

www.e-vsudybyl.cz

všudybyl

páté
vydání
2009



JHMD

Další informace najdete na stranách 10 a 11.

časopis lidí a o lidech v cestovním ruchu

1

litre™

natural spring water



www.1Litre.cz • info@1Litre.cz

1 litre™ nabízí optimální minerální složení a PH a představuje tak nejvíce osvěžující a nejčerstvěji chutnající vodu na Zemi. Propracovaný, inovativní a praktický design činí z 1 litre™ jedinečný výrobek. Jako jediná láhev na světě s integrovaným šálkem je nejvhodnějším produktem k bazénům, do hotelových pokojů, pro catering, do kanceláře i domácnosti.

Nejen, že stáčíme tu nejlepší vodu, kterou Kanada nabízí, ale i náš patentovaný design byl oceněn jako nejpraktičtější, nejsostikovanější a vizuálně nejlákavější láhev na trhu. Láhev 1 litre™ získala zlatou medaili na "People's Choice in Packaging and Design at the Berkeley Spring Water Tasting Competition" ("Volba veřejnosti v obalových technologiích a designu na ochutnávací soutěži pramenitých vod v Berkeley").

Sami se přesvědčte, proč si 1 litre™ vybírají špičkové hotely, restaurace, resorty a lázně. Kontaktujte naše obchodní oddělení pro více informací a objednejte si svou první dodávku již dnes!

kompletní dopravní služby

limuzínami, mikrobusy a luxusními autokary



pro firmy zajišťujeme kromě dopravy
i průvodcovské služby, hostesky,
ubytování, sportovní akce, cesty za
vzděláním, exkurze

Interbus Praha



Interbus Praha, spol. s r.o., Budějovická 5, 140 21 Praha 4

tel.: +420 261 122 815-9, fax: +420 261 123 231-3, e-mail: interbus@interbus.cz, www.interbus.cz



- komplexní řešení odpadového hospodářství
- zimní a letní údržba komunikací
- stavební údržba komunikací, dopravní značení
- výroba tepelné energie

 www.psas.cz



NEPŘEKONATELNÝ SERVIS



Po propuštění těch pozůstali tu politici (rady královské a panské, doktoři práv, prokurátoři, rychtáři etc.), stěžující sobě na nedokonalost práv psaných, že podlé nich ne všechny mezi lidmi se sbíhající rozepře (ačkoli již na statisíce casus¹ vypsaných mají) rozhodnuty býti mohou. A tím že jest, že aneb nemohou dokonale mezi lidmi řádu držeti; aneb přidají-li kdy pro vysvětlení práva a skončování pře z svého co, že se to od nerozumných za natahování² práva převrácení pře pokládá, a odtud i k nim nelibost i společné různice tím víc rostou. Protož že žádají aneb rady, jak dělati, aneb proti všetečným lidským soudům ochrany. Těm když vystoupiti³ poručeno, šel potaz:⁴ a tu jaká od které z rad královny přímůva byla, dlouho by připomínati bylo. Protož samo o tom snešení povím, kteréž jim po zavolání jich zase oznámeno. Jmenovitě, aby nová práva na všechny přřhody dokonale se trefující sepsána býti mohla, k tomu Její Milost královna že cesty nevidí: protož aby při prvnějších právích a navyklostech zustáno bylo.

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

¹ případů; ² překrucování; ³ odejít; ⁴ konala se porada



Aby při prvnějších právích a navyklostech zustáno bylo



Jak ilustruje doba, byznys není s to donekonečna zaznamenávat meziróční nárůsty. Co se dopravy týče, stěžejním cílem České republiky jako tranzitní země i jako turistické destinace je nedopustit odklonění turistických a přepravních tras ze svého území a nenechat si sebrat zakázky. Trh je limitován a sousední země teď o ně bojují o to víc. Jedním ze strategických cílů dopravní politiky i zahraniční diplomacie České republiky proto je udržet pro své firmy a pro svou zemi rovné podmínky s jejich zahraničními rivaly. Jenom velmi naivní člověk by

totiž věřil, že původní členské státy nás chtěly do Evropské unie hlavně proto, aby českým firmám usnadnily přístup na své trhy. Opak je pravdou, což tato doba umocňuje.

Jaromír Kainc, nakladatel Všudybylu

všudybyl

Grafická úprava a sazba: Layout s.r.o., Botanická 24, 602 00 Brno,
tel.: +420 603 871 550, e-mail: layout@atelierlayout.cz

Tisk: Graspo CZ, a.s.

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

Registrace: MK ČR E 10797
Vychází v nákladu 10 000 ks.

Vydavatel: PhDr. Jaromír Kainc,
Chalabalova 1605/17, 155 00 Praha 13,
mobil: +420 603 177 536, fax: +420 235 522 906,
e-mail: jaromir.kainc@e-vsudybyl.cz

- | | | |
|----|--------------------------------------|--|
| 6 | Aby se nám obchodní tepny nevyhýbaly | |
| 7 | Jarní exkurze na Letišti Praha | |
| 8 | Mezi mlýnskými kameny | |
| 10 | Jindřichohradecká úzkokolejná | |
| 12 | Shell Eco-marathon Europe | |
| 14 | Nová dimenze českého stavebnictví | |
| 16 | 3 + 1 Interbusu Praha | |
| 18 | Mojí největší vášní velikou je Rusko | |
| 19 | 417. výročí Jana Amose Komenského | |
| 24 | Osobní lodní doprava na Labi | |
| 25 | Národní podpora cestovního ruchu | |
| 26 | Fórum cestovního ruchu | |
| 27 | Vzdělávání a konkurenceschopnost | |
| 28 | Díky Pražanům je na tom Praha dobře | |
| 30 | Blahopřání jubilantovi | |
| 30 | Lašská brána Beskyd | |
| 31 | Tel Avivu je 100 let | |
| 31 | Barceló corporate party | |
| 32 | V Egyptě s úspěšnými prodejci | |
| 34 | Turistům přátelské Thajsko | |
| 36 | Novoměstský pivovar | |
| 36 | Červnový folklorní boom | |
| 37 | Jeho Excellence zahajovala | |

OLYMPUS
Vaše Představy. Naše Budoucnost

Všudybyl fotí
zrcadlovkou
OLYMPUS E-3

Česko zhodnocuje asi jen jednu desetinu svého potenciálu cestovního ruchu, a to není apríl. Za to, že Česká republika inkasuje pouze jednu desetinu možného inkasa z cestovního ruchu (tj. cca 4 až 5 miliard eur), mohou nejen malá očekávání národohospodářů a obyvatel Česka, kteří si nedokáží představit, že by jim (když nepracují v cestovním ruchu) mohly být útraty spotřebitelů odjinud (turistů) k něčemu dobré. Může za to i pověst Česka a do značné míry i jeho dopravní infrastruktura. A protože už je to hodně dávno, co jsem v Praze naposledy viděl kotvit obří luxusní hotelovou loď, rozhovor s ministrem dopravy České republiky Ing. Petrem Bendlem jsem 1. dubna 2009 začal na téma vodní doprava.

? Pane ministře, ačkoliv jsme, my Česko, středoevropskou zemí, část našeho výstředního území se nachází v Severním moři. Nicméně splavnost Labe je limitujícím faktorem a příčinou toho, že lodní doprava, nejen ta mezinárodní osobní, v Česku stagnuje.

! To jsme začali takovou perličkou. Vrátil se k zasedání Rady ministrů dopravy Evropské unie, které proběhlo na konci března. Jednou z věcí, kterou dojednáváme, je tzv. námořní balíček. Ten upravuje pravidla fungování námořní dopravy zemí Evropské unie. Pan komisař Antonio Tajani chválil české předsednictví za to, že jsme docílili velkého pokroku, ač nejsme zemí, která by měla moře. Tak jsem ho upozornil, že to není tak úplně pravda, protože na základě Versailleské mírové smlouvy z roku 1919, která garantuje i vnitrozemským státům přístup k moři, máme na sto let k dispozici část přístavu v Hamburku. Jedna jeho část je územím České republiky a další máme pronajatou.

? To, co české říční rejdaře ale zajímá zejména, není jen přístup k moři, ale jak celoročně vozit do Česka a z Česka po Labi zboží a pasažéry.

! K tomu potřebujeme splavit Labe. Dnes nám k tomu chybí zhruba čtyřicet kilometrů v blízkosti Děčína. Česká republika disponuje je přibližně 250 km upravených vodních cest, avšak kvůli těm čtyřiceti kilometrům je zbytek vodních cest ekonomicky znehodnocen. Ministerstvo dopravy ČR proto už vede dlouhá léta jednání s Ministerstvem životního prostředí ČR a s ochránci životního prostředí. Už jsme splnili snad všechny podmínky, které je možné splnit, aby plavební stupeň, který chceme u Děčína vybudovat, přírodě neškodil. Původně měly být dva. Teď už připravujeme jen jeden, tvořený plavební komorou, jezem, do kterého jsme vkomponovali vodní elektrárnu, upravili rybí přechody. Jsem přesvědčen, že z hlediska ekologie jsme udělali maximum. Ale stejně se to některým zdá málo. Teď přišli s výhradou, proč na českém území Labe chceme mít hloubku splavnění o dvacet centimetrů větší než v Německu. My na to: „Protože v Německu už nemá Labe takový spád a má písčité dno, zatímco v Česku v oblasti Porty Bohemiky má řeka dno kame-

Česká republika by měla pamatovat na to, aby se jí hlavní evropské obchodní tepny nevyhýbaly

nitě a s velkým spádem. Proto je u nás z hlediska bezpečnosti a možných ekologických havárií potřeba být daleko obezřetnější a mít vyšší míru jistoty, že loď nenasedne a neprorazí se. A to je těch zhruba 20 cm, aby se předešlo eventuálním neštěstím. Pokud se podaří celoročně splavit Labe u Děčína, mohou čeští exportéři dopravovat své zboží jednou z nejlacinějších cest – a pro některé z nich jedinou z cest, protože například loď z loděnic jinudy než po řece zahraničním zákazníkům doručit nelze. Pro mítně se to ale samozřejmě pozitivně i do cen dovážených surovin a dovozového zboží, které naši obyvatelé nakupují.

? Co silniční doprava, jak ta trápí ministra dopravy?

! Na jednu stranu opravdu představuje řadu trápení, obzvláště je-li taková zima jako letos a silnice jsou po ní hodně rozbité. Na druhou stranu se podařilo dosáhnout řady úspěchů. Od roku 2006 se objem financí, jimiž Státní fond dopravní infrastruktury disponuje, téměř zdvojnásobil. V roce 2006 to bylo 55 mld. Kč a dnes je to více než 90 mld.. Teď jsme se dohodli s ministrem financí, že tuto částku zvzdeme o 8,4 miliardy korun, abychom dotáhli to, po čem lidé v regionech volají a co nejrychleji dobudovali dálniční síť. Ta má řadu pozitivních dopadů. Dálnice plní roli silničních obchvatů sídel, zkracují vzdálenosti a umožňují lidem snáze se dostávat za prací do vzdálenějších

míst. Snižují i emise škodlivin v ovzduší, protože nákladáky neprojíždějí vesnicemi a městy. Dálnice tedy mají i svůj ekologicky pozitivní přínos. Pro Ministerstvo dopravy ČR je to jedna z priorit. Víme, že dokončením pražského obchvatu hodně pomůžeme jak dopravě, tak lidem v Praze a jejich životnímu prostředí. Tím, že zkrátíme dojezdové časy vozidel a automobily nebudou muset v kolonách popojíždět napříč Prahou, pomůžeme celé České republice.

? Železniční doprava...

! To je také téma jako hrom. Máme zájem na rozvoji osobní železniční dopravy. Díky dobudování železničních koridorů je na viditelném vzestupu dálková železniční osobní přeprava i tranzitní cargo. S tím, jak na dráze rostou rychlosti, stává se železnice pro cestující atraktivnější. Dneska je to především na trase Ostrava – Praha, ale i mezi dalšími městy. Kde nám ale objemy pasažérů padají, tak to jsou většinou regionální železniční spoje, což se určitě netýká jindřichohradecké úzkokolejky, která zajišťuje dopravní obslužnost velké části tzv. České Kanady na pomezí samosprávných území Kra-



je Vysočina, Jihočeského kraje v těsném sousedství Dolních Rakous. Většinou lokálně ale výrazně konkuruje autobusová doprava a doprava individuální. Česko má nejhustší železniční síť v Evropě. Na jedné straně je třeba osobní železniční dopravu modernizovat a zlepšovat její služby tam, kde má perspektivu, na druhé straně musíme hledat způsob, jak tam, kde jsou ekonomické náklady neúměrně vysoké ve vztahu k počtu cestujících, umožnit lidem, aby se dostali do práce a z práce a podobně a nemusel na to příliš doplácet daňový poplatník.

? Česko má, díky své geografické poloze, spoustu předpokladů prosperovat coby tranzitní země.

! I v rámci našeho předsednictví Evropské unii řešíme tuto záležitost v rámci tzv. silničního balíčku a možnosti tzv. kabotáže, což je odborný termín pro přepravní výkony na území jiné země, než z které firma pochází. Teď se vede velká debata na téma další externí poplatky za využívání dopravní sítě. V tomto já jako ministr pravicové vlády už po žádných dalších poplatcích netoužím. Zatěžovat nákladní dopravu dalšími poplatky není dobré, protože se to ve finále projeví v cenách zboží na pultech a přeneše na lidi.

? Pane ministře, ve třetím vydání *Vsudybylu 2009* předseda představenstva úvěrové pojišťovny Euler Hermes Čescob Ing. Július Kudla mj. řekl: „Na pozitivním obrazu České republiky se, už jen v zájmu exportujících firem, musí trvale pracovat. Už proto, že cizinci jsou zpravidla toho mínění, že kladně vnímaná a oblíbená země nebude produkovat špatné výrobky a služby.“ (viz www.e-vsudybyl.cz článek *Tato země potřebuje vzory*). Získávat pro Česko strategické zakázky, např. tranzitní železniční dopravu zboží z / do Ruska, Číny apod., je tak věcí nejen podnikatelských subjektů, ale i strategických zájmů země.

