na vlastní rozvoj, ačkoliv to zatím není tak progresivní rozvoj, jak bychom si představovali. Nicméně ukazatele jdou směrem vzhůru, takže doufáme, že si budeme moci plnit rozvojová přání. Nevymýšlíme si nic, co by bylo extra. Snažíme se být standardním evropským letištěm, abychom fungovali tak, jak fungují mezinárodní letiště v jiných zemích.

Jaká je tedy podle vás perspektiva vašeho letiště?

V současné době se usilovně pracuje na jeho převodu ze státu na kraj. Všechny práce, a je to hodně administrativy, směřují k tomu, aby letiště Ostrava-Mošnov bylo k 1. lednu 2004 pod správou Moravskoslezského kraje. Pokud bude ostravské letiště krajské, má nikoliv nevýznamnou šanci dosáhnout na evropské peníze z rozvojových fondů. Takže pokud se k tomu, co vydělá samo, přidají evropské prostředky, umožní nám to splnit si jedno z našich rozvojových přání - vybudovat větší odbavovací halu. Zvláště v letních měsících je ta současná na mezní hranici průchodnosti.

Letiště chceme rozvíjet ve třech oblastech. Nejen nepravidelnou dopravu. Ostravu chceme již v letošním roce napojit na některé jiné zahraniční destinace v Německu nebo Rakousku. Věřím tomu, že se



žerů. Uvidíme, jak dopadne letošní rok, ale zdá se, že překročíme dvěstětisícovou hranici.

Česko vzdor tomu, že často a úspěšně demonstuje, že když se nechce, že je to horší, než když se nemůže, je na tom z hlediska hospodářského rozvoje relativně dobře. Dosvědčuje to i dynamika vašeho letiště v regionu s puncem útlumu.

S tou malomyslností to není až tak docela pravda. To je pouze mediálně živený obraz. Velmi mne mrzí a šťve, že se o Ostravsku hovoří jako o „černé díře“. Ano, je zde utlumován těžký průmysl a těžba černého uhlí, nicméně je až neuvě-



opět rozběhne stavba opravárenského centra na největší letadla až do velikosti Boeingu 747. Do našeho hangáru nejenže se vejde Jumbo, ale vejde se tam i Antonov 225 Mria, který tu byl v roce 1989 na leteckém dnu. Takže zatím největší letadlo světa už u nás také parkovalo. Naše letiště občas pro své výcvikové lety využívá Austrian Airlines. Měli jsme tu Airbus A-340 a Airbus A-330 a jako první v republice u nás přistál Boeing 777 společnosti Lauda Air.

Připravujeme i výstavbu cargo terminálu, který věřím, že bude příští rok hotov.

>> www.airport-ostrava.cz

Generálního ředitele společnosti Ascom Praha Ing. Jiřího Koutenského jsem oslovil s tím, že internet v Česku stále ještě není všeobecně snadno dostupným informačním a komunikačním médiem. S informačním terminálem jsem se poprvé setkal jako se službou zprostředkující turistické informace návštěvníkům Pražského hradu. S obdobně koncipovanými terminály je možné se setkat i na některých českých mezinárodních letištích.

Na letištích umožňují přístup na webové stránky Českých aerolinií. Je tak možné si tam např. vyhledat přílety a odlety letadel. Jejich prostřednictvím je ale možný přístup i do celosvětové sítě internet, což je již placenou službou.

Informační terminály na letištích mají široké využití. Mnoho lidí chce využít elektronické pošty ke komunikaci ještě před odletem či bezprostředně po příletu. Informační terminály jsou pro své zřizovatele přínosem, bývají po příletu prvním a velmi často před odletem i posledním finančním vydáním incomingových návštěvníků České republiky.



Je pozitivní, že se díky Českému Telecomu v současné době po celém Česku rozšiřuje síť informačních terminálů.

Ano, je. Veřejné informační terminály, které umožňují přístup na internet, zaslání e-mailů, telefonování, posílání SMS a vyhledávání v databázích začínají ovlivňovat život i v České republice. V řadě evropských zemí jsou již samozřejmým a běžným nástrojem komunikace. Příkladem v Evropě může být Velká Británie, Švýcarsko a další státy. Kiosky začínají ovlivňovat život nejen v oblasti komunikace osob, ale i v oblasti spotřeby. Reklamní společnosti na nás útočí už i z informačních terminálů. Na druhou stranu možnost přístupu k internetu, k telekomunikačním a informačním službám mimo kancelář či domov dává mnoha lidem určitou nezávislost. Informační kiosky se proto začínají dobře uplatňovat i v rámci Česka.

Jaký je rozdíl mezi informačním kioskem a internetovou kavárnou?

Informační kiosk může být proti internetové kavárně umístěn jako běžná telefonní budka. To je jeden rozdíl. Druhý je možnost placení. V internetové kavárně většinou zaplatíte účet jako v jakékoliv jiné kavárně. U informačního kiosku úhradu provedete telefonní kartou nebo mincemi jako u telefonního automatu. V řadě zemí je již běžné placení prostřednictvím bankovních karet. Tento trend budou do budoucna podporovat i české veřejné informační terminály. Informační kiosky, na rozdíl od běžného provozu internetových kaváren, umožňují i souběžné telefonování.

Je váš informační terminál odolný proti vandalům?

Je, ale každá odolnost má své meze. Je odolnější než běžné stolní počítače. Není však zařízením, které by v Česku mohlo být umístěno někde na nechráněném veřejném prostranství. Tak tomu bohužel



Informační kiosky nejen na letištích

Ascom je největším švýcarským telekomunikačním koncernem. Zaměstnává kolem osmi tisíc lidí v Evropě, Americe a Asii. Výrobky Ascomu byly v Československu známy již před rokem 1989. Jeho vysílačky Autophon před rokem 1989 používala naše Horská služba, hasičské a zdravotnické záchranné sbory, Československé dráhy aj. Ascom se v Česku v současné době soustřeďuje na bankovní automatizaci, na napájecí systémy pro mobilní operátory, jako jsou Eurotel, Český Telecom či České Radiokomunikace. Velmi významnou oblastí jeho působení je sféra bezpečnostních produktů – rádiové sítě záchranných bezpečnostních složek apod. V neposlední řadě se zaměřuje na oblast telekomunikací a spolupráci s Českým Telecomem, pro jehož informační terminály a telefonní automaty zajišťuje dodávky hardwarového a softwarového řešení.

ascom

není. U terminálů jsou vynechány disketové a CD mechaniky, a to i jako prevence proti možnému útoku. Navíc, aby se tato zařízení nestala zdrojem šíření elektronických virů, jsou učiněna další vysoce efektivní bezpečnostní opatření.

Dobře, takže jak si já a lidé obdobně postižení uchovají to, co si díky internetu právě zjistili?

Pokud posílám e-mail, mohu jeho kopii poslat k sobě do schránky. Hledám-li telefonní číslo



v nějaké z vyhledávacích databází, přečtu si jej na obrazovce. Zvednu sluchátko a vytočím si je. Informační terminál tím, že je připojen přes linku ISDN, umožňuje paralelní datovou komunikaci po internetu, ale i hlasovou komunikaci po telefonu. Do budoucna se počítá i s integrovanými tiskárnami. Zde ovšem, pokud je terminál na veřejném místě, nastává otázka doplňování papírů a odstraňování případných záseků papíru a jiných poruch tiskárny. Počítá se však s tiskárnou na potvrzování internetových obchodních transakcí.

Společnost Ascom Praha se zabývá nejenom hardwarovým a softwarovým řešením informačních a telefonních terminálů napojených na pevné datové sítě, ale i radiokomunikacemi...

Ano, příkladem může být rádiový systém pro hlavní město Prahu standardu TETRA, který slouží magistrátnímu odboru krizového řízení a organizacím



v působnosti hl.m. Prahy, např. Dopravnímu podniku hl.m. Prahy, Městské policii, Technické správě komunikací apod. Systém prošel náročnými zatěžkávacími zkouškami v roce 2000 a zejména pak v roce 2002 v průběhu summitu NATO a během povodní.

Hlavní téma tohoto vydání je letecká doprava. Velmi často létaté za obchodem z Česka a do Česka. Nejen vy. Česká republika v současné době, kdy letecká doprava celosvětově stagnuje, zůstává jakýmsi rájem leteckého byznysu s osmiprocentní růstovou dynamikou. Proč tomu tak podle vás je?

Určitě je to ovlivněno tím, že se Česko nachází ve středu Evropy. Ale to není hlavní příčinou. Tuto geografickou výhodu totiž sdílí s řadou dalších středoevropských destinací. Letiště Praha-Ruzyně směřuje k tomu být regulérním středoevropským hubem – významným tranzitním uzlem v rámci střední a východní Evropy a v současné době díky progresivní investiční politice České správy letišť reprezentuje světovou úroveň v komfortu obsluhy. V průchodnosti pak drží krok s dynamickým růstem pohybu letadel a počtem odbavených cestujících. Velký vliv na dynamiku provozu na letišti Praha-Ruzyně má i samo hlavní město Praha jako světově uznávaná turistická destinace s historickým jádrem zapsaným do seznamu UNESCO. Praha je velkým magnetem i pro tranzitující pasažéry, kteří zde v rámci mezi-
přistání rádi na jeden či dva dny přerušují své lety.

>>> www.ascom.cz

>>> www.kingproducts.cz



Menzies Aviation Group působí na šestadevadesáti letištích v Evropě, Severní a Jižní Americe a v Austrálii. Poskytuje služby nejvyšší kvality od pozemního handlingu po cargo logistiku s širokým akčním rádiem navazujících služeb.

Praha rájem nízkonákladových společností



S Ing. Ladislavem Klimešem, obchodním ředitelem Menzies Aviation Group (Czech), která na letišti Praha-Ruzyně provozuje největší cargo terminál, hovoříme v období celosvětové stagnace letecké dopravy. Praha je ale výjimkou.

Ano, už proto, že je ve střední a východní Evropě rájem nízkonákladových leteckých společností. Prvním „lowcostem“ létajícím do Prahy bylo na podzim roku 1999 „Go - Fly“, které bylo před rokem pohlceno společností „easyJet“. Tehdy měly deset letů týdně. Nyní „Go Fly“, potažmo „easyJet“, mají třicet čtyř letů týdně. Kromě původního Stanstedu létají z Bristolu a z East Midlandu. Od 1. srpna „easy Jet“ přidává Newcastle. Do roku 2000 do Prahy létal „British Midland“ a od roku 2002 „bmbababy“, jeho dceřiná nízkonákladová společnost. Ta létá z East Midlandu. V současné době jsou velmi nakloněni létat také z Manchesteru. Další nízkonákladovou společností je „Germanwings“, dceřiná společnost „Eurowings“, která do Prahy létá sedmkrát týdně z Kolína nad Rýnem. Vbrzku z Neapole začnou do Prahy létat Italové společnosti „Volareweb“. Ve velmi pokročilém jednání jsme se společností „Jet2“. Ze společností, které nehandlujeme, pak do Prahy létá ze Slovenska z Košic pětkrát týdně „Sky Europe“ a třikrát týdně ze Stockholmu „Scandinavian Light“.

V tak velkém objemu (až deset tisíc pasažérů týdně) nízkonákladoví dopravci nepřivázejí turisty ani do Varšavy nebo do Budapešti, ani do Moskvy, Petrohradu, Bukurešti či Sofie. Praha je fenoménem zejména mezi britskými společnostmi. Můžeme debatovat o tom, kdo jsou primární cestující, ale i tak je to obrovský přísun lidí, kteří v Česku nakupují zboží a platí za služby. Přináší to obrovské zahraniční inkaso do české ekonomiky. Profitují z toho všichni. Taková kvanta cestujících

by do Prahy nikdy nelétala, kdyby se zde nezačalo s otevřenou dopravní politikou.

Takže co dělá českému Menzies radost?

Už jsem to naznačil – nízkonákladoví dopravci, protože jsme u nich vysoce úspěšní. Je to ale i cargo, které nám utěšeně roste. Náš terminál byl koncipován do budoucna, a očekávaný vstup Česka do Evropské unie dá ještě více za pravdu těm, kteří tvrdili, že jej má smysl takhle velkoryse dimenzovat. Věřím, že za rok budeme mít objemy výkonů v cargo větší o desítky procent. Když ale srovnám celkově rok 2002 proti roku 2001, je zde nárůst o více než 70 %.

Velkou radost nám také dělá „Execaire“, což je obchodní značka, kterou používáme pro odbavování letadel všeobecného letectví – strojů např. pro dva cestující nebo pro šedesát a více, ale obsazených velmi zhusta pouze pěti či deseti pasažéry. Podle toho, jak jsou jejich majitelé movití. Ani tady nejdeme cestou kvantity, ale kvality. Nepodobíme se cenou už proto, že jsme součástí celoevropské sítě.

>>> www.menziesaviation.com



Křišťálové koule došly

Letiště Brno, akciová společnost, vznikla za účelem provozovat letiště v Brně, což se stalo v roce 2002 na základě pronájmu části podniku od České správy letišť. Rozhovor s jeho ředitelem Ing. Tomášem Plačkem jsem začal konstatováním, že v této konstelaci má již mezinárodní letiště Brno-Tuřany za sebou rok působení a že to byl rok poměrně úspěšný.

