

průvodce
labyrintem českého
cestovního ruchu

všudylbyl

páté
vydání
2001

www.evd.cz



Časopis lidí a o lidech v cestovním ruchu

Ale jakž sem je tu i tam v blátě váznouti, káletí se a máchati, natáhati a namáhati, též od dešťů, sněhů, slot, metelic, zim, hork rozličná nepohodlí snášeti viděti; jako i na pasích¹ všudy na ně číhati, všechno jim přetrásati, vačky vyprazdňovati (an nic k zniknutí toho² hněv, trhání a sapání nepomáhal); tolikéž loupežnou po silnicích sběř outoky na ně činiti a duši jejich vždycky na šancích státí³ sem spatřiti, zodnechtělo se mi toho.

Jan Amos Komenský Labyrint světa a ráj srdce L.P.1624

¹ v záloze ² k uniknutí z toho ³ v největším nebezpečí



Loupežnou po silnicích sběř sem spatřil



Hlavním tématem pátého vydání Všudybylu roku 2001 je doprava. Co by asi o té současné české napsal Jan Amos Komenský dnes? O neutěšeném stavu hrubě opotřebovaných, přetěžovaných pozemních komunikací? O zácpách a smogu ve městech? O spekulantech s pozemky

schovávajících se za ekologická hnutí? O současné loupežné sběři vyžadující „mýtné“ za nesmyslné průjezdy či o gangsterech převlečených do policejních mundúřů? O leckdy pochybné bezpečnosti na silnicích? O profesionálních sebevraždách od velkých volantů nedodržujících povinné bezpečnostní přestávky. O nemastných neslaných pokusech silniční a dálniční policie je postihovat? A o neoslubujícím entuziasmu dopravců vydělávat na živobytí jen a právě tímhle kvaltováním nelehkým a nebezpečným? Zřejmě to samé, co před téměř čtyřmi sty lety. Pouze by použil modernější češtiny.

Jaromír Kainc

Kvíz **Canaria** travel. o týdenní letecký zájezd pro 2 osoby na Kanárské ostrovy najdete na straně 35.

	Zlepšení přinese liberalizace 6	
	Evropa přechází na nové jízdní řády 7-9	
	Vadí nám stav českých silnic? 10-11	
	Legendární Praga R se vrací 12	
	Státní fond dopravní infrastruktury 13	
	Silniční doprava chobotnicí? 14-15	
	Muzeum městské hromadné dopravy 16	
	O komunikaci o komunikacích 17	
	Mezi nejrychleji rostoucími pojišťovny 17	
	Eurolines 18	
	Tři písmena a nepotřebujete hotovost 19	
	Palivo pro třetí tisíciletí 20-21	
	Až přijde den D 22-23	
	Za folklorem 23	
	Dny kontaktů v hotelu Labe 24	
	Praha a turistické perly ČR 25	
	Všude dobře, doma OREA 26	
	X. Reprezentační ples 26	
	Dovolená na Slovenskou 27	
	Doletná Mirka Čermého 27	
	ČSA mezi Top 10 28	
	Mezi Top 3 ČSA 29	
	Do Washingtonu a další novinky 30-31	
	Putování do země tisíce a jedné noci 32	
	Slovinsko je alpskou zemí 33	
	Španělsko 34-35	
	Křížovka 36	
	Austrian Chauffeur Limousines 38-39	

Zájezd pro 2 osoby do Kalábrie

s cestovní kanceláří Daen International Iosem  připadl Kateřině Novákové z Neratovic.

DAEN
INTERNATIONAL
cestovní kancelář

všudybyl

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: 0603/177 536, fax: 02/652 29 06
e-mail: kainc@mbox.dkm.cz

Členka redakce: Vanda Štichová
Jazykové úpravy: PaedDr. Drahoslava Pittnerová
Konzultace citátů: Ing. Igor Hartmann
Grafická úprava a sazba: im design
Tisk: Graspo Zlín s. r. o.

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

Zlepšení přinese až větší liberalizace



● složitá problematika státního odborného dozoru ● kontrola ve velmi malém rozsahu ● podle kvalifikovaného odhadu, říká ministr, se jedná o několik desítek případů kabotáže ročně ● za pomoci holandských expertů je připravován vznik samostatné „kontrolní a vymáhací jednotky pro silniční dopravu“ ●

Pane ministře, hlavním tématem pátého vydání VŠudybylu roku 2001 je doprava. V oblasti autobusové patří mezi chronicky přetrvávající trable nedodržování mezivládních dohod, které se týkají podnikání zahraničních subjektů v oblasti zájezdové autobusové dopravy v České republice. Podle platných mezivládních dohod, které Česká republika uzavřela se všemi státy Evropy, není možné na území třetího státu podnikat v zájezdové autobusové dopravě. Téměř všechny státy tento zákaz podnikání vyžadují a důsledně pod hrozbou značných sankcí kontrolují. V Evropě na západ od naší hranice, kam pevně doufám směřujeme, ale i na Slovensku, může provést kontrolu každý policista a udělit pokutu, popřípadě zatknout či vyhostit řidiče nebo zabavit autobus. Systém evidence je přitom jednoduchý. Na hranicích vypisuje každý autobus jízdní list, ve kterém se vyplňují údaje o autobusu, stavu tachometru atd. a mimo jiné i seznam cestujících. V případě, kdy policista autobus zastaví a jména cestujících (uvedená v jejich identifikačních cestovních dokladech) nesouhlasí se jmény na jízdním listu, vznikne vážný problém. Čeští dopravci si jsou těchto sankcí dobře vědomi a proto si žádný seriózní český dopravce nedovolí v zahraničí turisty nakládat.

Problematika státního odborného dozoru je složitá a byla také jedním z témat mých loňských jednání s autodopravci.

Kdo tedy provádí, v jakém počtu a jak často kontrolu? Případně proč nejsou ve vnitrozemí prováděny následné kontroly jmen přepravovaných osob, odpovídají-li jména přepravovaných osob jménům uvedeným v jízdních listech potvrzených pasovou policií na hraničních přechodech?

Státní odborný dozor v mezinárodní osobní dopravě byl poslední novelou zákona o silniční dopravě svěřen, s výjimkou mezinárodní linkové dopravy, orgánům kraje v přenesené působnosti. V mezinárodní linkové dopravě je svěřena tato působnost



Ministerstvu dopravy a spojů (MDS), které má samozřejmě při výkonu vrchního státního odborného dozoru i oprávnění k výkonu státního odborného dozoru v ostatní mezinárodní dopravě. Vzhledem k tomu, že krajské úřady se teprve vytvářejí zajišťuje jako dosud veškerý státní odborný dozor v mezinárodní osobní dopravě prakticky pouze MDS. Konkrétně se jedná pouze o dva pracovníky, kteří zajišťují nejen státní odborný dozor, ale veškerou agendu mezinárodní osobní dopravy. Kontrola je proto prováděna ve velmi malém rozsahu. Přesto, pokud jsme byli na konkrétní případ upozorněni, např. Společenstvím autodopravců Čech a Moravy, vždy byla kontrola provedena a zjednána náprava. Těžiště kontroly dodržování příslušných ustanovení mezivládních dohod spočívá na celních orgánech na hraničních přechodech, které podle našich poznatků důsledně kontrolují a postihují nesrovnalosti v seznamech cestujících na jízdních listech.

Jaké jsou sankce za nedodržování mezivládních dohod pro oblast zájezdové autobusové dopravy v České republice? Jak významně, jakým finančním objemem se (vzhledem k v Evropě nevidané masivnímu výskytu) podílí na příjmové stránce rozpočtu Českého státu. Tomu pak české podnikatelské subjekty mnohdy nemají co na daních odvádět, protože právě jejich podnikatelské záměry trpí újmou kabotáží?

Sankce za nedodržování mezivládních dohod v mezinárodní autobusové dopravě jsou stanoveny jak přímo v těchto dohodách, tak i v českém právním řádu. V zásadě je možné podle mezivládních dohod uplatnit tři stupně sankcí a to varování, odebrání již udělených povolení a nevydávání dalších až po zákaz vstupu vozidel předmětného dopravce na určitou dobu, nebo trvale na území ČR. Podle zákona o silniční dopravě je možno zahraničnímu dopravci, který nedodrží ustanovení mezinárodních dohod nebo provozuje dopravu bez povolení uložit ve správním řízení pokutu až 500 000 Kč, a to i v souběhu s uvedenými sankcemi podle příslušné mezivládní dohody. Správní

řízení o uložení pokuty je však zdoluhavý proces, proto je častěji využívána praxe, že je při zjištění uvedených porušení dopravci uděleno, zpravidla na hraničním přechodu, náhradní povolení za správní poplatek v rozmezí 10 000 až 30 000 Kč. To je výše srovnatelná s pokutami (resp. předběžnými kaucemi), které platí naši dopravci za srovnatelné delikty v zahraničí. Celkový finanční objem těchto pokut, resp. správních poplatků za náhradní povolení není sledován, podle kvalifikovaného odhadu se jedná o několik desítek případů ročně.

Jakým způsobem aktuálně - nyní na počátku hlavní turistické sezóny 2001 a kdy a jak trvale hodláte řešit stávající situaci v podnikání zahraničních subjektů v oblasti třetízemní zájezdové autobusové dopravy v České republice?

Nedomnívám se, že by rozsah klasické kabotáže, tj. přeprav, mezi dvěma místy na českém území, které by prováděli zahraniční dopravci bez povolení, byl velký. Není mi znám ani případ, kdy by cizí dopravce odvázel bez povolení české občany do zahraničí. Je třeba si uvědomit, že s řadou států si měníme každoročně určitý kontingent povolení, která tuto činnost vzájemně umožňují - např. Španělsko a s jinými státy, např. s Německem, máme dohodnutou liberální praxi, kdy se vzájemně povolují odvozy z letišť s navazující okružní jízdou ve státě, odkud je odvoz prováděn. Této možnosti, jak ve Španělsku, tak i v Německu využívají i naši dopravci.

Zintenzivnění státního odborného dozoru, který provádí přímo MDS, vzhledem k omezeným personálním možnostem v letošním roce nepředpokládám. Novela zákona o silniční dopravě z loňského roku svěřila kontrolu dokladů, tedy i vstupních povolení zahraničních dopravců, i orgánům Policie ČR, včetně možnosti vybírání kaucí přímo od řidičů a odstavení vozidla, nesložili řidič kauci za zjištěný správní delikt, který pak bude řešen pokutou ve správním řízení. V tomto směru tedy lze očekávat jisté zlepšení, je třeba si však uvědomit, že pravidla pro provozování mezinárodní autobusové dopravy jsou poměrně složitá a nejednotná pro všechny státy, a že tedy praktické uplatňování tohoto ustanovení potřebuje čas a bude poměrně složité. Za pomoci holandských expertů je rovněž připravován vznik samostatné „kontrolní a vymáhací jednotky pro silniční dopravu“, čímž by celý problém byl vyřešen komplexně.

Podle mého názoru přinese zlepšení v celé oblasti až větší liberalizace a sjednocení pravidel pro mezinárodní osobní dopravu, jejímž prvním krokem by mělo být uzavření Dohody INTERBUS v letošním roce a později náš vstup do EU. Pak budou moci naši dopravci najít vyšší uplatnění v zahraničí, zároveň však budou muset být připraveni čelit vyššímu tlaku cizích dopravců na českém trhu.

➤➤ www.mdcr.cz

➤➤ www.mvcr.cz

100 milionů € na první koridor

• železnice jediným uceleným celostátním dopravním systémem •
podařilo se vyrovnat

kdysi nepříjemnou bilanci, že u nás jezdilo více zahraničních vozů, než našich železniční dopravu evropskou • vysoce hodnocená služba českých cateringových společností • větší škála slev • jízdní řád bude platit od 9. června 2001 do 15. prosince 2002 • v Praze na Hlavním nádraží další z řetězce prodejen Pont • v polovině letošního roku bude vypisováno výběrové řízení na jediného partnera pro celé Hlavní nádraží • mezi Prahou a Ostravou sviští spolehlivý, rychlý a čím dál tím oblíbenější expres Supercity SC 502 a SC 503
MANAŽER • České dráhy v oblasti mezinárodní přepravy nákladů na 4. místě v Evropě, v tranzitní druzí v návaznosti na koridor začínají přicházet investice a peníze z Bruselu •



Veřejné mínění je jako obrovský setrvačnick, kterému, když už se kdysi nějak rozpohyboval, těžko uděluje

nový impuls. Nemá-li způsobit ještě větší paseku tím, že jej vyosíme (jak ilustrují dějiny tzv. revolucí), musí z něj nakumulovaná energie (obzvláště pak zápomá) vyprchat jaksi sama od sebe. Navíc, poslové špatných zpráv jsou vždy po ruce a vítanější, než ti oznamující, že něco funguje tak, jak má. Dráhy byly jsou a budou velkolepou, léty prověřovanou (i zkoušenou), organizací. První vlak do Brna přijel v červenci 1839, do Olomouce 17. října 1841 a Prahy 20. srpna 1845. A jak čas od času, již od dob C. k. privilegované Rakouské společnosti státní dráhy, dokazuje ten který blbec, není možné se do nich netrefit. Procento omylů a chyb je všeobecně konstantní - kdo nic nedělá, netvoří a jen parazituje, nic nezkaží. Naopak, absolutní čísla vždy hovořila v neprospěch velkých a aktivních. Konstatovat proto, a to i v případě současných Českých drah, že se hraje na výsledky, nestačí. Vždy se hrálo a hraje o důvěru. Jak ilustrují novodobé dějiny, my naši jsme v řadě jiných případů (vyjma perspektivnosti železniční dopravy) až nemístně důvěřiví. Stačí se podívat na přemnohé z galérie oficiálních géniů národa českého. Zvláště pak na vyčpělé projekty tzv. restrukturalizátorů a na druhy samozvané mesiáše české ekonomiky. Jak byli svého času populární! A dnes...? Ale na toto téma jsem společně s panem Komenským již meditoval v úvodníku třetího vydání VŠudybylu 2001 nazvaném „Slýchal-lis kdy co o Kretenském labyrintu“. Pane generální řediteli, přemnoz, s nimiž mám tu čest si povídat, mají VŠudybyl rádi právě proto, že se nesnaží být pouze poslem špatných zpráv. Takže, z čeho máte radost?

Z toho, jak se nám za poslední dva roky podařilo dát dohromady osobní dopravu. Železnice je zřejmě jediným uceleným celostátním systémem, který umožňuje přepravit lidi prakticky odkudkoliv kamkoliv. Těší mne, že se obnovuje zájem lidí o železniční přepravu.

Pokud to jenom trochu jde, rád cestuji vlakem. Zejména pak přes noc českým lůžkovým vozem a vůbec nejraději, jak tvrdí mí kamarádi, do Rumunska. Ale rád i na docela obyčejné vnitrostátní služební cesty.

Jsem potěšen, že už cestujícím můžeme nabídnout trochu větší komfort. Zatím jen ve vlacích nejvyšší kategorie a u příměstských vlakových souprav. Chtěl bych

čtenáře VŠudybylu ujistit, že se jedná o počátek nové cesty. Začíná se dařit vyjasňovat si věci kolem financování osobní dopravy. I když ji provozujeme za cenu, která nepokrývá náklady, stát se už začíná přiklánět k tomu, co léta praktikuje u autobusů. Chce se hlásit k finančnímu rozdílu a hradit jej. Bude-li tomu skutečně tak, budeme mít více prostředků a můžeme nové vozy nabídnout dalším lidem. Zatím je využíváme na tratích Eurocity a Intercity, které udělaly českou železniční dopravu evropskou. Dnes už přes naše území tyto vlaky jezdí ve dvouhodinovém taktu. Poté, co jsme je převedly z ramene přes Kutnou Horu na Pardubice, jejich vytiženost vzrostla téměř o 50 %. Jezdí s nimi lidé nejen z naší republiky, ale především z Berlína, Vídně, Budapešti do Brna, Prahy i do Pardubic. Tím také České dráhy napomohly tomu, že jsme se v očích lidí, zvyklých na jistý standard, stali civilizovanou evropskou zemí. Američané i Japonci mají ze svých bedekrů nastudováno, že mají jezdit vlaky Eurocity, neb jsou příjemné a bezpečné a jezdí rychle. To, že takové vlaky jezdí k nám, pak vnímají, jako že je Česká republika stabilní důvěryhodnou zemí.

DESET LET NA TRHU

- prodej pobytových a poznávacích zájezdů
- prodejní kanceláře ve všech krajích ČR
- specializovaný prodej všech druhů zahraničních vlakových jízdének
- jediný zástupce DB v ČR s terminálem KURS 90
- prodej autobusových jízdének s terminály AMS CSAD
- incoming - speciální vlakové a jiné technické programy

Nabídka pro cestovní kanceláře:

Zkusili jste již vozit své klienty na letiště v ČR a zahraničí vlakem?

Nabídli jste ve svých incomingových programech jízdu například historickým, salonním nebo moderním vlakem v ČR i v zahraničí?



Ústředí CK ČD: Hyberská 5, 110 00 Praha 1
tel.: 02/ 2421 9805, fax: 02/ 2422 3600
e-mail: ckphasek dop.pha.cdmail.cz, www.cdmail.cz

Ano, mohu potvrdit. České dráhy jsou už dnes schopny nabídnout vyšší komfort, a to i díky novým vozům, o nichž se říká, že prý jsou nejlepší v Evropě.

Jsou to vozy pro rychlosti kolem 200 km/hod. Vydělávají nám i na cizích železnicích. Podařilo se nám tak vyrovnat kdysi nepříjemnou bilanci, že u nás jezdilo více zahraničních vozů, než našich v cizině. Jsem potěšen, že je u těchto vlaků vysoce hodnocena služba českých cateringových společností. Naše nově postavené jídelní vozy pro 200 km/hod. jezdí na Eurocity do Berlína. Jeden z nich pak zůstává v Berlíně celý den. Němečtí kolegové si jej vyžádali na vnitrostátní trasu Berlín - Hamburg nebo Berlín - Kiel a zpátky, protože se v něm dobře a za slušné peníze vaří. Pro Českou republiku je to dobrý obchod. Místo, aby vůz čekal odstaven v Berlíně, vydělává. České dráhy ale nechtějí, aby lidé měli dojem, že se staráme pouze o vysoce validní klientelu. Opravdu nám záleží na tom, aby v Česku zůstal ucelený fungující dopravní systém. Aby se lidé dostali i do poslední vesnice, kam vede železniční trať. Začínáme s obnovou vozů i na těchto tratích. Prvním krokem, za podpory státu, jsou nové jednotky pro příměstskou dopravu. Krásné patrové elektrické soupravy. Zatím jezdí na

V Holešovicích na novém místě

Cestovní kancelář Českých drah, která v tomto roce slaví desáté výročí svého založení, zmodernizovala již druhou ze svých čtyř prodejních kanceláří v Praze. V únoru otevřela nové pracoviště na nádraží Praha - Holešovice. Je umístěno přímo u výstupu z metra při příchodu do nádražní haly. První výsledky napovídají podstatnému zvýšení tržeb. V kanceláři pracuje zkušený tým pracovníků, kteří nabízejí plný sortiment vlakových i autobusových jízdenek, směnarenské služby a prodej zájezdů. Nádraží Praha - Holešovice je nejen významným uzlem železniční dopravy, kde končí některé mezinárodní vlaky, ale i frekventovaným přestupním místem pražské MHD.



trase Praha - Pardubice. Letos se pět nových dostane i na další regiony.

Bude-li se jezdit více vlakem, je to vždy o penězích a cenách jízdného.

Co se týče jízdného, snažíme se praktikovat to, co je ve světě obvyklé, tedy větší škálu slev. Zvláště pro důchodce, což je skupina lidí, která je nejvíce odkázána na veřejnou dopravu. Chceme, aby železniční doprava zůstala snadno dostupná všem.

Letos dochází k zásadní změně rozmezí platnosti jízdního řádu. Celá Evropa k roku 2002 přechází na jízdní řády od ledna do prosince.

Změna bude nastávat vždy kolem 15. prosince. Jízdní řád, který začne platit 9. června 2001 bude platit až do 15. prosince roku 2002. Jeden z mých nejbližších spolupracovníků, kterého si nejvíce vážím, Ing. Kocourek - ředitel divize obchodně provozní, je spolupředníkem celoevropské organizace „Konference jízdních řádů“. Právě i díky němu dnes naše vozy daleko více jezdí po Evropě.

Přesně 40. let po letu prvního člověka do vesmíru, 12. dubna 2001 se v Praze na Hlavním nádraží otevřel další supermarket řetězce Pont. Vnímám to jako pozitivní signál, že se konečně cosi děje s kulturou prodeje a pobytu lidí na tomto vysoce exponovaném a rovněž tak problematickém místě. V evropských metropolích není příliš obvyklé, aby se z nádražních prostor stávali tržiště pro značně nesouroudou skvadru trhovců, bezdomovců a kapsářských gangů.

Určitě nechceme, aby se z našich nádraží stávaly tržiště. Chceme, aby tam lidé nacházeli prostory, které jim umožní uspokojit i další potřeby, než si jen koupit jízdenku a nasednout s ní do vlaku. Zpřijemňuje to cestování a přitahuje další zákazníky fandící železniční dopravě. Chceme postupně zlepšovat vzhled nádraží. Protože však na to sami nemáme dost peněz, vidíme jako rozumnou cestu spolupráci s těmi, kteří na tom, že jsou na nádražích, mohou něco vydělat tím, že tam zajistí služby, které cestujícím pomohou. Nechceme však, aby to byla věc vytržená z kontextu. Co se týká prodejen typu Pont, máme už od předloňského roku zpracovaný celkový záměr na osazení většiny velkých stanic prodejnami tohoto typu. Některé z nich už jsou otevřeny. Ať je to v Praze na Smíchově, na Masarykově nádraží, v České Třebové nebo v Olomouci. Postupně jich bude ještě víc.