! Odpradáva se dobře daří sídlům na tranzitních cestách. Kde byly křižovatky zemských cest, tam se shromažďovali lidé za obchodem a kvůli pracovním příležitostem. To platilo, platí a platit bude. Proto by Česká republika měla pamatovat na to, aby se jí hlavní evropské obchodní tepny nevyhýbaly. Samozřejmě je třeba dbát na to, aby splňovaly přísná kritéria ochrany životního prostředí, bezpečnosti a prostupnosti, nicméně vyhnou-li se Česku, bude to znamenat, že hospodářská prosperita půjde jiným směrem a bude jinde. Nikoliv v České republice. Musíme proto hledat optimální nastavení třeba budoucích železničních koridorů. Nedávno jsem jednal se saským premiérem a spolkovým ministrem dopravy právě o budoucnosti nastavení železničního koridoru Berlín – Praha – Brno - Vídeň, který bychom rádi zrealizovali a který by mohl být do budoucna prioritou financovanou z prostředků Evropské unie. ■

www.mdcr.cz



Jarní exkurze na Letišti Praha

Milovníci letadel a nevšedních zážitků se mohou vypravit do zákulisí Letiště Praha i během víkendů, protože od soboty 11. dubna exkurze pro veřejnost probíhají také v sobotu a neděli vždy od deseti a čtrnácti hodin. Rozšiřuje se tak nabídka pravidelných prohlídek letiště, které se v průběhu celého roku konají každou středu v šestnáct hodin a každý čtvrtek od deseti a patnácti hodin. Dvouhodinová cesta zájemcům mezinárodního vzdušného přístavu začíná i končí v Terminálu 3, v jižním areálu Letiště Praha. Při exkurzi návštěvníci uvidí provoz a shon na odbavovacích plochách, seznámí se s dráhovým systémem, dostanou se do těsné blízkosti letadel, získají informace o odbavení cestujících i letadel, o službách na letišti i o leteckých společnostech. Každý fanoušek letadel může při exkurzi fotografovat nebo filmovat, řidiči mohou využít parkoviště přímo před Terminálem 3. Pro všechny účastníky exkurzí jsou připraveny slevové kupony na občerstvení, a tak po skončení putování po Letišti Praha mohou nabrat síly v samoobslužné restauraci Praha nebo v restauraci McDonald's.

Letiště Praha je zařazeno mezi tzv. známková místa s unikátní turistickou známkou číslo 1607. Fanoušky zajímavých vozidel potěší unikátní požární automobil Panther Rosenbauer FLF 6x6 HRET. Tento model s teleskopickým ramenem a průbojným trnem z titanové slitiny je vůbec prvním svého druhu nejen na Letišti Praha, ale v Česku vůbec. Vozový park stanice

Záchraně a požární služby Letiště Praha rozšířil letos v březnu.

Po skončení exkurze mohou zájemci obohatit své zážitky návštěvou fotografické a grafické výstavy k 15. výročí pražského maratonu ARRIVALS – Návraty. Výstava přináší i řadu unikátních fotografií z rodinného alba legendárního běžce Emila Zátopka. Vědomosti z leteckého provozu pak mohou doplnit v letištním muzeu, kde je kromě dobových dokumentů připravena také kopie historického letadla Avia BH 25, do kterého se mohou také posadit a představit si pocity tehdejších pasažérů.

Zájemci o účast na těchto akcích by se měli nahlásit nejméně 24 hodin před plánovanou exkurzí a na víkendové akce je třeba se přihlásit do 10 hodin v pátek. Rezervaci je možné provést on-line na www.prg.aero nebo telefonicky na 220 111 288. Úhradu vstupu je možné zaplatit hotově nebo platební kartou: 150 Kč dospělí, 70 Kč děti, studenti, důchodci nebo zvýhodněné rodinné vstupné za 330 Kč (2 dospělí + 2 děti). ■

www.prg.aero

tel.: 220 111 288



Prague Airport



Mezi mlýnskými kameny, a přesto pátí v Evropě



Ing. Josef Bazala

S generálním ředitelem akciové společnosti ČD Cargo Ing. Josefem Bazalou se potkáváme při příležitosti pátého vydání Všudybylu

2009, jehož hlavním tématem je doprava.

? Pane generální řediteli, úroveň nákladní přepravy v každé epoše mj. vypovídá, jak na tom která ekonomika je. Jak je na tom z tohoto pohledu naše česká?

! Podle ukazatele celkového objemu přepraveného zboží držíme páté místo v Evropské unii. Ale nejen proto, že společně se Švýcarskem má Česká republika nej hustší železniční síť v Evropě. ČD Cargo ročně přepraví zhruba 85 milionů tun zboží. Naší nemalou výhodou, kromě historické tradice, je i strategická poloha v srdci Evropy. Nicméně české a slovenské železniční cargo se v současné době ocitá mezi jakoby „mlýnskými kameny“. Nacházíme se v situaci, kdy se rakouská nákladní železniční doprava spojila s maďarskou. Němci usilují o vstup do Polska, kde chtějí vytvořit společný podnik, obdobně jako to udělali Rakušané s Maďary. Současně se také odehrává boj o Slovensko. Předpokládáme, že by mohlo dojít ke spojení českého a slovenského nákladního dopravce, jak o tom jednali premiéři České a Slovenské republiky. Bylo by to logickým vyústěním snahy o to, aby si oba subjekty nejen udržely své pozice na trhu, ale dohromady by se staly mnohem silnějším hráčem, než jsou nyní jednotlivě. Naš byznys není ani tak o neustálém zvyšování objemů přeprav, neboť každý, i evropský dopravní trh, má své limity a konkurence, zejména ze strany

silničních dopravců, je značná. Stěžejním cílem je tedy nepřijít o byznys. Je-li trh, tedy objem nákladních přeprav, limitován, mohou firmy růst hlavně na úkor konkurence. A tyto snahy u té naší, a to včetně v podbízení se cenami, zaznamenáváme. Takže jedním ze strategických cílů firmy ČD Cargo je udržet si stávající zakázky, modernizovat vozový park, zavádět nové technologie, jednoduše neustále vylepšovat služby zákazníkům a přitom být čím dál více efektivní, abychom drželi krok s ostatními. V České republice, jako v jedné z prvních evropských zemí, došlo k liberalizaci nákladní železniční dopravy již v roce 1995. A od roku 2007 je liberalizována i mezinárodní železniční doprava. Mezitím se vstupem Česka do Evropské unie a následně do schengenského prostoru velmi zostřila konkurence i ze strany kamionové dopravy, která má, oproti železniční, více konkurenčních výhod. Tou nejnepříjemnější pro železnici je fakt, že doposud nebyly spravedlivě nastaveny podmínky mezi oběma obory ve věci zpoplatnění infrastruktury. Zatímco železniční dopravci hradí poplatky za použití dopravní cesty již od roku 2003, ti silniční až od roku 2007, v nižší míře, navíc jen na části sítě a u části vozidel.

? Česká republika jako jedna z nově přistoupičtějších zemí do Evropské unie začala včas a velkoryse budovat železniční koridory, které jsou či budou součástí celoevropské tranzitní železniční sítě.

ČD Cargo, a.s.,

zajišťuje přepravu průmyslových a zemědělských komodit, surovin, paliva a pohonných hmot, zboží, kontejnerů a nadměrných nákladů.

Svým zákazníkům poskytuje služby nákladní dopravy ve více než tisícovce železničních stanic. Denně přepravuje po železniční síti 25 tisíc vozů naložených nejrůznějším zbožím.

**Nákladní doprava
Českých drah, a.s.,**

kteřá se v prosinci 2007 vyčlenila do samostatné akciové společnosti ČD Cargo, zaujímá svými výkony páté místo v EU a přes zvyšující se konkurenci na liberalizovaném trhu nákladní dopravy si hodlá své pozice udržet. Součástí priorit firmy jsou proto nezbytné investice do infrastruktury podporující napojování průmyslových areálů na železniční dopravu a do výstavby terminálů kombinované dopravy a logistických center. ČD Cargo nyní také masivně obnovuje svůj vozový park.

Během dvou let společnost v rámci svého programu na obnovu vozidel nasadí do provozu více než tisícovku nových nebo modernizovaných železničních nákladních vozů.

Jednou z priorit vedení společnosti bylo také zavedení systému managementu kvality podle normy ISO 9001:2000. Nákladní doprava Českých drah provozovaná pod značkou ČD Cargo byla podle této normy certifikována společností Moody International již v únoru 2007. Po převedení systému na nově vzniklou společnost došlo k dalšímu rozšíření předmětu certifikace a byl zpracován základní dokument Příručka kvality.

ČD Cargo

❗ Je dobře, že výstavba železničních koridorů je v České republice trvale podporována v EU i u nás. Dobře nejen pro zrychlení a dochvilnost osobní přepravy, ale samozřejmě i pro cargo. Nejen díky tomu je dnes Česko odborníky vnímáno jako jedna z železničních velmocí. Ve statistikách železniční přepravy nákladů jsme co do objemu na 5. místě v EU, v tranzitní dopravě dokonce druhí. V tomto ohledu jsou za námi i tak velké železnice jako britské či italské. Jsem rád, že v době, kdy se o výstavbě železničních koridorů rozhodovalo, si na kompetentních místech uvědomili, jak velkou perspektivu tím České republice dávají. Není to však jen o rychlosti. Železniční koridory umožnily nákladní dopravě přepravovat zhruba o deset tun těžší náklad než po obyčejných železničních tratích, jež nemají takovou nosnost, čímž je přeprava efektivnější. K tomu si je třeba uvědomit, že české úseky skutečně jsou nebo budou součástí transevropských železničních koridorů. Tedy napojeny tak, že vlaky mohou plynule jezdit přes hranice, které v rámci schengenského prostoru už stejně prakticky neexistují.

❓ **Kvalitní dopravní cesty, to je jedna věc. Avšak čím po nich vozit zboží, tedy vozový park, pak věci neméně stěžejní.**

❗ Bezesporu. Kvalitní a kapacitně dostačující vozový park je druhým z pilířů společnosti ČD Cargo. Vozidla, tedy vozy i lokomotivy, obnovujeme vlastními silami formou různých programů: nákupem, modernizací a opravami. Vozový park, který byl po desetiletí zanedbáván, je potřeba nejen obnovit, ale také se musí přizpůsobit jeho struktura aktuální poptávce. ČD Cargo, v důsledku ukončení klíčového dofinancování ztrát z osobní dopravy, tak konečně může nyní více investovat do obnovy vozového parku. Během let 2009 až 2010 chceme do programů obnovy vozidel investovat přes tři miliardy korun.

❓ **Jak velkou šanci budou mít české firmy coby dodavatelé?**

❗ To je otázka. Veřejné zakázky jsou otevřeny všem firmám, takže vždy záleží na tom, kdo a s čím se přihlásí. Máme zkušenost, že čeští dodavatelé bývají obecně úspěšní, protože jsou srovnatelně kvalitní nebo i kvalitnější a přitom levnější.



To je výhodou nejen pro nás jako zadavatele, ale i pro český železniční průmysl, jenž zažívá určitou renesanci. A je to pochopitelně výhodné i pro stát, pro udržení pracovních míst pro specializované a vysoce kvalifikované odborníky.

❓ **Pro železniční přepravu a pro nákladní dopravu jako takovou je ale stejně důležité ještě třetí pilíř. A tím jsou logistická centra. Pro kombinování více druhů dopravy.**

❗ V tomto směru má ČD Cargo vlastní program rozvoje, spolupracuje například se společností ČD-DUSS Terminal, ve které má ČD Cargo kapitálový podíl a která provozuje kontejnerový terminál v Lovosicích. Logistická centra se skladovací a manipulačním prostorem, vybavená technikou pro překládku kontejnerovaného zboží mezi železniční, silniční, popř. i vodní a leteckou dopravou umožňují, aby byl zákazníkům nabízen nejrychlejší a nejekonomičtější způsob přepravy zboží. Česká republika však takových logistických center napojených na železnici nemá mnoho. Proto bychom u nás uvítali koncepci vytvoření sítě veřejných logistických center, podobně jako např. v Německu, která fungují na principu nediskriminace. Může je využívat kterýkoliv subjekt, jsou určena k provázání spolupráce všech se všemi, vznikají efektivní logistické řetězce, z čehož těží všichni spolupracující dopravci a samozřejmě zákazníci.

❓ **Pane generální řediteli, stěžejním předpokladem úspěchu podnikání ČD Carga je získávání zakázek domácích a zahraničních**

zákazníků, a tedy i permanentní obchodní diplomacie.

❗ Určitě, už proto, aby ČD Cargo nepřicházelo o své stávající obchodní partnery. Navíc trvale hledáme nové příležitosti. Nejen na Západě, ale i na Východě. Naše obchodní oddělení např. v loňském roce ve spolupráci s partnery získalo nové přepravy z Mladé Boleslavi do ruské Kalugy, kam vozíme komponenty automobilů do tamního montážního závodu. V loňském roce se nám také ve spolupráci s partnery podařilo realizovat dvanáct vlaků z čínského Shenzenu do Pardubic a do Mělníka a čtyř vlaků do Číny v opačném směru. Jsme tak mezi prvními v Evropě, kterým se daří tak náročný projekt uskutečňovat opakovaně. Své mezinárodní aktivity rozvíjíme zejména prostřednictvím našich generálních zastoupení, která máme v Německu, Rakousku, Slovensku, Polsku a v Rusku, ale také při EU v Bruselu. V Ruské federaci se nám podařilo navázat dobré vztahy s Ruskými železnicemi, a to i s jejich generálním ředitelem panem Jakuninem. V loňském roce jsme v Praze společně organizovali mezinárodní konferenci o přepravách po Transsibiřské magistrále „Transsib“.

❓ **Pane řediteli, nedávno jsem měl při Mistrovství světa v klasickém lyžování v Liberci možnost hovořit s předsedou Českého olympijského výboru MUDr. Milanem Jiráskem. Olympijská myšlenka je bezesporu ušlechtilá, ale na hodnotovém žebříčku ještě o příčku výš podle mne je obdobné hnutí těch, kteří přišli o mnohé, avšak ne o vůli bojovat a patřit mezi ty, pro něž je bezbariérový život samozřejmostí.**

ČD Cargo se v loňském roce rozhodlo podporovat český paralympijský tým.