Ano, přestože k nám od května t. r. České aerolinie přestaly provozovat pravidelnou vnitrostátní linku. My ale doufáme, že ji od září nahradíme mezinárodní mezi Brnem a některým z evropských měst. Domnívám se, že vstupem Česka do Evropské unie přestane být pravidlem provozování mezinárodních spojení dominantně přes hlavní město České republiky a že v daleko větší míře dojde k propojování destinací v různých zemích na regionálních úrovních. V Evropě již k tomu dochází. Tato spojení začínají velký rozvoj. Věřím, že to přijde i k nám a že nebude dlouho trvat a pravidelná doprava v Brně doplní charterovou, se kterou jsme spokojeni. V současné době u charterové přepravy převažuje směřování našich turistů do zahraničí. Věřím ale, že incoming do Česka, a z našeho pohledu obzvláště k nám na jižní Moravu, bude v brzké budoucnosti opět posilovat. Že bude vyváženější vztah mezi leteckým incomingem a outgoingem.

Jak jste se dostal k této práci, potažmo do čela mezinárodního letiště Brno-Tuřany?

No, původně jsem chtěl být kosmonautem. Poté dřevorubcem a pak pilotem. Nakonec jsem šel na Vysokou školu dopravní v Žilině. Letadla mne vždycky bavila. Protože jsem hledal práci, navštívil jsem jednoho dne mezinárodní letiště v Brně. Začal jsem tu pracovat jako vedoucí směny a po čtyřech letech mi byla nabídnuta tato možnost.

Co byznys klientela?

Ta Brno-Tuřany využívá ráda, protože jsme pro ni téměř rodinným letišťem. Už proto, že se před



zahájením

cesty nemusí bát, že to nestihne, protože se k nám dá dostat velmi rychle. V pohodě zde zaparkuje a nehlédá deset východů, protože k letadlům jsou pouze dva. Takže i to jsou důvody, pro které lidé rádi létají z/do Brna, kromě toho, že to odsud zpravidla mají blízko tam, kam potřebují.

Řada touroperatorů dělá z Brna zájezdy do celého světa.

Ano, je to dáno nejen významem spádové oblasti, ale i službami, které naše letiště poskytuje. V této oblasti zaznamenáváme pozitivní vývoj. Počet odbavených pasažérů roste. Věřím, že letos jich bude opět více. Nejvíce odbavení uskutečňujeme v hlavní sezóně. Určitě bychom si přáli, aby toho bylo více i v zimě. V tomto algoritmu ale zřejmě, co se týče našich turistů volících leteckou dopravu, funguje celá republika. V zimě se z Brna létá na Kanárské ostrovy a do Egypta. Možná by to chtělo nějaké hory, ale od nás je to poměrně blízko všemi směry, jak do Alp, tak do českých, moravských a slezských hor. Ani z ostatních českých letišť není zimní provoz, co se týče lyžařských zájezdů, nějaký světoborný.

Čím to, že je Česko a jeho letiště ostrůvkem dynamiky v moři stagnace leteckého byznysu?

Jsem přesvědčen, že v outgoingu to je hlavně silnou českou korunou. Z hlediska našinců je to tím, že u lidí dochází k posunu priorit. Mnozí už mají automobily, domy s bazény apod., a tak cestují o trochu víc. Možná, co se týče počtu nalétaných milů, se i díky tomuto rychle dostáváme na úroveň západní

Evropy. Rychleji než v jiných oblastech. Lidé chtějí cestovat a poznávat. Rozvíjí se i všeobecné letectví. Tato křivka se sice trochu zploštila, ale i zde zaznamenáváme růst.

Navíc řada lidí ze světa byznysu volí cestu svými vlastními letadly, protože k nám nefunguje pravidelná doprava.

Občas u nás přistane nějaký továrník, který se do Brna přijede podívat na svoji továrnu velkým krásným jetem také proto, aby jej využil, když už ho má. Nicméně spousta těch, kteří sem létají za prací, by ráda přiletěla pravidelnou linkou, ale bohužel se nám zatím nepodařilo přesvědčit žádnou leteckou společnost, aby této poptávky využila.

Kam se podle vás bude vyvíjet letecký byznys v Česku?

Jak říká Miloš Šťastný: „Křišťálové koule došly.“ Tím, že vstoupíme do Evropské unie, odpadne řada odrazujících formalit typu celních a pasových bariér. A protože Česko je perspektivním trhem, budou se sem chtít dostat i další, kteří cítí úspěch, a jak poslední roky nasvědčují, čichají dobře.

Odbavení významných osobností i výjimečných strojů je ozdobou a referencí každého letiště. Které přelety si letiště Brno obzvláště považuje?

Určitě když u nás přistála britská královna. Bylo to nádherné letadlo BAE - 146. Pro každé z českých letišť je velké letadlo raritou. Několikrát u nás přistálo Jumbo. Byl tady Antonov 124. Vždycky to bylo s nákladem. Občas u nás přistávají i letadla, která byla kdysi vyrobena v Československu v Moravanu Otrokovicích nebo v Letu Kunovice. Zahraniční majitelé je přiváží na velkou revizi do domovských závodů. To jsou rarity zejména pro sběratele, tzv. spotery - lidi, kteří se hodně pohybují na letištích a zapisují si a fotí značky letadel včetně imatrikulace, případně dalších detailů. Jeden z nich, Petr Pilát, pracuje pro naše letiště. Díky němu zde máme obrovskou sbírku. Vždy dokáže překvapit nádhernými obrázky.

Sám jste aktivním pilotem. Co vás napadá při pohledu na planetu Zemi?

Že je to krásna. To, co ze vzduchu vypadá krásně uspořádaně, vypadá ze Země úplně jinak. Když letíte nad krajinou, připadá vám, že je všechno téměř rovné. Pokud pak přistanete do krajiny, zjistíte, že jste uprostřed kopců.

>> www.airport-brno.cz



Brno - město uprostřed Evropy

... festival zábavy pod hrady Špilberk a Veverčí se společností SKANSKA 30. 5. – 8. 6. 2003

Veletrhy Brno, které byly generálním partnerem festivalu Brno – město uprostřed Evropy, hostily ve dnech 7. až 12. června účastníky Autosalonu 2003. První dva dny Autosalonu proběhly souběžně s posledními deseti dny festivalu zahajujícího hlavní turistickou sezonu v Brně a na jihu Moravy. Festival začal 30. května ohňostrojnou show nad Špilberkem – desetiminutovou kompozicí Sdružení ohňostrůjců Brno. Jeho preludé bylo vynikající pozvánkou na tři soutěžní večery mezinárodní přehlídky ohňostrojných IGNIS BRUNENSIS Brno 2003 na Brněnské přehradě. V sobotu festival pokračoval na sedmi místech Brna. Mj. světovou sérii v triatlonu EKOL SUPERPRESTIGE na Brněnské přehradě, oslavami 50 let otevření ZOO Brno, 10 let od obnovení činnosti Brněnského městského střeleckého sboru a lety horkovzdušných balónů v rámci Balloon Jam, které ho se zúčastnilo 39 horkovzdušných balónů a 1 vzducholoď z 12 evropských zemí.



V neděli se na městském fotbalovém stadionu Srbská slavilo 90 let od založení 1. FC Brno a 25 let od získání titulu Mistr ligy.

Výsledky IGNIS BRUNENSIS Brno International 2003

- Hlavní cenu Statutárního města Brna a Jihomoravského kraje získaly Fuegos Artificiales A. Caballer
- Cenu Českého rozhlasu za nejlepší hudební doprovod ohňostrojného představení získalo Flash Barrandov Speciální Efekty
- Cenu České televize za nejlepší scénografické řešení ohňostrojného představení rovněž Flash Barrandov Speciální Efekty

➤➤ www.bmue.cz
➤➤ www.bvv.cz



Návštěvnost

30. 5. ohňostrojný preludé – hrad Špilberk:	cca 110 000 lidí
31. 5. první soutěžní ohňostroj na Brněnské přehradě:	cca 130 000 lidí
2. 6. druhý soutěžní ohňostroj na Brněnské přehradě:	cca 170 000 lidí
4. 6. třetí soutěžní ohňostroj na Brněnské přehradě:	cca 210 000 lidí
6. 6. ohňostrojný grandfinále – hrad Špilberk:	cca 80 000 lidí
6.– 8. 6. centrum města:	cca 60 000 lidí
7.– 8. 6. hrad Špilberk:	cca 10 000 lidí
30. 5.– 8. 6. Balloon Jam:	cca 50 000 lidí



Nový "Konferenční sál" v hotelu Voroněž

byl uveden do provozu v dubnu 2003. Má kapacitu 150 osob v divadelním uspořádání, 120 v uspořádání třída. Pílehlý salonek „Delta“, který je součástí sálu, má kapacitu 35/14 osob. Sál se dá rozdělit posuvnou stěnou tak, že vznikne malé foyer. Prodělal již první křest. Při kongresu gynekologů byly v jeho prostorách instalovány prezentační stánky firem nabízejících své produkty účastníkům kongresu. Ukazuje se, že rozšíření jednacího prostoru kongresového centra hotelu Voroněž byl krok správným směrem.

hotel *****
Voroněž brno
Congress Centre

- INTERHOTEL VORONĚŽ a.s.
- Křížkovského 47, 603 73 Brno
- tel.: 543 141 270, fax: 543 141 900
- e-mail: sales@voronez.cz
- ➤➤ www.voronez.cz

Polohou letiště, kvalitou služeb i zajímavými cenami.

Česko disponuje zhruba dvěma stovkami letišť, avšak ani ne desítkou mezinárodních, způsobilých přijímat velká dopravní letadla. Řediteli akciové společnosti East Bohemian Airport, civilního provozovatele jednoho z nich, Ing. Janu Andříkovi jsem položil otázku: Komu pardubické letiště patří?



Letiště Pardubice dosud patří Armádě České republiky. Akciová společnost East Bohemian Airport, která je ve stoprocentním vlastnictví města Pardubic, je civilním provozovatelem letiště na základě povolení udělených Ministerstvem dopravy a spojí České republiky - Odboru civilního letectví a Úřadu pro civilní letectví a jediným handlingovým agentem pro veškerý provoz civilních letadel. Letiště Pardubice je opravdu na úrovni českých mezinárodních letišť, jako jsou Brno, Ostrava nebo Karlovy Vary, a to radiovým bavením, přibližovacím systémem i navigačními službami. Naše letiště je schopno přijímat letadla typu Boeing - 737, Airbus 310 apod.

Jak jste se dostal do čela akciové společnosti?

Létáním jsem se zabýval celý život. Když jsem skončil aktivní vojenskou kariéru - leteckou službu, město Pardubice mi nabídlo tuto práci. Protože jsem chtěl zůstat u létání, nabídku jsem přijal a jsem tu druhým rokem ředitelem.

Proč je Letiště Pardubice zajímavým letištěm?

Především pro svou polohu na rozhraní dvou krajů - Královéhradeckého a Pardubického, hodinu jízdy od hlavního města. Letiště je dobře dostupné i pro účastníky leteckých zájezdů cestovních kanceláří - pasažéry charterových letů a je výhodné také z hlediska incomingu do Česka. Je odtud blízko do Krkonoš, Orlických hor i Jizerek. V poměrně příjemné dojezdové vzdálenosti je obrovské množství turistických cílů. Nejen přírodních krás, ale i hradů, zámků, historicky zachovalých urbanistických celků a pout-

ních míst. Každoročně se tu odehrává obrovské množství kulturních, společenských i sportovních událostí. Jen málokdo si Pardubice nespojí např. s dostihovým sportem - „Velkou Pardubickou“ či plochou dráhou - „Zlatou přílbou“. V našem regionu se každoročně odehrává řada kongresových a incentívních akcí. Vzhledem k rozložení průmyslu je naše letiště perspektivní i z hlediska carga. Je zde významný železniční uzel a v brzké době bude naším směrem protažena i dálnice.

Východočeský region je, co se turistických atraktivit týče, opravdu velmi bohatý a dosud jakoby neobjevený.

Řekl bych, že si za to do značné míry můžeme sami. Zde nás čeká ještě hodně práce.

Již jsem zmínil, že poslední dobou je vaše letiště čím dál více vyhledáváno charterovými společnostmi...

Je to polohou a bezesporu nejen vysokým standardem služeb, ale i zajímavými cenami. Společnost je nastavena tak, že každému letu věnujeme maximální péči. Mohu-li uvést příklad z oblasti carga, pak pokud u nás, a to např. i ve tři v noci, přistane letoun, do hodiny může vyložený a s novým nákladem pokračovat, což je pro efektivitu letecké přepravy velmi významné. I co se týče cestujících, věnujeme každému letu maximální pozornost. Ať už je to doba odbavení i zajímavá cena, parkování u areá-



lu letiště zdarma a další věci, které by měly klienty cestovních kanceláří motivovat.

V minulém roce se nám tento provoz podařilo zvýšit na trojnásobek roku 2001. Je to i výsledkem vyjednávání s cestovními kancelářemi. Podařilo se nám je přesvědčit, že potenciál jejich klientely je v naší oblasti poměrně veliký. Praxe ukazuje, že jsme měli pravdu. Podařilo se nám získat také několik cestovních kanceláří z Ruské

Mezinárodní letiště Pardubice

se smíšeným civilním a vojenským provozem pro lety IFR a VFR je situováno na jihozápadním okraji města, čtyři kilometry od centra Pardubic. Z centra Pardubic na letiště vedou dvě autobusové linky městské hromadné dopravy č. 8 a 14. Pardubice jsou významnou železniční křižovatkou s kontejnerovým překladištěm. Železniční vlečka zasahuje až do areálu letiště. (Napojení na dálnici D 11 bude realizováno v roce 2004-2005.) Spolu s dvaceti kilometry vzdáleným Hradcem Králové a jedenácti kilometry vzdálenou Chrudimí tvoří Pardubice souměstí čítající na čtvrt milionu obyvatel. V celém východočeském regionu pak trvale žije kolem jednoho milionu dvou set tisíc lidí.