Hlavní nádraží je významnou vstupní branou do České republiky. Přes první vlištovku, řetězce Pont, nevypadá moc vábně. Jeho využití je stále zoufalé...

Chceme řešit všechny oblasti toho, co se nejen zde, ale i na ostatních nádražích komplexně sluší umístit. Jako třeba zásobování tiskem, určitým typem prodejen, jak to dělají naši kolegové v západní Evropě. Chceme přistupovat k řešení nádražních budov jako celků. Prvním typem revitalizace - ve spolupráci se soukromým sektorem - bude Plzeň, kde už naše jednání s firmou, která zajišťuje obdobné projekty pro Deutsche Bahn, pokročila. Dalším bude Praha Hlavní nádraží, kde



Zleva Dalibor Zelený, generální ředitel Českých drah a Bohumír Bárta, generální ředitel akciové společnosti JLV při slavnostním otevření další z řady prodejen Pont, tentokrát v Praze na Hlavním nádraží.

mne vůbec netěší současná situace. Desítky a stovky nájemních smluv a žádný ucelený ráz, který by umožnil, aby stará Fantova budova začala znovu žít. Ještě v polovině letošního roku proto bude vypsáno výběrové řízení na jediného partnera pro celé Hlavní nádraží. Na partnera, který pro nás formou pronájmu zajistí využití všech prostor - staré i nové budovy a nastavení moderního evropského rázu. Chceme, aby se zvýšila kultura pobytu a bezpečnost. Považuji za chybu, že byla zrušena železniční policie. Naštěstí je dnes spolupráce s Policií České republiky výborná. Přesto budeme chtít, aby ten, kdo bude naším partnerem, na Hlavním nádraží zajistil také to, že se cestující budou moci cítit daleko bezpečněji a že nebudou obtěžováni lidmi, kteří na nádraží nepatří.

Téměř čtyři roky jsem pracoval a bydlel v Olomouci a hlavně jsem ony čtyři roky zhruba co čtrnáct dní, jezdil vlakem Olomouc - Praha - Olomouc. Teď, když jsem byl v Olomouci naposled (viz článek ve třetím vydání VŠudybylu str. 18), jsem v souvislosti s nádražní budovou zaznamenal stavební činnost a řadu změn.

V Olomouci probíhá rekonstrukce nádražní budovy ve spolupráci s orgány, města, okresu a dnes už i kraje. Realizujeme zde velmi zajímavý projekt - nové ČD centrum, prodejnu Pont aj. Právě řešíme restauraci. Budeme řešit začlenění nádraží do celého komplexu městské a příměstské dopravy Olomouce s velkou přestavbou přednádražního prostoru a výstavbou nového podchodu. Jsme zde připraveni sdružit investice s městem i orgány kraje. Jednáni už jsou ve fázi realizace. Takových měst už je ale více.

V úvodu jsem meditoval o záporné stránce setrvačnosti obecného povědomí. Českým dráhám se však podařilo cosi takového síkovně obrátit ve svůj a , cestující veřejnost pozitivně kvitovaný, obecný prospěch. Než se další dopravy (silniční i letecká) stačily rozkoukat sviští mezi Prahou a Ostravou expres Supercity SC 502 a SC 503 MANAŽER. Spolehlivý, rychlý a čím dál tím oblíbenější... Navíc Ostravsko má z pohledu Evropské unie vysokou bonitu. Co se týče rozvoje, je

mu přisuzována daleko větší perspektiva, než např. Praze. Pokud si České dráhy nepokazí renomé, budou ze svého prvenství těžit i poté, co také Ostravu s ostatní vyspělou Evropou propojí, v Česku první soukromým investorem budovaná, dálnice.

Musím říci, že to byl od mých předchůdců a lidí, kteří pracovali v osobní přepravě, opravdu dobrý nápad. Ukázalo se již nyní, že v Ostravě je na zavedení takového spoje klientela. Že je tam hodně lidí, kteří chtějí ráno pohodlně a bezpečně dojet do Prahy a odpoledne se zase vrátit. MANAŽER je dnes vytěžován téměř z 80 %, což je na spoj tohoto typu obdivuhodné. Dokonce jsme jej nuceni v pondělí posilovat o další vůz. Já sám tím vlakem jezdím velmi rád. Hovořím s cestujícími a mohu konstatovat, že se jim líbí hlavně to, že nastoupí do čistého pohodlného vlaku. Že se mohou za velmi rozumné peníze najíst v jídelním voze. Že tam dostanou denní tisk a že se nemusí bát o svá zavazadla, protože vlak nikde nezastavuje. V Praze pak jsou za dobu, kterou by jízdu automobilem v souladu s dopravními předpisy rozhodně nezvládli. Zajímavé je, že se z MANAŽERA stal i společenský fenomén.

Nejen společenský, ale i ekologický a humánní. Jeho iniciátoři by měli dostat symbolický věnec z dubových ratolestí, jaký se dával ve starověkém Římě tomu, kdo svou moudrostí a prozívatelností ochránil životy spoluobčanů. Nicméně mělo by být samozřejmou normou, že každý stát pečuje o udržitelnost životního prostředí. Proto je v zemích Evropské unie upřednostňována železniční popř. kombinovaná přeprava. To mj. znamená, že tyto státy v rámci své dopravní politiky finančně přispívají na osobní železniční přepravu.

Již jsem konstatoval, že se ve financování osobní přepravy situace lepší. Zatím spíše formálně, než konkrétním přílivem peněz. Opravdu i zde systémově chybělo ujištění, že ten, kdo daný rozsah přepravy objednává a chce, aby byl realizován za nižší cenu, než jsou náklady, má hradit rozdíl. Od roku 1993 stát Českým drahám tento rozdíl v plné míře nehradí. To způsobovalo a do dneška způsobuje velké finanční potíže. Už je ale na světě novela zákona o drahách. Především pak jsou rozumní lidé na ministerstvu, kteří pracují na vytvoření prostředí, které je díky

novelizovanému zákonu možné. Podařilo se dohodnout s okresními úřady a do budoucna věřím, že se podaří i s kraji, na systému osobní dopravy. Od letošního roku tedy již funguje jakási objednávka a povinnost objednaný objem přepravy zaplatit. Že zatím není ve veřejných rozpočtech dost peněz, aby se tak dělo stoprocentně, to vnímáme jako daň tvořícímu se prostředí. Jsme trpěliví. Ale i v tomto směru Česká republika začíná spět k evropské civilizaci a česká železnice postupně získává rovnoprávné postavení.

Českým, moravským zemím a Slezsku se dostalo již v dobách Rakouské monarchie do vínku být železniční velmocí. Dnes je možné konstatovat, že České dráhy jsou důstojným a hlavně úspěšným pokračovatelem této tradice.

České dráhy si stojí opravdu dobře. Patříme k nejlukrativnějším nevěstám na integrujícím se železničním trhu v oblasti jak osobní, tak především nákladní dopravy. Před dvěma lety jsme velmi tvrdě změnili obchodní orientaci. Začali jsme zákazníkům nabízet to, co potřebují.

I díky tomu jsou dnes České dráhy jednou z největších železničních velmocí v Evropě. V oblasti mezinárodní železniční přepravy nákladů jsme co do objemu na 4. místě, ač co do rozsahu sítě patříme až do druhé desítky. V tranzitní přepravě jsme dokonce již druzí za Německou dráhou. Za námi jsou i tak velké železnice jako italské a britské. Abychom si postavení udrželi, musíme hledět do budoucna..

Vydatně vám v tom pomáhá stát moudrým rozhodnutím modernizovat železniční koridory.

Nevím, zdali si všichni v době, kdy se o nich rozhodovalo, plně uvědomovali, jak velkou perspektivu České republice dávají. Není to jen o tom, že se bude jezdit rychleji. Moderní dopravní tepny umožňují, aby se do nákladního vozu naložilo o 10 tun více než dnes. Zlevňují přepravu. Pro zahraniční partnery jsou zárukou, že se k nám dostanou jako do každé jiné evropské země. Už dnes, díky tomu (zatím co v sousedních zemích bývalého východního bloku se o modernizaci železničních tratí hodně povídá, ale v zásadě nestaví), že už je z prvního koridoru z Děčína přes Prahu Českou Třebovou do Břeclavi 60 % hotovo (na podzim roku 2002 bude hotový celý), vidí Evropa, že je Česko je seriózní zemí. V návaznosti na to do republiky začínají přicházet investice, ale také evropské peníze z Bruselu. Na první koridor dostaneme téměř 100 milionů €. Bylo nám přislíbeno, že i druhý koridor, který vede z Ostravska do Břeclavi, bude tímto způsobem podpořen. To pro nás znamená, že zboží, „které si už zvyklo“ na cestu přes Českou republiku, jí přinese další zisky. Znamená to také, že při jednáních o integračních uskupeních v budoucí sjednocené Evropě, nebudeme hrát druhé housle. Že do nich České dráhy vstoupí jako konkurenceschopný a silný partner.

>>> www.mvcr.cz



Vítejte na palubě



«SUPERCITY» MANAŽER
přímé, rychlé a komfortní
vlakové spojení Ostravska a Prahy

JÍZDNÍ ŘÁD

4:40	Bohumín	▲	20:55
5:00	Ostrava hl.n.		20:41
5:10	Ostrava-Svinov		20:30
8:59	▼ Praha hl.n.		16:45

**) jezdí jen v pracovní dny*

SLUŽBY SUPERCITY

- Pouze 1. třída
- Restaurační vůz
- Občerstvení v ceně
- Denní tisk a časopisy
- Připojka k PC
- Bezplatné parkování

NADSTANDARDNÍ SLUŽBY

- Konferenční kupé
- Pronájem notebooku
- Internet
- Vlakový telefon
- Jízdenky městské dopravy
- Zajištění ubytování
- Zajištění osobního vozu



SLUŽBY ZAJIŠTUJE

CZ SERVIS, s.r.o.

Chodovská 3, 141 00 Praha 4

Tel./fax: 02 - 71 003 331

E-mail: czservis@czservis.cz

URL: <http://www.jlv.cz>

*CZ SERVIS je dceřinou společností
akciové společnosti Jízdelní a ližkové vozy.*



Anketa

Stav českých dopravních komunikací se zdá být bezvýhodným. V Česku prý nejsou peníze. Asi kamsi zmizely. Petr Bezruč by to možná vyjádřil básnickou metaforou: „Pri Bahamách ční paláce...“ Ještě že není proč psát o Československé plavbě námořní. Už takhle mi čtyřicetistránkový časopis věnovaný dopravě „praská ve švech“. V Česku jsme zvyklí jezdit ve vyježděných kolejích, a to i na dálnicích. To není jen nadsázka, ale skutečnost způsobovaná nedostatečnou kontrolou a téměř mizivými postihy za provoz přetížených vozidel. V tomto stavu se promítá liknavost a nedokonalost státního aparátu, který by měl dohlížet na dodržování pravidel silničního provozu. Chybí kontrolní orgány a strach z okamžité a nekompromisní represe. Mobilní i stacionární váhy ve vnitrozemí. Přetěžovány ale nejsou pouze kamiony... Dovolil jsem si proto položit anketní otázku:

Vadí vám neutěšený stav dopravních komunikací na území České republiky, především pak to, co svým provozem způsobují přetěžovaná vozidla?



Marie Ranišová - Denešová, jednatelka společnosti Austrian Chauffeur Limousine Prague s.r.o.

Austrian Chauffeur Limousine je firmou, která od roku 1993 podniká v limousine servisu. V této oblasti jsme jedni

z největších v celé České republice. Výhradním dodavatelem našich vozů je firma Mercedes-Benz. Neutěšený stav českých pozemních komunikací a jejich nedostatečné ošetřování nám vadí, a to tak, že velmi. Vozy, které provozujeme patří do kategorie nejluxusnějších a tedy nejdražších. Náklady na jejich pravidelnou rutinnou údržbu i na případné opravy jsou rovněž odpovídajícím způsobem vysoké. Při provozu, obzvláště v pražských ulicích, kde najezdíme nejvíce kilometrů, se naše vozy opotřebovávají, ve srovnání s kolegy ve Vídni, Paříži, či v jiném hlavním městě, mnohem rychleji a více. Pasážeri našich limuzín sice vůbec nic nepoznají, ale o to více trpí zejména tlumiče a kulové čepy vozů. U nás v Praze a v Česku vůbec vládně nepsaný úzus, že se ulice a silnice opravují vždy v nejvyšší sezóně, což nám dopravčům komplikuje život různými objíždkami, zúženými profily vozovek, a tedy i častými dopravními kolapsy. O to více musíme investovat do vlastního informačního a navigačního systému, díky němuž se nám pak daří plnit požadavky naší náročné klientely k její spokojenosti.



Ing. Tomáš Jílek - technický ředitel Dopravního podniku hl.m. Prahy

Nám, jakožto dominantnímu provozovateli hromadné dopravy v Praze,

neutěšený stav některých komunikací, samozřejmě, vadí. Zatímco u tramvajových tratí je na nás, abychom je udržovali v dobrém stavu, u ulic a silnic jsme odkázáni na to, jak se o ně stará někdo jiný. S ohledem na to, že jsme v uplynulých letech, díky podpoře hlavního města, masivně obnovili vozový park autobusů, je mi někdy hodně líto, jak trpí na řadě pražských komunikací, na jejichž dostatečnou údržbu se zatím prostředků nedostává. Přitom neustále rostoucí intenzita provozu opotřebení vozovek výrazně urychluje. Kvalita vozů, které kupujeme z Karosy Vysoké Mýto se, zřejmě i díky tomu, že se Karosa stala členem skupiny Renault, v posledních šesti letech výrazně zvedla. Pochopitelně, že poničené komunikace poznamenávají i je. Promítají se do zvýšených nákladů na údržbu. U nových autobusů především náprav, odpružení apod., u vozů staršího data i do oprav případných lomů nosného roštu



František Neuman - obchodní ředitel Citroën Česká republika

Rozhodně s ním nejsme spokojeni. Jsou místa, kde se opravdu nedá standardním automobilem projet tak, aniž by člověk neutrpěl vychýlením plotýnek páteře.

Na druhou stranu se domníváme, že naše vozy vybavené hydraulickým pérováním umožňují takové nedostatky podstatně kompenzovat. Během necelého měsíce budeme představovat nový Citroën C5, který by měl znovu potvrdit převahu naší automobilky v této oblasti. Jako básnický příměr, proto používáme tvrzení, že jízda v Citroënu s hydraulikou je jako let na bájném Aladinovu koberci.



Karel Rojko - jednatel společnosti Capital Express

Vadí. Silniční dopravu provozujeme od roku 1992. Licenci na linku mezi Prahou a Londýnem máme od roku 1996. Dnes jsme na docela čestném místě v přepravě

klientů. Otázka vyježděných kolejí na dálnicích a rozbitých komunikací tíží nejenom nás, ale všechny provozovatele silniční dopravy. Na mezinárodní autobusovou dopravu se totiž nevztahují žádné dotace a my „autobusáci“ jen platíme, třeba i nespravedlivě vysoké poplatky za používání dálnic. Roční dálniční známka pro jeden autobus přijde na 12 000 Kč. Klasický autobus váží do 18 tun. Ta samá známka platí i pro kamion, který se svojí hmotností blíží 50 tunám. Povolené tlaky na nápravu nejsou pro tento případ rozhodující. Mnohdy vidáme před hraničními přechody dva zahraniční kamiony - jeden, totálně přetížený přejede přes Českou republiku a před přechodem překládá část nákladu na druhý, protože do Německa ani po jeho území nesmí. Taková LKW Polizei v Německu je postrachem všech provozovatelů kamionů i autobusů. Na mnoha dálnicích patří k její výbavě mobilní váhy. Na pokutách si tato zvláštní forma německé policie vydělá nejenom na sebe, ale vynucováním zákona ušetří miliardové náklady (v DM) státu a spousty lidských životů. Životů proto, že mezi její kompetence patří i kontrola dodržování pravidel podle mezinárodní dohody AETR o spolupráci posádek v mezinárodní silniční dopravě. Zkráceně řečeno, dohlíží na to, aby jí po silnicích nejezdili unavení („vyjetí“) řidiči. Průkaznými doklady jsou kotouče tachografů. Absence takové kontroly je příčinou nejméně 60 % havárií kamionů a autobusů v ČR. To ale v naší republice, stejně jako mnoho jiných přírodních modelů ze zemí EU, nikoho nezajímá.



Ing. Miroslav Řepa, jednatel dopravní a cestovní kanceláře ČEBUS

Samozřejmě, že mi to velmi vadí. Kvalita vozovek, po kterých naše autobusy v České republice jezdí, má značný vliv na jejich poruchovost

i celkovou životnost. Navíc jsem přesvědčen, že není důvod, aby byly naše cesty v takovém stavu, v jakém jsou. Daňová výtěžnost motoristů (ať už našich nebo cizinců) je dost vysoká - spotřební daň a DPH u pohonných látek, silniční daň, dálniční poplatky - takže peníze na opravy jsou, ale kde?

No a přetížené zahraniční kamióny - o tom už je snad i hanba hovořit. Omílá se to deset let a pořád nic. Inu, když se nechce, je to často horší, než když se nemůže.



Martin Horský - Transfer & Travel Agency Horský - hotelová přeprava

Určitě vadí. Sice máme nové kvalitní vozy Škoda Octavia Combi Elegance TDI s digitální klimatizací, jejichž tlumiče dokáží výrazně eliminovat vjemy pasažérů, ale vozy

nadměrně trpí a firmy jako jsme my, mají výrazně vyšší výdaje za opravy a údržbu svého vozového parku. Přetěžování nákladních vozidel má, společně s klimatickými dopady, výrazný vliv na špatný stav českých komunikací. Vyjeté koleje plné vody např. způsobují špatnou ovladatelnost vozů. Je více než alibistické obligátní tvrzení, že řidič je povinen přizpůsobit jízdu stavu a povaze vozovky. Stát se stará pouze o to, aby řidič, který tak z nějakého důvodu neučiní a havaruje, vždy zaplatil pokutu. Ostatně od těch, kteří si díky náhle hluboce nestandardnímu stavu vozovky, způsobí smrtelný úraz, už nikdo žádnou pokutu nevymůže. A lidí, kteří dosud nepochopili, že bezpečnost, ochrana zdraví, soukromého majetku a životů včasnou údržbou komunikací je až hodně daleko za mnoha a mnohamiliardovými sanacemi finančních ústavů a dalších upřednostňovaných „problémů“ České republiky, je bohužel stále tragicky hodně.



Josef Zvoníček - ředitel společnosti Interbus Praha

Stav komunikací v České republice, především pak v Praze, je katastrofický. Objízďky, rozkopané ulice a řada dalších nepříjemností (odporujících základním trendům a logistice

opravní obslužnosti vyspělých evropských metropolí) jsou toho permanentně důkazem. To nám, kteří realizujeme dopravu pro klientelu vyžadující nejvyšší standard, přiděluje spoustu starostí. Uvažujeme tedy, že od Tatro Kopřivnice zakoupíme několik nových terénních autobusů s vysokým indexem průchodnosti. Ostatně, nejedná se o žádnou převratnou novinku, veřejnosti již byly předvedeny na řadě renomovaných mezinárodních veletrhů cestovního ruchu. S jejich pomocí totiž v pohodě překonáme nejen dobrodružný off roadový povrch pražských komunikací, ale možná i trvale rozbedlá blata administrativních tenat, v nichž již nadobro utonul ne jeden z našich někdejších konkurentů. Díky luxusním off roadovým autokarům - „teréňákům“ s vyprošťovacím navijákem - budeme všude ještě o něco dříve, než dnes a budeme tak moci ještě kvalitněji zajišťovat dopravní služby pro japonské, americké, západoevropské a další dobře situované návštěvníky Prahy. Program, myšlenkově navazující na již ukončený projekt Apollo americké NASA, nazvaný: „Projeď se po měsíčním povrchu“ bude do Prahy lákat desetitisíce nových vysoce solventních turistů. Jistě rádi, zde v Praze, utratí

další 3 až 4 miliardy ke stávajícím zhruba dvěma miliardám USD ročně, které tu dosud nechávají. A to už jistě stojí za to, abychom si všichni hrábli až na dno. Zejména pak úředníci od magistrátu, až po městské části - bagrem - a to i do těch několika málo nerozkopaných pražských ulic.



Martin Špryňar - ČESMAD Bohemia

Neutěšený stav pozemních komunikací mi vadí hned dvojnásobně. Jednak jako běžnému motoristovi a podruhé jako představiteli Sdružení automobilových dopravců.

Dnes, kdy se většina zboží a výrobků přepravuje po silnici, je dobrá infrastruktura prvním předpokladem rozvoje dopravy, a tím i celého hospodářství. Je pravdou, že přetížená vozidla ničí vozovky, zároveň však významně narušují silniční bezpečnost. Problém s přetěžováním vozidel je spíše ve vnitrostátní dopravě, protože na většině hraničních přechodů jsou již nainstalovány váhy. Z tohoto důvodu již dlouho voláme po zpřísnění státního odborného dozoru, včetně vážení kamionů ve vnitrozemí.