❗ S Českým paralympijským výborem spolupracujeme dva roky, jsme jedním z hlavních partnerů naší národní reprezentace. V březnu se uskutečnilo vyhlášení nejúspěšnějších handicapovaných sportovců České republiky a pro nás bylo ctí předat ocenění druhému v pořadí, cyklistovi Jiřímu Ježkovi, který na paralympiádě v Pekingu získal dvě zlaté, jednu stříbrnou a jednu bronzovou medaili. Jsme rádi, že i takovýmto způsobem můžeme podporovat osobnosti, které se navzdory svému handicapu věnují sportovním aktivitám. ■

www.cdcargo.cz



Jindřichohradecká úzkokolejka

je linií, která propojuje nejkrásnější oblasti České Kanady

? Prognózy expertů agentury CzechTourism říkají, že se v roce 2009 bude dařit domácímu cestovnímu ruchu. Úzkorozchodná železnice akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. zajišťuje dopravní obslužnost území České Kanady. Je prvořadou technickou atraktivitou a důvodem návštěv zahraničních i domácích turistů krajů Vysočina a Jihočeského. Tímto konstatováním jsem zahájil letošní povídání s předsedou představenstva a ředitelem soukromé železniční společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. Ing. Janem Šatavou.



Ing. Jan Šatava

! Také my zaznamenáváme signály, že hlavní sezona bude ve znamení domácího cestovního ruchu a že nápor tuzemských turistů bude větší než v minulých letech. V tuto chvíli jsme se zájmem o naše služby z oblasti ces-

tovního ruchu vcelku spokojeni. Naše investice z minulých let, zaměřené i na vozový park tzv. nostalgické dopravy, tedy historické železniční vozy a parní lokomotivy, se začínají zhodnocovat. Historické parní vlaky, to je to, za čím k nám lidé jezdí z celé republiky a ze zahraničí, a my musíme disponovat dostatečnou kapacitou pro uspokojení poptávky. Zhodnocují se nám i investice do ubytovacích kapacit. Naše železnice zajišťuje řadu pro drážní podnik netypických služeb včetně ubytování na pěti nádražích v zařízených apartmánech s celkovou kapacitou pětáctýřicet lůžek. Tradičně je o ně velký zájem, pro letošek ovšem sledujeme další růst.

? Takže už i hoboos místo trampingu Českou Kanadou a lesní romantiky dávají přednost menzelovské atmosféře železničních stanic z oskarovaných Ostře sledovaných vlaků?

! Prázdninové bydlení na železničních stanicích? To je záležitost, která, když jsme s apartmány před pěti lety začínali, vypadala snad poněkud šileně. Ale ukázalo se, že se nám podařilo přesně vystihnout požadavky naší klientely. Tatínek si plní klukovský sen být na chví-

li přednostou opravdové stanice, maminka chodí na houby. Jejich děti s dětskou výpravkou chodí k vlakům a mávají na ně k radosti našeho personálu i cestujících. Úzkokolejka je rovnou z domu odveze na výlet i s jejich koly, do hradeckého akvaparku nebo jen tak se projet. Takovou dovolenou žádné barevné katalogy nenabízejí. A to dnes řada lidí vyhledává. Na druhou stranu, dnešnímu turistovi už nestačí to, co naši rodiče považovali za vrchol dovolené - být prostě v lese. Nestačí postavit si stan, otevřít konzervu chalu-pářského guláše a mít radost, že jsou kolem stromy a rybník. Současný turista je výrazně náročnější. Lidé se po pádu železné opony při prvních cestách po světě naučili, že volno se tráví jinak, a dnes již je naší klientelou také generace, která vlastně ani „romantiku“ dovolené ve stanu půjčeném od „eróhá“ nepamtuje. A do toho konců zapadá i pojetí provozu našich historických parních vlaků. Nejedná se o jakési sobotní či nedělní výletní jízdy, ale o pravidelný provoz podle jízdního řádu, v letní sezoně každodenní. Osciluje mezi atrakcí a specifickým způsobem veřejné dopravy, při němž jsou využívány historické, často více než stoleté dopravní prostředky.

❓ Což může vyvolávat řadu očekávání...

❗ Určitě. Někdo s námi jede ze stejného důvodu, jako by navštívil zoologickou zahradu, zámek, jeskyně nebo třeba hornické muzeum v Příbrami. Jiný jede na výlet nebo se ubytovat do penzionu tady v České Kanadě a využije k tomu atraktivní, jinde nevídaný veřejný dopravní prostředek. Pro mnohé je sama cesta parním vláčkem cílem. Každopádně v tomto rozsahu je takovýto druh historické dopravy na českém území ojedinělý. Neexistuje další dopravce, jiná srovnatelná služba, která by byla



rekonstruuje a sehraje si pro sebe některou z bitev války Severu proti Jihu. Ta u nás zinscenovala bitvu se zásahem „vojenského“ vlaku, který byl pro tento účel obrněn a vezl před lokomotivou dělo. Požadavky klientů jsou někdy opravdu velmi výstřední. Patří mezi ně i ten, aby v noci při návratu vlaku z naší stanice adaptované pro společenské akce tančily na louce u trati při úplňku víly. Úplněk jsme úspěšně zabezpečili. I víly dokázala naše železniční společnost sehnat.



(a nakonec i na radnici), každý dosvědčí, že když v létě přijede náš vlak, ví o tom celá Bystřice. Rázem jsou plné restaurace a obchody. Lidé do Nové Bystřice jezdí úzkokolejkou a za úzkokolejkou. My tento trend samozřejmě podporujeme; v předloňském roce jsme zde na nádraží otevřeli Vstupní turistické centrum v renovovaném a k tomu účelu adaptovaném typickém dřevěném nádražním skladišti. Je v něm k dispozici informační středisko, letní restaura-



poskytovaná v takovém komplexu a rozsahu. A my teď těžíme z toho, že si k nám zákazníci v minulých letech našli cestu a že se úzkokolejka stala zlatým hřebem zdejší turistické oblasti.

❓ Nicméně vaše železnice především zajišťuje dopravní obslužnost zdejší oblasti. Poskytuje standardní dopravní služby jako každá jiná veřejná železnice v Česku.



Bylo to krásné. Ovšem zážitek ze skvělého aranžmá měl pouze topič, strojvedoucí a vlakvedoucí, protože byli z celého vlaku jediní, kteří byli schopni vnímat okolí.

Protože jsme v pohraničí, v blízkosti tzv. bývalé železné opony, může být ve vlaku na přání organizátorů provedena kontrola pasažérů příslušníky VB. Ti přijedou žlutobílou škodovkou s příslušným nápisem a zapnutým modrým majákem. Zatknou



ce a velmi kultivované místo k čekání na vlak nebo k pobytu mezi vlaky. Kdo by řekl, že na konci úzkokolejné lokálky na zavření bude jednou prosperující nádražní restaurace. V kultivaci prostoru novobystřického nádraží hodláme pokračovat, v současné době je v přípravě investice do odpočivného areálu, který bude zaměřen na rodiny s dětmi. I v našich vlacích je znát babyboom posledních let. Děti jízda sice baví, ale jak vlak zastaví, potřebují další impulzy. A tak jsme se rozhodli této části pasažérů našich spojů postavit v Nové Bystřici areálek, kde se budou moci vyřádit.



❗ Ano, to je její sice méně půvabný, zato však klíčový význam. Po celý rok přepravujeme obyvatele do škol, do zaměstnání, na úřady, za nákupy, k lékaři... A i když vozíme také cargo, je pravdou, že z hlediska naší image jsou nejvíce vidět vláčky parní – turistické. Naše úzkokolejka má význam jakési červené linie, která spojuje nejkrásnější oblasti České Kanady. Jednu z koncových stanic má v Nové Bystřici u hranic s Rakouskem. Tato lokálka byla před dvanácti lety určena k likvidaci. A skutečně, v roce 1997 byl na ní půl roku zastaven veškerý provoz, než jsme ji převzali. Dnes je pro Novou Bystřici významným faktorem ekonomického rozvoje. Pokud se zeptáte téměř kteréhokoliv místního podnikatele ze sféry cestovního ruchu – majitele penzionu, provozovatele restaurací apod.

❓ Další, kdo se k vám už tradičně jezdí vyřádit, jsou dospělí, účastníci MICE (Meetings, Incentives, Conferences & Exhibitions/Events) akcí.

❗ Ano, neméně významným segmentem naší činnosti jsou služby pro skupiny. Umíme zajistit vše od vyjížděk parním vlakem s nejrůznějšími animačními programy a rautem v prostředí některé z našich stanic až po služby agenturám, které chtějí své teambuildingové programy spojit s prostředím úzkorozchodné železnice. Našimi klienty jsou narozeninové skupiny, svatby, týmy renomovaných firem i velmi netradiční uskupení: byla u nás třeba velká mezinárodní skupina nevšedně ujetých lidí, která každoročně

narušitele socialistické zákonnosti a odvezou ho za potlesku uvědomělých cestujících. To vše jsou ale akce, které je možné realizovat jen v rámci objednaných jízd pro uzavřené společnosti. Samozřejmě, že i pro cestující, kteří si neobjednají zvláštní vlak, máme připravenou řadu atraktivit. Na jednu takovou událost bych si veřejnost dovolil pozvat: 26. června večer se v Hůrkách na nádraží uskuteční koncert českobudějovické folkové skupiny Nezmaři. K této akci bude z Jindřichova Hradce vypraven zvláštní parní vlak. ■

www.jhmd.cz

JHMD



25. ročník Shell Eco-marathon Europe

Přípravy na start

25. ročníku Shell Eco-marathon Europe 2009, jedné z nejslavnějších technických soutěží studentských vozidel, jsou v plném proudu. Na dvě stě týmů z Evropy i dalších částí světa bude 7. až 9. května 2009 na rychlodráze EuroSpeedway Lausitz v Německu soutěžit v dosažení nejnižší spotřeby paliva. Dosavadní rekord z roku 2005 drží švýcarský tým ETH Zürich, kterému se podařilo ujet s vodíkovým pohonem 3836 km (přepočteno na ekvivalent jednoho litru standardního benzínu).

Dosud nejpestřejší směsice národností

Shell Eco-marathon Europe 2009 přivítá týmy z více než pětadvaceti evropských zemí, ale také ze severní Afriky a Asie. Mezi novými účastnickými zeměmi jsou mj. Rakousko, Lucembursko, Malajsie, Maroko, Pákistán, Thajsko a Ukrajina. Přítomnost dvanácti asijských týmů svědčí o rostoucí popularitě soutěže na tomto kontinentu. I z tohoto důvodu je naplánováno rozší-

ření k setkání studentů ze středních i vysokých škol a univerzit. V tomto roce se soutěže po krátké odmlce zúčastní tým HydrogenIX Fakulty elektrotechniky a informatiky Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava pod vedením Ing. Bohumila Horáka Ph.D. V letošním ročníku nasadí svůj vůz opět do kategorie prototypů a bude se spoléhat na pohon vodíkovým článkem, jehož využitím se Katedra měřící a řídicí techniky dlouhodobě zabývá.

Jeroen van der Veer,

generální ředitel společnosti Royal Dutch Shell plc, který je pravidelným návštěvníkem Shell Eco-marathonu, k soutěži uvedl: „Společnost Shell již tradičně podporuje budoucí generace inženýrů, aby vyvíjeli technologie, které mohou přispět k úspornému využívání energie. Letošní v pořadí již 25. ročník Shell Eco-marathon Europe svědčí o našem dlouhodobém úsilí prosazovat energeticky úspornou mobilitu. Skutečnost, že se soutěže zúčastní tolik národů, ukazuje, že technické a energetické problémy spojené s trvale udržitelnou mobilitou zajímají studenty napříč mnoha zeměmi. Navíc tahle soutěž je také o zábavě a budoucnosti!“

ření soutěže o Shell Eco-marathon Asia v roce 2010. V minulých letech se Shell Eco-marathon rozrostl do široké mezinárodní iniciativy. Závody se tak konají i v Americe. Mezi 5. až 18. dubnem 2009 se uskuteční třetí ročník Shell Eco-marathon Americas na rychlodráze California Speedway ve Fontaně v USA.

Ostrava za Českou republiku

Shell Eco-marathon Europe je tradiční pří-



Cílem Shell Eco-marathonu je inspirovat mladé konstruktéry a inženýry z celého světa k tomu, aby hledali nové přístupy k trvale udržitelné mobilitě. Jde především o:

- podporu a posílení inovací a nápadů týkajících se úsporné spotřeby paliv a budoucnosti moderní dopravy;
- pomoc technickým institucím získat talentované jedince se zájmem o obor;
- propagaci technických oborů mezi mladými lidmi po celém světě.

Rostoucí oblíbenost kategorie „UrbanConcept“

Týmy mohou přihlásit vozidla využívající tradiční i netradiční paliva ve dvou kategoriích: „Prototypy“ nebo „UrbanConcept“ (vozidla určená pro běžný městský provoz). Kategorie „Prototypy“ je určena pro opravdové speciály s aerodynamickými tvary a futuristickým designem. Vozidla z kategorie „UrbanConcept“ jsou zase konstruována podle kritérií pro tradiční silniční vozidla, a proto vypadají více jako automobily, které jsme zvyklí vidat na silnicích. Oblíbenost kategorie „UrbanConcept“ roste každým rokem od doby, kdy byla v roce 2003 zavedena. Pro rok 2009 je v kategorii „UrbanConcept“ přihlášeno 28 % soutěžních vozidel, což představuje nárůst o 20 % v porovnání s jejich počtem v roce 2008.

Trvale udržitelná mobilita

Úspornější spotřeba paliva a trvale udržitelná mobilita jsou a vždy byly hlavní důvody existence Shell Eco-marathonu. Tato výzva není přítomna pouze na trati. Jedním z hlavních cílů



soutěže je podpořit zúčastněné studenty v rozvoji jejich kariéry v technologiích zaměřených na efektivnější využívání stávajících i nových typů paliv. Shell Eco-marathon dává studentům možnost podílet se na vývoji úspornějších forem přepravy a nabízí jim skvělou praktickou zkušenost v rámci jejich akademického studia. ■

www.shell.com/ecomarathon

Ostrava reprezentuje Českou republiku

? Sedm týdnů před zahájením letošního ročníku jedné z nejslavnějších technických soutěží studentských vozidel, které budou ve dnech 7. až 9. května 2009 soutěžit v dosažení nejnižší spotřeby paliva, se setkáváme s Petrem Šindlerem, který má na starosti vnější vztahy skupiny Shell v České republice a na Slovensku. Pane Šindlere, čím to, že se na ekvivalent jednoho litru benzínu dá ujet téměř čtyři tisíce kilometrů?