Parametry letiště

VPD pro přístrojové přiblížení: 27
Radionavigační zařízení pro přístrojové přiblížení: 2x NDB, ILS, DME
Zeměpisné souřadnice vztažného bodu letiště: 50°00'48" N 15°44'19" E
Nadmořská výška letiště: 226 m n.m. (741 ft)
Dráhový systém: VPD 09/27 2500x75 m
Odbavovací plochy: 280x60 m, 650x60 m
Frekvence MTWR: 121,250 MHz
Palivo: JET A1, AVGAS 100 LL
Blíží informace viz AIP ČR AD-2-LKPD

Služby na letišti

Za účelem odbavení cestujících a zavedení provozu East Bohemian Airport a.s. dvě odbavovací budovy - příletovou a odletovou, které se nacházejí v severní části letiště. Službu řízení letového provozu zajišťuje Armáda ČR. Pro odbavení letadel slouží odbavovací plocha západ. K dispozici je i odbavovací plocha východ. Odbavení cestujících a jejich zavazadel, nákladu a pošty i posádek letadel probíhá v souladu s postupy stanovenými v IATA Ground Handling Manual na základě ustanovení obsažených v IATA Standard Ground Handling Agreement. Půjčovna automobilů je nedaleko letiště. Samozřejmostí je zajišťování hotelových rezervací dle požadavků klientů. Akceptovány jsou platební karty Eurocard/Mastercard, VISA, AmEx, DCI, JCB.

Zprostředkování letecké osobní i cargo dopravy

Akciová společnost East Bohemian Airport provádí zprostředkování leteckého dopravce pro osobní i cargo dopravu dle specifik zákazníka.

Obchodní zóna

East Bohemian Airport provozuje v jihozápadní části letiště skladové kapacity, které nabízí k pronájmu. Celková plocha obchodní zóny je patnáct hektarů. Disponuje kvalitními komunikacemi, telefony, administrativní budovou a osmnácti hangáry se zastřešenou plochou 8500 m².



V této hře jde o budoucnost Pardubic...



federace, které do Česka vozí incomingové turisty.

Co byste udělal pro spádovou oblast kolem Letiště Pardubice do budoucna?

Pokračoval bych ve vytváření pěkného regionálního letiště, na něž bychom mohli být i nadále hrdí už proto, že bude krají dobrou vizitkou. Ostatně, měla by jí být každá vstupní brána do České republiky. Věřím, že se nám to daří. Jak město Pardubice, tak Pardubický kraj má na rozvoji pardubického letiště velký zájem. Letiště je důležité nejenom jako dopravní uzel, ale i proto, že zprístupňuje investice. Největší počet, kolem pěti set pohybů ročně, na tom našem beztak reprezentují byznys lety. Investor jde tam, kam má bezproblémový přístup, a i v tom pardubické letiště sehrává významnou úlohu. K tomu, aby se Letiště Pardubice mohlo dále rozvíjet, je však zapotřebí dalších investic. Je třeba postavit nový terminál a průběžně investovat do modernizace navigačních a bezpečnostních systémů. Je to běh na dlouhou trať. Vyžaduje to investory, a ti se mohou podílet nejen na výstavbě našeho letiště, ale případně i na dopravě z a na pardubické letiště.



Město Pardubice vlastní akciovou společnost East Bohemian Airport. Ta v rámci civilní části letiště Pardubice provozuje mezinárodní lety z/do Pardubic. Dovolil jsem si proto oslovit primátora statutárního města Pardubice Ing. Jiřího Štířského, protože mít mezinárodní letiště může znamenat udržení si podmínek pro dlouhodobý hospodářský rozvoj města i regionu.



Bezesporu. Některé společnosti se pro Pardubice a Pardubický kraj rozhodly právě proto, že zde máme mezinárodní letiště. Pokud vím, pak dvě z těchto společností mají krizový režim své výroby založen na existenci našeho letiště. Pokud se jim do čtyřadvaceti hodin nedostane součástka např. z Mnichova nebo z Frankfurtu



doprava je dopravou budoucnosti a že pro dlouhodobý rozvoj města bude nesmírně užitečná. Proto se dnes za každou cenu snažíme udržet provoz mezinárodního letiště, když už ho tady máme. Pokud by zde nebylo a my bychom jej měli budovat na tzv. zelené louce, naše úvahy by určitě směřovaly jinam. Letiště ale tady je, dráha je funkční a mezinárodní letecký provoz umíme. Čili naši snahou je ho tu udržet, a to i v zájmu těch, kdo tu budou žít po nás.

>> www.mesto-pardubice.cz



- East Bohemian Airport a.s.
- Letiště Pardubice, 530 06 Pardubice 6
- tel.: 466 310 155, 466 310 150, 466 310 115
- fax: 466 310 166
- AFTN: LKPDZTX
- e-mail: pardubice@airport-eba.cz
- >> www.airport-eba.cz



Vzdušný prostor je naše národní bohatství



Civilní letectví vstoupilo do třetího tisíciletí ve značném výrazném snížení zájmu o leteckou dopravu a poklesu provozu ve vzdušném prostoru většiny evropských států i mimo Evropu. Tato situace zásadním způsobem ovlivnila nejen letecké dopravce, z nichž někteří byli nuceni ukončit činnost, ale i podniky poskytující letové provozní služby. Státní podnik Řízení letového provozu České republiky, s jehož generálním ředitelem Ing. Petrem Matemou si teď povídáme, i přes tento celosvětový vývoj dokázal potvrdit pozici silné a stabilní společnosti, která je schopna plnit své klíčové poslání - zajistit bezpečné prostředí pro letecký provoz a zároveň i schopnost pružně reagovat na dynamiku vývoje civilního letectví v měnících se podmínkách letecké dopravy. Strategická poloha Česka, pružná kapacita národního systému, kvalita a bezpečnost poskytovaných letových provozních služeb se projeví jako rozhodující faktory, které český vzdušný prostor činí atraktivním. V roce 2002 zde byl zaznamenán meziroční nárůst letového provozu o osm procent, což byl jeden z nejvyšších v Evropě. Zkrátka česká anomálie. Česká mezinárodní letiště mají pozitivní dynamiku vzor tomu, že letecká doprava celosvětově stagnuje.

To je známka toho, že náš hospodářský i čistě turistický potenciál pořád ještě není vyčerpán. O Česko je zájem. Samozřejmě je dobré mít na paměti, že hospodářské výsledky Řízení letového provozu České republiky, s.p. ze dvou třetin ovlivňují lety, které v Česku nikdy nepřistanou. Přesto má pražské letiště velmi pozoruhodný nárůst provozu, a regionální letiště, a to i od začátku letošního roku, mají rovněž pozitivní dynamiku.

Zdá se, že se příštím rokem staneme součástí Evropské unie. Co se však týče řízení letového

provozu nad Českou republikou, jsem přesvědčen, že jsme nikdy nepřestali být součástí Evropy.

Je to tak. Vzdušný prostor se nikdy nikam nepřestěhoval. Je součástí našeho národního bohatství, a proto s ním musíme velmi racionálně nakládat. Umožnit všem legitimním zájemcům, aby ho užívali v maximální míře. Není to vždycky jednoduché, ale i tady jsme se poučili z toho, jak se to kde děje v Evropě. Třeba v oblasti koordinace spolupráce s vojenským letectvím. Řízení letového provozu České republiky, s.p. je v takto integrované Evropě již od začátku minulého desetiletí. Od momentu, kdy jsme měli možnost se podívat do zahraničí, navazovat kontakty, zúčastňovat se jednání Eurocontrolu a zájmově se sdružovat. Od roku 1998 jsme tak členem CANSO (Civil Air Navigation Services Organization) se sídlem v Amsterdamu, jehož hlavním posláním je vytvoření celosvětové platformy pro vzájemnou výměnu informací a podporu zákaznické orientace při poskytování letových navigačních služeb. Od roku 1995 členem ATCA (Air Traffic Control Association, Inc.) se sídlem v Arlingtonu (USA), které má za cíl podporovat rozvoj v civilním letectví, zejména v oblasti poskytování letových provozních služeb, a od roku 2001 členem CAPA (CEATS ANS Providers Association), jejímž cílem je zajištění systematického a včasného zapojení poskytovatelů služeb řízení letového provozu do projektu CEATS (Central European Air Traffic Services), zejména v oblasti harmonizace a integrace provozních plánů a infrastruktury. Mj. i díky těmto platformám jsme dnes uznávaným partnerem, jehož ostatní vnímají jako špičku. Letový provoz nad naším územím narůstá také proto, že námi poskytované služby jsou prozákaznický orientované a naše ceny přiměřené. Díky souhrnu všech těchto faktorů je naše vyjednávací pozice v evropském měřítku poměrně silná.

Řízení letového provozu České republiky, s.p. se podílí i na zastupování Česka v mezinárodních organizacích.

Ano, Českou republiku zastupujeme od roku 1993 v projektu CEATS, jehož cílem je vytvoření střediska řízení, které bude poskytovat služby v horním vzdušném prostoru členských států - Rakouska, České republiky, Slovenska, Slovinska, Chorvatska, Maďarska, Bosny a Hercegoviny a Itálie (FIR Padova). V nejrepresentativnější organizaci civilního letectví s významným statutem ve struktuře OSN ICAO (International Civil Aviation Organization), založené v roce 1944 a od roku 1996 v Evropské organizaci pro bezpečnost letového provozu Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air

Navigation) se sídlem v Bruselu. Tato organizace sdružuje jednací třicet států s prvořadým cílem rozvíjet systém řízení letového provozu v celoevropském měřítku se zaměřením na nárůst provozu při zajištění maximální míry bezpečnosti.



Co podle vás s našim civilním letectvím udělá vstup do Evropské unie?

Dojde k liberalizaci zejména z pohledu leteckých dopravců. Je možné počítat i s tím, že zahraniční letecké společnosti u nás budou nabírat cestující a dopravovat je naprosto bez omezení někam jímam. Konkurence, která tady tradičnímu českému vlajkovému dopravci vznikne, se výrazně zvýší. I co se týče nízkonákladových společností. Ty by ale neměly představovat hrozbu pro „kamenné“ dopravce, protože přivádějí nové zákazníky. Podíváme-li se na jejich ceny, vidíme, že se díky nim letecká přeprava stává dostupnou i těm, kteří dosud jezdili autobusy. „Baťůžkáři“ se začnou přesouvat na paluby letadel a v momentě, kdy dosáhnou jistého společenského a ekonomického postavení, vstoupí do řad pasažérů, kterým záleží na využívání garancí a dalších výhod regulérních letů.

Jaké změny se vstupem Evropské unie očekáváte vy, státní podnik Řízení letového provozu České republiky?

Řízení letového provozu České republiky, s.p. je držitelem certifikátu jakosti ISO 9001:2000 pro hlavní oblasti poskytovaných služeb. Pozorně sledujeme a analyzujeme aktivity Evropské komise při rozvoji letových provozních služeb na evropském kontinentě. V prosinci 2002 schválila Rada Evropské unie soubor legislativních opatření, která vytvářejí základní právní rámec programu jednotného evropského nebe - Single European Sky. Tento ambiciózní projekt má za cíl maximálně zefektivnit poskytování letových provozních služeb, harmonizovat horní vzdušný prostor členských států, posílit civilní vojenskou spolupráci a sjednotit používané technologie jednotlivých poskytovatelů služeb řízení letového provozu. Implementace programu Single European Sky významně ovlivní současné postavení Řízení letového provozu i státní správy na úseku civilní letecké dopravy. Přípravenost na tyto změny a požadovaná flexibilita vyplývající z evropské integrace je naší prioritou. Koncept Single European Sky počítá s vytváře-

ním funkčních bloků vzdušného prostoru, v nichž by se provoz řídil bez ohledu na státní hranice, s jednotnými postupy pro civilně vojenskou koordinaci a spolupráci. Koncept má vstoupit v platnost v roce 2004 tříletým přechodným obdobím. Předpokládá se, že uskupení nebudou diktována seshora, ale že budou vznikat postupně zespodu na základě provozně ověřených potřeb. Jednotlivé společnosti řízení letového provozu se budou sdružovat a státy, kterých se to bude týkat, jim dají pověření, aby nad nimi (za přesně stanovených podmínek, zahrnujících certifikaci, bezpečnostní a další audity) řídily letecký provoz. Povede to k tomu, že se v Evropě bude krok za krokem snižovat počet středisek řízení letového provozu. Nelze si představit, že to bude metodou velkého třesku. Půjde o postupný vývoj, pro nějž bude vytvořena patřičná legislativa. To samozřejmě zajímá i Řízení letového provozu České republiky už proto, že v současné době spolupracujeme s našimi kolegy v rámci střeoevropské iniciativy CEATS, kdy osm států uzavřelo dohodu o společném poskytování služeb pod záštitou Eurocontrolu. Je to projekt, který se chystá deset let, a v tom je i jeho úskalí. Představte si, že v roce 2007 bude veškerý provoz v horním vzdušném prostoru, tj. od letové hladiny FL285 (8 700m) řízen z jednoho střediska ve Vídni, je dnes

zcela jasně nenaplnitelný. Už proto, že se mění priority leteckých společností v požadavcích na letové provozní služby. Začátkem devadesátých let totiž bylo hlavním tématem zpoždění a nedostatek kapacity, což už dnes neplatí. Během předchozích deseti let prakticky všechny státy přijaly opatření, která vedla ke zvýšení propustnosti vzdušného prostoru a snížení zpoždění. Díky dramatickému snížení zpoždění v důsledku zavedení řady provozních opatření se náš podnik nevyskytuje v žádných statistikách. Letecké společnosti dnes hledají úspory hlavně v poplatcích. Nejsou připraveny přijmout řešení, která by znamenala čisté zvýšení nákladů – tzn. ke stávající infrastruktuře vybudovat ještě něco dalšího dříve, než to bude nezbytně nutné. V této souvislosti se na scénu vrací koncept virtuálního řídicího střediska, se kterým již před několika lety jako první přišla Česká republika. Tehdy se pro tento koncept nenašlo příliš podpory. Všichni si totiž představovali, že se nové centrální středisko postaví zrovna na jejich území. V momentě, kdy se dozvěděli, že byl úspěšný



**Řízení letového provozu
České republiky**



Prestižní ocenění udělená Řízení letového provozu České republiky, s.p. v roce 2002:

➤ „Service Provision Award“ za ukončení modernizačního programu a nejvyšší produktivitu v poskytování letových provozních služeb v Evropě v roce 2001 z mezinárodní výstavy ATC 2002 v Maastrichtu.