Pavel Solfronk - jednatel společnosti Adax Tour

Samozřejmě, vadí. Adax Tour se už od roku 1991 zabývá incomingovou dopravou. Jeden z hlavních problémů, té pražské, je neprůjezdnost a nemožnost přijet s velkým autobusem

k řadě hotelů a do mnoha míst v centru. Úředníci, kteří o těchto věcech rozhodují, se k tomu staví tak, jako že se cizinci musí pohybovat pěšky. Vůbec je nezajímá, že skoro všude ve světě je incomingová doprava zohledněna, tak, aby mohla tyto lukrativní zákazníky dovézt nejen do hotelu, ale povozit po většině atrakcí. Incomingoví návštěvníci za to zpravidla velkoryse platí. Díky nesrozumitelnosti vedení jednosměrných komunikací, zákazů vjezdů a dalších zásahů do dopravního systému, je doprava po Praze pro tyto účely nesmírně obtížná. Aby se velký autobus dostal např. před hotel na Václavském náměstí, musí buď porušit několik zákazů nebo musí jeho provozovatel zajít na úřad a získat souhlas k vjezdu. Pokud by dopravní firmy nenapínaly veškeré schopnosti a neustále neupevňovaly konexe na nejrůznějších institucích, dávno by již nemohly fungovat. Známe většinu evropských městských turistických center. Nejsem si však vědom toho, že by se jinde nepoučili (viz např. Salcburk), či, že by někde jinde takhle dlouhodobě nevstřícně zacházeli s návštěvníky, kteří pro dané komunální, zemské i státní pokladny představují rozhodující inkaso exportního charakteru a vysokou zaměstnanost v terciální sféře, v oblasti služeb.



Karel Toman - ředitel SBU Autodoprava Čedok a.s

Odpověď na tuto otázku z pozice provozovatele autobusů je zcela odlišná od odpovědi klienta cestovní kanceláře Čedok cestujícího těmito autobusy. Z pohledu našeho pasažéra je tato

odpověď záporná, neboť klienti cestující v našich nových luxusních autokarech zahraniční výroby nerovnosti a výmoly na vozovkách, díky vynikajícím vlastnostem podvozků těchto autobusů, prostě nezaznamenají a v klidu sledují ubíhající krajinu či film promítaný na videu.

Z pohledu dopravce mi však stav dopravních komunikací vadí velice. Čedok v posledních letech investoval nemalé prostředky do obnovy svého vozového parku, aby svým klientům zajistil kvalitní, rychlou, bezpečnou a z pohledu údržby provozně nenáročnou dopravu. Jak naše dálkové autobusy značek Renault Iliade a Renault FR1, tak malokapacitní autokary Ikarus a Ford, určené převážně pro okružní jízdy a kratší výlety, tento účel beze zbytku splňují. Tato luxusní vozidla jsou však konstruována pro moderní a kvalitní komunikace, nikoli pro špatně udržované a přetěžované silnice a dálnice v České republice, což se negativně projevuje ve stoupajících nákladech na jejich opravy a údržbu. I proto jsem jednoznačným zastáncem snížení počtu přetěžovaných vozidel na našich silnicích, čehož lze dosáhnout důslednou kontrolou nejenom na hraničních přechodech, ale i na komunikacích ve vnitrozemí. Provoz na některých silnicích by se tím navíc zrychlil a ulevilo by se i nadměrně zatěžovanému životnímu prostředí.



Petr Šimůnek - majitel Dopravní agentury P&P

Špatný stav dopravních komunikací mi vadí, ale v současné době tuto skutečnost nejsem schopen ovlivnit. Více mi však vadí problém povolování vjezdů do centra Prahy. Moje firma

se dominantně orientuje na přepravu v aktivním cestovním ruchu od jednotlivců po skupiny do 50 osob. V případě zajišťování přepravy větších skupin klientů musím na každou jednotlivou akci žádat Magistrát hl.m. Prahy o „povolení“, které mě zatěžuje hlavně časově. Magistrát jistě dobře ví, že aktivní cestovní ruch přináší městu nemalou částku do rozpočtu, ale agendu s „povolením“ nijak nezjednodušuje. Vzhledem k tomu, že často dochází k operativním přesunům programu, není Dopravní agentura P&P schopna vyřídit změny „povolení“ (vzhledem k úředním hodinám Magistrátu) a zahraniční klienti jsou nuceni překonávat větší vzdálenosti pěšky. To se samozřejmě odráží v negativních reakcích cestovních kancelářů. Doporučil bych proto Všudybylu „rubričku“: „Co, jak, kdy a za kým“.

Legendární Praga R se vrací

Ve čtvrtek 19. dubna představil Čedok svůj nový projekt. Před jeho sídlem v ulici Na Příkopě byl slavnostně odstartován seriál okružních jízd Prahou historickým autokarem Praga R. Majitelem autokaru je Emil O. Příhoda provozovatel Automusea Praga ve Zbuzanech.

V roce 1920

Autokar opustil brány automobilky Praga v roce 1920. Ve stejném roce jej zakoupila nově založená Československá dopravní kancelář, známější pod zkratkou Čedok. Na její objednávku pak firma Jech Praha vyrobila karoserii, jež z vozu učinila na tehdejší dobu neobyčejný dopravní prostředek - vyhlídkový autokar. Do provozu byl uveden roku 1921. Zahrál si i ve slavném filmu pánů Voskovce a Wericha „Pudr a benzín“.

Další osudy autokaru Praga R

byly neveselé. Poté, co jej Čedok nahradil autokarem s větší kapacitou, jej zakoupilo město České Budějovice se záměrem provozovat ho v městské hromadné dopravě. K tomu nikdy nedošlo. Po čase byl prodán městu Heřmanův Městec, kde dlouhá léta sloužil jako stacionární hnací jednotka katru.

V roce 1970

byl ve zuboženém stavu zakoupen pro Automuseum



Vybraná technická data autokaru Praga R:

Motor: řadový čtyřválec s rozvodem VV
Obsah: 3824 cm³
Výkon: 35 HP při 1200 otáčkách
Spotřeba: cca 45 litrů/100 km
Max. rychlost: 28 km/h
Pohotovostní hmotnost: 1800 kg
Kapacita: 13+2
Rok výroby: 1920
Rok uvedení do provozu: 1921



Praga. Jeho rekonstrukce stála nemálo času i finančních prostředků. Také díky podpoře Čedoku se letos podařilo rekonstrukci dokončit.

Projekt okružních jízd

představil generální ředitel Čedoku Miroslav Res, který mj. řekl: „Opravdu mne těší, že se nám ve spolupráci s panem Příhodou podařilo tuto myšlenku uvést v život. Zahraničním a tuzemským návštěvníkům i občanům Prahy se tak naskytá možnost nevšedního zážitku z jízdy historickým autokarem nejkrásnějšími částmi Prahy.“

Jízdy budou probíhat čtyřikrát denně až do konce října bez ohledu na počasí, neboť otevřený autokar je možno zastréšit skládací plátěnou střechou.

Automuseum Praga

bylo založeno v roce 1957. Nyní se nachází ve Zbuzanech v okrese Praha západ. Hlavním cílem muzea bylo zmapování historie naší největší automobilky a historie českého automobilového průmyslu, který ve své době patřil k evropské špičce. V současné době je v majetku muzea 72 automobilů Praga s datem výroby od roku 1907 do roku 1985. Sběrka zahrnuje vozidla osobní, nákladní, dodávková, autobusy, traktory, vojenské speciály, kropicí vozy a v neposlední řadě i vozy sanitní a pohřební. Chloubou sbírky je i kompletní archiv materiálů

o automobilce Praga včetně 350 000 ks výrobní a výkresové dokumentace.

Automuseum Praga je uváděno ve všech seznamech světových muzeí a je hodnoceno kulturní komisí UNESCO jako třetí největší značková sbírka, která svým rozsahem překračuje rámec České republiky.

➤➤ www.veteran.cz/pragamuseum/historie.htm

➤➤ www.cedok.cz



Inaugurační jízdě předcházela tisková konference: (zprava) Zakladatel a provozovatel Automusea Praga Emil O. Příhoda, generální ředitel Čedoku Ing. Miroslav Res a manažer Čedoku pro komunikaci Ing. Petr Ulrych.



400 - 450 miliard Kč

- Státní fond dopravní infrastruktury pod mimořádně přísnou kontrolou
- velmi střízlivá realizační politika
- financuje investiční akce na železnici • 360 mil. Kč pro vnitrozemskou vodní cestu
- stoprocentně fond údržby silnic • 400 - 450 mld. Kč, aby dopravní infrastruktura odpovídala standardům Evropské unie
- výběrová řízení na bedrech investorů

Státní fond dopravní infrastruktury byl zřízen za účelem financování dopravní infrastruktury ČR - investování získaných finančních prostředků do výstavby, modernizace, obnovy a údržby silnic, rychlostních komunikací, dálnic, železnic včetně regionálních tratí a vnitrozemských vodních cest. Vznikl ze Zákona 104/2000 Sb. 4. dubna 2000 s právní účinností od 1.7.2000. Jeho ředitelem byl 21. srpna 2000 jmenován Ing. Pavel Švagr, CSc. Fond funguje od začátku září 2000. Pane řediteli jaké jsou zdroje Fondu?

Jsou to: výnos ze silniční daně, výnos z poplatků za použití vybraných rychlostních komunikací a 20 % ze spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv. Dohromady daňové zdroje pro rok 2001 podle plánu Ministerstva financí ČR činí 18,1 mld. Kč. Druhým zdrojem jsou finanční prostředky Fondu národního majetku. V letošním roce 16,7 mld. Kč.

Stav dopravní infrastruktury v České republice je (jemně řečeno) neutěšený. 35 mld Kč ročně je sice strašně moc peněz, ale v intencích její zanedbanosti žalostně málo.

Máte pravdu, i tady je jasně zřejmá souvislost s rozvojem ekonomiky, čím rozvinutější, tím více prostředků může stát do dopravní infrastruktury dávat. Je jasné, že z hlediska potřeb musí i Státní fond dopravní infrastruktury vést střízlivou realizační politiku. Východiskem pro stanovení výdajových priorit je především vládní materiál „Rozvoj dopravních sítí v české republice do roku 2010“. Ale zpátky k našemu rozpočtu. Výdajová stránka je složena z řady položek. Vedle vlastních investic do dopravní infrastruktury a prostředků na údržbu a obnovu hradíme také např. dluhovou službu ve výši 3,6 mld. Kč. Jsou to splátky závazků - minulých dluhů, tedy již proinvestovaných peněz - úvěrů, které šly v minulých letech do dopravní infrastruktury hlavně ve vztahu k Evropské investiční bance za splátku pozemních komunikací a k řadě dalších bank, které poskytly



finanční prostředky zejména na první železniční koridor.

Rozvíjet znamená tvořit. Nadměřě opotřebovávat znamená destrukci. V Česku, zejména vnitrostátní silniční doprava, na maximální povolený tlak na nápravu příliš nehlídá. Fond ale stoprocentně platí údržbu silnic.

Pochopitelně i Státní fond dopravní infrastruktury tato oblast velmi trápí. Pokud se daný stav změní k lepšímu, budou opravy stát méně. Nicméně diskuse jsou komplikovanější. Především je to otázka mobilních vah. Víím, že na Ministerstvu dopravy a spojů ČR se o této problematice velmi intenzivně jedná. Každý (zatím) okres má svoji Správu údržby silnic - celorepublikově jde o 72 podniků. Jsou to významné organizace, protože se podílejí na tom, jak každý den, v létě i v zimě, silnice vypadají. V letošním roce budou čerpat 4,6 mld. Kč. Pak je to Ředitelství silnic a dálnic, jehož prostřednictvím Fond hradí opravy a údržbu dálniční sítě, ale i opravy a výstavbu dálnic a silnic v celé republice v letošním roce v řádu deseti miliard Kč.

U Českých drah Fond stoprocentně financuje investiční akce.

Částkou 3,2 mld. Kč se podílí na úhradách údržby a nezbytných oprav železničních tratí včetně regionálních - ať už to jsou železnice ve správě Jindřichohradeckých drah, nebo Viamontu apod. Vedle toho samozřejmě financujeme další rozvoj železnic v roce 2001 zhruba 5,6 mld. Kč.

Vnitrozemská vodní cesta bude letos čerpat přibližně 360 mil. Kč.

Tady si myslím, že s ohledem na možný význam vodní dopravy jsou finanční prostředky do infrastruktury vodních cest podhodnoceny. Pokud vám, připravují se ale další projekty, takže uvidíme, jak tomu bude třeba již v příštím roce.

Do dopravní infrastruktury však směřují i další prostředky ze zdrojů Phare a Evropské investiční banky.

Pokud započítáme všechny zdroje, pak se letošní objem financí do české dopravní infrastruktury pohybuje kolem 50 mld. Kč. I to je málo. Je potřeba hovořit nejenom o výstavbě nových dálnic, silnic, železničních koridorů, ale je třeba velmi mnoho finančních prostředků do běžné údržby. Expertní odhady se liší, ale jestliže chceme aby naše dopravní infrastruktura odpovídala standardům Evropské unie, pak podle mého odhadu potřebujeme finanční prostředky zhruba v řádu 400 - 450 mld. Kč. To je částka, která asi tak desetinásobně převyšuje naše stávající možnosti a která ale také naznačuje, že dopravní infrastruktura musí být prioritou tohoto státu s ohledem na potenciální ekonomický rozvoj České republiky a jednotlivých regionů. Je jasné, že dopravní infrastruktura má příznivý vliv i na rozvoj incomingových aktivit cestovního ruchu.

Jaké jsou tedy priority financování dopravní infrastruktury státu?

Diskutovat o prioritách je vždy komplikované. Jak jsem se již zmínil, vycházíme ze schváleného harmonogramu rozvoje dopravních sítí. Pro letošní rok je to nejenom financování obchvatu Plzně, ale i zahájení výstavby dálnice D3, výstavba D8, D47, modernizace I. a II. železničního koridoru a další desítky ba stovky akcí. Náš rozpočet předpokládá pro letošní rok financování zhruba 800 akcí. K tomu je potřeba také uvést, že náš rozpočet je pod mimořádně přísnou kontrolou veřejnosti. Je schvalován Poslaneckou sněmovnou ve velmi podrobné struktuře. Zákon říká, že Poslanecká sněmovna ČR schvaluje rozpočet po jednotlivých jmenovitých akcích a u každé z nich je třeba uvést částku i lhůtu realizace.

Kdo realizuje konkrétní zadání financovaná prostřednictvím Fondu?

V současné době Státní fond dopravní infrastruktury organizačně vytváříme jako kompaktní, administrativně nenáročnou flexibilní organizaci v cílovém stavu s maximálně 40 pracovníky. Máme-li mít kvalitní kontrolu nad finančními toky námi rozdělovaných peněz, potřebujeme také kvalitní informace. Tady úzce spolupracujeme především s našimi příjemci. Odpovědnost za realizaci výběrového řízení v intencích zákona je u investora. Těmi jsou především Ředitelství silnic a dálnic, pro železniční dopravu především České dráhy a u vodní dopravy příslušní smluvní partneři Fondu. Fond s příjemcem finančních prostředků uzavírá smlouvu na konkrétní projekt a finanční částku.



<p>Hodinové projíždky s výkladem odjezdy denně v každou celou hodinu 10 až 18 hodin dětí 100 Kč / dospělí 200 Kč</p> <p>www.evd.cz</p>	<p>Objednávky fax: 02/ 2481 0003</p> <p>Dvouhodinová projíždka Prahou denně od 15 do 17 hodin dětí 250 Kč / dospělí 350 Kč</p>	<p>Projíždky s obědem a hudbou denně od 12 do 14 hodin dětí 350 Kč / dospělí 590 Kč</p> <p>Přístaviště lodí u Čechova mostu</p>	<p>Objednávky tel.: 02/ 2481 0030, 2481 0032</p> <p>Projíždky s večerí a hudbou denně od 19 do 22 hodin dětí 450 Kč / dospělí 690 Kč</p>	<p>Evropská vodní doprava - Praha s.r.o.</p>
---	---	--	---	--

Tohle se mne netýká...

nebo že by ano?



Manažer, ředitel, ministr - všechny spojuje několik věcí. Obrovská zodpovědnost, málo času, vyšší životní standard a v neposlední řadě u většiny i vášeň pro kvalitní a rychlé vozy. Je to samozřejmě mnohdy otázkou vkusu a možností, ale v neposlední řadě i základní potřeby této skupiny lidí - cestovat pohodlně, rychle a bezpečně. Zvláště ta třetí položka je při počtu kilometrů strávených za volantem mnohdy rozhodující. Co se týče bezpečnosti pasivní - tedy konstrukce vozu, je předem dána výrobcem a majitel vozu ji moc neovlivní. Je proto zvláštní, že jedna z mála věcí, kterou aktivně ovlivňuje majitel vozu, zůstává v mnoha případech nevyužita. O čem je řeč?

Je až s podivem, jak často vidíme na našich vozovkách kvalitní a rychlé vozy na špatně zvolených pneumatikách. Jak tedy z kruhu - „je potřeba kvalitní pneu, ale ne zase v ceně jež je div ne cenou vozu?“ Jedno řešení se nabízí.

Od roku 1999 se na českých silnicích začala objevovat značka pneumatik, jež do té doby znal jen úzký okruh zasvěcených lidí. Jedná se o špičkové japonské pláště TOYO, která je dceřinnou společností koncernu Mitsubishi Corporation.

Co může být lepší vizitkou o kvalitě a bezpečnosti pneumatik, než srovnávací testy, kterým se věnují renomované německé a britské časopisy, jako je například Autobil? V loňském roce prošla testovacími sériemi celá řada pneumatik TOYO. Důkazem budiž, že v celé sérii testů nikdy neskončila hůře než druhá. A uvědomíme-li si, že vítězové bývají zpravidla „domácí“ značky, jsou tato umístění potěšitelná a zároveň názorně vypovídající o kvalitě. Aquaplaning, držení v zatáčkách, brzdný moment, vše je vysoko nad standardem platným v rámci EU.

Obnova Brno, a.s. dodává na trh celou řadu pneumatik TOYO, které pokrývají celou šíři trhu. Od klasických Felicií (TOYO 330), přes Octavie (TOYO Proxes E10) až po silné vozy, jež mají rozměry v řádech 16-ti a 17-ti palců (TOYO Proxes T1-S). Na výběr je celá řada opravdu od nejmenších pneu až po třeba extrémní rozměry typu 255/40 R17. To vše v segmentu letních pneu.

Samozřejmě i na zimu nabízí Obnova Brno, a.s. prostřednictvím svých servisů a partnerů v rámci celé ČR kolekci pláštů TOYO. Jedná se především o řadu TOYO Snowprox S 920 - 950. O jejich kvalitě vypovídá i to, že pokud si v Německu kupujete Porsche 911 v „zimním balení“ najdete ho právě mnohdy na pneu TOYO S 950.

Samostatnou kapitolou zůstává série automobilů, jež se řadí do takzvané Offroad kategorie vozů. Tyto vozy vyžadují pneumatiky, jež obstojí jak v klasickém silničním provozu, tak ve chvíli, kdy majitel „zkusí“ svůj vůz prohnat terény a „cestou necestou“. Tady jsou pilotními pneumatikami hlavně TOYO H02 a H03. Poskytují vysoký jízdní komfort a o to přeci jde!

Na závěr jsem si nechal tip pro majitele cestovních kanceláří, či ředitele podniků, které využívají i vlastního dopravního parku. TOYO se samozřejmě nevěnuje jen kategorii osobních či off-road vozů. Na trh je dodávána celá řada pneumatik, jež jsou určeny jak pro lehké nákladní či Van vozy, až po pláště pro autobusy, nákladní vozy atp.

A propo zapoměli jsme na ceny. Ty aktuální najdete třeba na www.obnovabrno.cz. a sami se přesvědčíte, že „průvan na kontě“ se vás nebude týkat ani v tomto případě.

Pokud se tedy rozhodujete, do čeho „obujete“ svůj vůz, dovolte abych na závěr použil větu, která je nosná pro celý program TOYO - „Seznamte se, prosím...“.

-marbo-



Silniční doprava chobotnicí?

Aktivním subjektem nebo objektem v rukou uživatelů?

Je silniční doprava smrtelná chobotnice, která se se svými asfaltovými chapadly roztahuje po celé zeměkouli, již v brzké době zahubí? Nebo je tepennou soustavou světa, kterou proudí pro naši civilizaci životně nezbytné látky? Ještě dříve, než se rozhodneme, která metafora je nám bližší, musíme si odpovědět na otázku, jestli silniční doprava je v této hře aktivním subjektem, jenž si určuje své postavení a podle svých zájmů diriguje ostatní, nebo objektem v rukou uživatelů.

Vzhledem k invektivám,

jimž jsou kamiony brázdící naše silnice (a že v nich opravdu brázdý zanechávají) častovány, to vypadá, že svévolně převážejí cosi z místa na místo, a to co nejdříve trasou a naschvál zrovna směrem, kterým jede většina ostatních motoristů. Skutečnost je samozřejmě opačná. Byť každý dopravce je rád, když má práci a když práce přibývá, velmi přísně si hlídá, aby jeho kapacity nebyly nadbytečné a aby vozový park byl využit v co možná nejvyšší míře. Rozhodneme-li se tedy zastávat názor, že silniční doprava = chobotnice, bude obranu před ní nutno řešit se zadavateli práce. Jak je možné, že jí je najednou tolik, kde se během posledních pár let vzaly na našich silnicích ty šňůry kamionů?

Flexibilita, rychlost, dostupnost a přesnost

Příčiny nejsou, jak jsme zvyklí často poslouchat, ve čtyřicetiletém zpoždění při přechodu naší země na tržní hospodářství. To způsobilo pouze nakumulování problémů, ale v podstatě se stejnou invazí dopravy na silnici se musí vypořádávat celá Evropa. Tam, ovšem nastala tato změna o něco dříve a navíc je k dispozici více prostředků pro zmírnění jejich negativních dopadů. Objektivními důvody tohoto trendu jsou totiž změny pracovních postupů a z toho vyplývající jiná logistická řešení. Těm vyhovuje právě silniční doprava pro svou flexibilitu, rychlost, dostupnost a přesnost. Dalším důvodem jsou i podstatné změny v struktuře přepravovaných komodit.