Petr Šindler

! Za vším stojí studenti z celého světa, kteří staví prototypy vozidel, jež jsou schopné s nejrůznějšími technologiemi, od vodíkového pohonu přes klasický či solární, ujet ony těžko uvěřitelné čtyři tisíce kilometrů. A co víc, letos díky nové trati to vypadá, že by mohl stávající rekord padnout. Primárně ale nejde o to, kdo ujede víc. Cílem je, aby si studenti vyzkoušeli své teoretické poznatky v praxi a vyměňovali si navzájem zkušenosti.

? Jakou roli v tom sehráváte vy osobně?

! Shell letos podporuje už 25. ročník této soutěže. Mou rolí v úzkém mezinárodním týmu, který ji připravuje, je celková komunikace projektu, zejména pak jeho mediální část. Společně se snažíme, aby se o vlastní myšlenka a celém projektu v Evropě dozvědělo nejen co nejvíce studentů a profesorů, ale také nejširší veřejnost.

? Není to proti podnikatelskému snažení společnosti Shell mít na trhu co největší podíl byznysu s pohonnými hmotami a mazivy?

! Zdánilivě to tak vypadá. Shell ale stojí na špičce technologického vývoje nejen v oblasti tradičních paliv, ale i těch budoucích, jako jsou zkapalněný zemní plyn, vodík nebo biopaliva. I když jsme se ve vývoji alternativních paliv a energie dostali hodně daleko, ještě dlouho nebudeme z těchto zdrojů schopni pokrýt většinou a stále narůstající spotřebu energie i pohonných hmot celého světa. Ropa a další fosilní paliva tak budou nadále sehrávat zásadní roli. Proto i naše společnost společně s automobilovým průmyslem pracuje intenzivně na zefektivnění využívání stávajících pohonných hmot. A Shell Eco-marathon je v tomto smyslu zcela v souladu s aktuálním trendem, byť jeho samotná myšlenka je mnohem, mnohem starší. Ti, kteří se dnes na tomto závodě objevují, budou brzy patřit k technikům a inženýrům, kteří budou mít vliv na to, čím budeme v příštích letech a desetiletích jezdit.

? Určitě mezi nimi budou absolventi Katedry měřicí a řídicí techniky Fakulty elektrotechniky a informatiky Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava, s jejichž futuristickým autíčkem jsme se společně s ministrem dopravy Ing. Martinem Římanem měli možnost potkat 1. prosince 2007 na slavnostním otevření tehdy nového úseku dálnice D47 z Ostravy k hranicím s Polskem společně s dvěma novými čerpacími stanicemi Shell (viz www.e-vsudybyl.cz, článek „Tisíce kilometrů dálnic a rychlostních silnic s novou čerpací stanicí Shell“).

! Tým technické univerzity Ostrava se bude v letošním ročníku soutěže účastnit po dvouleté přestávce. Fakulta elektrotechniky a informatiky Vysoké školy báňské disponuje jednou z nejmodernějších vodíkových laboratoří v Evropě. Pan profesor Ing. Bohumil Horák, Ph.D., vede studenty ze své laboratoře k tomu, aby nejenom bádali, ale aby si své teoretické poznatky a invenční ověřovali v praxi. Před několika lety tak vznikl projekt HydrogenIX, v jehož rámci studenti pracují na automobilu poháněném palivovými vodíkovými články. A právě s tímto vozem se budou účastnit letošního Shell Eco-marathon Europe. Jsem přesvědčen, že mají šanci se velmi slušně umístit.

? S profesorem Horákem jsme se tehdy začátkem prosince 2007, před jeho odletem do Brazílie, bavili o spolupráci ostravské Vysoké školy báňské s českými středními školami a soutěžích, které pro ně organizují a o spolupráci s vysokými školami a firmami po celém světě.

! V tomto směru může být Katedra měřicí a řídicí techniky Fakulty elektrotechniky a informatiky Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava mnohým ostatním příkladem, jakým směrem by české univerzity mohly a měly jít. Že to není jenom o teorii, o bádání v laboratořích, ale že studentům ukazuje, jak to bude vypadat, až budou své schopnosti uplatňovat v praxi. Když se podíváte, jak je vybavená Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, včetně toho, že má vlastní solární elektrárnu, která je jednou z prvních v republice... V tomto je Ostrava na špičce. Byli bychom ale rádi, kdyby se do projektu Shell Eco-marathon Europe zapojilo víc českých škol. V současné době tak máme jeden tým, ostravský, který bude reprezentovat Českou republiku, ale také jeden slovenský – z Technické univerzity v Košicích. Mezi nimi je velmi úzká spolupráce. Košická univerzita pomáhá Ostravákům s přípravou šasi a motorickou částí vozidla a Technická univerzita Ostrava Košičanům zase s elektronikou. Na příští rok pak obě školy připravují společný projekt.

? To ale bude vůz v kategorii městských vozidel...

! Ano. Závody se odehrávají ve dvou kategoriích. První jsou prototypy. To jsou opravdu futuristická vozítka, u kterých hraje roli každý gram a co nejlepší aerodynamický tvar. Druhá kategorie, tzv. „UrbanConcept“, jsou vozítka, která se mají maximálně blížit parametrům vozidel pro běžný provoz. Musí mít světla, blinkry, dveře, silné brzdy atd. Jejich nevýhodou je tak váha, a proto je jejich spotřeba někde úplně jiná. V loňském roce dosahovala spotřeba těch nejlepších něco přes osm set kilometrů na jeden litr paliva.

? To jsou „pěkný žíznyvky“!...

! No, oproti téměř čtyřem tisícům kilometrů je to docela velká spotřeba. Samozřejmě už jsem slyšel řadu komentářů. Že takové auto bych chtěl mít doma, to bychom pak ušetřili... Asi ano, ale rozhodně by v něm nebylo takové pohodlí a prostor, jaké jsou v dnešních běžných automobilech.

? Letošní jubilejní ročník Shell Eco-marathon Europe se po čtyřadvaceti letech stěhuje z Francie do Německa...

! Ano, na rychlodráhu EuroSpeedway Lausitz. Je to v duchu zachování a rozvinutí evropského ducha závodu. Ročník je navíc zajímavý i tím, že patronaci nad ním převzal předseda Evropské komise José Manuel Barroso. Vedle studentů a profesorů se v rámci každého ročníku organizuje také „kulatý stůl“, k němuž zveme partnery z evropských zemí. Zástupce univerzit, politiky, představitele státní správy, manažery automobilů a probíráme témata, která souvisí s budoucností, trvalé udržitelným rozvojem, s environmentálními technologiemi.

? Pověst té které země je základem úspěchu jejího zahraničního obchodu. Pane Šindlere, asi ani moc nepřeháním, pokud budu konstatovat, že komunikovat odsud z Česka evropské zájmy jedné z nejuznávanějších značek a společností světa je nejen uznáním vašich osobních kvalit, ale i známkou nepodceňování naší malé země v srdci Evropy. Jak nás, Česko, vnímají v zahraničí?

! Budu-li to brát podle toho, jak jsme vnímáni my všichni, kteří pro Shell v Česku pracujeme, pak mohu hrdě konstatovat, že se rozhodně neztratíme. I když je podnikání u nás v celosvětovém srovnání v rámci skupiny Shell velmi omezené, z hlediska efektivit v tom, co děláme, patříme k nejlepším. Navíc mám řadu kolegů, kteří z Prahy řídí projekty skupiny Shell po celém světě. A pohled na Česko jako takové? Určitě nás již dávno řadí mezi vyspělé a průmyslové země, i když nutno podotknout, že vývoj posledních týdnů nám na prestiži nejen v Evropě velmi nepřídal. ■

www.shell.cz



Enteria, nová dimenze českého stavebnictví

Se členem představenstva holdingové společnosti enteria a.s. a jejím náměstkem pro porážky a prohry Ing. Ondřejem Chládkem jsem se potkal 7. dubna, poté, co jsem se vrátil z vyhlášení výsledků soutěže „Dopravní stavba roku Pardubického kraje“, kde členská firma tohoto holdingu – Chládek a Tintěra, Pardubice a.s. – převzala ocenění ve třech kategoriích.



Ing. Ondřej Chládek

? Pane náměstkku, 1. května 2009 uplyne rok od zapsání společnosti enteria a.s. do obchodního rejstříku.

! Vzhledem k současnému „hиту“, který od začátku roku dominuje v médiích – finanční a ekonomické krizi, jsme museli dát zřetelně najevo, jaké stanovisko k tomu naše skupina zaujímá. Pravdou je, že když jsem vymýšlel, co bychom s ohledem na tuto krizi měli dělat jinak, tak jsem na nic nepřišel. To může mít dva důvody. Buď jsem zdegeneroval, anebo je enteria natolik nadčasový projekt, že byl finálním krokem k tomu, abych mohl před našimi zaměstnanci tvrdit, že byl koncipován právě kvůli tomu, aby jejich firmy mohly takovýmto situacím zdárně čelit. Že se tím naplňuje heslo, které jsme před lety aktivova-

li: „Tam, kde vzniká problém, my už dávno nejsme.“ Resp., že maléry slouží výhradně k tomu, abychom na nich vydělali. V současné době se mi jeví, že enteria byl krok „za pět minut dvanáct“, který naši skupinu uspořádal tak, že se krizi nemusí obávat. Že jí nehrozí, že se z ní stane těžkopádný moloch, protože její dceřiné společnosti disponují velkou mírou suverenity. Takováto organizačně řídicí diverzifikace byla nezbytná, protože pokud se stroze centralizovaně řídí cosi velkého, špatně to dopadá. Holding enteria zároveň vytváří dostatečně velký subjekt na to, aby mohl obstát v současné bouři. S ohledem na poslední události mohu říci, zaplať Pán Bůh, že jsme enterii stihli založit ještě v loňském roce, kdy po krizi nebylo téměř ještě ani památky. Podařilo se nám najít cestu, která je do budoucna bezpečnější než ta, kterou jsme šli do 1. května 2008. Naplňuje naši základní filozofii: velký podnik jako integrovaný soubor menších a středních firem s jednou velkou, která plní funkci letadlové lodi svazu, a tou je akciová společnost Chládek & Tintěra Pardubice.

? Dnes jste byli oceněni za své tři dopravní stavby. Co Česko a dopravní infrastruktura?

! Dopravní infrastruktura, zejména v předminulém století byla zdrojem a jednou z hlavních podmínek prosperity našich historických zemí, Slezska, Moravy a Čech, na jejichž územích vznikla kvanta lokálních železnic. Tenkrát jiná alternativa takřka nebyla. Železnice v té době

Posláním holdingu enteria je majetková a funkční integrace malých a středních českých firem v zájmu posílení jejich globální konkurenceschopnosti. Vychází z faktu, že v moderní ekonomice mohou úspěšně obstát pouze silné společnosti; tedy velké a zároveň flexibilní. Výhodou holdingem integrovaného souboru menších podnikatelských subjektů je především zachování lidského rozměru a srozumitelné identity organizací pro zaměstnance a zákazníky. Cílem holdingu enteria je budovat skupinu ekonomicky úspěšných prosperujících společností, které, kromě mzdových a dalších stimulů, své zaměstnance k podávání kvalitních výkonů motivují vytvářením podmínek pro jejich seberealizaci a radost z existence.

Členové holdingu

Projekční a stavební firma **Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.**, založená v roce 1994, poskytuje komplexní služby v oblasti výstavby, rekonstrukce a oprav technické infrastruktury státu (koleje, silnice, mosty, vodovody a kanalizace) a také v segmentu pozemního stavitelství (občanské, průmyslové, bytové, sociální, nemocniční stavby). Klientům nabízí profesionální servis již ve fázi formulace jejich záměrů, od zpracování důkladné projektové dokumentace až po vlastní realizaci stavby.

Předmětem činnosti firmy **KVIS Pardubice a.s.** je výstavba, rekonstrukce a opravy inženýrských sítí, a to především vodovodů a kanalizací včetně příslušných objektů. Dále jsou to úpravy vodních toků, výstavba hrází a monolitických betonových konstrukcí. V rámci mateřské společnosti je zabezpečována v plném rozsahu projekce vodohospodářských staveb včetně jí příslušející inženýrské činnosti. KVIS operuje na celém teritoriu Česka.

Pardubická stavební firma **MARHOLD a.s.** působí na trhu již od roku 1991. Nejvýznamnější místo v její produkci zaujímá odstraňování vad panelové výstavby včetně statických a povrchových

sanací těchto objektů a jejich zateplení. Jako generální dodavatel zajišťuje i opravy, rekonstrukce a výstavbu pozemních objektů, vodohospodářských staveb a v rámci ucelenosti svých služeb nabízí i projekční servis a pronájem rámového lešení PERI.

Těžiště činnosti firmy INSTAV Hlinsko a.s. spočívá v realizaci vodohospodářských staveb. Kromě nich se zabývá i výstavbou, rekonstrukcí a opravami vodojemů, občanských a průmyslových staveb, sportovních hřišť a areálů a revitalizací krajiny.

Developerská společnost BERTH a.s. vznikla v Pardubicích v roce 2004. Zabývá se vyhledáváním a realizací zajímavých investic v českých městech a obcích, a to komerčních, administrativních i rezidenčních nemovitostí.

REGENA, spol. s r.o., sídlící v Hranicích, od roku 1994 zajišťuje odtavovací stykové svařování kolejnic všech běžných tvarů, používaných na tratích ČD dále regeneraci použitých kolejnic, výrobu přechodových kolejnic, skládání dlouhých kolejnicových pasů se současnou výměnou za stávající kolejnice a nakládku kolejnic přímo v trati a jejich následné uložení na skládce k regeneraci.

Duchcovská svařovna, a.s. byla založena v roce 2005 jako následnická společnost svařovny Českých drah. Hlavní náplní její výroby je regenerace kolejnic, jejich svařování do dlouhých pasů a přeprava a skládání do koleje. Doplnkovými službami jsou výroba přechodových kolejnic a stavební činnost včetně logistických služeb.