➤ Zvláštní uznání IATA za mimořádný přínos k rozvoji civilního letectví a zejména za vysokou kvalitu poskytovaných služeb při dlouhodobě stabilní výši cen traťových poplatků na vrcholném světovém zasedání o letecké dopravě v Šanghaji v červnu 2002.

➤ První místo v kategorii „Doprava, pomocné činnosti v dopravě a cestovní kanceláře“ v anketě „100 nejobdivovnějších firem České republiky“.

pouze jeden stát – Rakousko (s českou podporou), začala se opět objevovat iniciativa, že nejlepší by bylo využít moderních komunikačních technologií a stávající střediska, která jsou po technické a provozní stránce perspektivní, propojit datovými sítěmi a vytvořit z nich jedno virtuální. Na tomto principu by se státy, v nichž by byl nedostatek kapacity, mohly sdružit s tím, kdo má kapacity přebytek. To je případ např. Bosny a Hercegoviny, za niž dnes služby řízení letového provozu poskytuje chorvatská společnost Croatia Control, nebo Slovinsko, které uvažuje o přenesení svých povinností na rakouský Austrocontrol. Každopádně, ať bude řešení jakékoli, je role podniků řízení letového provozu při poskytování služeb nezastupitelná a odráží se v rezoluci ministrů dopravy států CEATS v roce 2001, kteří rozhodli, že finálním provozovatelem nebude pouze Eurocontrol, ale konsorcium poskytovatelů letových provozních služeb, kteří tuto službu zajišťují již dnes. Nebude to tedy

jenom nárůst nákladů a už vůbec ne ztráta lukrativního vzdušného prostoru a ekonomických přínosů pro jednotlivé státy.

Řekli jste, že vzdušný prostor je naším národním bohatstvím. Státní podnik Řízení letového provozu České republiky je úspěšnou a prosperující firmou. Letečtí dopravci si mohou vybírat, který vzdušný prostor budou využívat. Poloha Česka není až tak třeskutě strategická, aby všichni museli létat zrovna přes nás. Ale létají, a ne málo.

To je pravda, ale k tomu, aby o náš vzdušný prostor byl zájem, bylo potřeba udělat celou řadu věcí. Strategická poloha Česka je jen jedním z faktorů. Kdybychom zde poskytovali mizerné služby nebo měli špatné parametry bezpečnosti, ceny služeb ani další faktory by nehrály roli. Máme nástroje, které nám dovoluují zajišťovat vysokou míru kvality a bezpečnosti a které nám umožňují i vysokou efektivitu. Prognóza poptávky po českém vzdušném prostoru a nároky na vysokou míru bezpečnosti a kvalitu poskytovaných služeb byly základem pro rozhodnutí o zahájení projektu „Národního integrovaného střediska řízení letového provozu – IATCC Praha“ (Praha - Jeneč). Tento projekt zahrnuje změnu organizace poskytování letových provozních služeb a technologie práce včetně obnovy a modernizace používaných systémů a realizace prvků civilně vojenské integrace. Cílové datum pro zprovoznění tohoto střediska je stanoveno na rok 2006.

Je možné konstatovat, že onen čtyřnásobný nárůst provozu, kterého ve srovnání s rokem 1990 dosáhneme v letošním roce, se odehrává s počtem řídicích letového provozu vyšším o pouhých deset procent proti začátku devadesátých let. Vysoká profesionální úroveň a nasazení zaměstnanců s podporou sofistikovaných technologií umožnily poptávku po našem vzdušném prostoru zvládnout při minimálním zpoždění, které v roce 2002 představovalo 0,32 minut na jeden uskutečněný let. Stálou prioritou podniku je pružné zajišťování kapacity a propustnosti vzdušného prostoru Česka i maximální využitelnosti Letiště Praha Ruzyně a péče o regionální provoz. Nástroje, které řídicím letového provozu dáváme, jsou moderní a efektivní – s tím souvisí i výcvik a další záležitosti. A ještě jeden důležitý faktor. Mohli bychom být sebelepší, ale pokud bychom měli prohibitivní ceny, konkurenceschopnost našeho vzdušného prostoru by byla výrazně nižší. V současné době jsme v rámci Eurocontrolu pátí nejlevnější. Je to dáno nejen tím, že pozorně hlídáme rozpočet a že nad naším územím stoupá provoz, ale také tím, že nejsme zatíženi žádným břemenem minulosti, které brzdí řadu zahraničních společností řízení letového provozu, jež v době transformace na podnik založené podle obchodního zákoníku přejaly všechny závazky, dříve financované ze státního rozpočtu, vůči někdejšími státním zaměstnancům. Nyní si na ně musí vydělat. Je to taková smrtící spirála: klesá-li provoz, musí zvyšovat ceny, a díky vysokým cenám jim klesá poptávka a provoz. Dnes je jasně patrné, pokud se podíváte na animaci letů nad Evropou, že právě z tohoto důvodu se v řadě případů letecké společnosti přesouvají do našeho vzdušného prostoru vzdor tomu, že si tím prodlužují své letové tratě.

➤➤ www.ans.cz

Lvi parníkem do Evropy...

4. června vyrážel Lionský klub Praha Orel historickým parníkem Vltava po Vltavě na před-referendovou plavbu do Evropské unie. Lions Clubs International je jako jediná nevládní organizace členem Organizace spojených národů, na jejíž založení se podílel. Lionské kluby jsou přísně výběrovou organizací. Sdružují téměř půldruhého milionu členů ve čtyřiceti čtyřech tisících pěti steh klubech ve sto osmdesáti zemích světa. První lionský klub na našem území byl založen v roce 1990.



Travelex, bezhotovostní devizové obchody

Travelex je největším provozovatelem směnáren na světě na mezinárodních letištích. To byl důvod, proč jsem o další informace požádal předsedu představenstva a generálního ředitele akciové společnosti Travelex Czech Republic Ing. Jiřího Krejčů.

Ano, kolem našich šesti set padesáti směnáren na letištích v jednatřiceti zemích projde miliarda tři sta milionů lidí ročně. V Praze-Ruzyni máme šest pracovišť ve všech částech letiště. Naše přítomnost není pouze o prosté výměně peněz. Každé z pracovišť nabízí škálu devizových a peněžních služeb. Jak pro cestující, tak pro firmy působící na letišti. Pro cestující to jsou klasické směnárenské služby – nákup a prodej valut, cestovních šeků, výplata hotovosti proti platebním kartám.

MoneyGram

Provozujeme svůj systém transferů peněz, což v nouzi ocení lidé, kteří potřebují rychle odněkud či někam poslat peníze. Systém MoneyGram funguje po celém světě a do několika minut je možné peníze poslat a v cílovém místě obdržet.

Refundace DPH

Provádíme výplatu vratek DPH cizincům odlétajícím z České republiky – vyplácíme tax free šeky. Tuto službu poskytujeme i českým občanům, kteří se vrací z ciziny a mají z celnice z místa odletu potvrzené formuláře společnosti Global Refund. Díky našim službám mohou na letišti v Praze dostat zpátky DPH v různých měnách. Na svých přepážkách prodáváme i mapy, průvodce, telefonní karty apod.

Vybavování firemních cestujících devizovými prostředky

Specialitou je vybavování firemních cestujících devizovými prostředky na cestu. Je to služba pro zákazníky, s nimiž máme uzavřeny smlouvy. Zákazník (zpravidla firma) devizové prostředky (příslušnou měnu) u nás objedná dopředu ve valutách či cestovních šecích s tím, že si její zaměstnanec (cestovatel) přímo v odletové hale na přepážce Travelexu tyto prostředky vyzvedává. Zúčtování probíhá bezhoto-
vostně a zákazníkovi posíláme fakturu v českých korunách. Provozní doba našich letištních směnáren je od rána od šesti hodin do třiceti hodin v noci, sedm dní v týdnu.

Věrnostní programy

V rámci celosvětových dohod, které Travelex uzavřel, poskytujeme některým leteckým společnostem i speciální služby. V Praze-Ruzyni např. British Airways. V rámci frequent flyer programu se cestujícím British Airways, kteří u nás vymění peníze a jsou účastníky tohoto věrnostního programu, načítají míle. Máme on-line systém, který umožňuje na speciální chipové karty vyplácet posádkám nebo klientům British Airways hotovost apod.

V rámci programu Buy Back Guarantee si klient může při výměně peněz zafixovat kurz pro případnou zpětnou výměnu na konec pobytu.

Odvody korunových a devizových v hotovosti

Nájemníkům na letišti Praha-Ruzyně jsme po odchodu jediné banky z terminálu Sever začali poskytovat i peněžní služby. Týká se to především odvodů tržeb korunových i devizových. Využívají je letecké společnosti, provozovatelé butiků, restaurací atd.

Bezhotovostní obchody s devizovou konverzí

Firmy působící na letišti tvořily jednu z prvních skupin, kterou jsme oslovili s naším novým produktem, a to bezhotovostními devizovými obchody. Jedná se o devizové konverze z účtu na účet v rámci jedné banky v České republice, nebo posílání peněz na bankovní účty po celém světě či příjem inkasa ze zahraničí s konverzí na jinou měnu. Tento projekt Travelex po světě provozuje již deset let. V České republice jsme začínali s jeho ověřováním na první desítku klientů. V této době jsme již v realizační fázi a tyto služby nabízíme běžně. Naše služby jsou výhodné i pro malé a střední firmy, protože jim zpravidla zajišťujeme výhodnější podmínky než banky. Projekt je podporovaný naším hlavním partnerem – jedním z největších bankovních domů světa – Bank of New York. Ten nám poskytl licenci a zastřešuje jej celosvětově. V Česku jsme podporováni i Britskou obchodní komorou a britskou ambasádou, protože Travelex je mezinárodní firma se sídlem v Londýně. Tento produkt chceme představovat po celé České republice formou seminářů, neformálních setkání s místními podnikateli i představiteli místní a regionální samosprávy.

>> www.travelex.cz

Jaké je poslání SITA v Česku?

SITA Česká republika vznikla v roce 1983. Je technickou pobočkou zabezpečující servis uživatelům SITA produktů. Technici naší společnosti se starají o zařízení účastnických terminálů, o jejich bezproblémový chod, spojení s ústředím i mezi sebou navzájem. Naši zákazníci jsou nejen letecké společnosti a týmy na letištích, ale i v agenturách. Co se týče letišť, u nás jsme na těch největších, jako jsou Praha, Ostrava, Brno a Karlovy Vary. V budoucnu uvažujeme i o Pardubicích a možná se dostaneme i dál.

Ve čtvrtém vydání letošního Všudybylu (str. 29) jsme přinesli informaci o společnosti Equant, která byla na World Communications Awards zvolena nejlepším světovým poskytovatelem přenosu dat za rok 2002. Equant působí v oboru celosvětových dat, IP sítí a integračních služeb pro nadnárodní podniky. Spojuje klíčová obchodní střediska ve 220 zemích a územích s lokální podporou v 191 zemích a obsluhuje tisíce nejvýznamnějších společností na světě s nejrozsáhlejším portfoliem v oblasti správy síťových služeb. Já ale vím, že SITA – vaše technická podpora a vaši technici – na tom má lví podíl.

SITA pro Equant funguje jako servisní organizace. Naši technici se po technické stránce starají o všechny zákazníky SITA i Equantu, což jen v Česku reprezentuje na tisíc připojení.

Jak je to s bezpečností přenášených dat?

V poslední době, zejména s rozvojem internetu, toto téma vystupuje do popředí jako jedno z hlavních. Pochopitelně na tento trend reaguje i SITA. Naše bezpečnostní opatření jsou na špičkové úrovni. Sledujeme světové trendy a řadu z nich sami určujeme či ovlivňujeme. Naše ochrana datových sítí a opatření proti neoprávněným vstupům do systému jsou na obdobné úrovni, jakou má armáda, bankovníctví či jiné strategicky důležité oblasti a jejich instituce.