Silniční doprava a státní rozpočet

Z výše uvedenými atributy značně kontrastuje stav naší silniční infrastruktury. Silniční doprava na daních a poplatcích přináší do státního rozpočtu přibližně dvaapůlkrát více peněz, než se jí vrací zpět. A zde se dostáváme k problémům, které nejsou spjaty s obecnými trendy naší civilizace, k problémům, jejichž řešení je v našich rukou. V rukou uživatelů - dopravců i vlády a zákonodárců - správců naší země.

ČESMAD Bohemia

Postoj dopravců je poměrně velmi stabilní a čitelný. Přestože u nás neexistuje nějaký jednotný svaz dopravy zastřešující všechny zúčastněné zájmové skupiny, již více než třicet let zde působí Sdružení automobilových dopravců ČESMAD, jehož nástupnickou organizací se, po rozdělení Československa, stal ČESMAD Bohemia. Toto uskupení reprezentuje zájmy více než 2000 podnikatelských subjektů disponujících vozovým parkem zhruba 17.000 vozidel, což obnáší asi 80 % kapacit české mezinárodní silniční dopravy. ČESMAD Bohemia je tedy nejrepresentativnějším představitel silničních dopravců. ČESMAD Bohemia poskytuje autodopravcům komplexní služby umožňující podnikání, hájí jejich zájmy ve vztahu ke státní správě i na mezinárodním poli. Pro členy i dopravní veřejnost

je informačním zdrojem, monitorujícím legislativní podmínky i aktuální situaci na evropských silnicích.

Napřed pohled na stav smetí před vlastním prahem

Jaký je tedy postoj silničních dopravců? Největší hromádku smetí si naše silniční doprava přinesla z období před rokem 1989 v podobě katastrofálního vozového parku. Vzhledem k politickým změnám začaly i u nás, byť s jistým zpožděním, platit přísné ekologické standardy neustále nutící automobilky omezovat negativní dopad jejich produktů. Jen pro ilustraci: Emise výfukových plynů poklesly za několik posledních let o 80 %. Spotřeba se snížila o celou jednu třetinu. 24 kamionů vyrobených v roce 1996 působí tolik hluku jako jedno vozidlo z roku 1970.

Boj za snížení silniční daně pro ekologická vozidla

Přizpůsobit se těmto předpisům museli nejdříve právě mezinárodní dopravci, což se jim povedlo natolik úspěšně, že se stali podnikateli s jedním z nej kvalitnějších vozových parků v Evropě. Ovšem nebylo to zadarmo. Neustále rostoucí daňové zatížení tuto obnovu vozového parku do značné míry torpédovalo, a tak silniční dopravci, pod vedením společenstva ČESMAD Bohemia, vytáhli do boje za snížení silniční daně pro ekologická vozidla. Byl to boj znamenající opětovně předkládání zákonů do parlamentu i demonstraci jednoty všech autodopravců formou výstražné zpomalovací jízdy kamionů na území celé republiky. Výsledkem bylo 50% snížení padesátitisícové daně pro vozidla EURO 3. Tlak na zákonodárce, jehož cílem je ještě razantnější podpora státu na obměnu vozového parku za ekologická vozidla a vyřazení kouřících harampádí, je stále v běhu.

Díky obstrukcím jsme lépe připraveni než leckteré země EU

Jsou ale i další problémy, jejichž řešení je v kompetenci státních orgánů. Některé mezinárodní problémy lze řešit po linii Mezinárodní unie silniční dopravy IRU, jejímž členem je i ČESMAD Bohemia. Některé mohou dopravci řešit společně se státními orgány. Příkladem je přibližování naší legislativy normám EU nebo spolupráce při uzavírání bilaterálních dohod o silniční dopravě. Zde je naším cílem postupná úplná liberalizace dopravního trhu, na kterou, zdá se, jsme, vzhledem k obstrukcím některých zemí, již lépe připraveni my.

Státní odborný dozor neplní úlohu

Jsou zde však i problémy vnitrostátní, plně v rukou vlády a zákonodárců, které zatím nejsou řešeny s úsilím, jež si zasluhují. Problémy, jako třeba funkčnost státního odborného dozoru, který v současnosti neplní svoji úlohu (zvláště v kontrole práce zahraničních dopravců), zajištění dopravní obslužnosti a s ní spojené obměny vozového parku autobusů. Především ale nevyhovující stav silniční sítě, vyžadující dlouhodobou koncepci dopravní politiky.

Žádný ministr dopravy neseseděl

Potíž je v tom, že zatím žádný ministr dopravy neseseděl ve svém křesle déle než dva roky. Leckterý pak ani žádnou koncepci neměl. Mnohdy se kormidlem točilo o 180°. K tomu je třeba připočíst partikulární zájmy střetávající se při snahách o vybudování naší dálniční sítě. V neposlední řadě i neustále se přitvrzující boj s ekoteroristy. Zde bude třeba se rozhodnout, jaký pohled na silniční dopravu vlastně zaujíáme.

Přitvrzující se boj s ekoteroristy

Ti, kteří v dopravě vidí zemi rdousivší chobotnici a rádi by odsekávali její chapadla, často operují tzv. externalitami, tj. náklady na růst blahobytu nezachycenými prostřednictvím cenového a tržního systému. Předkládají-li však vůbec nějaká řešení eliminující silniční dopravu, zapomínají dodat, že i tato řešení budou doprovázena externalitami. Namátkou: zhroucení dřívější většiny průmyslových podniků, kolaps zásobování maloobchodů, včetně potravinových... Další podružnosti nebudou rozvádět.

Silniční doprava prochází obdobím radikálních změn

Změn, které po ní požadujeme my, a naše požadavky jsou mnohdy protichůdné. Je pouze na nás, abychom její "chapadla" využívali stále více jako životodárné tepny.

Martin Felix, ČESMAD Bohemia

>> www.cesmad-bohemia.cz

TOYO

ONLY THE BEST



PROXES T1-S

Seznamte se, prosím...

Po zimě přichází léto a s ním opět potřeba mít na svém voze kvalitní letní pneu. A samozřejmě v nejvyšší možné kvalitě za více než přijatelnou cenu. Řešení se nabízí samo - **TOYO**. Potřebujete-li vysoce kvalitní pneu, které vykazují ty nejlepší parametry, které budou za každých podmínek bezpečné, s výbornou přilnavostí a špičkovými jízdními vlastnostmi, neměli byste déle váhat a zvolit právě **TOYO**. Široká škála dezénů. Vysoká kvalita za výhodnou cenu. A pro všechny typy osobních vozidel. **Prostě japonské řešení pro českého motoristu - TOYO.**

Obnova^{Brno}

Člen skupiny Česká gumárenská společnost

KONTAKTNÍ ADRESY PNEUSERVISŮ A PRODEJNÍCH STŘEDIŠK

PNEUSERVISY: BRNO Herčíkova 1a, 05/ 758 504; Lososova 1, 05/ 4852 49 46; Veletržní 1, 05/ 432 103 89, 031/ 432 12 554; ZLÍN - MALENOVICE Tečovská ul., 067/ 710 66 09; ZLÍN - tr.T.Batí (areál Svit Zlín, a.s.), 067/ 852 34 82; KANICE 05/ 452 277 80; PARDUBICE Husova 1723, 040/ 626 01 41; VELKÉ MEZIRÍČÍ Hornoměstská 367, 0619/ 522 501; JIHLAVA Znojemská 82, 066/ 730 57 27; MILEVSKO Petrovická 440, 0368/ 522 666; PRAHA Švehlova 1900 (areál Mitas a.s.) 02/ 717 515 40; KOMÁROV U HOŘOVIC Osek 187, 0316/ 573 005; ČESKÝ TEŠÍN Viaduktová 6, 0659/ 734 141; HRADEC KRÁLOVÉ Akademičtá Bedrný (areál Rubena, a.s.), 049/ 57 53 445-6

SPOLEČNÉ PODNIKY: PRAHA Obnova MaD - 02/ 410 121 26; LIBEREC Obnova Bicom - 048/ 510 31 44; BRNO Obnova Bus - 05/ 431 634 54; ČESKÝ TEŠÍN Obnova North - 0659/ 734 141; OSTRAVA Obnova North - 069/ 438 119; HULÍN Obnova Kop - 0634/ 350 610; N. MĚSTO N. METUJÍ Obnova Trunčec - 0441/ 726 95; TREBĚCHOVICE p. O. Obnova Trunčec - 049/ 559 24 03

PARTNER OBNOVA BRNO: Horák, Hradní 34, Hustopeče, 0626/ 412 688; JaK, Třebízského 166, Slaný, 0314/ 522 121; Thermo, Zruč n.Sázavou 55, 0327/ 531 827; Lebduška, Jiráskova 712, Heřmanův Městec, 0455/ 695 968; Stěhule, Petroupec 12, 0301/ 795 606; Hrubý, Husova 362, Přestice, 019/ 798 31 14; Metros, Bystrá 2243, Praha 9, 02/ 819 23 789; Večeřa, Poličná 464, Valašské Meziříčí, 0651/ 611 685; Švéda, Milíčovice 63, Znojmo, 0602/ 704 613; Hoňka, Nádražní 489, Hrušovany n. Jevišovkou, 0624/ 229 118; Holoubek, Nádražní 437, Kutná Hora, 0327/ 513 119; Ben-Štav, Kbel 53, Benátky n.J., 0326/ 363 450



126 let pražské hromadné dopravy

• Muzeum městské hromadné dopravy v Praze • nejstarší vůz z roku 1886 • atraktivní a originální prostředí pro recepce a rauty • komerční jízdy historickými vozidly • integrační program pro zrakově postižené děti • nová kavárna na Václavském náměstí bude mít podobu historické tramvaje • Muzeum je pro veřejnost otevřené od dubna do 18. listopadu o sobotách, nedělích a svátcích od 9 do 17 hodin • jízdy historickou tramvaj - linka č. 91 •

V areálu Stěšovické vozovny sídlí Muzeum městské hromadné dopravy, jehož zřizovatelem je Dopravní podnik hl.m. Prahy. Málokterá evropská země, ačkoliv mnohé z nich zřejmě disponují reprezentativnějšími areály, má takovou unikátní sbírkou detailně renovovaných vozidel jako Česká republika. Při příležitosti pátého vydání VŠudybylu věnovaného dopravě jsem proto o vyjádření požádal ředitele muzea pana Jaroslava Papsta.

V expozici je umístěno 51 exponátů. Nejstarší vůz (pražské koňky) je z roku 1886. Nejstarší motorová elektrická tramvaj z roku 1900. Všechna vozidla jsou plně provozuschopná. Postihují vývoj městské hromadné dopravy od roku 1886 až do současnosti. Nejmladší exponát je tramvajové vozidlo „T3“ a vůz pražského metra. Za obzvláštní povšimnutí stojí, s evidenčním číslem 200, salonní motorový vůz pražského místodržícího z roku 1901 a letní otevřený motorový vůz z roku 1913 - evidenční číslo 500.

Lednový VŠudybyl přinesl informaci o kongresu Euro info center s fotoreportáží z recepce uspořádané pro jeho účastníky právě u vás v muzeu.

Historická vozidla i adaptovaný areál vozovny (často společně s naším cateringem) vytvářejí atraktivní a důstojné prostředí pro konání takovýchto akcí. Nedílnou součástí Muzea je i jeho druhá část obsahující vozidla, která jsou využívána pro komerční jízdy - na objednávku. Pro firemní

a kongresové akce. Pro incomingové agentury. Pro oslavy životních a jiných jubileí, svatby apod. Zde používáme nejstarší vozidlo vyrobené roku 1908 a nejmladší z roku 1942, tzv. „ponorku“. V rekonstrukci pro komerční provoz se právě nachází vůz "T1", který je rovněž unikátní.

Rád bych v souvislosti s vysoce humánní činností vašeho muzea vzpomněl svého nevidomého učitele hudby pana Kučery, který mě, díky své nezměrné laskavosti a trpělivosti, velmi dobře připravil na přijímací zkoušky na konzervatoř a dal základy tomu, že jsem odmaturoval z trumpet a nějaký čas se živil hudbou. Nedávno totiž vaše muzeum obdrželo poděkování ze Speciální školy pro zrakově postižené, v němž vám instruktorky paní Štěpánka Kadlicová a Martina Žilková tlumočí poděkování žáků za možnost, kterou jste jim poskytli. Dovolím si ocitovat dvě věty z dopisu:

„Žáci se zde mohli seznámit nejen s historickými tramvajemi, ale především s tramvají „T3“, která jezdí v blízkosti naší školy a kterou žáci pravidelně používají k cestování. Pro bezpečnou přepravu našich těžce zrakově postižených žáků je velice důležité, aby se mohli v klidu obeznámit s interiérem tramvaje, nacvičit si nástup, výstup a nalezení místa pro zdravotně postižené.“

Chápeme, že pro zapojení zrakově postižených dětí do běžného života je nezbytně nutné naučit se orientovat a pohybovat po Praze. Proto jsme se

Školou Jaroslava Ježka uzavřeli dohodu. Děti se u nás mohou v klidu ohmatem obeznámit na klasickém voze „T3“, který jezdí v běžném provozu, jak se mají pohybovat, aby je nástup do vozidla co nejméně frustroval.

V brzké době se uprostřed Václavského náměstí objeví, coby atrakce, instalované historické tramvaje...

Jedná se o podnikatelský záměr jedné soukromé společnosti s cílem, provozovat v nich kavárenskou činnost. Určitě to bude stylové a zajímavé. Vzhled vozidel zůstává zachován a přesto, že nebudou jezdit, budou připomínat zašlou slávu plošinových tramvajů na Václavském náměstí.

Snad proto, že doma nikdo nebývá prorokem, mi připadá, že vaše muzeum, tak jako Pražské Jezulátko (zmiňované ve třetím vydání VŠudybylu 2001 str. 22-23), je daleko proslulejší v zahraničí. Co vy, jako jeho ředitel, vzkázete čtenářům?

Přijďte se k nám podívat. Je zde sice velmi specializovaná sbírka, ale poutavá pro dospělé i pro děti. V areálu Stěšovické vozovny je možné se občerstvit, případně poobědvat či povečeřet. Muzeum je otevřené od dubna do 18. listopadu o sobotách, nedělích a svátcích od 9 do 17 hodin. Ve stejném období od 12 do 18 hodin provozujeme nostalgickou linku 91, jejíž výchozí nástupní zastávka je ve vozovně Stěšovice. Tramvaj projíždí historickým centrem města na Výstaviště. Z vozovny Stěšovice vyjíždí vždy v každou celou hodinu.

- Muzeum MDH v Praze
- Patočkova 4, 160 00 Praha 6
- tel./fax: 02/312 33 49
- papstj@ed.do-praha.cz
- >> www.dp-praha.cz

O komunikaci o komunikacích

aneb pražský zašmodrchanec není
gordickým uzlem

- Dopravní sekce Hospodářské komory hl.m. Prahy •
Pražská permanentně přetěžovaná silniční
paneurovňovací křižovatkou • pražský podnikatel
potřebuje vědět • komunikace s Magistrátem
o komunikacích • dvojnásobný dopravní kolaps
v době velkých kongresů a veletrhů •
mimoúrovňováním křižením a trasami vedenými
přímým směrem chráníme životní prostředí nejen
lidem, ale i ostatním živým organismům •

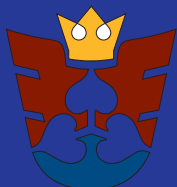
Praha je ekonomicky vůbec nejsilnějším krajem. Má dominantní postavení z hlediska cestovního ruchu a také nejvíce problémů v oblasti dopravy.

Podnikání v dopravě a kolem ní není jen věcí gigantů, ale v hojné míře i středního podnikatelského stavu, jehož zájmy hájí Sekce dopravy Hospodářské komory hl.m. Prahy. Požádal jsem proto o rozhovor předsedu představenstva Hospodářské komory hl.m. Prahy Petra Kužela. Pane předsedo, buďte tak laskav a seznamte krátce čtenáře Všudybyly s činností Dopravní sekce?

Oblast dopravy je velmi složitou řekneme přímo kauzou. To není pouze doprava - osobní a nákladní obslužnost v intencích velké Prahy. Ačkoliv i zde panuje robustní vnitropražský dopravní ruch včetně pohybu zahraničních turistů. Praha je permanentně přetěžovaným a notně zašmodrchaným paneurovňovacím dopravním tranzitním uzlem. Rozseknout jej jediným máchnutím meče, jak to Alexandr Makedonský vyřešil s uzlem gordickým, nelze. Proto má Dopravní sekce Hospodářské komory hl.m. Prahy své podseky, které řeší dílčí problematiku dopravy v Praze. Kde bude jaké omezení. Kudy bude vedena jaká komunikace. Kde bude podzemní koridor např. i typu „strahovského tunelu“. Úzce spolupracujeme s Magistrátem hl.m. Prahy, s nímž se setkáváme na pravidelných jednáních. Naše podseky se zabývají městskou hromadnou dopravou, dopravou v klidu, autobusovou dopravou, nákladní dopravou, osobní automobilovou dopravou, telematikou v dopravě, vodní a leteckou dopravou, individuální dopravou a dopravou hromadnou. Problém autobusové dopravy v Praze je velmi problematickou záležitostí. Dnes zejména v souvislosti s uzavřením Čechova mostu a některých částí centra Prahy.

Dopravní sekce se řadí v rámci Hospodářské komory k velmi agilním.

Je o komunikaci o komunikacích. O tom, vědět kde bude jaká komunikace projektována a realizována. Spíše se ale ptáme po tom, jakým způsobem dostaneme mezi podnikatele informace.



Pražský podnikatel potřebuje v jistém časovém horizontu vědět, zda-li po té které komunikaci bude moci jet např. příští týden. Bude-li mít možnost parkovat tu s autobusem nejen teď, ale i za 3 roky. Jak plánovat v oblasti kongresové turistiky. Jaká bude dopravní obslužnost. Kterými koridory věst nástupní pěší trasy. Jak má vypadat mapka „jednosměrek“ apod. To jsou všechno důvody, proč je Dopravní sekce Hospodářské komory hl.m. Prahy velice aktivní.

Praha zápasí s tím, že nebyla stavěna na tak obrovský dopravní nápor.

Ze stavařského a technického hlediska je Praha svou urbanistickou koncepcí historickým městem. Bohužel, ani v minulých desetiletích její architekti nepočítali s tak velkým nárůstem automobilové dopravy. Proto je, zejména v centru, nucena vydávat miliardové sumy na dopravní infrastrukturu. Na rozšiřování nábřeží. Na podzemní propojení některých dopravních tepen, aby se ulehčilo centru. Máloliterá evropská metropole se tak velmi snaží. Na okrajích centra vznikají velká záchytná parkoviště. Na ně se musí napojovat systém městské hromadné dopravy.

„Ekologie“ je někdy „bezva byznys“. Skutečná péče o životní prostředí je však objektivně neodiskutovatelnou prioritou číslo jedna.

Všichni ti, kteří na této problematice pracují, mají na zřeteli adekvátně veliké zatížení životního prostředí, které jakákoliv doprava způsobuje. Proto si myslím, že je moudré některé komunikace vést podzemím, protože životní prostředí dostává daleko více na frak neustále se rozjíždějícími, zastavujícími a krokem popojíždějícími kolonami vozů.

Mimoúrovňováním křižením a trasami vedenými přímým směrem pod zástavbou a přírodními překážkami se nejen zkracuje a zrychluje přeprava, ale především chráníme životní prostředí nás lidí i ostatních živých organismů - rostlin a živočichů.



Česká podnikatelská mezi nejrychleji rostoucími pojišťovny v České republice

O více než 250 %

28. března se uskutečnila tisková konference České podnikatelské pojišťovny, a.s. (dále jen ČPP), kde bylo konstatováno, že ČPP loni zažila nejúspěšnější rok od svého založení. Oproti předchozímu roku zvýšila tržby o více než 250 % na 808 milionů Kč a hospodaření ukončila se ziskem 11,27 milionu Kč, což představuje roční nárůst o 110 %. Dynamikou růstu předepsaného pojistného ve výši 357 % se ČPP zařadila mezi nejrychleji rostoucí pojišťovny v České republice. V porovnání s růstem celého pojistného trhu je to více než dvacetinásobek.

V oblasti neživotního pojištění mezi desítkou největších

Kmen pojišťovny k 31.12. 2000 přesáhl 430 tisíc pojistných smluv. V oblasti neživotního pojištění se ČPP zařadila mezi 10 největších pojišťovacích ústavů v České republice. Na tomto úspěchu se nejvíce podílelo povinné ručení, kterého využilo více než 220 tisíc klientů.

Životní pojištění s Filipem

V souvislosti s daňovými úlevami pro životní pojištění, které vešly v platnost od 1. 1. 2001, nabízí ČPP zájemcům o tento druh pojištění velice úspěšný produkt: „Životní pojištění s Filipem“. Pojištění poskytuje vedle kvalitní ochrany i možnost výhodného ukládání peněz, plné využití daňových úlev, včetně jejich dalšího zhodnocení v podobě vysokých výnosů. Výnosy jen v loňském roce dosáhly více než 9 % a jsou v plné míře připisovány na účet klientů.

Strategickým záměrem

Strategickým záměrem ČPP v následujícím období je zaujmout místo a udržet se v desítku nejvýznamnějších pojišťoven v České republice. Dosáhnout v ukazateli předepsaného pojistného 1,4 miliardy Kč. Tohoto cíle hodlá ČPP docílit především rozvojem životního pojištění v souvislosti s daňovými úlevami, novou strategií v oblasti pojištění průmyslu a podnikatelů a udržením, eventuálně posílením svého podílu na trhu povinného ručení. ČPP v současné době prošla organizačními změnami, jejichž výsledkem je nová organizační struktura společnosti, která bude lépe odpovídat potřebám klientů i obchodních partnerů.