Hcentrum je moderní sportovní relaxační areál v Pardubicích – Starém Hradišti. Vznikl s cílem vybudovat pro občany Pardubic a okolí příjemné místo, kde mohou aktivně a příjemně trávit volný čas. Nabízí vysokou kvalitu služeb, špičkové sportovní vybavení a přátelskou atmosféru.

byla natolik důležitá a nadčasová, že v následné epoše usnula na vavřínech. Teprve ke konci minulého století se začalo cosi dělat, aby nastala její renaissance. Bohužel jsme se dostali k tomu tradičnímu, že pokud se neopřeme jednou nohou o dno, odmítáme plavat směrem vzhůru. S ohledem na budoucí požadavky, jak ve smyslu energetickém, tak prostorovém, lze na železniční dopravu hledět s velkým optimismem. Velké uplatnění nových systémů železnic, jak v oblasti vozidel, tak traťových těles, je velmi pravděpodobné a kvalitní infrastruktura je k tomu podmínkou. U železniční dopravy patrně musí dojít k podstatné změně produktové nabídky ve formě orientace na osobní dopravu. Nákladní přeprava substrátu ve velkých objemech neustále klesá. Tu je třeba nahradit přepravou nákladů lehčího typu, což je otázka kontejnerů. Ale jak říkám, osobní, zejména příměstská doprava a dálková doprava vysokorychlostními vlaky je to, co je pro železniční dopravu perspektivní. Samozřejmě, že i segment těžkotonážních přeprav bude mít na železnici stále svůj podíl, ale už se nebude rozvíjet. Spíše bude docházet k jeho stagnaci nebo útlumu.



? Tak, než se vrhneme na silniční dopravu a případně na to, že byste rádi dělali vzetovou a přistávací dráhu v Praze-Ruzyni, že bychom se věnovali vodní?

! Paralelní vzetovou dráhu určitě dělat nechceme. Jsme skupinou menších a středních firem, a tak se orientujeme na menší a střední stavby. Těžiště činnosti holdingu enteria, zejména naší hlavní firmy – Chládek & Tintěra Pardubice, spočívá v oblasti menších a středně velkých stavebních zakázek v objemu od milionu do desítek milionů korun. Důvod je prostý. Tyto zakázky nejsou až tak moc předmětem zájmu „velkých žraloků“, a pro firmy typu „otec a syn“ jsou zase příliš velké sousto, takže tam má kvalitní firma naší dimenze šanci obstát.

? Takže co vodní dopravní tepny?

! Vodní cesty? Tak do této infrastruktury se v Česku moc neinvestuje. Původně to nebyla „naše parketa“. My jsme primárně železničním stavitelstvím a v ostatních produktech firmou regionální – východočeskou. Takže i když přes Pardubice vede jedna z evropských „vod-

ních dálnic“, a my už jsme některé, např. protipovodňové, stavby na Labi realizovali, nestojíme si v této sféře až tak „pevně v kramflecích“. Bude-li poptávka, budeme se samozřejmě snažit uspět, už proto, že děláme velmi příbuzný typ zakázek. Jak po stránce obchodní, tak technologické, resp. výrobní. Je to i otázka naší konkurence. Pokud ta je v této sféře lépe zapsána než my, jde především o to, dokážeme-li zadavatele zakázky lépe nebo alespoň srovnatelně zaujmout.

? Česko prý staví nejkvalitnější dálnice, protože není tak bohaté, aby si mohlo dovolit tak levné, jako v Německu...

! Já se s tímto názorem neztotožňuji. To, že se v České republice dálnice údajně staví draž, je hlavně propaganda různých aktivistů, či spíše teroristů stylizujících se za ochránce životního prostředí. Tato tvrzení nejsou opřena o seriózní fakta a relevantní srovnání. Zhruba před sedmi lety nám investoři vyčítali, že naše mosty jsou dražší než v Německu. Avšak když se na tuto problematiku podívali zevrubněji, zjistili, že je to tak pouze vykazováno. Že v Německu deklarovaná cena mostu vyjadřuje vodorovný čtvereční metr

nosné mostní konstrukce, kdežto u nás je do ceny mostu započítáno sakumprásk všechno. Včetně základů a opěr. Takže i na relativně malém mostu musí být naše vykazovaná cena podstatně vyšší, než je vykazovaná v Německu, protože vodorovná mostovka tvoří zhruba čtyřicet až šedesát procent celkové ceny mostu. S tím, že se v Česku dálnice staví draž, rozhodně nemohu souhlasit. Už proto, že kdyby tomu tak bylo, zahraniční stavební společnosti by se k nám horem pádem hrnuly, aby tuto prémii inkasovaly taky. Cizí firmy samozřejmě po realizaci českých liniových staveb mlsně pokukují. Avšak ne po tom, aby něco udělaly, ale pouze, aby inkasovaly kompletní přírůstek a práci přenechaly českým. ●

www.enteria.cz

enteria
český stavební holding

3+1 Interbusu Praha

Rok 2009 je dobou opravdu zvláštní. Se spolujednatel a ředitelem společnosti Interbus Praha panem Josefem Zvoničkem se setkáváme 31. března 2009.

? Pane Zvoničku, 1. dubna jedete podpořit německou ekonomiku a převzít nové luxusní autobusy. To už Němci vyplácejí šrotovné i nám Čechům?

! To nelze vyloučit, protože ve Spolkové republice Německo určitě žije spousta Čechů s německým občanstvím. Pokud ale narážíte na naši firmu, tak Interbus Praha už po léta aplikuje něco daleko lepšího, než je šrotovné, a to operativní leasing. Autobusy bereme na operativní leasing u společnosti SG Equipment Finance na tři roky se zárukou zpětného odkupu. Takhle to děláme sedmým rokem. Výhodou je, že hezky vypadají a technicky jsou na výborné úrovni. A i díky tomu nemáme nouzi o zakázky. Nejedná se pouze o autobusy, ale i o mikrobusey, minibusy a osobní vozy. O nějak zvlášť velkou

pomoc německé ekonomice se určitě nebude jednat, ale jsou to tři krásné nové Setry. Už se na ně moc těšíme. Zítřka ráno vyrážíme.

? Interbus Praha drží nejen německou ekonomiku, ale i japonskou...

! Zřejmě narážíte na to, že jsme si před čtrnácti dny udělali radost a pořídili malý třicetimístný autobus Isuzu od firmy Turancar.

? Další téma si dovoluji otevřít citací anekdotické prognózy z dob tzv. budování rozvinuté socialistické společnosti: „Letošní rok bude průměrný. Sice horší než loňský, avšak lepší než příští.“ Jaký však byl pro Interbus Praha rok 2008, když už si na začátku následujícího stačil pořídít čtyři nové autobusy?



Josef Zvoniček

Interbus Praha, spol. s r.o., člen ASTA (American Society of Travel Agents) a ETOA (European Tour Operators Association) šestnáctým rokem upevňuje postavení jedné z nejprestižnějších dopravních společností poskytujících mezinárodní osobní přepravu v komfortních autokarech, minibusích a osobních vozech.

Své služby poskytuje v zemích Evropské unie i mimo ni. Pravidelné technické prohlídky a protokol TEMPO 100 mu umožňují přepravovat cestující maximální povolenou rychlostí. Jeho vozový park, přepravované osoby, zavazadla a provoz firmy jsou pojištěny proti škodám na majetku i na zdraví. Všechny vozy operující v barvách Interbusu Praha jsou 24 hodin denně ve spojení s nonstop dispečinkem. Interbus Praha zajišťuje řízení a koordinaci dopravy u kongresových, incentivních, kulturních nebo sportovních akcí. Ve všech vozech lze poskytovat občerstvení.

Cestovní agentura

V případě požadavku partnerů je Interbus Praha schopen zajistit

Interbus Praha

vedle dopravy i kompletní aranžmá služeb cestovního ruchu. Pro individuální klientelu realizuje na území Čech, Moravy a Slezska okružní jízdy (mohou být i vícedenní). Pro skupinovou klientelu denní i noční okruhy po Praze (včetně Hradu a historického centra) a jejím okolí, plavby po Vltavě, folklorní večery s občerstvením v duchu tradiční české kuchyně, výlety na Konopiště, Karlštejn, Hlubokou nad Vltavou, do Kutné Hory, Telče, Karlových Varů, Mariánských Lázní, Českého Krumlova, Českých Budějovic aj. Dokáže zařídit ubytování ve dvou- až pětihvězdičkových hotelích a penzionech, a to

I Krátký. Utekl strašně rychle. V letošním předsednickém roce Česka Evropské unii, coby partneři firmy Guarant International, dopravně zajišťujeme řadu akcí. Posledních šest let pro Guarant v rámci jím organizovaných kongresů zajišťujeme i některé další služby. Velmi nás těší, že obdobnou smlouvu s námi uzavřel i další na českém trhu dominující MICE organiza-



a radostněji...“ Vjezdy do center evropských měst se neustále zhoršují zejména proto, že musíme platit víc a víc za povolení k vjezdům. V Německu toto limitují plakety, a tak tam nemáme problém, protože provozujeme pouze nové autokary, které mají zelené. Jedná se ale o vjezdy do měst, jako jsou Benátky, Řím, Florencie apod., kde jsou částky za vjezdová povolení až neskutečně vysoké, a ne každý zákazník je ochoten je hradit. Oproti tomu je v tomto



tor, Agentura Carolina Praha. I pro ni, kromě dopravy, zajišťujeme doprovodné služby kongresů a konferencí. Máme malé oddělení, které se specializuje právě na outsourcing doprovodných služeb pro české inomingové a MICE agentury. Jezdíme i pro firmy, které potřebují vozit zaměstnance a zákazníky až už po Česku nebo do zahraničí. Pro hudební tělesa, sportovní týmy atd. Umíme pro ně zajišťovat firemní akce, večírky, party, timebuildingové akce. Společně s dopravou, komplet všechno. Chystáme nové webové stránky, které budou umožňovat on-line objednávání našich služeb a jejich potvrzení. Bude to zcela nový moderní dispečerský systém spojený s informačním systémem.



směru poměrně příznivá situace u nás v Česku. Magistráty a radnice nám (resp. našim pasažérům – nezdědka zahraničním návštěvníkům – hostům ubytovaných v těchto městech) vychá-

jak pro individuální, tak i skupinovou a studentskou turistiku. Pro byznys hosty pak ubytování rezidenčního typu. Zajišťuje kvalitní průvodcovské a asistenční služby i s tematickým zaměřením v ruštině, čínštině, angličtině, němčině, italštině, francouzštině, španělštině a dalších jazycích a servis na klíč, jako např.: pobytové a programové balíčky služeb na přání, asistenční služby, sportovní akce včetně golfu, cesty za vzděláním apod.



Prostřednictvím elektronického formuláře na našich stránkách si tak zákazník bude moci vybrat, kam chce jet, my mu nabídneme volné autobusy a zkalkulujeme cenu. Zákazník si autobus bude moci vybrat podle obrázků i podle jeho vybavení, a po jeho potvrzení už pro něj bude zarezervován. Do objednávek bude možné vstupovat i dodatečně, upřesňovat je apod.

? Jak vítají autobusy Interbusu Praha konšelé našich unijních evropských turistických metropolí?

! To je oběhovaná písnička. „Čím dál tím lépe

zejí vstříc a získáváme pro ně povolení tam, kde je potřeba, a nezneužíváme toho.

? Pane Zvoníčku, ve vaší kanceláři zaujímá čestné místo vedle spousty autíček bag s golfovými holemi.

! Příznívám, že golf hrajeme opravdu rádi. Interbus Praha spolupřádá vlastní golfové túry, na které zveme naše zákazníky, a jsme rádi, pokud naši zákazníci na své golfové turnaje zvou nás. ■

www.interbus.cz



Mojí největší vášní velikou je Rusko

Zleva: supervizor PR akciové společnosti VÍTKOVICE Zdeněk Bareš, nakladatel Všudybylu Jaromír Kainc, filmový režisér Zdeněk Troška a ředitel zastoupení americké firmy Checkpoint Systems pro Česko, Slovensko a Maďarsko Vladimír Bureš na party Exportního klubu Ligy pro cestovní ruch 1. dubna 2009 v Rytířském sále Best Western Hotelu Kampa.

S dramatikem, filmovým a divadelním režisérem a scénáristou Zdeňkem Troškou jsme se na party Exportního klubu Ligy pro cestovní ruch 1. dubna 2009 v Rytířském sále Best Western Hotelu Kampa hotelového řetězce EuroAgentur Hotels & Travel dohodli, že uděláme interview. Místo abych s ním šel do mlýna, uskutečnilo se 2. dubna v pražském Novoměstském pivovaru.

? Zdeňku, když jsme ve všudybylím interview „Nevěřím, že lidé opustí svoji zónu komfortu prostřednictvím svých slabých stránek“ s viceprezidentem pro Evropu Microsoft Corporation Honzou Mühlfeitem (viz www.e-vsudybyl.cz) otevřeli téma, proč se mnou pořádá party Exportního klubu Ligy pro cestovní ruch, mj. řekl: „Jedna z věcí, která se v Česku musí dělat lépe, je networking. Já dělám informační technologie a jsem v naší firmě zodpovědný za evropský byznys. Se spoustou lidí, které jsem poznal na tvých setkáních Ligy pro cestovní ruch, to prostě kliklo.“ Jak tobě, Zdeňku?

! U pana Viliama Siveka v Best Western Hotelu Kampa se mi moc líbilo. Nejen proto, že prostora Rytířského sálu je krásně udělaná; seznámil jsem se tam s řadou sympatických lidí a hovořil s nimi o své profesi a jejich úskalích. Hodně mne potěšili, jak byli v obraze, a obzvlášť, když mne vyzvali, abych jim poslal své záměry, že by se v nich chtěli angažovat.

? Zdeňku, jak vnímáš cestovní ruch?

! Především jako spotřebitel. Hodně a rád cestuji. Ale samozřejmě chápu, že cestovní ruch spolu s turisty a jejich útratami přináší do navštěvovaných míst a zemí prosperitu. I k nám do Hoštic. Už jen díky filmům „Slunce, seno...“ jich tam jezdí čím dál tím víc. A nejen kvůli němu, také proto, že jsou místem posledního odpočinku Michala Tučného.

EXPORTNÍ KLUB
ligy
pro cestovní ruch

ho. Takže Hoštice se proměnily ve velmi frekventovaný turistický cíl a atraktivitu. Jak říkáme: ve druhou Svatou Horu. Nejednou tam za den najede na dvanáct, patnáct autobusů s turisty. Někdy se mi do rukou dostane jejich itinerář: V šest vyjedou z Prahy, v 7.30 Svatá Hora u Příbrami, v 10 hodin Hoštice u Volyně, v poledne oběd v Písku, pak Hluboká, České Budějovice a nakonec Český Krumlov. Hoštice už jsou samozřejmě součástí poutních a výletních destinací, do nichž lidé jezdí na dovolené, čundráci na čundry ba i zahraniční turisté, protože jim je cestovní kanceláře dávají do itinerářů.