SITA

SITA k osmdesátým v narozeninám ČSA

SITA je telekomunikační organizací s dominantní působností v letecké dopravě. Název SITA je zkratkou složenou ze začátečních písmen francouzského „Société internationale de telecommunication aeronautic“. Z původně francouzské firmy se záhy stala celosvětovou, pokrývající 158 států. Jejími zákazníky jsou vesměs společnosti a organizace, které mají co společného s leteckým byznysem. Její ústředí je v Ženevě, zúčtovací středisko v Paříži a servisní organizace se nacházejí po celém světě. Dalo by se říci, že SITA je všude tam, kde je významnější letiště.

Je Česko pro společnost SITA perspektivní?

Bezesporu. Česko, nejen Praha, dožalo začátkem devadesátých let značný boom turistického ruchu včetně byznys cest. To se pochopitelně odrazilo i v leteckém dopravě. Ruku v ruce s tím stoupal zájem rozšiřovat telekomunikace. Jestliže cestovní ruch roste, rostou objemy převážených osob a zboží. Roste i zájem o služby společnosti SITA.

Pokud jsem měl možnost na téma SITA hovořit s manažery z leteckého byznysu, často používali termín SITATEX.

SITATEX je velmi významným produktem, ale je jenom jedním z řady. SITA zákazníkům, převážně z oblasti letectví (leteckým společnostem, letištím, spedičním společnostem, rezervačním systémům), dodává celou řadu produktů. Od již zmíněné komunikace přes systémy pracující uvnitř společnosti. Pro příklad mohu uvést aplikace plánování letu, plánování letadel, plánování posádek, kontrolu pohybu zavazadel, komunikace z a na palubu za letu, přenos dat za letu, strategické rozhodování, přeprava zboží, konzultační činnost, dodávky zařízení atd. Letištím jsme schopni dodat ještě řadu dalších aplikací. Celkově lze říci, že v oblasti letectví jsme každému zákazníkovi schopni dodat komplexní řešení. Fungujeme jako tzv. system integrator. Z pozice globální firmy pak spolupracujeme s řadou nadnárodních organizací, pro které máme škálu produktů navazujících na naše aktivity v oblasti letectví a cestovního ruchu – třeba systémy používané cizineckou policií řady států.

Domníváte se, že Česko má byznys cestovního ruchu z podstaty, nebo že cosi dělá proto, aby k nám jezdilo více turistů – nejdražší a nejpohodlnější dopravou, tedy letecky?

Řekl jste nejdražší dopravou. Já myslím, že poslední systémové kroky českého národního dopravce – Českých aerolinií, Ministerstva dopravy ČR i České správy letišť sledují současný trend v oblasti

letectví, a to umožnit na český trh přístup novým nízkonákladovým leteckým dopravcům. To hodnotím velmi pozitivně. Do Česka se tak dostávají další, především mladí cestovatelé, jež mohou být chápáni i jako určitá předzvěst budoucí kontinuity návštěvnosti Česka.



Co všeobecné letectví?

Není to sice náš nosný projekt, ale i toto je oblast, kde se SITA uplatňuje. Hlavní akcent klademe na poskytování informací z hlediska avioniky. Ne, že bychom je dodávali jako produkt SITA, ale zprostředkováváme je díky našim informačním technologiím. Klientům dodáváme vlastní aplikace, které jsou schopny tyto informace zpracovávat a předávat nejen velkým, ale i malým leteckým společnostem.

Zmínili jste vstříčné kroky letos osmdesát let mladých Českých aerolinií i České správy letišť...

S Českými aeroliniemi SITA nedávno podepsala kontrakt na dodávku terminálů a výpočetní techniky nejen v Česku, ale i pro jejich zahraniční zastoupení po celém světě. Česká správa letišť, konkrétně letiště Praha-Ruzyně, je pak jedním z našich největších zákazníků s nejvyšším počtem instalací v České republice. Instalovali jsme zde náš (dá se říci) vlajkový produkt CUTE – systém odbavení cestujících na letištích. Je společnou platformou pro všechny letecké společnosti vzdor tomu, že používají různé technologie a aplikace spojení. SITA tyto aplikace sdružuje na jednotném hardwaru. Uživatelům – handlingovým agentům a leteckým společnostem – tak umožňuje šetřit nejen paměťové a operační kapacity jejich výpočetní techniky a skutečný, fyzický prostor ve firmách, ale zároveň jim zajišťujeme nadstandardně vysoký uživatelský komfort.

>> www.sita.com
>> www.sita.aero

Ostrava, cestovní ruch a hotelnictví k sobě patří,

říká Lubomír Bárta, ředitel Hotelu
ATOM Ostrava, spol. s r.o.

Příští rok se bude v Česku po dvanácti letech konat světový šampionát v ledním hokeji. Bude se hrát v Praze a v Ostravě. V těsném sousedství ARÉNY VÍTKOVICE v Ostravě, v níž se budou hrát zápasy dvou ze základních skupin a jedné osmifinálové, se nachází čtyřhvězdičkový hotel ATOM. Zeptal jsem se proto jeho ředitele pana Lubomíra Bártu, jak se ATOM připravuje na jednu z nejprestižnějších událostí své existence a novodobých dějin města Ostravy.

Samozřejmě velmi intenzivně. Vždyť v hotelu ATOM bude bydlet a stravovat se osm hokejových mužstev. Je třeba si uvědomit, že mistrovství světa dalece přesahuje rámec sportu. Pro město, a nejen pro něj, to bude znamenat obrovskou příležitost k celosvětové propagaci v oblasti sportu i cestovního ruchu. Ostrava tak dostane šanci se důstojně zviditelnit, což může mít pozitivní vliv na oživení zájmu investorů i na komplexní povzbuzení hospodářského rozvoje. V době hokejových zápasů se Ostrava a Mo-



ravskoslezský kraj díky televizním přenosům stanou jedním z nejsledovanějších míst planety. S Ostravou se tak seznámí nejen špičkoví sportovci a řada fanoušků, mezi nimiž jistě nebudou chybět významné osobnosti, ale i miliony televizních diváků po celém světě. Pro Ostravu to bude ohromná věc. Samozřejmě i pro ATOM, který se již nyní připravuje na důkladnou rekonstrukci interiéru i exteriéru. Měla by být hotova do konce letošního roku, tak aby byl připraven přivítat účastníky nejprestižnějšího sportovního svátku na odpovídající, tedy světové úrovni.

Pro vytíženost hotelu ATOM je obrovskou devizou těsné sousedství s ARÉNOU, donedávna známou pod názvem Palác kultury a sportu.

Nejen pro náš hotel, ale pro celé město a kraj!

Máme překrásnou víceúčelovou halu. Také do její modernizace se však musí v souvislosti s konáním mistrovství světa vložit velké prostředky. Ale oba objekty, jak ARÉNA, tak hotel ATOM, budou vložené



investice zhodnocovat i po ukončení mistrovství. Díky finančnímu impulzu se stanou mnohem konkurenceschopnějšími i v neskonale tvrdších podmínkách sjednocené Evropy. ATOM je navíc obklopen i dalšími sportovišti, mimo jiné městským fotbalovým a lehkooatletickým stadionem, kde se konají světoznámé lehkooatletické mítinky „Zlatá tretra“.



V hotelu ATOM bývají ubytováni účastníci významných sportovních, kulturních i společenských akcí. Vytvořili jste dokonalé podmínky pro organizátory celorepublikově sledované volby královny krásy. O kongresovém zázemí vašeho hotelu jsem se zmiňoval i v souvislosti s ložiskou velmi vydařenou konferencí cestovního ruchu (18. a 19. dubna 2002).

To, že jsme kongresovým hotelem se špičkovým zázemím, inzerujeme i ve svém názvu. Velký kongresový sál má kapacitu 290 míst, která lze propojením s restaurací navýšit o dalších 100. V malém sále usadíme 80 osob, Rudolfův salonek je pro 25 osob, komornější salonek Diplomat pro 12, často



připraveno na příliv investorů. Bude jim moci nabídnout komfortní ubytování na vysoké úrovni. Lukrativní hosté městského hotelu ATOM, kteří se většinou rekrutují z řad byznys klientely či kongresových turistů, budou pro Ostravu znamenat dlouhodobý nezanedbatelný ekonomický přínos.

Pane řediteli, jste držitelem titulu Hoteliér roku a mnoha jiných profesních a oborových ocenění. Máte bohaté zkušenosti. Jistě jste měl za svou praxi řadu nabídek. Proč zůstáváte věrný právě Ostravě?

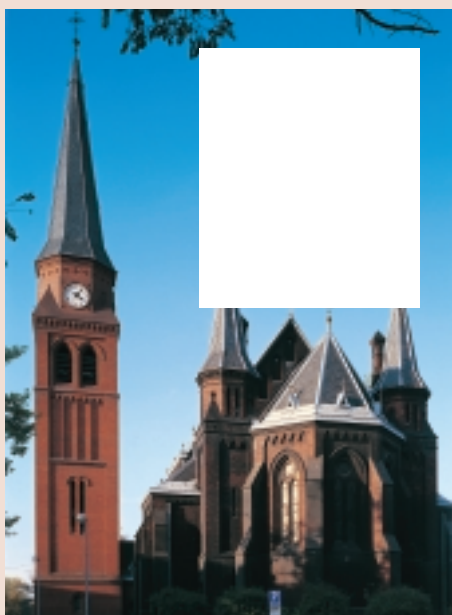
Především proto, že jsem ostravským patriotem. Již od mládí jsem se setkával s tendencemi zatlačovat Ostravu kamsi do pozadí. Jako kdyby v repub-



se využívá i salonek pro 6 osob a apartmá s konferenční částí pro 8 osob. Na kongresovou turistiku se chceme orientovat i nadále. A snad ještě více než dosud. Tomu v budoucnu přizpůsobíme i naše možnosti. Navíc snad nemusím zdůrazňovat fakt, že kongresová turistika znamená velký ekonomický přínos také pro Ostravu.

Ostrava pozitivně mění svou tvář. Zřejmě k tomu přispělo i to, že jí bylo svěřeno Mistrovství světa v ledním hokeji. Svůj vzhled zanedlouho změní také hotel ATOM ...

Vámi zmíněné pozitivní změny spolu tak trochu souvisí. Od prvního května letošního roku totiž hotel ATOM patří městu Ostravě. Nový vlastník má správnou vizi. Dokázal to tím, že se stal majitelem velmi frekventovaného kongresového, ubytovacího a stravovacího zařízení ve strategickém místě. Vytvořil tak dlouhodobě perspektivní podmínky i pro hotel ATOM, který se stal nedílnou součástí koncepce



lice nic neznamenala. To přece není pravda! A pokud mi o něco jde, bývám neústupný. Obzvláště, pokud jsem přesvědčen, že se Ostravě upírá její svaté právo být úspěšnou a prosperující metropolí nádherného Moravskoslezského kraje. A titul Hoteliér roku? Získal jsem jej možná i proto, že se stále snažím dokázat jediné: Ostrava, cestovní ruch a hotelnictví k sobě prostě patří. Ostatně, praxe mi dává za pravdu. Přibývá lidí, kteří mají potřebu Ostravu navštívit a kteří vyžadují, ale zároveň si i zasluhují opravdu kvalitní služby. Takové jim nabízí právě hotel ATOM.

- **Hotel ATOM Ostrava spol. s r.o.**
- Zkrácená 2703
- 700 30 Ostrava - Zábřeh
- tel.: 596 702 111
- fax: 596 702 860
- e-mail: hotel@atom.cz
- >> **www.atom.cz**



rozvoje města. Je tedy více než logické, že se město rozhodlo investovat právě do tohoto hotelu. V době, kdy pozici Ostravy výrazně posílí dostavba dálnice a rozvoj mezinárodního letiště, bude město

ACR Alfa®

Ilustrační obrázky měst a historických památek z publikace Praha a turistické perly ČR jsou použity se souhlasem nakladatelství ACR Alfa, s.r.o.

>> **www.vitejte.cz**



Programem Ligy pro cestovní ruch je posilovat prestiž a vnímání cestovního ruchu jako strategického hospodářského odvětví České republiky.

Koktejl party

TOP HOTELU Praha a Ligy pro cestovní ruch

Top Hotel Praha & Congress Centre, Liga pro cestovní ruch a Sekce cestovního ruchu Hospodářské komory hl.m. Prahy a TOP HOTEL Praha & Congress Centre 23. června pořádali party při příležitosti zprovoznění kompletního komplexu římských lázní TOP HOTELU Praha & Congress Centre.

23. června byl za účasti ministra pro místní rozvoj Mgr. Pavla Němce, starostky Městské části Praha 11 Marty Šorfové a dalších významných hostů slavnostně otevřen nový krytý plavecký bazén a wellness centrum v areálu TOP HOTELU Praha. Relaxační centrum kromě plavání nabízí čtyři sauny (dvě z nich jsou parní inhalace), dvě masážní kabiny, masážní vanu, solária, fitness a whirlpool. Nabídku sportovních a odpočinkových aktivit doplňují tenisové haly a bowling, ke kterým brzy přibudou TOP Beauty Salon, dva ricochetové kurty a tři tenisové kurty. Vše slouží ubytovaným hostům i široké veřejnosti, školám apod., čímž byla dovršena další z etap přebudování TOP HOTELU na kvalitní čtyřhvězdičkový kongresový hotel, který rozlohou hotelového areálu 90 000 m², kapacitou 1140 pokojů a 3000 lůžek nenachází v evropském měřítku konkurenta. Kromě základní nabídky je v oblasti ubytování letošní novinkou prezidentské apartmá (ložnice 43 m², pokoj 40 m², zasedačka 30 m²) se třemi koupelnami, v jednom případě s masážní vanou. Punc luxusu doplňuje vstup do apartmá přímo z proskleného výtahu instalovaného na vnějším plášti budovy. Vedle ubytovací kapacity

hotel disponuje 6 restauracemi, třemi sály pro 1350, 850, 450 osob. Společně s devíti salonky kongresové centrum pojme až 2900 lidí, přičemž na druhé pololetí letošního roku připravuje hotel zahájení výstavby kongresové haly, která rozšíří nabídku jednacích prostor o dalších 2000 míst. Chloubou hotelu je vyhlídkový BOHEMIA TOP RESTAURANT a japonská zahrada se zpívající fontánou a letními terasami, ideální pro pořádání zahradních party s grilováním až pro tisíc osob.