Česká podnikatelská
pojišťovna, a.s.

BEI **eurolines**



SPOLEČNOST BOHEMIA EUROEXPRESS INTERNATIONAL, s.r.o. (BEI) prošla během své několikaleté působnosti velkým rozvojem. Jednou z hlavních činností, kterou se tato společnost zabývá je provoz mezinárodních autobusových linek a prodej na tyto i řadu jiných mezinárodních autobusových linek po téměř celé Evropě. Zájemci o cestování po Evropě mohou získat podrobnější informace buď po telefonu, nebo přímo ve vlastní kanceláři na hlavním autobusovém nádraží Florenc v Praze. Zde si mohou jízdenku přímo zakoupit u prodejního personálu, který se snaží uspokojit potřeby cestujících k jejich spokojenosti. Z autobusového nádraží Florenc také odjíždějí autobusy na většinu spojů, a tak jsou v této kanceláři i odbavování cestujících. Prodej jízdenek na linky společnosti Bohemia Euroexpress International, s.r.o. probíhá i v síti mnoha předprodejních agentur.

Významnou událostí bylo přijetí společností Bohemia Euroexpress International, s.r.o. za člena mezinárodního sdružení dopravců - společnosti EUROLINES. V současné době je tak zatím jediným zástupcem EUROLINES v České republice. Ve spojení s

EUROLINES i sama za sebe se společnost snaží zvyšovat úroveň mezinárodní autobusové dopravy. Členství ve společnosti EUROLINES přináší možnost využití řady zajímavých služeb a produktů, kterých může cestující využívat v rámci tohoto sdružení.



Jedná se například o EUROLINES PASS, který lidem umožňuje cestovat téměř neomezeně mezi 45 významnými městy Evropy a to dle vlastního výběru po dobu 15, 30 nebo 60 dnů. Příležitost takto cestovat jistě uvítají zejména mladí lidé a studenti. Ti, co často cestují do Velké Británie, si mají možnost zakoupit v kanceláři společnosti BEI na autobusovém nádraží Florenc v Praze jízdenky na návazné spoje NATIONAL EXPRESS po Velké Británii.

Společnost disponuje vlastními vozy Setra a Mercedes, které poskytují cestujícím maximální pohodlí a bezpečí a splňují vysoký standard v mezinárodní autobusové dopravě.

Rozšíření Evropské Unie o více členů bezesporu přinese i enormní nárůst cestujících po Evropě, a tím i zvýšené nároky na mezinárodní autobusovou dopravu. Mezinárodní sdružení dopravců - EUROLINES - jako hlavní provozovatel autobusové dopravy po Evropě tuto skutečnost jistě přivítá a společnost Bohemia Euroexpress International, s.r.o. (BEI) jako její zástupce v České republice s ní.

PŘEDPRODEJ JÍZDENEK, INFORMACE A REZERVACE **Bohemia Euroexpress International, s.r.o.**

Autobusové nádraží Florenc, Křižkova 4-6, 186 00 Praha 8
tel. 02 / 242 18 680, 218 95 220 fax. 02 / 248 14 821, e-mail: doprava@bei.cz

Zdaboř - blok č.6, 261 01 Příbram V
tel. 0306 / 629 269, fax 0306 / 625 732

CCS moderní zákaznický orientovaná firma

Výsledky roku 2000

Byly rekordní v historii společnosti. Jak na tiskové konferenci uvedl generální ředitel společnosti CCS pan Milan Hladík: „Obrat společnosti přesáhl 18 miliard korun, čímž se společnost zařadila mezi největší firmy v České republice. Na konci roku 2000 využívalo služeb platebních karet CCS více jak 30.000 firemních klientů.“ Pro klienty společnosti CCS je k dispozici více než 4000 akceptačních míst (čerpací stanice - 1 837, servisy a služby - 1 875, hotely a restaurace - 383, supermarketky a hypermarkety - 9) a jejich počet neustále stoupá. Karta CCS tak rozšířila svoji původní funkci - rychlou a pohodlnou platbu u čerpací stanice - o služby, které provázejí jejího držitele nejen na cestách, ale i v běžném, každodenním životě. Spolehlivé a nadstandardní služby spojené s kartami dnes oceňují především vedení firem. Systém CCS nabízí různé formy řízení spotřeby, které vedou k úspoře nákladů. Nejdůležitější je, že tento systém není uzavřený a naopak otevírá do budoucnosti další možnosti rozvoje nabízených služeb.

Průhlednost a kvalita

Jsou základním stavebním kamenem filozofie CCS. Tyto hodnoty jsou sdíleny akcionáři, vrcholovým managementem až po pracovníky v zákaznickém a telefonním centru. Moderní technologie nepotlačily lidskou tvář CCS. Jasně jsou i majetkové vztahy, které umožňují stanovit kvalitní manažerský mandát pro vedení firmy. V současné době je rozložení následující: 38 % patří investiční společnosti spravované Chase Fleming Asset Management, 62 % deseti zakladatelům z České republiky. Díky tomu CCS kombinuje nejen jistotu mezinárodního finančního zázemí a důraz na kvalitní správu a řízení, ale i silný podnikatelský náboj a schopnost adaptace na české podnikatelské prostředí.

Strategické změny

Jsou diktovány vůlí CCS neustále zvyšovat hodnotu dodávanou zákazníkům. Výsledkem je hluboká restrukturalizace všech procesů ve společnosti a vývoj nových produktů a služeb,

Za deset let prošla společnost CCS velmi dynamickým rozvojem. Největší specializovaný vydavatel platebních karet v České republice staví svoji budoucnost na rozšíření finančních služeb pro firemní klientelu o nabídky produktů spotřebitelského financování Triangl. Pro oba segmenty připravuje celou řadu moderních karetních a platebních produktů a služeb s vysokou přidanou hodnotou. Nová CCS se tak stává jedním z vedoucích specializovaných subjektů na českém finančním trhu.



v první řadě pro firemní zákazníky. Dalším krokem je vstup na trh prodeje zboží na splátky fyzickým osobám. Otevírají se tak další zajímavé možnosti pro klienty CCS i jejího nového partnera.

Strategické změny

Strategickou expanzí do segmentu fyzických osob uskutečnila CCS akvizicí společnosti Český Triangl, která patří mezi nejvýznamnější v oboru spotřebitelského financování. Jak uvedl pan Milan Hladík: „Spojením společností se otevírají další zajímavé možnosti pro klienty CCS i zákazníky Trianglu. Získají tím především možnost těžit z produktových spojení a kvalitních služeb. Odborná znalost Trianglu v oblasti spotřebitelského

financování je výborným doplněním klíčové způsobilosti CCS v oblasti platebních karet. Oba obory rostou rychlým tempem a jejich kombinace je mimořádnou příležitostí pro realizaci řady synergií.“ Výhody spojení využijí jednak stávající firemní zákazníci CCS, pro které společnost významně rozšiřuje svou nabídku o moderní zásobovací produkty a služby. Pro zákazníky Trianglu připravuje nové karetní produkty, které budou nositeli věrnostního programu Triangl a které budou dobrým společníkem pro řízení domácího rozpočtu.

Nové moderní kontaktní centrum

V dubnu byla uvedena do provozu první část nově vznikajícího zákaznický orientovaného kontaktního centra. Nové centrum společnosti CCS představuje nejen lepší telefonické propojení a nový způsob ohlašování našich operátorů, ale především rychlejší a kvalitnější poskytování informací. Nové kontaktní centrum, které pracuje na principu CRM - Customer Relationship Management poskytuje nejen široké spektrum informací, ale řeší i konkrétní obchodní situace - přobjedávky karet, blokáce aj.

Zákaznický servis na Internetu

Již několik let usnadňuje a urychluje práci klientů zákaznický servis prostřednictvím internetu. Také tato služba se dále obsahově rozvíjí a dnes umožňuje například průběžný přístup k přehledu transakcí na jednotlivých kartách již během měsíce, aktuální údaje o nastavení parametrů karet CCS, on-line změnu parametrů na čipových kartách Limit i přobjedávky karet, měsíční vyúčtování a předběžný daňový doklad ihned po vyúčtování a další. Měsíční přehledy nabízí zákaznický servis ve třech různých datových formátech, a tak je možné je dále třídit, archivovat, či nahrávat do programů pro další zpracování. V současné době využívají služeb zákaznického servisu na internetu a on-line propojení CCS denně stovky zákazníků.

>> www.ccs.cz



Palivo pro třetí tisíciletí,

- Shell je „Nejobdivovanější firmou v sektoru maloobchodu v České republice za rok 2000“
- „V Power Racing 99 +“, palivo pro řidiče, kteří chtějí dopřát i svému vozu špičkovou kvalitu
- českou síť „čerpaček“ Shell tvoří 92 stanic
- Klub Smart opět atraktivnější
- na životní úrovni v řadě krajů se bolestně podepsala absence dálnice

pro řidiče, kteří jezdí srdcem a s radostí



Generální ředitel
Shell Czech
Republic
Ing. Pavel
Šenych

Při příležitosti prezentace nového produktu firmy Shell, vysokooktanového benzínu „V Power Racing 99 +“ na letišti v Praze - Kbělich, jsem o rozhovor požádal generálního ředitele společnosti Shell Czech Republic Ing. Pavla Šenycha.

Pane řediteli, společnost Shell Czech Republic byla Agenturou Top 100 vyhlášena „Nejobdivovanější firmou v sektoru maloobchodu v České republice v roce 2000“.

Je tomu skutečně tak, 29. března jsem měl možnost z rukou pana ministra Grégra převzít diplom, který stvrzoval první místo naší firmy. Hodnotícími kritérii nebyla jen známost značky, ale i kvalita managementu, ochrana životního prostředí, podpora neziskových organizací, péče o zaměstnance a v neposlední řadě ekonomické výsledky. Ocenění vnímáme jako poctu udělenou naší firmě jako celku, nejenom některé z jejích součástí, řekněme úseku čerpacích stanic, který ovšem na výsledku jistě má obrovský podíl, protože je pro veřejnost nejviditelnější.

Potkáváme se na prezentaci paliva příští generace.

Dnešním dnem, 3. dubnem 2001, oficiálně vstupuje do prodejní sítě Shell zcela nový, speciálně

připravený typ paliva. Od svých předchůdců se odlišuje tím, že jeho kvalita není dosahována pouze aditivací, ale už samotnou reformulací v rámci výrobního procesu. Vychází z trochu jiného základového benzínu, směs „V Power Racing 99 +“ se vyznačuje vysokým energetickým obsahem. Její oktanové číslo je vždy vyšší než 99 oktanů které garantujeme jako minimum. Ve většině případů má pohonná směs více jak 100 oktanů. Benzín je v zásadě určen pro všechny typy spalovacích motorů. Nicméně, největší energetický užitek z něj mají moderní motory, koncipované na středně a vysokooktanové pohonné hmoty. Benzínem „V Power Racing 99 +“ se snažíme oslovit určitý a zcela specifický segment trhu. A to ty z řidičů, kteří se se svou skutečně s potěšením. Ty, kteří umí ocenit špičkovou kvalitu a dopřát ji i svému vozu.

Současnou českou síť Shell tvoří 92 čerpacích stanic. Jsou v ní také stanice smluvních partnerů, kterým jste umožnili vystupovat v červenožlutých barvách společnosti Shell?

Všechny naše stanice jsou spravovány firmou Shell. Buď jsou postaveny našimi vlastními investičními prostředky a nebo jsme si je od některých majitelů dlouhodobě pronajali. K provozování je svěřujeme samostatným subjektům, právníckým nebo fyzickým osobám. Ty je provozují na základě smlouvy s naší firmou. Smlouva garantuje stejný přístup k řízení těchto jednotek a s ohledem na ustanovení zákonů chránících hospodářskou soutěž, maximální možnou



standardizaci nabízeného zboží i služeb tak, aby zákazník na kterékoliv ze stanic Shell obdržel stejně kvalitní produkty bez ohledu na to, v kterém regionu se právě nachází.

Je tedy možné s vlastní čerpací stanicí usilovat k začlenění do řetězce Shell?

Firma Shell se bude na českém trhu i nadále rozvíjet, a to jak cestou nové vlastní výstavby, tak i akceptováním nabídek majitelů zajímavě situovaných čerpacích stanic.



Co vám v současné době v oblasti maloobchodní distribuce petrolejářských produktů na českém trhu vadí nejvíce?

Že v rámci hospodářské soutěže není, podle našeho mínění, měřeno všem stejným metrem. Od některých subjektů se zde očekává vyšší míra naplňování zákonných požadavků, což u jiných tak důsledně vyžadováno není. Rovně postavení na trhu je ale základní premisou pro úspěšně fungující ekonomiku. Pokud není dodržováno, otevírá se prostor nekvalitní konkurenci. To je to, co musíme vadit každé solidní firmě. Nekalou konkurenci trpí zákazníci a díky ní ztrácí i stát jako celek. Je to ztráta nejen ekonomická, ale i morální, tedy ztráta pověsti republiky jako spolehlivého tržního prostoru.

Vůbec poprvé jsme se setkali zhruba před čtyřmi roky, záhy po vašem jmenování generálním ředitelem, při vyhlášení vědomostního programu pro frekventované zákazníky - „Smart karty Shell“. Jak je na tom Klub Smart?

"Klub Smart" se rozvíjí k naší spokojenosti. Jsme rádi, že jeho členů neustále přibývá. Díky tomu, že jsme byli v České republice první mezi petrolejářskými firmami, a že se této činnosti věnujeme konzistentně, podařilo se členství v klubu opět zatraktivnit. Ilustruje to náš nový katalog pro rok 2001. Nermalou měrou k atraktivnosti členství přispívá bodový nárust, který se diferencuje podle jednotlivých typů produktů. S potěšením dnes mohu konstatovat, že za tankování paliva „V Power Racing 99 +“ zákazník získá trojnásobný počet bodů, oproti 95 oktanovému benzínu.

Pana RNDr. Vladimíra Vacka, ředitele čerpacích stanic Shell v České republice, jsem oslovil: váš generální ředitel konstatoval, že benzín „V Power Racing 99 +“ je možné používat v téměř jakémkoliv typu automobilů se spalovacími motory.

Možné to je, ale plný efekt benzínu „V Power Racing 99 +“ se projeví hlavně u modernějších typů vozidel. U starších, jezdících dříve na olovnatý benzín je ale třeba, „V Power Racing 99 +“ doaditivovat při natankování přísadou nahrazující olovo.

Na kterých z čerpacích stanic sítě Shell se bude „V Power Racing 99 +“ prodávat?

Začínáme na 60 čerpacích stanicích (na 2/3 sítě), kde prodej olovnatého benzínu klesl pod pro nás rentabilní mez. Díky tomu, se nám uvolnily podzemní nádrže pro

tento nový typ vysokooktanového benzínu. Je to především ve velkých městech jako jsou Praha, Brno, krajské metropole a také na dálnici.

Čerpací stanice nejsou pouze pohonné hmoty, maziva, směsi do chladičů apod. Je to i tolik potřebné důstojné sanitární a občerstvovací zázemí. Ocenění, které společnost Shell Česká republika přebírala z rukou ministra průmyslu a obchodu se týkalo i doprovodných služeb.

Čerpací stanice všech petrolejářských společností mají hardware (prvkovou stavebnici) - výdejní stojany, obchody, regály, mycí linky a další doplňková zařízení - velmi podobný. Oblibu té které stanice však umocňuje to, jak ochotný a přátelský je personál, naaranžované zboží v obchodě a celková čistota všech prostor vně i uvnitř stanice. To, spolu s marketingovou strategií naší společnosti zaručuje, že se zákazníci rádi vrací. Za to jsou provozovatelé vyhodnocováni a na základě smluvních ujednání dostávají buď bonifikaci nebo penalizaci.

Hlavním tématem květnového VŠudybylu je doprava. Co je v této oblasti vašim firemním přáním?

Aby byla dokončena základní dálniční síť. Ať už na Ostravu nebo kolem Plzně tak, aby řidiči mohli pohodlně a plynule jezdit. Aby údržba silnic a dálnic byla na dobré úrovni. Aby i pro zahraniční motoristy, turisty i podnikatele byla Česká republika příjemnou evropskou zemí, kam se budou rádi vracet. Velmi to pomůže české ekonomice, českým firmám a drobným podnikatelům produkujícím kvalitní české spotřební zboží a služby. Jistě to pomůže i dalšímu rozvoji turistiky, neboť se máme, jako země, zahraničním návštěvníkům čím představit.

>> www.shell.com



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: 02/2223 2448
02/2223 1662
e-mail: sales@npivovar.cz
www.npivovar.cz

Až přijde den D

Eggenis je největším česko-německým euroregionem. Je dobrovolným svazkem měst a obcí v česko-německém trojmezí v prostoru mezi Saskem, Bavorskem a Českem. Předsedou české části (okresů Tachov, Sokolov, Cheb a Karlovy Vary) je starosta Božího Daru Ing. Jan Horník. Jednou za dva roky se pak uskutečňuje volba česko-německého prezidenta. Pan starosta Horník je historicky prvním Čechem, který byl do této funkce zvolen. Potkáváme se v pondělí 2. dubna v Karlových Varech na mezinárodním sympoziu Euregia Eggenis s názvem „Volný pohyb pracovních sil po rozšíření EU na východ“.

Pane starosto, jak to, že si Němci zvolili Čecha?

Snažili se o to po celou dobu existence euroregionu. Bohužel, ten nejdříve skomíral a neměl celoregionální podporu měst a obcí. Když se tento problém vyřešil, bylo zapotřebí najít vhodnou osobu, která by byla, díky svým zkušenostem z komunální politiky, poměrně dobře obeznána s problematikou v pohraničí a k tomu uměla solidně německý jazyk, aby jazyková bariéra při každodenní spolupráci s německými partnery byla co nejmenší.



Starosta Božího Daru Ing. Jan Horník je historicky prvním Čechem, který byl zvolen česko-německým prezidentem Euroregia Eggenis.

V Euroregiu byli zaangažováni i tehdejší přednostové okresních úřadů. Hodilo nás to někam hluboko nazpátek. Starostové nakonec ztratili chuť sejít se v takto velkém uskupení a začali přeshraniční spolupráci realizovat bilaterálně. Mezi tím se začal tvořit, dnes již velmi dobře fungující, euroregion Nisa, který i na základě našich negativních zkušeností začal úspěšně prorážet cestu zkostrnatělými strukturami ještě nedonošeného demokratického státu.

U vás na české straně hranice z původních zakládajících členů pak zůstalo pouze několik obcí z Ašska. Nebylo mezi nimi ani město Cheb. Těchto 12 statečných si i nadále říká Euroregio Eggenis. Za chvíli ale tyto obce začaly být tmem v oku dalším. Měly rozhodovat o velkých finančních prostředcích v rámci evropské přhraniční pomoci.

Pochopitelně, to byl impuls, který mobilizoval i velká města jako, Cheb, Sokolov a Karlovy Vary. V roce 1996 se tato začala znovu organizovat a v prosinci téhož roku jsme v Karlových Varech v Poštovním dvoře znovuzaložili velké Euroregio Eggenis. Jeho předsedou byl zvolen tehdejší

starosta města Chebu Otakar Mika. Dva roky na to v Tachově zvolili mne. Byl jsem zřejmě zvolen, mimo jiné, i proto, že jsem již byl v radě Euroregia a ve společném česko-německém prezidiu.

Česko-německé prezidium jste navštěvoval skutečně důsledně, a důslednost, ta je u německých partnerů kvitována vždy vysoce pozitivně. Konečně našli spojence. My, Češi už jsme takoví, že téměř „vždycky nemáme čas“, a to ani na zásadní věci. To byl zřejmě i jeden z důvodů, proč jste byl jednomyslně zvolen společným prezidentem.

Možná to tak nějak mohlo být. Bavoráci již dnes dělají jakousi nadstavbu a my u nás teprve řešíme základní problémy s infrastrukturou. Máme mraky jiných povinností, které teprve musíme splnit, tak se nám starostům nedivte, že na nějaká schůzování příliš nejsme.

Takže pane prezidente, nyní se vy, čeští starostové, z česko-německé hranice, v excelentní sestavě scházíte na Sympoziu v Karlových Varech. Co je cílem sympožia, kromě toho, co lze vyčíst z jeho názvu: „Volný pohyb pracovních sil po rozšíření EU na východ“?

Minulý rok jsme byli hosty bavorské hospodářské komory. Ta nás pozvala na symposium do jihofrancouzského města Naborn pod názvem: „Rozšiřování evropské unie na východ, na základě zkušeností z jejího rozšiřování na jih.“ Šlo tam o Španělsko a Portugalsko. Zajímavé bylo, že jsme tam letadlem letěli asi ze 150 podnikatelů, zástupců profesních komor, státní správy a komun z Bavorska. Ti neustále přemýšleli nad tím, jak to bude hrozné, až Česká republika vstoupí do Evropské unie. Neustále se nás ptali, jak to vidíme. A my zjistili, že je mezi námi jakési vakuum, že problémy řeší možná Brusel a Praha, ale že my zde, přímo ve společném prostoru, je neřešíme.

Ale onen nárazník, až nastane den „D“, bude právě u vás v pohraničí.