Když do Hoštic přijedou důchodci a všechny ty babky se se mnou chtějí mocí mermo vyfotografovat a všem se musím podepsat, prchám přes zahradu do lesů. Nežrídka mi to není nic platné. Jednou jsem takhle šel na houby a zastavily u nás dva autobusy důchodkyň. Ty mé matce nevěřily, že nejsem doma. Byly přesvědčené, že mne zapírá. Tak maminka musela vztít mobil a zavolat mi. Byl jsem v lese nad vesnicí. Chtěly, abych z něho vyšel a zamával jim. I ony mi na tu kilometrovou vzdálenost mávaly. Stejně jsem ale musel mezi ně, vyfotit se s nimi a podepsat.

? No co, cestovní ruch je o proslulosti navštěvovaných míst a místních rodáků. Takže ti, Zdeňku, nezbyvá než plnit roli turistické atrakce. Ostatně, co by za to dali v Příboře, kdyby tam místo českého rodáka Sigmunda Freuda měli Trošku, mezi Čechy populárnější osobnost.

! Já jsem ale hrdý na to, že jsem se narodil v Hořticích. Dodneška tam mám trvalé bydliště. Z Hořtic jsou můj otec i matka i celé příbuzenstvo. Tam jsem doma. V Praze mám sice malý bytček 1+1, takový obytný antikvariát, ale když v hlavním městě nemám žádnou práci, okamžitě jedu domů, do klidu jihočeské pošumavské vísky.

? Možná jsme se, dávno tomu, potkávali na nedělních mších v kostelíku na Dobrši. V rozhovoru s arcibiskupem pražským a primasem českým kardinálem Milošlavem Vlkem v interview: „Když dělám dobro, obdarovávám“ (viz fulltextový vyhledávač www.e-vsudybyl.cz) zmiňuje, že můj děda, Martin Kainc, pochází z Nespice, ze Šumavy. A pokud jsem kdy, zejména v sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století, jezdil do rodného kraje svých předků k tetě Petrové do Chvalšovic, velmi rád jsem tam navštěvoval nedělní mše právě v tomto v prastarém, původně románském kostelíku Zvěstování P. Marie z první poloviny 13. století. „Jenomže tenkrát jsem ještě nebyl tak slavný, aby sis mne všiml...“

! Kostelík na Dobrši, nádherné to místo, plné vzácných gotických fresek. Přiznávám, že tam jezdím velice rád. Hrával jsem tam na varhany. Tamní páter Martin dojížděl sloužit mše i do nedalekých Hořtic. Já mu ministroval a pak i hrál na varhany. Ale hlavně nás pustil k sobě na dobršskou faru, kde se natáčely vnitřky fary faráře Otíka do filmů „Slunce, seno“ a přímo u pana faráře doma byt učitelky Hubičkové – Jiřiny Jirákové.

? Když už hovoříš o faře. Začátkem devadesátých let jsem byl ředitelem cestovní kanceláře. Jedním z našich klientů a častých příchozích „na kafe“ byl, díky tvým filmům velmi slavný, pan Luděk Kopřiva.

! To byl vynikající herec! Role faráře Otíka ho proslavila navěky. Opravdu si ji hýčkal. Musím zmínit jednu veselou příhodu právě z Dobrše. Natáčeli jsme na faře vedle kostela a Luděk měl chvíli volno. Šel si v tom kostýmu, v sutaně faráře, pro něco do auta, které měl zaparkované pod lipami na návsi před kostelem. V tom momentě na ni vjíždělo několik aut, z nichž vystupovali svátečně oblečení lidé. A hlavně mladá maminka s miminkem v povijanu. Jedna z babiček se otočila směrem ke kostelu, a viděla že přichází „pan farář“, pozdravila: „Pochválen buď Ježíš Kristus, velebný pane. Tak už jsme tady. Pokřtíte nám Vojtíška, vidíte...“ A Luděk Kopřiva se tak

potutelně, jak to uměl jen on, usmál a odtušil: „Což o to, já vám ho rád pokřtím,“ a spisovně dodal, „ale bude vám to hovno platné.“ Všichni zkameněli, protože nevěřili svým uším, jaké že to slovo splynulo z úst svatého muže. Načež se Luděk začal smát a říká: „Nezlobte se, já nejsem farář, jsem herec. My tady natáčíme komedii „Slunce, seno, jahody“. Pan farář už na vás jistě čeká v zákristii. Všichni se tomu zasmáli, vyfotografovali se, jak pan Kopřiva drží to dítě v povijanu.

? Zdeňku, působíš velmi pohodově. Jenomže způsobit, aby tým lidí, herců i filmového štábu fungoval, hodně záleží na tom, jak je člověk v jejich čele organizačně schopný, aby si každý nedělal jen to, co chce a kdy se mu zrovna chce...

! Lidí, s nimiž pracuji, musím mít rád. A když máš rád své spolupracovníky a oni tebe, jde práce sama. Před měsícem jsem skončil režii opery „Čarostřelec“ v Jihočeském divadle. Šéf opery Míla Veselý se mne ptá: „Prosím tě, můžeš mi něco říct? Ty jsi ani jednou za těch šest týdnů nezvýšil hlas. Samá sranda, pohoda. Já se můžu ukřičet, a stejně mne neposlouchají. Ty se vůbec nerozčíluješ? Jak je to možné!?“ To proto, odpověděl jsem mu, že jsem hercům na první zkoušce řekl: „Vážení a milí, záleží jenom na vás. Když mě budete poslouchat, a uděláte hned, co vám říkám, tak o to dřív půjdete domů a uvidíte celou „Ordinaci v růžové zahradě“. A bylo.

? Tvořit a řídit je jedna věc. Sehnat na to peníze, věc druhá a hodně limitující.

! To je v naší české kotlině zajímavý úkaz. Vysvětlím to takhle. Sami od sebe mi pracovníci „Filmexportu“ kdysi řekli: „Pane Troška, kdybyste „Slunce seno“ natočil v Německu nebo kdekoliv jinde, tak už jste dneska, vysmátej, a ta která společnost by s vámi uzavřela smlouvu na dalších pět deset projektů.“ Tady v Česku mám pocit, že neustále začínám od začátku. Po každém filmu si připadám jako student z Etiopie, který v Česku žádá o práci. I když jsem natočil šest úspěšných a oblíbených pohádek, na každou z nich jsem strašně obtížně sháněl peníze. Na jakýkoliv další projekt. Že by za mě mluvila jenom má práce, tak to v Česku nefunguje.

? Jak moc jsme my Češi pro okolní svět nesrozumitelní?

! Jak pro koho. Z vlastní zkušenosti vím, že západní státy o Československu a o Česku ví strašně málo. Už za svých studií ve Francii osmadvadesát procent mých spolužáků nevědělo, kde Československo vůbec leží. Situovali nás někde k Makedonii. Mezi Řecko, Jugoslávii a Albánii. A docela vážně se mě ptali, jestli u nás máme vlaky, auta a tak... To je zřejmě komplex velkých národů, které jsou zahleděny do sebe a malé národy pro ně jakoby neexistovaly. Domníval jsem se, že

to časem pomine, ale není to pravda. Nedávno jsem viděl v televizi anketu. V Rakousku se ptali lidí na základní věci týkající se naší země a české kultury. Z řady oslovených byli snad jen dva, kteří na něco dovedli alespoň trochu přibližně odpovědět.

? A přitom právě nejen umění, ale i cestovní ruch lidem různých ras a národů umožňuje vzájemně se poznávat. Ne náhodou nejen „inter arma silent musae“, ale válečné konflikty a předsudky umlčují i toto hospodářské odvětví. A co ty, Zdeňku, jak a kam cestuješ?

! Jsem nadšený pěší turista, odmalička hrozně rád chodím pěšky. Naše jižní Čechy mám prochozené. A co se týče zahraničí, rád cestuji do jižních států. Miluji Itálii, Řecko, ale ne proto, že bych se tam válel u moře, jezdím za kulturou a poznáním. V listopadu či v únoru do Egypta. Vždycky to vyšlo stoprocentně. Sluníčko svítlo a moře bylo příjemné ke koupání. Mám rád i Tunisko. Byl jsem v Etiopii... Teď, když připravujeme film podle humoristické knížky pana Miroslava Švandrlíka „Doktor od jezera hrochů“, se pojedeme podívat do Keni nebo Jihoafrické republiky na výběr exteriérů. V těchto dnech také jednáme s ruskými, gruzínskými, kazašskými a ukrajinskými studii, že bychom se mohli spojit a vyrobit nějakou česko- (řekněme v tomto smyslu) ruskou koprodukcí klasické pohádky. Mou největší vášní velikou je totiž Rusko. Zřejmě jsem ve svém minulém životě musel být Rus, protože všechno ruské se mne dotýká úplně jinak než jakákoliv jiná kultura. Obzvláště ruská muzika devatenáctého století, ale i ortodoxní zpěvy. To je taková nádhera! Taková síla! Ruské malířství, architektura, krajina ale i gastronomie. Kdybys mi nabídl, že bych mohl trávit dovolenou v Americe nebo kdekoliv jinde na světě, anebo v Rusku, tak bez mrknutí oka okamžitě jedu do Ruska.

Natáčeli jsme i v Kazachstánu. V životě na mne velmi silně zapůsobily dvě věci: MOŘE, které jsem poprvé viděl ve svých patnácti letech ve Warnemünde u Rostocku v Německu, kam jsme jeli se školou, a KAZAŠSKÁ STEP. To je něco nepředstavitelně nádherného. Přiznávám, že zážitek z ní byl o něco silnější než z mého prvního moře. Pochopitelně, že mým městem je Petrohrad. St. Petěrburg, to je místo s tak obrovským geniem loci, že je to neuvěřitelné. Tam jdeš po bulváru a v myslí ti defilují všechny jeho osobnosti. Ať hudebníci nebo spisovatelé... Tam je to téměř hmatatelné. Okolí Petrohradu, všechny ty carské paláce atd. Miluji Ukrajinu. Miluji okolí Moskvy. „Podmoskovi je“. Na Urale jsem byl, v Karélii, na Kavkaze, ve Vladikavkazu, v Soči... To je tak nepřehledná kráska všeho tam, že mne to vždycky nabije obrovskou energií. ■

www.obechosticeuvolyne.cz



Exportní klub slavil 417. výročí narození Jana Amose Komenského

1. dubna 2009 od 19 hodin se v Rytířském sále Best Western Hotelu Kampa při příležitosti oslav 417. výročí narození Jana Amose Komenského uskutečnila party Exportního klubu Ligy pro cestovní ruch, jejímiž spoluorganizátoři byli BCD Travel Czech Republic s.r.o., EuroAgentur Hotels & Travel a.s. a Časopis lidí a o lidech v cestovním ruchu VŠUDYBYL.

Posláním Exportního klubu Ligy pro cestovní ruch je usilovat o zrovnoprávnění odvětví cestovního ruchu s dalšími v Česku uznávanými obory zahraničního obchodu. Zástupci exportního klubu si uvědomují, že předpokladem úspěchu je komunikace. Většina odvětví, nejen hospodářských, ale i školství, kultury a sportu, se podílí na budování jména České republiky, na její oblíbenosti, a tím i na výkonnosti jejího odvětví cestovního ruchu. Cestovní ruch je největším zaměstnavatelem v Evropské unii. Je nejen zdrojem obrovského množství přímých i nepřímých pracovních míst a strategických příjmů národních ekonomik (v Česku to je přes 100 mld. Kč zahraničního inkasa ročně), ale také (zpravidla pozitivně) formuje postoj návštěvníků dané země, tj. i investorů z jiných hospodářských odvětví, k ní samotné. V čem je Exportní klub Ligy pro cestovní ruch oproti asociacím hájícím zájmy cestovního ruchu jiný? „Velká věšina z nich je platformou, na níž lidé přesvědčují o významu cestovního ruchu přesvědčují obdobně přesvědčené lidi o jeho užitečnosti. A také to je, spolu s mnoha dalšími příčinami, faktorem výrazně posilujícím pocit, že cestovní ruch je věcí pouze lidí, kteří v něm pracují a podnikají.“ vysvětluje prezident Exportního klubu Ligy pro cestovní ruch Dr. Jaromír Káinc. Povědomí, že cestovní ruch je oblastí zahraničního obchodu a hospodářským odvětvím generujícím desítky miliard korun zahraničního inkasa ročně, je v Česku mizivé. Česká republika, coby turistická destinace, však zhodnocuje pouze zlomek svého potenciálu a generuje zhruba jen desetinu možného zahraničního inkasa z ces-

tovního ruchu. „Proto je cílem Exportního klubu Ligy pro cestovní ruch emancipovat cestovní ruch jako hospodářské odvětví a usilovat o to, aby byl nejšířší veřejností vnímán jako exportně orientovaná oblast podnikání. Iniciovat společenskou poptávku po posilování mezinárodní prestiže České republiky, protože ta je základem pro směřování zahraničního inkasa do české ekonomiky,“ uvedl také ve své řeči prezident Exportního klubu Ligy pro cestovní ruch. Setkání Exportního klubu Ligy pro cestovní ruch slouží k tomu, aby tyto myšlenky šířila mezi lidmi, kteří pracují a podnikají v jiných oborech a hospodářských odvětvích. Tak tomu bylo i při jeho poslední party v Rytířském sále Best Western Hotelu Kampa při příležitosti 417. výročí narození Jana Amose Komenského. Ten si byl vědom role srozumitelné komunikace (viz „Škola hrou“) a nebal se pokrokových rozhodnutí. Věděl, že silné osobnosti a jejich vzájemná spolupráce, touha po nastolení pořádku jsou klíčem k úspěchu. S touto ideou se Exportní klub Ligy pro cestovní ruch ztotožňuje. Večirek proběhl v příjemné atmosféře hotelu Best Western Kampa, spousta vynikajícího jídla a pití utvzovaly v dalším českém výstostném a oceňovaném atributu, protože dobré jídlo a pití k České republice patří stejně jako dvouocasy lev. Podávala se vína Templářských sklepů Čejkovice, Vinařství Petr Skoupil, Víno SD – Dalibor Salivar, pivo z pivovaru Poutník Pelhřimov, nealko a energetické nápoje z produkce Aquita group a káva Dallmayr. Partneři vynikajícího cateringu EuroAgentur Hotels & Travel byly se svou zvěřinou a kaviárem Lesy Hluboká nad

Vitavou a společností Vitana. Účastníci party se dobře bavili a současně naplňovali poslání akce, osobními vazbami posilovat společenskou poptávku po tom, aby hospodářské odvětví cestovního ruchu v daleko větší míře přinášelo prospěch české ekonomice a nejšířším vrstvám obyvatel Česka.