>> www.tophotel.cz



TOP HOTEL obhájil ISO 9001:2001

TOP HOTEL Praha, s.r.o. úspěšně prošel dozorovým auditem, který potvrdil, že ve svých činnostech udržuje systém jakosti podle normy ČSN EN ISO 9001:2001, kterou jako první z velkých hotelů v České republice obdržel již v roce 2002.



Desetiletá česká Evropská cestovní pojišťovna.

Ve čtvrtek 22. května oslavila Evropská cestovní pojišťovna desáté výročí působení na českém trhu. Setkání top managementu a zaměstnanců pojišťovny s představiteli pojišťovnictví z domova i zahraničí a s partnery z cestovního ruchu i z okruhu firemních klientů se konalo v letohrádku Hvězda.

>> www.ecp.cz



EVROPSKÁ
Cestovní Pojišťovna a.s.

TOP
HOTEL®
A CONGRESS CENTRE

liga
pro cestovní ruch



Coca-Cola Beverage

Alfredo
LIPREHO

všudybyl

ALDOA



adama - reklamní a marketingová firma s.r.o.



Bezbariérové nádraží v Pardubicích

První letní den oficiálně zahájilo tanečním vystoupením dětí ze Speciální školy Svítání, o.p.s. provoz bezbariérové nádraží v Pardubicích. Po slavnostním zahájení za účasti, primátora Statutárního města Pardubice Ing. Jiřího Střiteského, ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury Ing. Pavla Švagra, CSc., radního pro dopravu Pardubického kraje Bc. Miloslava Macely, jednatele České abilympijské asociace Jaromíra Krpálka, předsedkyně občanského sdružení Mobilis PhDr. Tatiány Šindelářové, CSc., ředitele Obchodně provozního ředitelství Pardubice Ing. Jana Grebika, generálního ředitele

akciové společnosti Chládek & Tintěra Pardubice a.s. Ing. Libora Josky a projevech protagonistů stavby účastníky čekala prohlídka bezbariérových přístupů a pohoštění na prvním nástupišti.

Mobilita pro všechny

20. až 22. června se totiž v Pardubicích konal XI. ročník národní abilympiády. V jejím rámci České dráhy, a.s. předaly pardubické hlavní nádraží jako zcela bezbariérové. Slavnostním předáním tak bylo završeno roční úsilí železničářů z Pardubického kraje ve spolupráci se Státním fondem dopravní infrastruktury, Správou železniční dopravní cesty, s.o.,



Pardubickým krajem, Magistrátem Statutárního města Pardubice a řadou nadšenců usilujících o mobilitu pro všechny. Na finančním krytí se podílel Státní fond dopravní infrastruktury částkou 8 milionů korun, České dráhy, a.s. částkou 1,5 milionu korun, Pardubický kraj a Magistrát statutárního města Pardubice po 200 tisících korunách. Z prostředků Pardubického kraje byla hrazena projektová dokumentace, za příspěvek Magistrátu Statutárního města Pardubice byla zakoupena zdvihač plošina vozíků k překonání výškového rozdílu mezi nástupišťem a železničním vagonem.

Firma lidí pro lidi



**Chládek a Tintěra,
silnice - železnice,
Pardubice a.s.**

své poslání spatřuje nejen v pozici producenta kvalitních služeb a zboží, dobrého zaměstnavatele, ale také nositele a reprezentanta transparentně formulovaných mravních hodnot. Akcionáři podniku jsou výhradně české fyzické osoby, přičemž nadpoloviční většina akcií je v držení současného managementu firmy.

Předmětem činnosti

společnosti je především výstavba, rekonstrukce a opravy technické infrastruktury státu (koleje, silnice, mosty a jiné inženýrské stavby). Společnost je vedoucím podnikem na českém trhu termitového svařování kolejnic. V současné době dynamicky rozvíjí nabídku informačních produktů v oblasti projekce a stavební diagnostiky, investičního a realizačního inženýringu. Objem prodeje vlastního zboží a služeb se v posledních letech pohybuje nad hranicí půl miliardy korun ročně.

Nejvýznamnější diferenciaci

společnosti je podniková kultura, pramenící z nadprůměrného lidského a sociálního kapitálu pracovního kolektivu, která se následně promítá do komfortní obsluhy zákazníků. Program důvěry, vyjádřený již v roce 1994 zakladatelským sloganem „Firma lidí pro lidi“, přispěl ke vzniku kompaktního pracovního týmu, identifikovaného s podnikovými cíli a firemní kulturou.

- Chládek a Tintěra, silnice - železnice, Pardubice a.s.
- K Vápence 2677, Zelené Předměstí
- tel.: 466 897 611, fax: 466 310 361
- e-mail: info@cht-pce.cz
- >> www.cht-pce.cz

- >> www.pardubickykraj.cz
- >> www.mesto-pardubice.cz
- >> www.sfdi.cz
- >> www.abilympics.cz
- >> www.mobilityforall.cz
- >> www.svitani.cz
- >> www.cd.cz
- >> www.szdc.cz





STOMIX slavil 10. výročí...

Česko má spoustu malebných míst. V blahých neblahých dobách, kdy jsem téměř víkend co víkend vyráživával na čundr, mezi mnou zhusta navštěvované lokality patřily Rychlebské hory. Místní názvy jako Vápenná či Žulová ilustrují, co zde lidem přinášelo žití. Věřím, že zatopené lomy jsou dodnes místy setkávání se lidí, kteří se rozhodli neupodnikat se k smrti. 5. června se mi Rychlebký opět připomněly. To když mne top management společnosti STOMIX z ústředí v Žulové pozval na plavbu Prahou historickým parníkem v rámci oslav 10. výročí od vzniku společnosti. STOMIX je velmi úspěšnou firmou, která vyrábí a dodává zateplovací systémy. Své filiálky má již i v zahraničí. Její zateplovací systémy vyhovují nejvyšším evropským požadavkům.

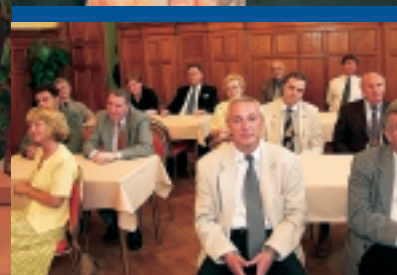
>>> www.stomix.cz

STOMIX



Kniha Olomoucký kraj z tvorby ACR Alfa pokřtěna

Ve čtvrtek 19. června v Olomouci v reprezentačním sále ANAG paláce Bohemia pořádala Agentura propagace České republiky ACR Alfa „Setkání u číše vína“ při příležitosti křtu prvního vydání kraj-



ACR Alfa

AGENTURA PROPAGACE ČESKÉ REPUBLIKY

ské publikace „Olomoucký kraj“. Křtili hejtman Olomouckého kraje Ing. Jan Březina, hlavní partner knihy předseda představenstva a generální ředitel firmy Skanska DS, a.s. Ing. Josef Hájek, mediální partner – ředitel Českého rozhlasu Olomouc Mgr. Pavel Hekela, jednatelka společnosti ACR Alfa s.r.o. MgA. Blanka Langerová a ředitel ACR Alfa Ing. Zdeněk Kameník. Spolu s Blankou Langerovou se v programu představili členové Moravské filharmonie v čele s ředitelem Mgr. Vladislavem Kvapilem a skupina DOMINO. Slavnostní večer obohatil humorem z Hané lidový vypravěč Jiří Vrba z Prostějova. Programem křtu provázela moderátorka Českého rozhlasu Olomouc Mgr. Zora Ježková. Vynikající catering, na kterém si pochutnala řada čestných hostů včetně starostů měst a obcí, zajistil tým hotelu Gemo Olomouc.

>>> www.vitejte.cz
>>> www.acr-alfa.cz



První výročí hotelu Lázně v Táboře

29. května se v mém rodném městě konalo párty. S ředitelem pro rozvoj společnosti GENE 2000 Praha panem Markem Nevřklem jsem si povídal o tom, co všechno s nimi slavím.

První výročí otevření hotelu Lázně v Táboře a zároveň čtvrtý rok existence hotelové společnosti Genea 2000 Praha, spol. s r. o. Pozvali jsme obchodní partnery, kolegy z hotelové branže a majitele „našich“ hotelů. Hotel Lázně patří mezi nejluxusnější a nejkrásnější námi provozované v jižních Čechách. Je unikátní tím, jak vypadá i polohou s nádherným výhledem na panoráma Tábora. Je oceňován firemní klientelou i individuálními turisty. Klade



důraz na kvalitní gastronomii a servis. Využívá domáckého prostředí 15 pokojů a neopakovatelné atmosféry, kterou se majitelé hotelu, panu Karlu Dvořákovi, povedlo vytvořit rekonstrukcí bývalého objektu městských lázní. Genea 2000 Praha provozuje hotely v Českém Krumlově, Českých Budějovicích, Táboře, ve Valticích, Velehradě a v Novém Hrozenkově, které máme v nájmu. Další hotel jsme koupili v Broumovském výběžku a po

rekonstrukci otevřeme v roce 2004. Připravujeme provozování dalších hotelů na základě management contractu, zejména v Praze. Strategickým záměrem Geney je pokračovat v rozšiřování sítě menších luxusních čtyřhvězdičkových hotelů po celé České republice. Díky orientaci na smlouvy o řízení a nájemní smlouvy, jsme atraktivní pro investory. Hotely, které řídíme, mají návratnost investic od čtyř do dvanácti let.

>> www.genea2000.cz

GENEA
PRAHA 2000

Hrábě II, hory, horolezci a ředitelé



Padesátileté výročí výstupu Edmunda Hillaryho oslavilo generální ředitelství OREA HOTELS výstupem významnějším spíše pro ekologii než pro knihu rekordů. Po vzoru horolezců vytvořila výprava generálního ředitelství, posílena zaměstnanci hotelů Horal, Centrál a Arnika, základní tábor u Špindlerovské přehrady. Ředitelství OREA HOTELS se již tradičně chápá role sběrače odpadků. Minule to byl Český Ráj (Hrábě I), letos Krkonoše. Tam všude a ještě v dalších regionech provozuje OREA své hotely. A tak jste na hřebenech Krkonoš cestou z Třídomí přes Horní Mísečky až na konec sjezdovky Medvědin mohli potkat generálního ředitele Zdeňka Šafaříka, odborné ředitele a management řetězce s modrými pytlí.

Konverzaci typu: „Pane generální řediteli, ten obal od tatranky si přejete sebrat vy, a nebo si ho mohu zvednout já?“ jsme opustili už v základním táboře a náročná horská túra byla opravdu ryze pracovní. Dvě skupiny po deseti sběračích na hřebtech hor a čtyřadvacet sběračů v základním táboře u přehrady společně soustředili třicet šedesátilitrových pytlů odpadu, něco pneumatik a metrů železného šrotu. Je ne-

uvěřitelné, co všechno a na jaká místa člověk dokáže v přírodě odhodit. Po soustředění do základního tábora se na břehu přehrady konal divoký catering – specialita hotelů Horal, Centrál a Arnika, jejichž ředitelé a zaměstnanci poskytli tomuto happeningu podporu. Akce vyvrcholila nikoliv výstupem, ale sestupem do útrob Špindlerovské přehrady, kam jsme se za odměnu směli podívat.

>> www.orea.cz

Milan Pavelka



OREA
HOTELS



info@mika.cz



www.mika.cz

VÍNO A LIDÉ 2003

... to nejlepší nejen z Moravy

26. - 28. listopadu 2003

VELETRŽNÍ PALÁC, PRAHA - HOLEŠOVICE

denně od 10.00 do 18.00 hod



Topmodelka v Le Palais*****

Hotel Le Palais ve dnech 23. – 26. května 2003 mezi svými hosty přivítal jednu z nejúspěšnějších světových topmodelek Adrianu Sklenaříkovou – Karembeu. Ta se v hotelu Le Palais cítila báječně, obzvláště si pochvalovala fantastickou postel, která je prý ještě lepší než u ní doma.



Josef F. Santin ředitelem Hotelu Palace Praha



29. května se pan Josef F. Santin loučil s hotelem Diplomat, v jehož čele stál osm let. Za jeho éry se Diplomat stal jedním z nejúspěšnějších hotelů v Česku. V roce 2000 Národní federace hotelů a restaurací České republiky panu Santinovi udělila čestné ocenění „Hoteliér roku“. Loučení to rozhodně smutné nebylo, nejen proto, že se pan Santin rozhodl být hlavní atrakcí párty v roli kuchaře, ale také proto, že zůstává v Praze v Hotelu Palace Praha.