V jižní Francii však byly tak nádherné příklady toho, jak to udělali a nakonec i zvládli, že jsme zjistili, že již po konferenci byli bavorští podnikatelé zbaveni zhruba poloviny svých obav. Vraceli se jako jiní lidé. Pochopili, že to zřejmě nebude až tak hrozné. Proto jsme se rozhodli udělat obdobně

Vím, že díky typicky českým problémům euroregion Eggenis vznikl velmi těžce, až téměř podloudně. Protože stále platí, a to beze sporu i dnes, že jsme si všichni rovni, někteří pak, si jsou rovnější. Někdejší disidenty nevýjímaje.

Iniciativa k ustavení Euroregia vznikla poměrně brzy. Ještě za Československé federativní republiky. Hlavním motivem bylo nastartování přeshraniční spolupráce se sousedním Německem, přičemž velký zájem mělo především Bavorsko. Tam okamžitě pochopili šanci, kterou jim skýtá otevření hranic na východ v oblasti rozvoje infrastruktury, obchodních aktivit i cestovního ruchu.

Začátkem 90. let minulého století se také u nás v Tachově sešlo asi 130 starostů ze čtyř okresů: Tachov, Sokolov, Cheb a Karlovy Vary, aby založili českou část euroregionu Eggenis. Jak to tenkrát dopadlo?

Setkalo se to s obrovskou nelibostí tehdejší české vlády. Konkrétně pana Pitharta, ministra vnitra a dalších.

Asi jim připadalo nepřipustné, že by starostové na hranicích začali držet spolu. Že by svoboda místních samospráv zašla až tak daleko.

Vzápětí jsme od nich dostali pořádnou řádku. Dokonce to vypadalo jako, že nás podezírají z protistátní činnosti. To už byl opravdový problém.



symposium i u nás v Karlových Varech. Podařilo se nám přesvědčit ministerstvo zahraničí, které nám na ně přispělo částí finančních prostředků. Další část jsme získali z prostředků Evropské unie z programu Phare CBC Fondu malých projektů a z Českoněmeckého fondu budoucnosti a asi od 4 firem ze zdejšího regionu. Podle reakcí účastníků a pozitivních ohlasů soudím, že to

stálo za to. Zřejmě jsme nastartovali tradici, aby se jednou za rok na reprezentativní pracovní úrovni setkali lidé



z euroregionu z obou stran hranice.

Je zde předseda Výboru pro evropskou integraci Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR Doc. MUDr. Jaroslav Zvěřina, CSc., karlovarský hejtman JUDr. Josef Pavel, ředitel Odboru pro evropskou integraci Ministerstva práce a sociálních věcí JUDr. Miroslav Fuchs, vedoucí zastoupení Evropské komise v Mnichově Jochen Kubosch, člen Evropského parlamentu Dr. Joachim Wuemeling, generální sekretář Regionální živnostenské komory regionu Languedoc Roussillon Jean-Poul Boyer z Francie, pan Montserrat Riba Cunill z Katalánského ministerstva pro mezinárodní vztahy ze Španělska aj. Co čeští vyjednavací, kteří tady rozhodně neměli chybět?

Pokud náhodou miníte vysoké státní úředníky, kteří za českou stranu vedou vyjednávání s Evropskou unií, tak ti zde opravdu nebyli. Domnívám se ale, že měli být. Např. pan Telička, kterého jsme zvali. Bohužel, zřejmě



měl mnoho jiných důležitějších věcí, které musí absolvovat v rámci vstupu České republiky do Evropské unie. Alespoň, že přijeli docela dobří referenti.

K čemu by měla konference ještě posloužit?

Zejména k odstranění předsudků. K navázání osobních kontaktů a k zintenzivnění dialogu na téma Symposia a to na úrovni samosprávné, státní, podnikatelské aj. Na separátním jednání se v rámci konference sešlo kolem 20 lidí, vesměs přednostů ze všech zainteresovaných stran hranic, bavorské, české, durynské a saské. Byl mezi nimi i hejtman Karlovarského kraje JUDr. Josef Pavel. Dohodli jsme se na potřebě zintenzivnění našich vzájemných vztahů a např. i na tom, že v roce 2002 bychom se chtěli zúčastnit Regiontour v Brně pod jednou střešou, pod jednou hlavičkou, o což projevila německá strana enormní zájem.



Za folklórem



Červen je jedním z nejkrásnějších měsíců. Jakoby pomyslnou červenou nití je protkán nejednou dětskou festivalovou nebo přehlídkovou folklorní akcí. Je měsícem, ve kterém končí školní rok a v němž se ve větší míře otevírají brány kulturních areálů. Po mnoho červnových slunečných dnů a teplých nocí se v nich ozývá lidová hudba a píseň. Promenádou procházejí ulice festivalových měst krojovaní účastníci. Tu i onde hudbu a zpěv doplní taneční prožitek a radost ze společného víření a zábavy. Folklorní červen začíná nejen ve východočeských Pardubicích, ale také ve slovácké Strážnici, Veselí nad Moravou či Tvrdomicích, v hanáckých Křenovicích nebo jihočeském Kovařově. Zde všude jsou o prvním červnovém víkendu folklorní slavnosti. Naše pozvánka je směřována především k dětským akcím a přehlídkám.

Strážnice 1. až 2. června

Děti se představí v rámci programů „Dětské Strážnice“.

Veselí nad Moravou 1. až 3. června

Dětský mezinárodní folklorní festival „Štěpy 2001“

Jihlava 8. až 9. června

Vystoupení nejúspěšnějších dětských folklorních souborů v rámci „Národní přehlídky 2001“.

Kroměříž 17. června

V překrásném prostředí Velkého náměstí se koná „Zemská přehlídka moravských a slezských dětských souborů“.

Kunovice u Uherského Hradiště

13. - 17. června

Frydek - Místek 19. až 25. června
Lázně Bělohrad, Dolní Čermná, Praha, Strážnice 22. až 24. června

Zde všude můžete být svědky krásných a spontánních výkonů dětských folklorních souborů.

Brno ve druhé polovině června

hostí přední domácí i zahraniční folklorní soubory v cyklu přehlídkových večerních pořadů tzv. F - scény.

Muzea a skanzeny

K návštěvě zvou také naše muzea a skanzeny. Zajímavé výstavy můžete shlédnout ve Valašském muzeu v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm, v Muzeu vesnice jihovýchodní Moravy ve Strážnici, v Souboru lidových staveb Vysočina na Veselém kopci u Hlinska v Čechách i v Hlinsku samotném. Tam všude se můžete seznámit nejen s živými projevy lidové kultury v podání folklorních souborů, ale také s ukázkami dovedností a umu našich předků. Můžete sledovat některé z předváděných starých rukodělných výrobních technik, případně si je i osvojit, a nebo si na památku, pro potěšení či užiti ve vaší domácnosti zakoupit některý z lidově uměleckých výrobků.

Text a foto: © František Synek



Zajímáte-li se o folklorní akce objednejte si přehledný kalendář

FOLKLORNÍ AKCE v České republice 2001

Folklorní sdružení ČR, Senovážné náměstí 24, 116 47 Praha 1
tel.: 02/2410 2218, fax: 02/2421 4647, e-mail: psenica@adam.cz

Dny kontaktů v hotelu Labe

Ve dnech 6. až 8. dubna se v Pardubickém hotelu Labe konaly XX. Dny kontaktů Asociace českých cestovních kancelářů a agentur za účasti 125 majitelů. Účastníky kongresové akce uvítalo vystoupení dětského pěveckého souboru Radost. Kromě interních pracovních jednání a jednání v sekcích - tuoroperátorské - dealerské, internetové a incomingové, na účastníky čekal zajímavý doprovodný program. Přivítání dobově oblečenými trubači na osvětleném pardubickém zámku, vystoupení šermířské skupiny, příjemná hudba komorních sólistů v rytířském sále, noční prohlídka pardubického zámku, přátelské posezení ve vinárně hotelu Labe a v sobotu posezení v Restauraci Pod Kunětickou horou s hudební zábavou a opékáním selat ve „Staročeské stodole“. Dny kontaktů byly ukončeny v neděli dopoledne interním workshopem a prohlídkou dostihového závodiště.

obdivují zámky v Rychnově nad Kněžnou, v Doudlebových, v Častolovicích, či v Opočně, v Kostelci n.Orlicích nebo zámeček Skalku připomínající dějiště Jiráskova románu Temno, stejně jako romantické zříceniny hradu Potštejna nebo Litic. Víím, o čem hovořím.

Svou cestovní kancelář jsem v prvopočátcích skutečně otevřela pro incomingové skupiny. Ty první byly z Německa. Orlické hory mají sousty atraktivit, které zahraniční návštěvníky zajímají. Cestovní kancelář M&M disponuje rozsáhlým archivem turistických možností. Zabýváme se i domácím cestovním ruchem. Na trhu jsme již 8 let. V posledních pěti letech organizujeme autobusové zájezdy pro české klienty do zahraničí. Především do Chorvatska do Dalmácie na ostrov Brač do letoviska Bol.



Kongresový sál hotelu Labe je stěžejním místem konání jednání jarních dnů kontaktů Asociace českých cestovních kancelářů a agentur. Ředitelem hotelu Labe je pan Josef Šinták

ze Sedloňova v Orlických horách. K jeho rodišti mám osobní vztah. Několik let jsem byl členem oddílu výkonnostní turistiky Sokol Sedloňov. S bratry pana ředitele - Milanem a Jirkou - jsem pak zažil řadu hezkých okamžiků. Do dnešních let se v zimě, ve školní tělocvičně v Sedloňově i na zdejší osvětlené a (je-li třeba uměle zasněžované) sjezdovce schází lidé, s nimiž jezdíváme na Otavu rýžovat zlato. S panem Josefem Šintákem jsem ale pro Všudybyl nehovořil o Orlicích, ale o tom, co je nového v pardubickém hotelu.

Hotel Labe již slouží veřejnosti 17 let. Je evidentní, že jeho koncepce je poplatná tehdejší době. Přesto, ba možná právě proto, se nám daří jeho kapacitu uspokojivě naplňovat kongresovými akcemi, jako jsou např. „Dny kontaktů“. Společnost Rehoso, s.r.o., kterou řídím a která je členem Národní federace hotelů a restaurací ČR, je nájemcem hotelu Labe. Ke své práci proto můžeme využívat praktických rad i výměny zkušeností kolegů z Národní federace. Pardubice i Pardubický kraj jsou



Česká televize zpovídá prezidenta AČCKA pana Vlastimila Světlíka

z hlediska turistických i obchodních cílů perspektivní. Jistě je proto prospěšné i pro majitele cestovních kancelářů z celé České republiky, osobně se přesvědčit, že gastronomické i ubytovací služby v hotelu Labe umíme poskytovat na standardní mezinárodní úrovni.



- **Hotel Labe*****
- Masarykovo náměstí 2633, 530 02 Pardubice
- tel.: 040/653 53 56, fax: 040/653 53 58
- e-mail: hotel.labe@worldonline.cz
- **M & M cestovní kancelář s.r.o.**
- Svatohavelská 499, 516 01 Rychnov nad Kněžnou
- tel.: 0445/531 188, fax: 0445/533 920
- e-mail: mailto:info@ck-mm.cz
- >>> www.ck-mm.cz
- **Asociace českých cestovních kancelářů a agentur**
- Vinohradská 46, 120 00 Praha 2
- tel.: 02/2158 0256, fax: 02/2158 0257
- e-mail: mailto:sekretariat@accka.cz
- >>> www.accka.cz

Paní Jarmily Mrázkové, ředitelky cestovní kanceláře M&M jsem se při příležitosti kongresu cestovních kancelářů zeptal, proč se rozhodla ujmout role hlavní organizátorky XX. Dnů kontaktů AČCKA zde v Pardubickém kraji?

Proč? Abych zorganizovala něco hezkého pro kolegy, kteří jsou tak zaneprázdnění. A také proto, abych jim představila, alespoň částečně, náš kraj, i když paradoxem je, že naše město je vzdáleno 60 km od Pardubic.

Cestovní kancelář M&M totiž sídlí v Rychnově nad Kněžnou. Na posledních dnech kontaktů v listopadu 2000 jsem byla požádána sekretářkou Asociace paní Smičkovou, abych dny kontaktů uspořádala ve východních Čechách. Tehdy jsem řekla: „Dobře, pošlu nabídku.“ Navrhla jsem Opočno pod Orlickými horami. Prezidium Asociace však konstatovalo, že Opočno je obtížně dostupné. Proto jsme přistoupili k dalšímu kolu jednání. Výběru se již zúčastnilo několik dalších kolegů a já do konce ledna nevěděla, zda budu s nabídkou Pardubic a Hradce Králové úspěšná.

Rychnov nad Kněžnou a okolí je nádhernou částí České republiky. Nachází se v severovýchodní části Čech, právem je nazýváno branou do Orlických hor. Snad každé roční období je tady krásné. Nezapomenutelné jsou horské louky, krásné jsou letní procházky hlubokými a stinnými lesy a údolímí zalitými sluncem. S podzimem pak vychutnáme husté koruny listnáčů hýčící pestrou paletou barev. Zima krásí přírodu bohatou pokrývkou sněhu a malým i velkým lyžařům připraví nespočet radostných okamžiků. Kraj poctivých a pracovitých lidí okouzluje mnoho umělců, kteří se tu narodili nebo zde našli svůj druhý domov. Kdo se kdy měl možnost projít údolím řeky Zdobnice či nacházet staletými vodou ohlazené kousky skla z prastarých sklářských hutí kolem Luisina údolí, zřejmě se k vám bude vždycky rád vracet. Tisíce návštěvníků ročně

Všude dobře, doma OREA

● hospodářské výsledky největšího českého hotelového řetězce OREA Hotels znamenají zvrát ve vývoji ● magická hranice jedné miliardy Kč celkových tržeb překročena o téměř 24 milionů Kč ● zisk ve výši 290,54 mil. Kč ● soudní spor o vlastnictví hotelu „Zámek Hrubá Skála“ znemožňuje rozsáhlou rekonstrukci ●

Excelsior o 22,4 milionu Kč

Díky práci zaměstnanců společností řetězce Orea, kterých bylo ke konci roku 2000 celkem 1 514, byly výrazně překročeny plánované hospodářské výsledky. K úspěchu nejvíce přispěly a.s. Excelsior překročením o 22,4 mil. Kč, hotely Pyramida o téměř 18 mil. Kč, Sklár o 7 mil. Kč, Zvon o 5 mil. Kč, Arnika o téměř 5 mil. Kč, Horal o 4,3 mil. Kč, IH Voroněž, a.s. o 4 mil. Kč, Bohemia o 2,3 mil. Kč, Polonia o 1,3 mil. Kč, Evropa o 1 mil. Kč, ale také generální ředitelství OREA. Očekávání se nepodařilo splnit hotelům Horizont, Lázně Sedmihorky, Zámek Hrubá Skála a Fontána. Ztrátami skončilo i hospodaření organizačních jednotek Liberec, Petr Bezruč a Na Výsluní, ve kterých společnost OREA ukončila provoz k 30. 6. 2000.

Vysoká rentabilita

je podmíněna vysokou produktivitou práce. Poměr mzdových

nákladů k celkovým tržbám za společnost OREA ve výši 21,35 % je výrazně lepší, než v roce 1999, kdy jeho hodnota byla 25,84 %. Průměrná měsíční mzda se však v roce 2000 zvýšila o 1600 Kč.

Soudní spor o vlastnictví hotelu „Zámek Hrubá Skála“

zahájený Okresním úřadem v Hradci Královém, povzbuzovaný turnovským petičním výborem, nejprve znemožnil zařazení historického objektu zámku Hrubá Skála do programu FIPE. Tento celoevropský program na podporu rekonstrukce hradů a zámků hodlal věnovat polovinu finančních prostředků potřebných pro obnovu zámku. Nestalo se. Vlastnictví zámku napadla Majetková, správní a delimitační unie odborových svazů. Vlastníkem hotelu Zámek Hrubá Skála je akciová společnost GEN. Toto bývalé rekreační středisko ROH dnes provozuje dceřinná společnost GENU - OREA s.r.o. Hotel je za dlouhá desetiletí "vybydlen" a slouží jako sezónní ubytovna.

Místo 80 pouze 4 miliony Kč

Představenstvo akciové společnosti GEN zvažovalo potřebný rozsah finančních prostředků na rekonstrukci. Z důvodu soudních sporů neuvolnilo finanční prostředky ve výši 70 - 80 mil. Kč, které by ze zámku udělaly chloubu Turnovska, a povolilo investici „jen“ ve výši 4 mil. Kč. Je škoda, že spory blokují další rozvoj hotelu a tím i turistického ruchu v Českém ráji.

GEN loni proinvestoval více jak 160 mil. Kč

na postupné modernizace hotelů. Pro rok 2001 je připravena obdobná částka. Hotely zařazené do řetězce OREA Hotels tak klientům každým rokem nabízejí řadu kvalitativních změn. Více než polovina z nich splnila náročná kritéria a prošla auditem kvality německé asociace hotelů a restaurací DEHOGA.

➤➤ www.orea.cz



Zleva: ředitel marketingu a prodeje Milan Pavelka, generální ředitel OREA Hotels Zdeněk Šafařík, obchodní ředitel Josef Neufus a sales coordinator Darina Rössl.



Desátý reprezentativní ples

Asociace kuchařů a cukrářů
České republiky

se konal v sobotu 24.3.2001 v hotelu Praha*****, Sušická 20 v Praze 6. Zúčastnili se ho kuchaři a cukráři z celé České republiky, hosté z dalších gastronomických asociací, podnikatelských svazů, hoteliéři a význačné osobnosti gastronomie.



Asociace kuchařů a cukrářů ČR

Počernická 168, 100 99 Praha 10
tel.: 02/ 67 207 356, mobil: 0606/ 188 597
fax: 02/67 207 356



swissair Na doleťnou po 32 letech

Generální ředitel zastoupení leteckých společností Swissair a Sabena pan Urs E. Herzig zval přátele pana inženýra Miroslava Černého na 19. dubna na reprezentativní párty do kongresového sálu hotelu Ambassador Praha. Pan Miroslav Černý odchází pan Martin Hosnedl přichází. Hlavními osobnostmi trochu i smutného večera byli pan Mirek Černý a jeho krásná choť. Atmosféra párty zcela určitě nebyla podobná té z protestu Karla Kryla, který mi vytanul na mysli a který začíná recitativem: „Obě delegace pak položili věnce ke hrobu neznámého vojína. A co na to neznámý voják?“ Toho jsem v tomto případě o vyjádření požádal já:

„To všechno vodné čas“

Deska ráno mi v rozhlase zazpíval Waldemar

Matuška - „To všechno vodné čas“ - a je to skutečně tak. Optimisticky mne to naladilo. Dneska, když se mne někdo ptal, jaké mám pocity a jak se mi daří, odpovídal jsem: welldly. Vynalezl jsem toto slovo pro označení zvlášť rozpolceného stavu duše, v němž se právě nacházím. Nové anglické slovo: „welldly“. „Well“ protože se zbavím každodenního deseti či dvanáctihodinového pracovního stresu. Druhá půle novotvaru je tvořena neustále přede mnou narůstajícím „...dly“. Jedná se závěr slova „badly“ a to proto, že ztratím kontakt s lidmi, s žurnalisty, agenturami, který byl velice frekventovaný a v mnoha případech hodně kamarádský a milý.

Co že budu dělat?

Chvilku se budu nutit do toho, dělat nic. Pak uvidím. Jak ta chvílka bude dlouhá, opravdu nevím. Nebudu plánovat, dávat si cíle. Teď chci trošinku žít a odpočinout si. Kolem domku budu „tahat stromy



Ing. Miroslav Černý
druhý zleva

za uši“, aby se to tam brzy zazelenalo. Vysázím celoroční zeleň a uvidím.

Miroslav Černý

sabena 

Její excellence velvyslankyně České republiky v republice Slovinské paní Jana Hybášková, vedle ní třetí zprava viceprezident ČSA František Bis. V popředí ředitel ČSA pro vnější vztahy Daniel Polajko.

ČSA mezi top 10

z pohledu uchazečů o práci

- od 26. března Lublaň prostřednictvím ČSA destinací aliance SkyTeam
- ČSA z pohledu uchazečů o práci mezi top 10 na českém trhu
- pečlivě sledujeme perspektivní pracovníky
- od 1. dubna zvýšení příplatku na penzijní pojištění
- specifika létajícího personálu se nevešla do Zákoníku práce

S viceprezidentem pro personalistiku Českých aerolinií panem Ing. Fratiškem Biselem se setkáváme 26. března v Lublani, v rámci inauguračního letu ČSA. Je zde nejvyšším představitelem našeho národního leteckého dopravce. Pane viceprezidente, s jakým očekáváním České aerolinie linku Praha - Lublaň otvírají?

S očekáváním profitabilního provozu, v němž se bude odrážet spokojenost cestujících s tím, že pro ně ČSA rozšiřují nabídku přímého spojení. Pro naše aerolinie to není jenom destinace Praha - Lublaň. Je to i návaznost na



celou naši síť. To nám umožňuje vozit cestující i z jiných destinací v síti ČSA. Dnes je zvláště důležité to, že se Lublaň stává nejen destinací ČSA, ale díky nám je prakticky destinací všech členů SkyTeam - aliančního sdružení, jehož se ČSA staly členy spolu se společnostmi Air France, Delta Airlines, Aeromexico a Korean Airlines.

Personalistika a vůbec práce s lidskými zdroji hraje (obzvláště) ve službách významnou roli. To, co České aerolinie řadí po bok velkých společností (ba mnohé i předčí) je vysoce zhodnocovaný lidský potenciál - pozemní i palubní personál. Pane viceprezidente, jaká je osa strategie ČSA při výběru lidí?