K současně situaci předseda představenstva hostitelské společnosti EuroAgentur Hotels & Travel a.s. a prezident Asociace cestovních kanceláří České republiky pan Viliam Sivek uvedl: „Strach ochromil tok peněz. Všichni vyčkávají, co bude, a byznys (nejen odvětví cestovního ruchu) chřadne.“ Jako příklad léčby pak uvedl návrh Asociace cestovních kanceláří České republiky, který zahrnuje jak cílenou inzerci v inflight materiálech zahraničních leteckých společností v rámci kampaně „10 důvodů proč navštívit ČR“, tak reklamní spoty a ekonomickou podporu tuzemským inomingovým firmám.

Úspěšným vzorem může být společnost BCD Travel Czech Republic, jejíž generální ředitel Marko Vidic byl spoluorganizátorem setkání. „Neustále se držíme v první trojici agentur světa, jež se zabývají zajišťováním služebních cest. Naši specializací není pouze prodej letenek, ale poskytování komplexních služeb business travel.“

Připravily Barbora Mičková a Jaroslava Timková.

- www.bcdtravel.cz
- www.euroagentur.cz
- www.e-vsudybyl.cz
- www.exportniklub.eu





Osobní lodní doprava Štětí-Roudnice nad Labem- Litoměřice-Ustí nad Labem

Už je tomu víc než třicet let, co jsem z okna učebny roudnického zámku, kde sídlila Vojenská hudební škola, hleděl na Labe a na romanticky malebnou krajinu Českého středohoří. Před pár lety Vojenskou hudební školu raději zrušili, než aby se kdo namáhal vlivově a ekonomicky těžit ze světové proslulosti českých vojenských hudeb a českého hudebního školství a pokusil se z ní vytvořit prestižní hudební učiliště NATO, kam by jeho členské státy (a nejen ony) vysílali své nejperspektivnější budoucí vojenské muzikanty a financovali jim v Česku jejich studia. A nejen to. Při příležitosti slavnostních vyřa-



Jaroslav Tvrdlík

zení jejich absolventů by vysoce pravděpodobně Česko každoročně navštěvovala velení zahraničních armád k radosti podnikatelských subjektů nejen sféry cestovního ruchu, ale zejména českého obranného průmyslu. A lodní doprava na Labi? Ta také nic moc. Jak pro toto vydání Všudybylu uvedl ministr dopravy Ing. Petr Bendl: „Vždy, odpradáвна, platilo, že se dobře dařilo sídlům na

tranzitních cestách. Tam, kde byly křižovatky zemských cest, se shromažďovali lidé za obchodem a pracovními příležitostmi. Proto by Česká republika měla pamatovat na to, aby se jí hlavní evropské obchodní tepny nevyhýbaly. Samozřejmě je třeba dbát na to, aby splňovaly přísná kritéria ochrany životního prostředí atp., nicméně vyhnou-li se Česku, bude to znamenat, že hospodářská prosperita půjde jiným směrem a bude jinde. Nikoliv v České republice.“

? O to, aby zcela neuhnula, usiluje v rámci osobní lodní dopravy sdružení obcí podél Labe s názvem „Labská paroplavební společnost“, jejížž předsedu pana Jaroslava Tvrdlíka jsem 2. dubna 2009 požádal o rozhovor. **!** Zahájení provozu pravidelné veřejné lodní dopravy na trase Roudnice nad Labem – Litoměřice – Ústí nad Labem je jedním z nejvý-

Výletní loď *Porta Bohemica 1* přistává v Roudnici nad Labem, Litoměřicích, Lovosicích, Velkých Žernosekách, Ústí nad Labem - Vaňově a na jezeře v Píšťanech. K těmto místům se budou přidávat další obce na této trase, a to podle toho, jak se bude dařit budovat přistávací mola. Na lodi je restaurace a za dvacetikorunový poplatek je možná i přeprava kol.

znamnějších kroků učiněných v zájmu rozvoje turistického ruchu a propagace Ústeckého kraje. Stejně jako loni, i letos jsme zahájili novou sezonu osobní lodní dopravy s tím, že minulý týden v Litoměřicích proběhl 1. ročník konference o regionálním cestovním ruchu „Stop and Stay“. Při té příležitosti jsme uskutečnili premiérovou plavbu zcela nové lodi, která se jmenuje „Porta Bohemica 1“. Je kompletně zrekonstruována. Má kapacitu tři sta pasažérů a její restaurace má dvě stě míst. Na této lodi se v rámci zmíněné konference během plavby z Litoměřic do Ústí nad Labem a zpátky uskutečnil zahajovací galavečer. Od 11. dubna začí-



náme s víkendovými plavbami. 1. května pak bude slavnostní zahájení lodní dopravy, kdy už bude jezdit podle pravidelného jízdního řádu. O prázdninových měsících bude v permanentci každý den. V červnu a září pak čtyřikrát týdně. V květnu a říjnu bude jezdit třikrát týdně. Nejen že letos bude o něco delší sezona, ale





i lodní trasa. Oproti loňskému roku ji prodloužíme o 12 km až do Štětí.

? Jak ilustrují návrhy NERVU na rozhybní spotřeby, nejen většina českých občanů, ale ani čeští národohospodáři nepočítají s cestovním ruchem coby hospodářským odvětvím. Vnímají jej hlavně jako sféru výdajů, popř. jako věc

sporadicky. Leč zdá se, že neinkasované miliardy korun od zahraničních zákazníků českým hospodářským stratégům a ani nezaměstnaným nescházejí...

! Nám ano. Proto se na sebe snažíme upoutat pozornost turistů – domácích i zahraničních – jak v labském koridoru, tak i v samotných Litoměřicích a v celém Českém středohoří. Jak zaznělo i na naší konferenci „Stop and Stay“, ve sféře cestovním ruchu náš region disponuje velkým hospodářským poten-



solventních pasažérů, obvykle z Kanady a USA. Ti jsou schopni a ochotni vydat za služby a další zboží tady v Litoměřicích a našem okolí vysoké obnosy. Rádi navštěvují naše památky i zdejší vinné sklepy. Kupují naše turistické programové balíčky dělané pro ně na míru. Ale jak jste citoval pana ministra, musí mít šanci k nám připlout. Velmi bychom si proto přáli, aby se podařil záměr vybudovat vodní díla v okolí Děčína na Labi, tak aby jeho splavnost byla zaručena po celý rok. Aby se nejen zahraniční, ale i naše lodní doprava mohla prodloužit směrem pod Střekov a Děčín a navázat na německou lodní dopravu mezi Drážďany a Bad Schandau. Abychom k nám vrátili to, co už tu fungovalo mezi válkami, že parníky z Litoměřic pravidelně pluly až do Drážďan.

? Kolik členů má vaše sdružení?

! Zatím je nás pět. Vaše Roudnice nad Labem, Litoměřice, Lovosice, Velké Žernoseky a Ústí nad Labem. V letošním roce k nám přistoupí Štětí, které si schválilo finanční prostředky na podporu lodní dopravy, a v průběhu sezony pravděpodobně i další obce, kde se budou realizovat nová přístaviště. To ovšem záleží na investicích, které se nám podařilo získat od Ministerstva dopravy ČR, potažmo od Ředitelství vodních cest ČR. Bohužel byly zkráceny na polovinu. To znamená, že v letošním roce je k dispozici deset milionů korun na pět plánovaných nových přístavišť. Takže z nich k realizaci musíme vybrat jen některá. ■

www.litomerice.cz



ciálem. Zmínil jste hotelové lodě, které k nám pravidelně již několik let připlouvají z Německa. Tedy pokud jsou k tomu podmínky. Loni byly velmi omezené. Splavnost Labe byla pouze do polovičky června a pak až v říjnu. Nejenom že jsme přišli o prázdninové hosty, ale v podstatě jsme měli smůlu v průběhu celé hlavní turistické sezony. Na každé takové hotelové lodi totiž bývá okolo sto čtyřiceti finančně vysoce

lidí, kteří v něm pracují nebo podnikají. U málokoho lze vysledovat očekávání, ani u těch sociálně nejpotřebnějších, že by mohlo odvětví cestovního ruchu, díky útratám lidí odjinud, daleko víc přispívat k udržení či zvýšení jejich životní úrovně. Vzdor tomu, že např. hotelovými loděmi z Německa k nám necestují žádní chudáci. Bohužel, výraz „necestují“ je namístě, protože díky špatné splavnosti Labe u Děčína, pokud připlouvají, tak



Ministerstvo pro místní rozvoj ČR pořádá v Praze dne **4. května 2009**

SEMINÁŘ PRO ŽADATELE O PODPORU V INTEGROVANÉM OPERAČNÍM PROGRAMU, prioritní ose 4

Národní podpora cestovního ruchu.

Podporovány budou aktivity zaměřené na prezentaci a propagaci kulturního a přírodního bohatství, kulturního průmyslu a služeb s využitím pro cestovní ruch na národní úrovni.

Oprávněnými žadateli jsou nestátní neziskové organizace a zájmová sdružení právnických osob působící v oblasti cestovního ruchu na národní úrovni.

Bližší informace a závaznou přihlášku naleznete na www.strukturalni-fondy.cz/iop/seminare-4-1.



EVROPSKÁ UNIE
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
ŠANCE PRO VÁŠ ROZVOJ



CzechTourism mezi pěti nejlépe komunikujícími institucemi státní správy

Podle výzkumu European Monitor of Government Communications (EMGC) provedeného společností Westminster se agentura CzechTourism umístila mezi pěti nejlépe komunikujícími státními institucemi a společně s Úřadem vlády se dělí o 4. až 5. místo. Výsledky EMGC odrážejí úroveň komunikace institucí veřejné správy. Výzkum zjišťuje priority úřadu v komunikaci s veřejností a médií, jakou pozornost věnuje vnitřní komunikaci nebo jak se prezentuje navenek. Šetření proběhlo už potřetí. Letos poprvé se do něj zapojily také ostatní země EU. Nejlépe komunikujícím ministerstvem je podle výzkumu Ministerstvo vnitra ČR. Mezi krajskými úřady zvítězil Moravskoslezský kraj. Ostravský magistrát se umístil na prvním místě v kategorii magistrátů a zároveň byl vyhodnocen jako nejlépe komunikující evropský úřad. ■



Fórum cestovního ruchu TopHotel Praha 17. až 18. června 2009

V rámci Fóra cestovního ruchu se v TopHotelu Praha bude konat slavnostní vyhlášení výsledků soutěže „Kudy z nudy“ pořádané agenturou CzechTourism.

Program Fóra přinese praktické možnosti spolupráce agentury CzechTourism a regionálních podnikatelských subjektů v oblasti domácího cestovního ruchu. Na akci budou prezentovány výsledky soutěže Ceny Kudy z nudy 2009. V rámci workshopů bude možné setkání a navázání přímé spolupráce podnikatelských subjektů a týmů agentury

CzechTourism. Fórum je určeno pro podnikatelské subjekty v oblasti cestovního ruchu, pracovníky krajů, marketingové pracovníky organizací cestovního ruchu, manažery, pracovníky turistických informačních center a agentur cestovního ruchu. ■

www.czechtourism.cz www.kudyznudy.cz



Středa 17. 6. 2009	
10.00 – 12.00	Registrace Možnost rezervace termínů pro workshop, ubytování
12.00 – 13.00	Oběd
13.00	Fórum cestovního ruchu Hospodářská krize – hrozba či příležitost pro domácí cestovní ruch (DCR)
13.30 – 14.00	Záměry krajů a organizací ČR v oblasti cestovního ruchu, představení kolegia cestovního ruchu ČR
14.30 – 15.30	<ul style="list-style-type: none"> Projekty cestovního ruchu s dopadem na DCR Využití prostředků ze zdrojů EU, mezinárodní spolupráce, nástroje a opatření na podporu CR Klasifikace služeb v oblasti cestovního ruchu Marketingové aktivity agentury CzechTourism ke zvýšení povědomí o DCR, projekt na podporu domácího cestovního ruchu a brand DCR
15.30 – 17.00	<ul style="list-style-type: none"> Zkušenosti praktiků Úskalí podnikání v oblasti cestovního ruchu Projekt Česká kuchyně Aktuální trendy e-marketingu - Psychologie zákazníka online v cestovním ruchu Využití online nástrojů Google v cestovním průmyslu Kongresový a incentivní turismus – spolupráce s podnikatelskou sférou Prezentace vítěze soutěže Eden 2009 Vinařská turistika v praxi Moderovaná diskuse k tématům
17.00 – 19.00	Doprovodný program
20.00 – 24.00	Slavnostní předávání cen soutěže Ceny Kudy z nudy 2009

Čtvrtek 18. 6. 2009 – Workshop	
9.00 – 11.00	Pracovní setkání s týmy agentury CzechTourism a partnery <ul style="list-style-type: none"> Portál kudyznudy.cz a další webové prezentace CZT (garant Štěpánka Orsáková) Press a fam tripsy (garant Eva Richterová) Veletrhy (garant Mojmír Mikula) Marketing, projekty, mediální spolupráce (garant Pavel Klicpera, Filip Remeneč) Zahraniční zastoupení (garant Jana Berková) Kongresová a incentivní turistika (garant Petr Kuklík) Informační a rezervační systém (garant Milan Vodička)
10.00 – 11.00	Jednání koordinátorů agentury CzechTourism <ul style="list-style-type: none"> Jednání koordinátorů agentury CzechTourism (garant Magda Dlouhá) Témata: <ul style="list-style-type: none"> Spolupráce s TIC Celostátní kolegium Projekt EDEN Marketingové projekty agentury CzechTourism
12.00	Oběd, ukončení akce

Na Fórum cestovního ruchu je možné se registrovat již nyní. Formulář najdete na <http://www.kudyznudy.cz/cs/soutez/ceny-kudy-z-nudy/prihlaska-na-forum.html>.