>> www.palacehotel.cz
>> www.diplomatpraha.cz



Diplomat
HOTEL PRAHA



PRVNÍ NOVOMĚSTSKÝ RESTAURAČNÍ PIVOVAR

otevřený v minulém století
na Novém Městě Pražském



Novoměstský (kvasnicový)
ležák světlý i tmavý 11°

Speciality české kuchyně
včetně vyhlášeného pečeného kolena

Alešova galerie:
originální panoptikum pražského
Podskalí a Perlovy ulice

Exkurze pivovarem
s odborným výkladem v bezprostřední
blízkosti Václavského náměstí



Novoměstský pivovar s.r.o.
Vodičkova 20, 110 00 Praha 1
tel./fax: 222 232 448, 222 231 662
e-mail: sales@npivovar.cz
www.npivovar.cz

Praha Mekkou kolektorů

Kolektor je liniový podzemní objekt, umožňující vedení a ukládání inženýrských sítí. V kolektorech je soustředěna převážná část technických sítí nutných pro chod města – vodovody, parovody, silové kabely, telefonní kabely, optické kabely, někde i kanalizace. Tyto sítě se v kolektorech snadněji instalují a udržují, a to vždy bez narušení či omezení okolí na

povrchu. Do systému kolektorů patří i další příbuzné stavby: kolektorové podchody pod důležitými komunikacemi (dálnicemi, kolejovými svršky), technické kanály, domovní kolektory a technické chodby.



Praha má nesmírně zajímavé podzemí. Přírodní i vytvořené lidmi. To nejstarší známé a dochované jsou štoly pod Vyšehradem, které lidé vyhloubili již tři tisíce let

před Kristem. Postupem času se pak v pražském podzemí budovala spousta věcí. Světově proslulá je např. kanalizace z přelomu osmnáctého a devatenáctého století. Byla koncipována tak kvalifikovaně, že slouží dodneška a bude i v budoucnu, přestože Praha od těch dob mnohonásobně zbytněla. Obdobně, jako byl pro budoucí generace vytvořen základ systému pražské kanalizace, se začalo v sedmdesátých letech minulého století uvažovat o instalaci inženýrských sítí do podzemí jiným způsobem, než že se pouze vykopou, položí, zasypou a zakreslí, aby se vědělo, kudy vedou. Do té doby bylo naprosto běžné, že když např. praskla voda, přijel bagr, vykopala se jáma a provedla oprava. Nebo, že pokud bylo třeba položit nový kabel, vyhrabala se drážka a zase se vše na povrchu opravovalo. Věčně věků rozkopané chodníky a ulice, ničila se vegetace. Řešením se ukázal sdržený systém inženýrských sítí uložený v tunelu (kolektoru) tak, aby veškeré opravy a výměny probíhaly bez narušení dění na povrchu. A protože se od těch dob hlavní město Praha stalo světovou kolektorovou velmocí, a nějaký ten čas si s generálním ředitelem a předsedou představenstva akciové společnosti Kolektory Praha panem Otakarem Čapkem slibujeme, že na toto téma uděláme povídání, požádal jsem jej o rozhovor.

S kolektory se začalo na sídlišti v Ďáblicích v sedmdesátých letech minulého století. Dříve než se zdejší sídliště postavilo, uložily se do země kolektory s inženýrskými sítěmi, a to až na hranu bytových a dalších objektů. Dnes, když se někdo na

Ďáblice podívá, a to i z ptáčích perspektivy, zjistí, že mají krásné parky, udržované komunikace, protože již nikdy nikde nebylo třeba kopat. Veškerá doplňování nebo opravy inženýrských sítí se uskutečňovaly uvnitř kolektorů. Obdobných tunelů postupně v Praze vzniklo téměř devadesát kilometrů. Praha, co se kolektorů týče, se stala jedním z vůdčích měst Evropy a zřejmě i světa. Nevím o žádném dalším městě, které by mělo v přepočtu na obyvatele tak rozvinutou kolektorovou síť.



Posléze se přišlo se na to, že lze prostředí v kolektorech monitorovat. Do kolektorů se nainstalovala čidla měření teploty, výskytu vody, plynu, kyslíčniku uhelnatého. Zajistilo se tak, že jakákoliv porucha je okamžitě signalizována na dispečink. Mnohdy se tak stává, že při poruchách vody, horkovodu apod. je závada zjištěna dříve, než si toho kdo z uživatelů všimne. Přijede pohotovostní skupina, která poruchu opraví, aniž je přerušena dodávka média.

Akciová společnost Kolektory Praha je ale velmi mladou firmou. 17. července bude slavit první výročí svého založení.

Naše společnost se vyvíjela postupně od devadesátých let minulého století. Dnes je již téměř rok samostatnou akciovou společností stoprocentně vlastněnou hl.m. Prahou. Staráme se o provoz inženýrských sítí v kolektorech i o kolektory Všichni, kdo v nich mají své sítě, platí za uložení a správu určité poplatky. Ty stačí, aby naše společnost byla plně samofinancovatelná. Výstavba kolektorů je sice finančně náročnou záležitostí, ale jejich provoz už je plně hrazen mimo rozpočet hlavního města. Tam, kde dnes máme kolektory, se rozšířily rozvody pro kabelovou televizi, internet apod.

... a v Miláně teroristi, kterým se prostřednictvím kolektorů málem podařilo dostat až na konzulát USA.

To byl problém Itálii. My jsme si už v polovině devadesátých let uvědomili měnící se bezpečnostní situaci. Proto jsme do všech kolektorů doplnili čidla monitorující jakýkoliv vstup. Italové takto své kolektory zajištěny neměli. Náš systém okamžitě upozorní na otevření či pohyb v kolektoru. Dispečer ihned analyzuje, je-li to vstup oprávněný či nikoliv. Pokud neoprávněný, vyráží nejen naše pohotovostní skupina, ale i týmy městské policie a Policie České republiky a případně i hasiči, s nimiž máme tyto činnosti zkoordinovány. Náš systém provozu a zabezpečení kolektorů se stal pilotním pro řadu zemí. V současné době v otázce provozu a bezpečnosti úzce spolupracujeme s Německem, s Rakouskem, se Singapurem a dalšími. Ostatně pro Německo v současné době ke kolektorům vytváříme jakousi technickou rukověť.

Díky vaší společnosti se Praha stala Mekkou kolektorů a akcí kongresového charakteru, zabývající se touto problematikou.

Ano, na pražské kolektory se přijíždějí dívat odborníci z celého světa. Velkou radost nám udělal loňský pražský celosvětový kongres Asociace podzemního stavitelství. Přesto, že se kongresy této asociace konaly již na mnoha místech světa, nikde a nikomu se nepodařilo do jejich oficiálních materiálů zapracovat kolektory. Pražské kolektory byly první, které se objevily v jejím sborníku. Jako jedny z rovnocenně zajímavých a světově uznávaných podzemních staveb ve společnosti tunelů pod Mont Blancem, pod úžinami v USA, mezi japonskými ostrovy nebo pod kanálem La Manche apod.

Za přispění vaší společnosti vznikl velmi zajímavý filmový dokument. Jako seriál jej vysílala i Česká televize. Přiblížíli úžasně zajímavé pražské podzemí,

jeho budování a využití lidmi od pravěku až po současnost. Proč?

Snažili jsme se, aby se lidé dozvěděli, že nejenom Praha, ale celá Česká republika má určitá specifika, o nichž občané této země mnoho neví. Citlivě udělaný doprovodný text, který diváky nezahltí technickými údaji, zaujal. Sledovanost seriálu předčila veškerá očekávání. Pražské podzemí lidé přetvářejí pět tisíc let a navíc máme v Praze specialitu. Tak, jak stoupalo dno Vltavy, stoupala i její hladina a měnila se základní úroveň výstavby pražských domů. Takže je v historickém centru běžné, že tamní domy mají dva sklepy. Spodní románský nebo gotický, nad ním je další barokní, na němž stojí secesní dům. Dnes je již možné se na tato turisticky nesmírně zajímavá místa podívat.

Řada starostů i primátorů statutárních měst, krajských hejtmánů a dalších lidí pečujících o věci veřejné jsou čtenáři VŠudybylu. Již jste zmínil že spolupracujete s řadou měst v zahraničí. Spolupracujete i s městy v rámci České republiky?

V oblasti technického poradenství ano. Velmi dobrou spolupráci máme s kolegy z Brna či Mostu. V současné době začíná výstavba kolektorů na území Ostravy. Pokud Ostrava projeví zájem, rádi pomůžeme konzultacemi nebo se i zúčastníme. Nevylučujeme, že bychom partnerům z těchto měst



nabídl i určité činnosti, které umíme a jejichž zajištění by pro sídla s menším rozsahem kolektorů bylo naším prostřednictvím ekonomičtější. Umíme např. kalibrovat a testovat analyzátoř plynů, provádět určité kroky na programování a využívání výpočetní techniky v monitoringu prostředí v kolektorech. Máme specializované skupiny, které se nám vyplatí držet samostatně. U společností, které se starají o kolektory v rozsahu do dvaceti kilometrů, by to bylo nerentabilní a zřejmě by se jim vyplatilo tyto činnosti u nás objednat.

>>> www.kolektory.cz



Jadran expressem za létem



„Jakousi bílou vránou a blýskáním na lepší časy v železniční přepravě osob na dovolenou je Jadran express. S potěšením mohu konstatovat, že se Českým drahám těmito zvláštními vlaky na trase Praha - Kolín - Pardubice - Česká Třebová - Brno - Břeclav - Graz - Záhřeb - Split daří úspěšně konkurovat nejen daleko vyšším komfortem přepravy oproti autobusům a letadlům, ale i cenou.“

Ing. Petr Kousal, generální ředitel Českých drah

V pátek 20. června v 09:40 z hlavního nádraží v Praze první jízdu za létem odstartovala historicky první polistopadová „šňůra“ charterových vlaků do Čechy nejnavštěvovanější letní destinace, na pobřeží Jadranu. Letní slunovrat první pasažéry Jadran expressu (97 % obsazenost) symbolicky zastihl ve Splitu.

>>> www.cd.cz/ckcd



Zpáteční jízdné Praha - Split - Praha

služby	dospělý	do 12 let
jízdenka + místenka (max. 8 os. v kupé)	1.990 Kč	1.600 Kč
doplatek do kupé pro 6 osob - "třída 2+"	500 Kč	500 Kč
jízdenka + lehátko (max. 5 os. v kupé)	3.500 Kč	2.800 Kč
jízdenka + lůžko (max. 3 os. v kupé)	5.000 Kč	4.000 Kč
jízdenka + místenka + auto	2.990 Kč	-
jízdenka + lehátko + auto	3.990 Kč	-
jízdenka + lůžko + auto	6.990 Kč	-
přeprava kola / surfu / malého motocyklu	1.000 Kč	-
přeprava velkého motocyklu / přívěsu	1.500 Kč	-
přeprava psa	500 Kč	-



ČESKÉ DRÁHY - CESTOVNÍ KANCELÁŘ
CZECH RAILWAYS - TRAVEL AGENCY





První třídou

O firmě Scania a jejích vozech Všudybyl poprvé přinesl informace ve svém třetím vydání loňského roku v článku poeticky nazvaném Pouštní anděl. Zmiňoval se o zdařilém účinkování speciálně upravených vozů Scania R124 CB6x6HZ 360 asistenční a servisní služby na 24. ročníku Rallye Arras - Madrid - Dakar. Třetí jamí den tohoto roku jsem se pak v sídle firmy Scania Czech Republic s.r.o. v Chrástanech u Prahy zúčastnil uvedení luxusního dálkového autobusu Scania - Irizar PB na český trh. Společně s jeho novým majitelem, jedním z dvojice jednatelů firmy ASIANA, spol. s r.o., PhDr. Alexejem Litvinem, jsem pak absolvoval inaugurační jízdu na Okoř. Asiana je spjata s leteckým byznysem. Ostatně její autobusy Scania - Irizar PB již dávno brázdí komunikace mezi pražským a karlovarským letištěm. Společně s touto linkou Asiana úspěšně provozuje i „Letenkové centrum“ a internetový server „www.letuska.cz“. Nicméně nejen jejím prostřednictvím má Scania v Česku cosi společného s leteckým byznysem, což mi bylo v souvislosti s hlavním tématem sedmého Všudybylu záminkou k oslovení generálního ředitele Scania Czech Republic s.r.o., kterým je Anders Grundströmer.

Ano, značka Scania se, věřím, že úspěšně, uplatňuje i na letišti Praha - Ruzyně. Česká správa letišť s.p. zakoupila v loňském roce rychlé zásahové vozidlo na podvozku Scania. Konkrétně se jedná o dvounápravový podvozek s pohonem všech kol s jedenáctilitrovým motorem o výkonu 380 k a prodlouženou kabinou pro pětičlennou posádku.



Nástavbu tvoří vodní a pěnová cisterna s čerpadlem. Pokud vím, zatím je s našim vozidlem spokojenost, a doufám, že to není poslední vůz Scania, který se bude po ruzyňském letišti pohybovat.

Pane Grundströmere, proč jste se rozhodl pracovat v Česku?

Upřímně řečeno, když jsem dostal tuto nabídku, vůbec jsem se nerozmýšlel, jestli ji přijmout. Česká republika je nádherná země a vezmu-li v úvahu i hledisko profesní – český dopravní trh je velice konkurenceschopný a obzvláště v posledních třech letech se velmi rychle vyvíjí. S tím samozřejmě úzce souvisí i rozvoj naší firmy, kde došlo za toto období také k mnoha změnám, kterým jsem mohl být nápomocen. Takže když vše shrnu, vyjde mi, že si lepší místo momentálně nemohu přát.