Lidé jsou vybírání na základě výběrových řízení, takže už předem znají minimální kritéria přijetí k ČSA. Aspektů je samozřejmě několik. Je to otázka jazykové vybavenosti, zdravotního stavu,

zájmu pracovat - uvědomit si, co představuje služba v pilotní kabině, na palubě letadla nebo na zemi a jaká odpovědnost je s ní spojena. Přesto (nebo možná právě proto), v průzkumu, který proběhl ve druhé polovině loňského roku, byly České aerolinie vyhodnoceny z pohledu budoucích uchazečů o práci na skvělém 3. místě v kategorii „Firma dobrá pro lidi“ v soutěži „Czech Top 100“, kde bylo hodnoceno 531 firem v České republice 1800 odborníky.

Podle klasika prý každý voják nosí v tomistře maršálskou hůl. Je

šance vypracovat se z řadového zaměstnance ČSA až do top managementu?

Určitě ano. Mohou to doložit i „cv“ současného vrcholového managementu ČSA. Většina jeho členů prošla kariérou u firmy od nejnižších funkcí. Velmi pečlivě si všímáme, sledujeme a podporujeme perspektivní pracovníky, žádáme na nich profesní růst v praktické i teoretické rovině a jejich vývoj pravidelně hodnotíme. Umožňujeme a podporujeme další studium. Někteří vybraní zaměstnanci, kteří jsou vytipováni jako perspektivní, mají možnost studovat i na náklady ČSA.

U Českých aerolinií je možné vysledovat vysokou úroveň firemního patriotismu. Lidé, zvláště pokud sami sebe nevnímají jako „dočasnou náplavu“, jsou hrdí na to, kde a pro jakou společnost pracují. Nicméně, jenom z této podstaty se jistě vyžít nedá. Vedle finančního

ohodnocení jde i o motivaci lidí - práci s lidskými zdroji.

Základní motivací, již společnost musí používat, je a zůstane samozřejmě přiměřená odměna za práci, která musí odpovídat nejen dosaženému stupni odbornosti ale i pracovnímu nasazení. Tento princip se pak promítá i do dalších oblastí hmotné stimulace. ČSA například zavedly příplatek na penzijní pojištění zaměstnanců, který byl od 1. dubna tohoto roku zvýšen na 3% z vyměřovacího základu. Pokud jde o nehmotné benefity, je to u nás otázka nejen volných letenek, ale například i jednoho týdne dovolené navíc. S novelou Zákoníku práce a v souvislosti s výsledky kolektivního vyjednávání došlo ke zkrácení pracovní doby na 37,5 hodiny i u zaměstnanců v jednosměnných a dvousměnných provezech. K motivujícím prvků patří dále například pravidelné vyhlásování nejlepších zaměstnanců.

Zmínil jste nový Zákoník práce. Co např. zákonná leč v oblastech letecké dopravy ne vždy realizovatelná přestávka na jídlo a oddech?

Specifika létajícího personálu, jako ostatně i specifika snad všech druhů dopravy, se opravdu nevešla do mantinelů nového Zákoníku práce. Ten ostatně předpokládá existenci speciálního právního předpisu pro oblast dopravy. Proto, když zmíněná novela zákoníku práce nabývala účinnosti, musela existovat jiná norma, která by upravovala, mimo jiné, pracovní dobu létajícího personálu. Stalo se jí (na poslední chvíli vydané) vládní nařízení o pracovní době a době odpočinku v dopravě. To bude nahrazeno připravovaným zákonem, který by měl stanovit pro dopravu nutné odchylky od obecné úpravy pracovní doby v zákoníku práce. Předpokládáme, že tento zákon by měl vstoupit v platnost během tohoto roku. Měl by řešit, mimo jiné, i specifiku pracovní doby posádek letadel a přispět k plynulému a bezpečnému provádění letecké dopravy. V této souvislosti bych rád zdůraznil, že otázka přestávek v práci zdaleka není tou nejdůležitější a nutnost zastavovat letadla ve vzduchu, aby se členové posádky mohli občerstvit, nehrozí ani nehrozila.

Pane viceprezidente, co si přejete vy od své společnosti?

Hodně spokojených cestujících a jako personalista dodávám též co nejvíce spokojených zaměstnanců. To by mi stačilo.

➤➤ www.csa.cz

www.TOURS.cz
Celý svět pod jednou střechou

Internetový server cestovního ruchu od 1.1.1997

- výroba internetových a tištěných průvodců
- zprostředkování nabídek ČR ve specializovaných oblastech
- jak podle typu zájmu tak podle zájmových skupin
- individuální propagace kvalitního produktu ČR
- internetové reklamní kampaně
- správa domén ČR
- komplexní poradenství v oblasti inzerce a výpočetní techniky

Kontakt:
Tel. 0042/79580 e-mail: regina@tours.cz

Tajemství úspěchu v životě není dělat,
co se nám zlíbí, ale nalézt zálibení v tom, co děláme.
T. A. Edison

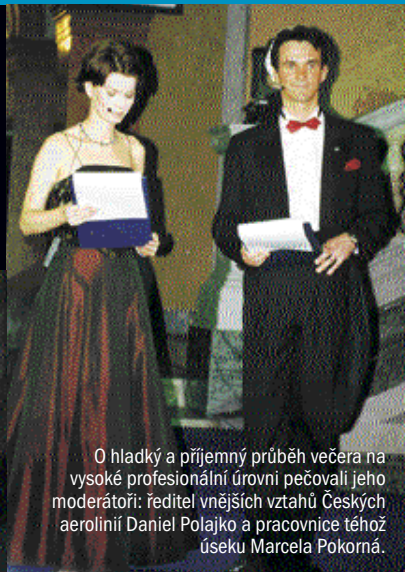
Nejúspěšnější agentury

Českých aerolinií
v roce 2000

2. dubna České aerolinie tradičně vyhlásí, tentokrát se tak stalo ve vysoce reprezentativním prostředí Pražského Rudolfinu, své nejúspěšnější agentury a obchodní partnery v kategoriích cargo a chartery.



Prezident ČSA Ing. Miroslav Kůla při zahajovacím projevu.



O hladký a příjemný průběh večera na vysoké profesionální úrovni pečovali jeho moderátoři: ředitel vnějších vztahů Českých aerolinií Daniel Polajko a pracovnice tétož úseku Marcela Pokorná.



Nejúspěšnější v kategorii chartery: Akvila, Goldair a Pradok.



Ředitel obchodu Českých aerolinií Česká republika Jaroslav Ulman (nalevo) právě předává diplom generálnímu řediteli American Expressu Janu Brázdovi, jehož firma obhájila loňské prvenství.



Nejúspěšnější v kategorii non - IATA agentur: Marco Polo International, FIRO tour a ČSA Airtours.



Nejúspěšnější v kategorii IATA agentur: American Express, Carlson Wagonlit Travel a Global Express Travel Services.



Nejúspěšnější v kategorii Cargo: DANZAS Intercontinental, Schenker-BTL a Čechofracht



Slavnostního vyhlášení se za alianci SkyTeam zúčastnil Pierre Henry Gourgeon - CEO Air France.



Zleva: jednatel V.I.P. Prestige Clubu Jan Hája, viceprezident ČSA pro obchod a marketing Václav Král a předseda představenstva OK Tours Pavel Trejtnar.



Jeden z prvních držitelů certifikátu jištěné koncesované cestovní kanceláře ve smyslu zákona č. 159/1999 Sb.
a vždycky

Váš spolehlivý partner
na Egypt, Chorvatsko, Itálii, Řecko, Turecko, Mallorku a Tunisko
za vysoce konkurenční ceny.

EXIM tours
Na Dvorcích 14, 140 00 Praha 4
tel.: 02/ 4109 0711
fax: 02/ 4109 0721
e-mail: exim@eximtours.cz
www.eximtours.cz
teletext TV Nova a Prima TV strana 708

SAS do Washingtonu

od 12. května
nová linka

Nárůst kapacity o 50 %

V rámci největší expanze na mezikontinentálních linkách otevírá SAS od 12. května letošního roku novou linku do hlavního města USA, Washingtonu.

5 x týdně, od 28. června denně

Pro tuzemské zákazníky se tedy nejprve 5x týdně, od 28. června pak denně, otevírá nová možnost kvalitního a pohodlného cestování do tohoto významného administrativního a technologického centra USA. SAS tak nabídne druhé nejrychlejší spojení mezi Prahou a Washingtonem za velmi zajímavé ceny. Odlet z Prahy je vždy v 8.05 hodin ráno, přilet do Washingtonu ve 13.20 místního času. V opačném směru je pak odlet v 17.50 hodin a přilet do Prahy následující den v 11.25 hodin. Linka bude provozována stroji Boeing 767.



Tři cestovní třídy

na mezikontinentálních linkách SAS

10 nových Airbusů

V souvislosti s postupným zaváděním 10 nových Airbusů do mezikontinentální flotily SAS od letošního podzimu bude společnost představena také nová koncepce tří cestovních tříd na těchto linkách. Jedná se o třídu Business Class, Economy Extra a Economy Class.

V posledních několika letech se v letecké dopravě stále více prosazuje trend, kdy obchodní cestující volí třídu Economy i na delších trasách, jako jsou mezikontinentální lety. Zákazníci žádají stále více „něco mezi“ Business Class a Economy - a to je přesně důvod vzniku Economy Extra, která nabídne flexibilní letenku a větší komfort na palubě, za ceny kolem 60 % běžné ceny Business Class.

Jak tedy budou vypadat nové cestovní třídy na mezikontinentálních linkách SAS?

Business Class

Tato třída se kompletně změní - nabídne více prostoru, pohodlí, služeb, možností pro zábavu, ale i pro pracovní aktivity než dříve. Cestující budou mít

zcela nová sedadla respektující nejnovější požadavky ergonomie, více prostoru pro osobní zavazadla, schránku na osobní věci, telefon, PC zásuvku a obrazovku v opěradle, ale hlavně - více místa mezi sedadly - prostor se zvětší na 1,25 metru. V přední části Business Class sekce bude i nadále 6 sedadel, oblíbených Euroslepers, které jsou plně sklopné a umožňují tak pohodlný spánek na palubě.



Jídlo i nápoje budou maximálně respektovat individuální přání jednotlivých zákazníků, vše bude servírováno na nových soupravách vyrobených speciálně pro SAS známou firmou Royal Scandinavia. Mezi hlavními jídly bude k dispozici bufet s nápoji, ovocem a espresso automatem. Tento bufet bude nejen zdrojem občerstvení během letu, ale také dobrým důvodem se zvednout ze svého pohodlného sedadla, projít se a nebo dokonce využít malé hrazdy na protažení zad.

Economy Extra

Tato cestovní třída nabídne především zcela nová pohodlnější sedadla s nastavitelnou krční opěrkou a téměř jedním metrem prostoru mezi sedadly. Také zde nalezne zákazník zásuvku na PC, obrazovku v zadní části sedadla před sebou a výběr programů (filmy-audio-PC games) ve stejné škále jako Business Class. Výběr jídel a nápojů bude stejný jako v Economy.

Economy Class

Tato třída je využívána především zákazníky, kteří dávají přednost ceně před flexibilitou letenky, cestují v rámci své dovolené a tudíž nevyžadují podmínky pro pracovní aktivity na palubě. Také zde budou instalována nová pohodlnější sedadla a obrazovka v zadní části sedadel.

**Novinka - kamera v „nosu“ letadla**

Ve všech třech nových třídách se cestující mohou těšit na úplnou novinku - v přední části letadla, v tzv. „nosu“ před kokpitem, bude instalována kamera, která bude snímat start a přistání z pohledu pilota, ve vzduchu se pak automaticky natočí směrem k zemi a bude snímat terén pod letadlem. Tyto atraktivní pohledy bude možné střídát s pohyblivou mapou, ukazující polohu letadla a základní údaje o letu, tzv. airshow.



Poznejte Skandinávii!

Skandinávská letecká společnost SAS pro Vaše klienty připravila širokou nabídku leteckých zájezdů - od klasických víkendových pobytů v hlavních městech až po týdenní pobyt za Polárním kruhem na Špicberkách. Všechny zájezdy mají, přes svojí různorodost, několik společných znaků:

- jsou určeny pro náročnou individuální klientelu, která nevyhledává skupinovou turistiku s průvodcem, ale naopak dává přednost volnosti a samostatnosti;
- nabízejí dokonalé využití volného času s možností ovlivňovat program pobytu;
- umožňují poznat Skandinávii ve všech ročních obdobích a v různých podobách;
- poskytují skandinávskou kvalitu za přiměřené ceny.

Víkendové pobyty v jedné ze skandinávských metropolí (2 noci) Kodaň / Oslo / Stockholm

cena od 11.000 Kč

Cena zahrnuje zpáteční letenku, 2 noci v kvalitních hotelích včetně snídaní, a prohlídku příslušného města s anglicky mluvícím průvodcem.

Kombinované městské pobyty (2 - 3 noci) Kodaň - Malmö

cena od 11.000 Kč

Cena zahrnuje zpáteční letenku, 2 noci v kvalitních hotelích včetně snídaní, prohlídku Kodaně a zpáteční jízdenku na vlak přes nově otevřený 17km dlouhý Oresundský most spojující Kodaň a Malmö.

Kodaň - Oslo

cena od 16.400 Kč

Cena zahrnuje zpáteční letenku, 2 noci

v kvalitních hotelích včetně snídaní, jízdenku a 1 noc v kajutě na obří skandinávské lodi na trase Kodaň - Oslo včetně večeře a snídaně, a prohlídku měst Kodaň a Oslo.

Norské fjordy

(4 noci, pouze v období květen - září)

Bergen - Stavanger

cena od 21.800 Kč

Cena zahrnuje zpáteční letenku, 4 noci v kvalitních hotelích včetně snídaní, celodenní výlet autobusem a lodí po nejkrásnějším norském Lysefjordu s legendární převíslou skálou Preikestolen, včetně oběda, prohlídku města Bergen a jízdenku na loď mezi Bergenem a Stavangerem.

Pobyty za Polárním kruhem (3 - 6 nocí) Tromsø - Špicberky (Svalbard)

cena od 34.200 Kč

Cena zahrnuje zpáteční letenku, 3 noci v hotelu Basecamp Spitzbergen včetně snídaní, půldenní výlet do Ledové jeskyně (v zimě) nebo do Zlatého dolu (v létě), prohlídku města Svalbard včetně návštěvy psí farmy a oběda.

Tromsø - Špicberky (Svalbard) - Alta

cena od 42.000 Kč

Cena zahrnuje zpáteční letenku (vč. přeletu Svalbard - Alta), 5 nocí v kvalitních hotelích včetně snídaní resp. večeře v Tromsø, prohlídku města Svalbard včetně návštěvy psí farmy a oběda, vstup do muzeí ve Svalbardu. Obě pobyty umožňují na vlastní náklady absolvovat v létě např. turistický výlet s průvodcem, jízdu na kajaku, celodenní výlet lodí, v zimě pak např. jízdu na saních se psím spřežením. Alta je navíc místem, kde je v zimě nejlépe vidět polární záře.

Poznámka

Změny uvedených cen v důsledku vývoje kurzů jsou vyhrazeny. Ceny jsou vždy za jednu osobu ve dvoulůžkovém pokoji a nezahrnují letištní taxy a transfery. Dle kvality ubytování (min. 3*) existují u většiny pobytů vždy tři cenové úrovně. Prodloužení pobytů stejně jako pobyt v jednolůžkovém pokoji jsou za příplatek možné. Děti do 12 let a senioři nad 67 let mají výrazné slevy.

Další informace:

- Scandinavian Airlines System
- Aviatická 12, P.O.Box 112, 160 08 Praha
- tel.: 02/2011 5001, fax: 02/2011 5306
- e-mail: sasprg@sas.dk

➤➤ www.scandinavian.net

Věnujeme
pozornost
detailům



FOUR SEASONS TRAVEL

Hotel Renaissance
V celnici 7, 110 00 Praha 1
tel.: 02/232 28 16, 232 03 93
fax: 02/232 72 28, 2321587
e-mail: fst@iol.cz
www.four-seasons-travel.cz



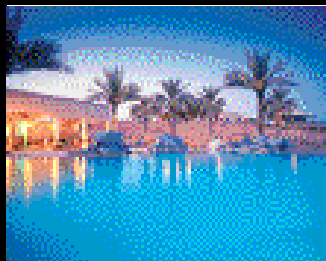
Putování do země tisíce a jedné noci

díl první

*Cenu má pouze cesta.
Pouze ona trvá, kdežto cíl je iluze
putovníka, kráčejiícího od hřebene
k hřebeni, jako by smysl byl
v dosaženém cíli.*
Antoine de Saint-Exupéry

Nebyly to země, které bych zrovna potřebovala navštívit

Je vysoce pravděpodobné, že než jsem vycestovala, měla jsem o arabském světě obdobnou představu jako jakákoliv průměrná Češka. Nebyly to země, které bych zrovna potřebovala navštívit. První kontakt s arabským světem jsem zažila zde v Praze. Potvrdilo se mi, že jejich svět a způsob uvažování je poněkud jiný a že na Evropu a Evropany nahlíží s podobnou nedůvěrou, jako Evropa na ně.



Se smíšenými pocity

Smíšené pocity jsem měla zprvu i při svém druhém setkání s arabským světem, kdy jsem tam sama vycestovala. Pokud je vůbec možné souhrnně charakterizovat např. germánské národy nebo nás slovanské, jací jsme, pak lidé arabských národů jsou velmi upřímní. Nepodrážejí jeden druhého, pomáhají si a snaží se zpříjemnit si život na této zemi.

Pohádková Sahara

Sahara není jenom písek. Je jakoby nekončícím prostorem, kde se vám vynoří pohádková místa a bytosti a v neposlední řadě i pohádkové písečné růže. Když jsme vyjžděli v koloně několika vozů na Saharu poprvé, byla to téměř chlapská záležitost. Jely jsme s nimi pouze dvě ženy. Ostatní účastníci na Saharu nechtěli. Měly o ní špatné mínění a hlavně strach. Setkání s první saharskou osadou v oáze nás mile překvapilo. Lidé byli příjemní a i když to byl chudý svět, byli myšlenkově někde jinde. Byli bohatí.

Spojené arabské emiráty

Obdobné pocity z lidí jsem měla i při jednom z dalších setkání s arabským světem, při své první návštěvě Arabského poloostrova v Dubai. Bylo to síce v záplavě bohatství, neónů, velkého budování a vzrůstu země, ale vnitřní bohatství, hluboké myšlenky o tomto světě a tradiční vztah k němu si dokázali uchovat.

Kateřina Veliká



Slovinsko je alpskou zemí

● Slovinsko vstupuje v Česku do povědomí ● nejkrásnější evropská země ● má-li k něčemu blízko, je to severní Itálie nebo Rakousko ● Slovinsko navštěvuje vyšší procento Čechů ● v oblasti komodit železa je polovina slovinského trhu české provenience ● Slovinci investují v Česku i do rozvoje cestovního ruchu ● je prospěšné respektovat konzervatismus, jistou uzavřenost i vysokou míru národní hrdosti Slovinců ●



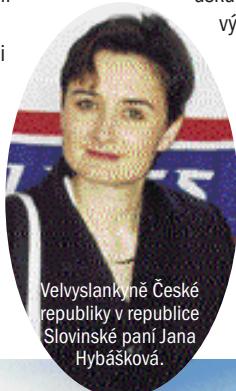
Poprvé. V roce 1987 jsme se třemi kamarády vydali do Julských Alp. Dodnes se rád dívám na diapozitivy, které mi ožívují nádherné scenérie. 26. března letošního roku jsem Slovinsko navštívil naposledy v rámci inauguračního letu Českých aerolinií. Při té příležitosti jsem o rozhovor požádal paní Janu Hybáškovou, velvyslankyni České republiky ve Slovinsku.

Paní velvyslankyně, před třemi lety jste mi v našem prvním interview zde v Lublani řekla, že málokdo z Čechů má představu o tom, jaké Slovinsko je. Zmínila jste jeho trojnásobně vyšší životní úroveň oproti české. Otvírá-li se tedy přímé letecké spojení mezi Prahou a Lublaní, jistě by to mohlo přispět k rozvoji obchodu, zajímavého nejen pro podnikatele ve Slovinsku, ale i v Česku.

Domnívám se, že za tři roky se situace změnila především v oblasti poznání Slovinska. Větší procento obyvatel České republiky již Slovinsko navštívilo a nějaký čas zde pobývalo. Julské Alpy se staly stále vyhledávanějším cílem. Zdá se mi dokonce, že je to jakási intelektuální móda, vylézt na Triglav a spatřit místa, kde bojovali a umírali naši pradědečci. Cestovní ruch mezi našimi státy intenzivně narůstá. Není bez zajímavosti, že slovinské cestovní kanceláře Globtour a Kompas, které operují v České republice, do Česka vozí klientelu nejen ze Slovinska, ale i z dalších evropských zemí a ze zámorí. Slovinci v Česku investují do rozvoje cestovního ruchu. Mezi našimi

zeměmi vzrostla míra společných investic. A to i v českém bankovníctví. Nová Lublaňská Banka se v současné době stává významným finančním domem a slovinská Pojišťovna Triglav otvírá pobočky v Brně a v Praze. V Praze najdeme slovinské obchody s obuví, obchody Planika a Peko, řadu kvalitních vináren a restaurací nabízejících slovinská vína. Roste zájem českých podnikatelů o podnikání ve Slovinsku. Loni se zde uskutečnila velká česká průmyslová výstava. Ať už sáhne do oblasti

komodit železa, kde polovina slovinského trhu je české provenience, nebo textilu, kde je též velice intenzivní spolupráce. Mladé české computerové firmy ve Slovinsku otvírají pobočky. Pochopitelně přímé letecké spojení má šanci tyto trendy umocnit.



Velvyslankyně České republiky v republice Slovinské paní Jana Hybášková.

Vím, že máte Slovinsko ráda. Jak se váš vztah k němu za dobu vašeho působení prohloubil?