V jednom z předchozích vydání Všudybylu prezident společnosti Walter Lundborg Byggnads AB pan



Scania Czech Republic s.r.o., dceřiná společnost švédské firmy Scania CV AB, předního světového výrobce těžkých nákladních automobilů a autobusů, působí v Česku od roku 1994. Díky vysoce kvalitním prodejním a servisním službám si zde vybudovala silné postavení. V loňském roce zákazníků dodala 588 nových nákladních automobilů, což představuje 15,6% podíl na českém trhu. Oproti roku 2001, kdy bylo prodáno 555 vozidel, došlo k nárůstu o 6 %. Navýšení zaznamenal také prodej použitých vozů Scania, a to o 7 %. Vozový park dopravních firem se tak rozrostl o 260 vozidel. Celkový obrát společnosti včetně partnerů v servisní a prodejní síti dosáhl v minulém roce 3 mld. Kč. V současné době má Scania CZ v Česku sedm dealerů. V loňském roce investovala do rozvoje servisní a prodejní sítě 100 mil. Kč, přičemž její celkové investice v České republice dosahují 565 mil. Kč. Ke konci roku 2002 zaměstnávala spolu s partnerskými firmami 348 lidí. Scania dodává na náš trh těžké nákladní automobily (nad 18 t) a dálkové autobusy. Kromě prodeje nových vozidel, servisu a prodeje náhradních dílů poskytuje celou řadu doplňkových služeb, mezi něž patří pronájem vozidel, servisní smlouvy, školení řidičů, pojištění nákladů na opravy, nepřetržitá servisní asistenční služba a další.

Hakan Lundborg na naši adresu říká: „Češi jsou milí, přirození lidé, chovají se otevřeněji ve srovnání s chladnějšími Švédy.“ Domnívám se, že to od něj bylo společensky velmi zdvořilé.

Jistě, to je všeobecné mínění, já osobně nemám příliš rád toto generalizující hodnocení „národní povahy“. Upřímně řečeno, já příliš rozdílů mezi českou a švédskou mentalitou nevidím. Takže o to více si tu připadám jako doma. Ze své vlastní, konkrétní zkušenosti mohu říci, že se u svých kolegů i našich obchodních partnerů setkávám se vstřícností, korektností a jistou dávkou kreativity při řešení problémů, což velmi oceňuji.

Na začátku jsem zmínil uvedení luxusního dálkového autobusu Scania - Irizar PB na český trh. Na podvozcích Scania jezdí autobusy mnoha značek, ale není mi známo, že byste s některou z nich kooperovali tak úzce jako s Irizarem.

Ano, Scania je jedním z největších výrobců podvozkových skupin pro autobusy v Evropě. Co se týče autobusových nástaveb, které Scania sama vyrábí, jsou to městské, příměstské a meziměstské. U dálkových autokarů proto hledala partnera ke kooperaci, což vyústilo v dohodu s Irizarem. Irizar je španělská značka s více než stoletou tradicí v oblasti vozidlových nástaveb. Výsledkem úzké spolupráce designérů a podvozkářů našich firem je luxusní autobus Scania - Irizar PB.

Jak dlouho jste v Česku s autobusy?



SCANIA

Scania Czech Republic s.r.o.

Scania Czech Republic s.r.o. divizi autobusy vytvořila před necelými třemi roky. Trh se rozvíjel a okolnosti zákaznicky přiměly uvažovat o našich spolehlivých a co se týče provozu vysoce rentabilních autobusech. Navíc tím, že byl autobus Scania - Irizar PB představen loni na veletrhu v Hannoveru na stánku Scania, byla odstartována nová etapa. A to i co se týče dodávek náhradních dílů. Scania tak má ve své servisní a distribuční síti dostatečnou zásobu náhradních dílů pro nástavbu, což je velmi vstřícným krokem vůči zákazníkům.

Jaký používá Scania-Irizar PB hnací agregát, jaká je další výbava autobusu?

Hnací agregát používá klasický, z tahačové řady Scania. Pro kategorii PB jsou dány jednotné komponenty podvozku pro jakoukoliv délku a velikost nástavby. Scania-Irizar PB je naší vlajkovou lodí a tomu odpovídá i specifikace podvozku. Zákazník, který si objedná autobus kategorie PB, má jednoznačně dané, že tam musí být dvanáctilitrový motor o síle 420 HP splňující Euro 3, osmistupňová převodovka s řazením Opticruise a nezávislou přední nápravu. Vůz musí mít kotoučové brzdy, ABS, trakční kontrolu, retardér atd. Musí mít vzduchové pérování včetně elektronického hlídání polohy vozidla systémem ELC vč. funkce „kneeling“, tzn. když zastaví, umí se naklonit k cestujícím tak, aby se jim (zejména starším lidem) lépe nastupovalo apod. U vozu Scania-Irizar PB není možnost volby hnacího agregátu. Zkrátka nejlepší podvozek, nejlepší hnací agregát. Model PB ale není jediným dálkovým autobusem v naší nabídce. Zákazníkům, kteří mají zájem spíše o nižší třídu vozidel, můžeme dodat stále oblíbený Scania-Irizar Century, kde je možnost vybrat si jak podvozek, tak typ motoru atd.

V poslední době byla dosti diskutována otázka bezpečnosti dálkových autobusů..

Vozy Scania obecně patří k nejbezpečnějším na světě díky tomu, že musí splňovat velmi přísné švédské bezpečnostní normy. Na autobusy se vztahují samozřejmě i další normy, např. ECE R66 (bezpečnost při převrnutí) a ECE R80 (bezpečnost a ukotvení sedadel). Scania - Irizar PB vše splňuje s dostatečnou rezervou. Tuhý podvozek a nízko posazené těžiště zajišťují bezkonkurenční stabilitu v zatáčkách. V případě nehody jsou cestující chráněni zesíleným bezpečnostním klecovým rámem nástavby.



Scania je ale známa především jako výrobce těžké dopravní techniky.

Unifikace výroby se pozitivně projevuje nejen u již zmiňované letištní techniky, ale i u autobusových podvozků, protože kolem pětadesáti procent podvozkových skupin autobusů je shodných s tahačovou řadou. Výhodou je vysoká spolehlivost, protože komponenty přejímané z tahačové řady jsou dimenzované na extrémní zátěž. Díky tomu jsou vysoce odolné, protože naložené kamiony mívají až kolem dvaatřicet tun, kdežto dvounápravový autobus jen do osmácti a třinápravový do šestadvaceti tun. Další výhodou jsou také úsporné motory Scania - spotřeby paliva našich autobusů jsou jedny z nejnižších. V tom tkví vysoká oblíbenost Scania a zejména z těchto důvodů také nástavbářů, nejenom Irizar, využívajících podvozkových skupin Scania. Myslím, že autobus Scania je investicí, která se rozhodně vyplácí.

>> www.scania.cz

Luxusní dovolená na dosah ruky ...



Léto právě vrcholí!

Postrádáte nabídku luxusních hotelů s hotelů s programem all inclusive pro vaše klienty?

Široká nabídka luxusních hotelů a hotelů s programem all inclusive!
Zájezdy a pobyty „na míru“!

Turecko

Turecká riviéra - letoviska
Kemer, Belek, Side, Alanya

Řecko a Řecké ostrovy

Ostrov Korfu, Ostrov Kréta, Ostrov Evia,
Řecká riviéra - Loutraki, Chalkidiki

Pasáž Černá Růže - 1. patro

Na Příkopě 12, 110 00 Praha 1

tel: 221 014 640, tel./fax: 221 014 631

e-mail: viptravelclub@volny.cz

www.VIPTRAVELCLUB.cz



Vyžádejte si **nový**
katalog „Exotické cíle
– Léto po celý rok“
v průběhu září.

Hledáme další obchodní zástupce !

Provize 10 % i ze speciálních nabídek

Hledáme nového spolupracovníka se zkušenostmi v cestovním ruchu, se znalostí některých z následujících destinací: Řecko, Turecko, Španělsko, Chorvatsko a zejména pak „exotických destinací“.

V případě zájmu volejte tel: 777 016 755



Ředitelkou hotelu v Turecku

rečtina, ač se na první pohled může zdát složitá, je nám velmi blízko. Je melodickým jazykem. Snadno se učí. Hovoří jím obrovské množství významných obchodníků po celém světě.

Řídit a plnit hotel, to není jen tak. Kde jste získávala praxi?

Na hotelích jsem začínala od malička po boku tatínka. V Teplicích, v Karlových Varech, v Praze ... Prošla jsem všemi odbornostmi – od recepce přes číšníka, barmana. Nejvíce jsem se věnovala barmanství. Jako barmanka jsem se zúčastnila i mistrovství světa v Tokiu. Poté, a to jsme se spolu potkali, jsem pracovala jako delegátka. Pak jsem se zabývala marketingem a managementem. Když se mi naskytla tato příležitost, řekla jsme si, že bych to všechno mohla pospojovat dohromady. Pochopitelně, nejen práci je člověk živ. Věnovala jsem se i jiným věcem a také sportu. Zejména basketbalu a potápění.



V Alanyi jsem byl před dvěma roky na famtripu cestovní kanceláře Detur. Po jednom z bezva obědů jsme absolvovali parádní plavbu lodí pod tamní citadelou až téměř ke Kleopatřině pláži s pověstnou jeskyní. Následující den jsem si to zopakoval sám, bez lodě. Kus jsem plaval na znak. Při pohledu na korunu antických hradeb z Poseidonovy říše jako bych se proplaval o dva a půl tisíce let nazpět.

Ano, Alanyi dominuje nádherná pevnost s proslulou cisternou, kterou dávno před naším letopočtem založil pirát Diadof Trifon. Váže se k ní řada historických událostí. Alanye byla významným přístavem s čilými obchodními styky s Egyptem.

V moři kolem je potopeno velké množství lodí.

Dodnes je tam možné nacházet amfory. V rámci potápění lze navštívit i několik jeskyní přímo pod pevností.

Jaký je váš hotel?

Bella Vista Apart se nachází na krásném místě v těsném sousedství pevnosti. Je reprezentantem vysoce kvalitních apartních hotelů. V klidové zóně, mimo ruch města, a přitom v centru blízko pláže. Hosté si k nám mohou brát své psy. Kousek od nás je lesík vhodný k procházkám. Součástí hotelového areálu jsou bazény s lehátky volně k dispozici – jeden pro děti a druhý pro plavce. Kromě klasického apartu – vlastní kuchyně, obývací části, ložnice a kompletního sociálního zázemí – nabízí hostům kvalitní gastronomii. Jako součást pobytových packageů jsme v něm začali dělat polopenze. Zejména proto, abychom se zavdčili české klientele, na niž se chceme dominantně orientovat, když je teď hotelem s českým managementem.

- **Hotel Bella Vista Apart**
- Kale Yamaci, Dr. Postalci sitesi, Alaniya, Turkey
- tel.: 0090/242/5134166-7, fax: 0090/242/5134168
- mobil Turkey: 0090/555/3199668
- mobil CZ: 608 973 948, email: jirsova.linda@post.cz

S Ing. Lindou Jirsovou jsme se poprvé potkali v egyptské Hurghadě v roce 2000. Pracovala tam jako delegátka. Náš mladší, tehdy tříletý syn Matoušek zatvrzele protestoval, kdykoliv jsme jej postavili do vody, která mu byla výš než po kolena. Asi pátý den pobytu jsme absolvovali plavbu lodí ke korálovým útesům. Na zastávce ke šnorchlování Matoušek opět vyváděl, a tak jsme jej nechali na lodi v péči delegátky. Když jsme se zhruba za půl hodiny vrátili, Matoušek v plovacích rukávcích plaval s Lindou v moři. Když jej Linda hlídala podruhé, skákal bez rukávků do hluboké vody v bazénu.

Linda je ze Strakonice. S jejím tátou se setkáváme každou chvíli. Láďa Jirsa momentálně řediteluje hotel Gamet ve Strakonici, učí na tamní střední hotelové škole, podniká v oblasti cateringu, zkrátka hyperaktivní člověk. Jezdím za ním rád. Už proto, že se u něj skvostně vaří, bydlí, popíjí i povídá. Nedávno jsme se s Lindou opět potkali. Krátce poté, co byla jmenována ředitelkou hotelu Bella Vista Apart v Alanyi. V nové funkci přijela oslovit české cestovní kanceláře orientující se na Tureckou riviéru. A protože titlek: „Z Čech až na konec světa“ si šetřím pro další významného Strakoňáka, Ing. Pavla Pavla, rozhovor s Ing. Jirsovou jsem si pracovní nazval: „Po stopách Strakonického dudáka“. Lindo, proč jste se jako on rozhodla odejít do Turecka a proč studovat turečtinu?

To jsou báčorky, že my u nás ve Strakonici ... Ne, vážně: Turecko mě lákalo už jako delegátku. Tu



★★★★

HOTEL GARNET STRAKONICE

CELKOVÁ KAPACITA 42 POKOJŮ – 29 DVOULŮŽKOVÝCH, 12 JUNIOR SUITES (Z TOHO 2 BEZBARIÉROVÝCH) A 1 VELKÉ APARTMÁ. V BLÍZKOSTI HOTELU KVALITNÍ SPORTOVNÍ ZÁZEMÍ.

DR. JÍRHO FIKY, 386 01 STRAKONICE, TEL.: 342 321 984, 324 324 758, E-MAIL: HOTEL.GARNET@QUICK.CZ

[HTTP://HOTELGARNET.WEBPARK.CZ](http://HOTELGARNET.WEBPARK.CZ)