Každý den poznávání slovinské přírody je něčím novým. Dnes jsem přesvědčena, že je nejkrásnější evropskou zemí. Nabízí kombinaci maďarské pusty, italského přímoří a skvělých slovinsko-rakousko-italských Alp. Slovinsko je zemí bezpečnou a čistou. Drží si vysokou ekonomickou a životní úroveň. Trošičku se ale změnil můj vztah ke Slovincům.

V Česku zřejmě stále ještě doznívá názor, že Slovinsko je poznamenáno svou někdejší existencí v rámci Jugoslávie. Má-li však Slovinsko k něčemu blízko, pak je to severní Itálie nebo Rakousko. Slovinsko je alpskou zemí. S jeho „alpskostí“ souvisí jistá míra zatvzelenosti a uzavřenosti jeho obyvatel, která není na první pohled patrná. Jsou to sice Slované, ale nejzápadnější. I v obchodních kontaktech je proto nutné mít na paměti, že jsou poměrně konzervativním národem. Pro ČSA i další společnosti, které chtějí ve Slovinsku podnikat, je proto prospěšné brát na tento konzervatismus ohled a počítat i s jistou uzavřeností a vysokou mírou národní hrdosti.

Na vrcholku Kanjavce (2568 m n.m.) jsme strávili celou noc.



Právě se píše se rok 1987. Pohled z Kanjavce Triglav.



„Faradayova klec“ na Triglavu 2864 m n.m.





Španělsko

Španělsko: Estado Español, království

Rozloha: 505 955 km²

Počet obyvatel: 39,454.000

Hlavní město: Madrid (3 120 800 obyvatel)

Měnová jednotka: peseta (ESP) = 100 centimů

Úřední jazyk: španělština a dále na severu

katalánština a baskičtina, na severozápadě

galičtina (domluvíte se italsky a anglicky)

MPZ: E

Cestovní dokumenty

Cestovní pas s platností ještě tři měsíce po výjezdu ze země. Povinné finanční vybavení jedné osoby činí 50 000 ESP plus 5 000 ESP na den, což je vybavení, o které se zvyšuje základní částka 50 000 ESP od jedenáctého dne předpokládaného pobytu. Předložte pas k orazítkování, v případě kontroly ve vnitrozemí byste se mohli dostat do nepříjemných situací.

Dokumenty pro řidiče a motorové vozidlo

Řidičský průkaz, osvědčení o technickém průkazu vozidla a mezinárodní poznávací značka CZ. Doporučuje se tzv. zelená karta. Nemáte-li zelenou kartu, můžete si zakoupit pojištění pro osobní automobil ve výši 16 000 ESP na 30 dní. Adresa, kde lze získat další informace je:

Oficina Española de Aseguradores de Automóviles, Sagasta 18, 28004 Madrid, tel.: 0091-4460300, fax: 0091-5939827.

Celní předpisy

Bezcelně je povolen dovoz předmětů osobní potřeby a spotřeby odpovídající délce pobytu a ročnímu období. Dárky lze dovést v max. hodnotě 27 000 ESP (osoby nad 15 let) nebo 14 000 ESP (osoby pod 15 let).

Všechna zvířata jsou obvykle prohlédnuta veterinářem na hranicích. Zvířata mladší 3 měsíců

potřebují pouze zdravotní potvrzení. Zvířata starší 3 měsíců musí mít zdravotní potvrzení vydané ne déle než 10 dní před odjezdem a potvrzení o očkování proti vzteklině vydané nejméně 30 dní a nejdéle 1 rok před příjezdem. Všechny dokumenty musí mít oficiální překlad do španělštiny. Do země je možno dovést max. 10 l benzínu v kanystru.

Rychlostní limity

Nejvyšší povolená rychlost v uzavřených obcích je 50 km/hod, obytných zónách 20 km/hod.

Nejvyšší povolené rychlosti mimo uzavřenou obec:

	silnice ¹⁾	silnice ²⁾	dálnice
motocykly, osobní auta	90 km/hod	100 km/hod	120 km/hod
autobusy, autokary	80 km/hod	90 km/hod	100 km/hod

¹⁾ ostatní silnice

²⁾ silnice s více než 1 pruhem v každém směru

Obsah alkoholu v krvi

Dovolený limit činí 0,5 promile. Řidič musí na požádání policie podstoupit dechový test. Po dopravní nehodě se musí dechové zkoušce podrobit všichni účastníci nehody.

Postihy za dopravní nehody

Policie může na místě uložit pokutu do 100 000 ESP (stačí na všechny „běžné“ prohřešky). Návštěvník může pokutu zaplatit okamžitě (se slevou 20 % u pokut do výše 15 000 ESP) nebo udat jméno osoby nebo společnosti ve Španělsku schopné garantovat zaplacení pokuty. Jinak je návštěvníkovi odebrán vůz, dokud pokutu nezplatí. Přísnější pokuty jsou udělovány na ostrově Mallorca.

Nehody

Všechny nehody je třeba hlásit policii. Pro úspěšné řešení pojistné události by měl být sepsán formulář o nehodě a podepsán všemi stranami. Neopomeňte si poznamenat číslo pojistky protistrany.

Důležitá dopravní pravidla

Některé značky, které jsou odlišné od běžně užívaných:

- modrý čtverec se zahnutou bílou šipkou a vzdáleností v metrech vyznačuje místo, kde je dovoleno otočení
- modrý čtverec s bílými číslicemi značí max. doporučenou rychlost
- modrý trojúhelník se symbolem kamery



vyznačuje atraktivní místo s dobrým rozhledem.

Pruhy, čáry a jiné značení na silnici je bílé, kromě těchto výjimek:

- žlutá klikatá čára = zákaz parkování
- žlutá čára podél krajnice = zákaz nebo omezení parkování
- modrá čára = limitované parkování
- žluté čáry ve tvaru kříže na křižovatce = nevjíždět do křižovatky, pokud není volný výjezd.



Dálniční síť, dálniční poplatky

Ve Španělsku je 150 436 km silnic, z toho je 2 854 km dálnic a na nich se vybírají poplatky. Na hlavních dálnicích je možno použít k zaplacení poplatků kreditní karty. Poplatky se platí za použití tunelů Cadi, de Garraf a Vallvidrera. Ve Španělsku existuje telefonní služba, která poskytuje informace o stavu a podmínkách na silnicích a to na telefonním čísle 900 123 505 od 8.30 do 22.00 hod.

Tísňové volání

Zavádí se celoevropské číslo 112. V některých místech platí na policii číslo 091, na první pomoc číslo 092 a na hasiče číslo 080.

Silniční služby

V případě poruchy vozidla apod. se lze obrátit na centrálu tísňového volání španělského automobilového klubu RACE (Real Automovil Club





de España) v Madridu,
tel.: (91)5933333 s NON STOP
provozem. Za odtažení se platí
v pracovní dny 3 150 ESP +
82 ESP za km, o svátcích
a v noci 3 950 ESP + 103 ESP
za km.

Na dálnicích lze pomoc zavolat
z nouzových telefonů umístěných každé 2 km.

Důležité adresy

Velvyslanectví České republiky ve Španělsku:

Embajada de la República Checa
Calle Caidos de la Division Azul 22-A
28016 Madrid, España
tel.: 003491-3503604-7, 908505599,
fax: 003491-3591146, 3502403

Konzulární oddělení velvyslanectví ČR v Madridu:

Sección Consular de la Embajada de la
República Checa
Via Pinar 20, 28006 Madrid, España
tel.: 003491-3502396
fax: 003491-3502403

Honorární konzulát České republiky v Barceloně:

Vía Francolí 59, Provenza 273 pral.
08008 Barcelona
tel: 003493/2720432
fax: 003493/2720433
(od 15. června do 15. září)

Automobilový klub

Real Automovil Club de España (RACE)
Jose Abascal 10, 28 003 Madrid 3
tel.: 003491-4473200, 300600
fax: 003491-4477948

Svátky a dny pracovního volna:

1. 1. Nový rok, 6. 1. Tří králů, velikonoce,
19. 3. Sv. Josef, 1. 5. Den práce, 15. 8.



Nanebevstoupení P. Marie,
12. 10. Národní svátek, 1. 11.
Všech svatých, 6. 12. Den ústavy,
8. 12. svátek Neposkvrněného
početí, 25. 12. Narození Krista.

Bezpečnost

K okrádání cizinců dochází
především v rekreačních oblastech
a v centrech měst. Pozor na ženy
u významných památek, které drží v rukou
květinu, chtějí vám ji dát a získat minci na
památku. Ukážete-li peněženku, hbitě se jí
chopí a mizí. Krádeže hlase ihned na polici.
Doklady se občas najdou. Za rizikové oblasti
se považuje Baskicko a Madrid.

Lékařská péče

Lékařská péče, včetně akutních zásahů, je
za úplatu. Např. za zubní výplň zaplatíte
8 000 ESP, konzultace u lékaře přijde na
5 000 - 8 000 ESP a jeden den v nemocnici
asi na 30 000 ESP. Snáze se řeší tyto
nepříjemné situace, když máte uzavřenu
pojistku pro cesty a pobyt a pojištění
léčebných výloh.

Pronájem auta

Pronájem auta přijde na 7 000 ESP na den,
ale na týden jen 26 600 ESP. Zapůjčení
lehátka a slunečníku přijde na 400 ESP za
den, vodního šlapadla na 1 200 ESP na
hodinu a jízda na vodních lyžích 4 000 ESP
za 15 minut.



- Informace poskytuje
- **ABA PRESS Servis, s.r.o.**
- Štřelničná 1680/8, 182 00 Praha 8
- tel.: 02/ 6619 3232, fax: 02/ 6619 3233
- mobil: 0604/ 967 376
- e-mail: press@aba.cz

Kvíz o letecký zájezd pro 2 osoby na Kanárské ostrovy



- 1 Římský spisovatel Plinius Starší (23-79 n.l.) uvádí, že na ostrovech, které tehdy představovaly nejzápadněji položená známá svět žijí velcí savci. Podle nich dnes Kanárské ostrovy nesou jméno. Jací to byli savci a jaký je jejich latinský název?
- 2 V ceně zájezdů cestovní kanceláře Canaria Travel je již zahrnuto cestovní pojištění. Napište jméno pojišťovny, s níž Canaria Travel takto koperuje.
- 3 Jaký počet rozsáhlých golfových hřišť cestovní kancelář na ostrovech Tenerife, Gran Canaria a Lanzarote cestovní kancelář Canaria Travel uvádí na své webové adrese http://www.canariatravel.cz/special_golf.html?
- 4 Na http://www.canariatravel.cz/special_potapeni.html Canaria Travel inzeruje kurzy potápění u PADI® (Professional Association of Diving Instructor). Tato organizace certifikuje více než 70 % potápěčů na světě a najdete ji ve více než 90 zemích. V nabídce jsou i týdenní kurzy, po jejichž absolvování je možné obdržet mezinárodní potápěčský diplom. Jaká je zhruba cena tohoto týdenního kurzu v Kč?
- 5 Na adrese http://www.canariatravel.cz/special_kluby.html Canaria Travel uvádí, že zajišťuje pobyty pro fotbalové či cyklistické oddíly, atletické kluby apod. S kterým pražským prvotřídním fotbalovým klubem spolupracuje Canaria Travel nejvíce?
- 6 Stránka http://www.canariatravel.cz/special_auto.html informuje o tom, že na všech Kanárských ostrovech je možné zapůjčení osobních automobilů. Od jaké výše v českých korunách Canaria Travel uvádí cenu za půjčení na 7 dní s přistavením vozu na letišti?
- 7 Na http://www.canariatravel.cz/special_letadlo.php3 se můžete dozvědět, že Canaria Travel zajišťuje mimo pobytových zájezdů celoročně i samostatné letenky na Kanárské ostrovy. S jakou leteckou společností létá na Gran Canaria, Lanzarote, či Tenerife?
- 8 Na jaké adrese sídlí ústředí cestovní kanceláře Canaria Travel?
- 9 Je možné si zájezd s cestovní kanceláří Canaria Travel vybrat a objednat po internetu? Pokud ano, na jaká je internetová adresa webových stránek?
- 10 Kolik měří nejvyšší hora Španělska a na kterém z Kanárských ostrovů se nachází?

Na anketní otázky laskavě odpovídejte prostřednictvím internetového časopisu www.e-vsudybyl.cz, v němž se nachází odpovědní formulář. Anketa bude vyhodnocena 15. června 2001. Jméno vylosovaného výherce - autora správných odpovědí přineseme ve čtvrtém vydání Všeudybylu 2001 a v internetovém www.e-vsudybyl.cz.

	Lyžařský pozdrav	1. díl tajenky	Ženské jméno	1 000 kg (sloven.)	Domácý lona	SPZ aut Karviné	Odříkavý člověk		Měna USA	Postupně odpadat	Slabika smichu		Zpola	Muzikál s Ma-donnou	2. díl tajenky	Uhlo-vodík							
Část mecha-niky								Duše				Části pekárny Zkr. lyž. oddílu											
Filtrační zařízení								Ožehá-vat Jméno Lendla															
Značka čistidla na okna						Kilo-gramy Před-ložka					Domácý Olga Plošná míra												
Manství (množné číslo)					Stát USA Před-ložka							Domácý Oto Ukazov. zájmeno											
 Dětský pozdrav Úbočí				Vodopád Lakomci									Plošná míra Bicykl			Odra-žení							
Sever-ská rada (zkratka)			Typ ka-roserie Sbírání						Obratný kousek					Iniciály spisov. OI Obrachta Jídlo									
Včelí produkt												Opadá-vání											
Výhra v bývalé loterii																				Darebák			
Hnětení (knižně)																				Norská řeka			
 Zkratka souhv. Eridanus Těž. kov																			 1 (v tělo-cviku) Opravný loď				
Část povozu			Sečná rána	Skládací cylinder																Zástup			Budovy k usklad-nění obilí
Třpyt																				Obilnina			
Zušlech-těné železo																				Kloudný SPZ aut Tábora			
Šiška chleba												Iniciály spisov. Krásno-horské	Lahodný nápoj	Druho-horní pták		Odlišný	Pytlácké nástrahy	Osobní zájmeno Popěvek			Inic. her. Plachty Zahradní květina		
SPZ aut Olomou-ce			Auto-kempink Hledět												Plachet-nice Vedení					Heknutí Odměř. kousek těsta			
 Ozn. čes. letadel Kloktavý zvuk				Franc. ostrov Skopci (oblast.)															Kydnutí (mn. čís.) Domácí zvíře				
Přes-poňní běh					Povlak na příkrývky Značka abvoitu						Rod Povel kočního k. zastavení					Čajová růže							
Travnatý pozemek						Údajně Domácý Izolda					Procitnu-tí (básn.) Lovecký pes												
Mající podobu očka									Chránítko St. vztaž. zájmeno														
Středov-ěký mladý rytíř					Zavážka						Ven (nářeč.)												
Seknouti					Pazneht-ník							Úřední spisy				Pomůcka: Otra, kapna, skol, tea.							



Austrian Chauffeur Limousines

24 h service

V.I.P. limousines service je o poskytování přepravní služby a služeb s ní spojených na nejvyšší možné úrovni. Kdo pak by si při vyslovení termínu „limousines service“ nevzpomněl americké filmy z prostředí nejvyšších vrstev. Na předlouhé luxusní osobní vozy nejvyšší třídy, v nichž se na různé večírky, divadelní představení či vyhlásování cen Filmové akademie nechávají přivážet hvězdy businessu, stříbrného plátna i sportovních kolbišť. V.I.P. limousines service ale není pouze americkou záležitostí či vysoce postavených lidí bohatého západního či dálnovýchodního světa a středního Východu. V.I.P. limousines service je zrovna takovou samozřejmostí, jako je samozřejmostí létat první třídou či business class pro lidi, kteří se vypracovali do určitých postavení. Domnívám se, že není komu co závidět. Skutečnost je diametrálně odlišná, což mj. indikuje i to, že všeobecně sílí střední sociální vrstvy a že ruku v ruce s tím posilují sociální jistoty vrstev tzv. sociálně nejslabších. To, co říkám, pochopitelně platí pro stabilní demokracie, kam již zase Česká republika patří.

Austrian Chauffeur Limousines, s.r.o. je v České republice řazena mezi nej přednější firmy v oblasti V.I.P. limousines service. Asi se mnou budete souhlasit, že určování absolutních pořadí je v lepším případě věcí nemístné odvahy a optimismu, dle „Murphyho zákona“, který říká, že přílišný optimismus je jen nedostatek informací. V České republice ale skutečně není mnoho firem, které si mohou dovolit neustále obnovovat a na špičkové úrovni udržovat vozový park. Austrian Chauffeur Limousines je jednou z nich. Vzhledem k hlavnímu tématu pátého vydání VŠudybylu 2001, kterým je doprava, jsem rozhovor požádal jednatelku Marii Ranišovou - Denešovou a ředitele této společnosti, pana Jiřího Včelku. Druhé vydání VŠudybylu (str. 14 až 15) i rozhovor v předchozím vydání s panem ministrem Grossem byly jakýmisi ohlédnutími za Výročním zasedáním mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky. Nyní se Praha chystá na kongres NATO. Co pro vaši firmu takovéto prvořadě události znamenají?

Jsou pro nás především záležitostí prestiže a důkazem toho, že jsme schopni i tak náročnou akci v plném rozsahu zvládnout ke spokojenosti klienta. V rámci Výročního zasedání jsme byli jednoznačně v největšími přepravci v oblasti osobní automobilové přepravy. Disponovali jsme více jak 500 vozidly. Akce pro nás byla rozdělena na 3 části. My, jako vítězové výběrového řízení Ministerstva financí, jsme poskytovali 200 až 240 řidičů, na zajištění přepravy členů zasedání sponzorskými vozidly Audi. Mimo to jsme prováděli dopravní služby vozidly Škoda Octavia přímo u Kongresového centra. Třetí část, která pro nás byla neméně důležitá, pak byli privátní klienti z řad předních světových bank.

Každého pořádného Čecha jistě těší úspěchy české značky Škoda. Nicméně mladoboleslavská automobilka sice připravuje vůz vyšší třídy, ale rozhodně se nedá říci, že by se chystala orientovat na výrobu luxusních limuzín.

Co se týká vozidel společnosti Austrian



Austrian Chauffeur Limousines



Chauffeur Limousines s.r.o., jedná o vozy nejvyšší kategorie, a to výhradně značky Mercedes Benz. V nejvyšší třídě pak je to Mercedes S a luxusně vybavené Mercedes minibusy. Vozidla jsou řízena jazykově vybavenými řidiči dle požadavků klientů. Naše společnost uzavřela smlouvu s autorizovaným servisem pro značku Mercedes Benz, který pro nás exklusivně provádí servis a opravy našeho vozového parku. Sama společnost Austrian Chauffeur Limousines s.r.o. v současné době zaměstnává více jak 130 zaměstnanců .



že se naše společnost rozvíjí tím správným směrem. To nám všem přináší dobrý pocit a chuť do další práce.

Jste čistě českou firmou. Proč tedy jméno Austrian Chauffeur Limousines?

Zprvopočátku jsme měli hodně společného s Rakouskem. U zrodu firmy byli dva společníci. Jedním z nich je současná jednatelka společnosti paní Marie Ranišová - Denešová, druhým byl pan Heinrich Posch, který v tomto oboru podnikal v Rakousku. Pan Posch svůj

vnitřní prostor. Jsou to nejluxusnější vozy, které Mercedes Benz v současné době dodává.

Jak získáváte klienty?

Z několika zdrojů. Jedním jsou hotely. Už jsem zmiňoval, že Austrian Chauffeur Limousines má v současné době smlouvu s více jak desítkou nejluxusnějších hotelů v Praze. Velké pokrytí přichází právě z této strany. Dalším zdrojem jsou privátní společnosti, firmy, banky. Tam kontrakty vznikají na bázi osobního přístupu.



Konstatoval jsem, že vás řadí mezi nej přednější. V něčem však držíte objektivně dokumentované prvenství, a to v podnikání v oboru V.I.P. limousines service zde v Česku.

Začínali jsme „na zelené louce“ se dvěma vozy a jedním zaměstnancem a spolupracovali s jediným hotelem. V současné době má Austrian Chauffeur Limousines, díky péči a přičinění svých zaměstnanců, vozový park přesahující počet 50 vozidel značky Mercedes Benz. Máme smlouvy s 15 nejluxusnějšími hotely v Praze. Kromě toho řadu kontraktů s privátními společnostmi. Máme dojem,

podíl ve společnosti prodal a ta se tak stala ryze českou společností.

V úvodu jsem zmiňoval velké americké limuzíny, ale tento trend je definitivně pryč.

Tak jest. Byl záležitostí 80. a 90. let minulého století. Dnešní byznysmeni požadují velké pohodlné vozy. Nikoliv však proto, aby byli na silnici středem pozornosti. Převážná část naší klientely jsou obchodníci, manažeři a lidé jim podobného postavení. Jejich oblíbeným vozem je Mercedes Benz třídy S. V našem případě nabízíme vozidla typu Mercedes S v provedení long, která mají zvětšený

Pane Včelko, co vzkážeme všem, kteří se zrovna tak, jako vy, vzhledli ve vozech Mercedes Benz, zejména pak ve třídě S?

Naše výsledky za minulá léta hovoří jasně. Pakliže hledají servis na takové úrovni, společnost Austrian Chauffeur Limousines je připravena jim ho poskytnout.

- Austrian Chauffeur Limousines, s.r.o.
- Renaissance Prague Hotel
- V celnici 7, 110 00 Praha 1
- tel.: 02/333 72 530, fax: 02/333 78 787
- e-mail: mailto:acl@acl.cz
- >>> www.acl.cz