Střední škola a Vyšší odborná škola cestovního ruchu

Střední škola a Vyšší odborná škola cestovního ruchu v Českých Budějovicích, jejíž zřizovatelem je Jihočeský kraj, připravuje budoucí pracovníky v různých oblastech cestovního ruchu už víc než třicet let. Veškeré obory vzdělávání jsou zaměřené na gastronomii, hotelnictví a turismus. Studuje je kolem sedmi set žáků. Jako jedna z prvních českých hotelových škol je členem Evropské asociace hotelových škol. Spolupracuje se zahraničními školami podobného zaměření, zvláště s Mezinárodní hotelovou školou v Bad Leonfeldenu.

Theoretická výuka je zajištěna ve dvou budovách – v sídle školy na Senovážném náměstí 12 a v nově zrekonstruované budově v ulici Fráni Šrámka č. 9. Po odborné stránce pak na vybraných pracovištích regionu, např. v hotelu Malý pivovar, Zvon, Gomel aj. Úroveň přípravy žáků je představována na každoročně pořádaném Dnu otevřených dveří, výstavě Vzdělání a řemeslo, na Gastronomickém festivalu a řadě dalších společenských a kulturních událostí. Žáci se tradičně účastní celostátních i mezinárodních soutěží. Daří se jim získávat výborná umístění v soutěžích, jako jsou Finlandia-cup, Gastro-Hradec, Gastro-junior Brno, Talent roku Jihočeského kraje.

Vzdělání na Vyšší odborné škole se opírá o tři základní pilíře – výuku předmětů cestovního ruchu, ekonomických předmětů a dvou až tří světových jazyků. To absolventům umožňuje dobré uplatnění v praxi – v cestovních kancelářích, hotelech, bankovníctví, pojišťovnictví, státní správě a samosprávě apod. O evropské úrovni jejich vzdělání svědčí i studentská konference, první místa v mezinárodních soutěžích Genia-Rotary-Inovationspreis, Tourism Promotion a dalších.

Součástí školy je moderní školní jídelna s odborným pracovištěm pro žáky školy a domov mládeže, který nabízí nejen ubytování, ale i bohatý kulturní a sportovní program i programy organizované a vytvářené žáky (osobnost roku a pod.). Velmi dobrá je spolupráce s Gastronomickým klubem, jehož členy jsou rodiče žáků, učitelé a podnikatelé v oboru gastronomie, který se organizačně i finančně podílí na mimoškolních aktivitách a prezentacích žáků školy.

Škola v současné době realizuje dva projekty dotované z fondů EU. Jedná se o operační pro-

gramy na podporu zvyšování kvality ve vzdělávání „Vzdělávání a konkurenceschopnost“

? Statutární zástupkyni ředitelky Střední školy a Vyšší odborné školy cestovního ruchu Mgr. Zdeňky Erhartové jsem oslovil v souvislosti se zahájením realizace operačního programu Evropské unie na podporu zvyšování kvality ve vzdělávání „Vzdělávání a konkurenceschopnost“.

! Od 1. března 2009 na naší škole realizujeme projekt „Modernizace výuky v rámci odborných a všeobecných předmětů střední školy“. Snažíme se jím rozpracovat a zkvalitnit školní vzdělávací program. Jde nám o to rozšířit znalosti a kompetence žáků jak po stránce odborné, tak z hlediska všeobecného vzdělání. Projekt zahrnuje kurz „Studená kuchyně“ a odbornosti s tím spojené; kurz „Sommeliérské minimum“; projekt „Na holocaust nelze zapomínat“, který reaguje na aktuální společenskou situaci; projekt environmentální výchovy „Po zelené“; projekt modernizace předmětů pomocí výpočetní techniky „Využití ICT ve výuce“.

? Už i tak je ale, paní zástupkyně, o studium na vaší škole veliký zájem.

! Ano. Všechny vzdělávací obory máme



Mgr. Zdeňka Erhartová

naplněny. Jistě k tomu přispívá i dlouholetá tradice, úspěšné uplatnění absolventů v praxi, spolupráce s rodiči žáků a prezentace školy na veřejnosti, například „Večer hotelové školy“, konference České barmanské asociace ve Wellness Hotelu Frymburk, konference Asociace hotelů a restaurací ČR v Táboře, ale i účastí žáků školy na různých charitativních, odborných akcích a kulturním a sportovním dění ve městě. Škola dobře spolupracuje s různými odbory Krajského úřadu. Jihočeský kraj jako zřizovatel se finančně podílí na údržbě budovy na Senovážném náměstí, která je kulturní památkou, a na rekonstrukci „Zátkovy budovy“ – první české reálné školy v Českých Budějovicích, založené zásluhou významného českobudějovického vlastence a mecenáše Dr. Zátky. V jeho odkazu pokračujeme i zahájením realizace projektů financovaných z evropských fondů. ■

www.skolacrcb.cz





Díky Pražanům je na tom Praha tak dobře



JUDr. Patrik Roman

S předsedou představenstva a generálním ředitelem akciové společnosti Pražské služby, a.s. JUDr. Patrikem Romanem se setkáváme v souvislosti

s připravovaným pátým vydáním Všudybylu 2009, jehož hlavním tématem je doprava. Určitě ne náhodou. Už proto, že Pražské služby jsou jednou z největších firem v oblasti dopravního značení a zařízení s celorepublikovou působností. Nicméně začal jsem jinou ze sfér portfolia této firmy.

? Pane doktore, z hlediska kumulace zahraničního inkasa z cestovního ruchu je jednou z výrazných deviz Prahy to, že je v ní z hlediska uklizenosti a hygieny bezpečno, což se o řadě dalších neméně vyhlášených turistických destinacích v tzv. vyspělých zemích Evropské unie ne vždy dá tvrdit. Zkrátka z hlediska řešení, kam s ním (komunálním odpadem), to v Praze není ono dnes doslovně naruby obrácené pořekadlo: „Vidět Neapol a zemřít.“ To, že je v Praze pořádek a čisto, se bere jako samozřejmost.

! Jsem rád, že mohu řídit firmu, která působí v tak nádherném městě a která Pražanům i návštěvníkům Prahy poskytuje kvalitní servis, který nejen umocňuje malebnost našeho hlavního města, ale také napomáhá šíření dobrého jména Prahy ve světě. Pro Pražské služby je to ta nejlepší vizitka, a mimo to jsme akciovou společností, v níž má naše hlavní město více než třičtvrtinovou většinu, a i to nás předurčuje k tomu, dělat pro Prahu maximum.

? Pane předsedo, v Praze platí vyhláška, která stanovuje doporučený objem nádob na komunální odpad na osobu a týden.

! Ale to je pouze doporučení. Což je mnohdy velký problém. Přetékající popelnice a nepořádek kolem nich totiž pramení z toho, že dotyčný povinný subjekt, ať už občan nebo sdružení nájemníků či firma, si u nás neobjednal dostatečné množství nádob na odpad nebo frekvenci odvozu. Pokud v této souvislosti naše vozy brzdí průjezd některou ulicí, prosím ostatní účastníky provozu, aby byli trpěliví. Samozřejmě, že se snažíme jezdit v hodinách, kdy to obyvatele daných lokalit a tamní dopravu postihuje nejméně. Ale to není tak jednoduché. Lidé v automobilech, spěchající např. na pracovní jednání, nám vytýkají, proč popelnice nevyvážíme v noci nebo nad ránem. I to jsme zkoušeli. Jenomže to se setkalo s negativním ohlaselem našich zákazníků, kteří tam bydlí. Stěžovali si, že tím způsobíme hluk v době, kdy chtějí spát. Najít kompromis, který by uspokojil všechny, asi nelze.

? Alfou i omegou trvale udržitelného rozvoje je ochrana životního prostředí. Omezení plýtvání s energiemi a surovinami, a tedy i kvalitní odpadové hospodaření.

! Pražské služby se zabývají nejen sběrem odpadu, ale také jeho likvidací a recyklací. Nejsme tedy pouhými popeláři, ale komunální odpad skutečně recyklujeme a zhodnocujeme. Ostatně jak ukazují statistiky, odpad třídíme stále více a více a Pražané se pravidelně umísťují na předních příčkách ve sběru tříděného odpadu v České republice. Velkou zásluhu na tom má jistě hlavní město Praha s velmi dobře vyřešenou koncepcí odpadového hospodářství, která je na úrovni nejvyspělejších západoevropských měst.

Pražské služby, a.s. na základě výběrového řízení z roku 2001 a následně uzavřené desetileté smlouvy s hlavním městem Prahou vykonávají funkci operátora celopražského systému nakládání s komunálním odpadem. Ve spolupráci s dalšími subdavateli zajišťují soustředování, zhodnocování a likvidaci odpadu produkovaného občany Prahy a dalšími subjekty. Denně do ulic vysílají přes stovku sběrných vozů na svoz směsného a tříděného odpadu. Další speciální vozidla zajišťují přistavení a obsluhu velkoobjemových kontejnerů.



V říjnu 1998 do provozu uvedly Zařízení na energetické využití odpadu – ZEVO Malešice, kde je termicky využíváno cca 80 % celkového množství směsného pražského komunálního odpadu. Je napojeno na teplárnu Malešice. Letos v ZEVO zahájily výstavbu kogenerační jednotky, která bude energii získanou spalováním komunálního odpadu přeměňovat i na energii elektrickou.

V květnu 2000 do provozu uvedly první třídící linku na papír svážený ze sběrných separačních nádob a v srpnu 2007 pak i druhou třídící linku papíru na levém břehu Vltavy. Jejich dvě třídící linky papíru zpracují ročně okolo padesáti tisíc tun papíru a Pražské služby tak ročně zachrání více než osm set padesát tisíc stromů. Zajišťují a koordinují sběr a svoz tříděného skla, plastů a nápojových kartonů, které sběrná vozidla odváží do smluvních dotřídňovacích a zpracovatelských zařízení. Ročně je to okolo 9 500 tun skla, 7 100



tun plastů a 500 tun nápojových kartonů. Ve spolupráci s Magistrátem hl. m. Prahy provozují osm sběrných dvorů, přičemž součástí sběrného dvora v areálu v Praze 9, Pod Šancemi je linka na demontáž televizních a monitorových obrazovek a využití komponentů z vyřazené video a počítačové techniky.

Na základě víceleté zakázky na více než dvou třetinách území hl. m. Prahy zajišťují čištění komunikací a jejich součástí, sjízdnost a schůdnost komunikací. V režimu běžných (krátkodobých) městských a živnostenských zakázek provádějí dopravní značení, drobné stavební opravy chodníků a vozovek a údržbu silniční zeleně. V oblasti dopravního značení a zařízení jsou jednou z největších firem v Česku s celorepublikovou působností.

? Takže také díky vaší firmě se Česká republika dostala na úplnou evropskou špičku ve využívání plastů?

! Podle Evropského statistického úřadu byla v roce 2006 Česká republika první v Evropě v třídění a recyklaci plastů, a to je obrovský úspěch, pokud vezmeme v úvahu, že u nás systém plastů funguje teprve od poloviny devadesátých let minulého století. Na rozdíl od obdobných systémů v Holandsku či Německu, kde s tím začali počátkem sedmdesátých let. Za to, že to umíme lépe a s vyšší účinností, vděčíme hlavně lidem, kteří si ve stále větším rozsahu uvědomují, jak jsou tyto suroviny hodnotné a jak je důležité je využívat. A také to učí své děti. Naše firma toto hnutí podporuje různými edukativními akcemi pro veřejnost a ve školách, takže třídí i děti a mladí lidé, kterým jsou

v New Yorku, je Letiště Praha oázou klidu, čistoty a pohody s logicky přehledným informačním systémem a orientačním značením pro cestující. Z hlediska hlavního tématu tohoto vydání Všudybylu – dopravy – ještě považují za nutné vyzdvihnout osobní lodní dopravu na Vltavě, kdy pražské lodě zajižďejí až na Slapy a velké výletní šify západoevropských rejdařů plující z Hamburku kotví pod Hradčany.

? Praha spolu s Libercem a Brnem disponuje zařízeními na energetické využití komunálního odpadu.

! Ano, v Praze-Malešicích z něho vyrábíme teplo a letos jsme zde zahájili výstavbu kogenerační jednotky. Ta v blízké budoucnosti, z páry vznikající při jeho spalování, umožní vyrábět také elektrickou energii. Naše Zařízení na ener-



pojmy ekologie a životní prostředí již velmi blízké a kteří jsou budoucností tohoto města. Proto, díky Pražanům, je na tom Praha tak dobře a rok od roku se v ní zlepšují podmínky pro život. Kromě toho, že je nádherným starobylým městem, atraktivním pro turisty, je celosvětově mezi experty na dopravu proslulá svou skvěle fungující integrovanou hromadnou dopravou. Ale nejen tím. Má také nejlépe propracovaný systém kolektorů. Praha má i řadu dalších technických unikátů a nepřehledné množství architektonických skvostů. Má i vynikající gastronomii. Důvodů, proč navštívit Prahu, je celá řada. Praha je ve srovnání s jinými srovnatelně prestižními metropolemi světa stále ještě cenově dostupným městem. Má úžasné, dynamicky se rozvíjející letiště. Ve srovnání s jinými je to velmi příjemné letiště. Mohu-li to porovnat s mně osobně velmi nepříjemnou zkušeností s letištěm CH.D.G. v Paříži nebo letištěm J.F.K.

getické využití směšného komunálního odpadu je vybaveno špičkovými odlučovacími škodlivin včetně nákladných de-dioxinových filtrů. Tato technologie nám umožnila naprosto radikálním způsobem snížit emise dioxinů, a to až o 90 % pod zákonem stanovený limit. Součástí již zmiňované kogenerační jednotky bude také zařízení De-NOx, které sníží emise oxidu dusíku o 50 % pod zákonem stanovený limit. Zařízení na energetické využití komunálního odpadu jsou tak vysoce ekologickými celky, které odpad zužitkovávají naprosto kontrolovaným způsobem. To je jejich obrovskou výhodou ve srovnání s ukládáním komunálního odpadu na skládku. Díky komunálnímu odpadu tak dnes mají teplo ve zhruba dvaceti tisících pražských domácností a zhruba jejich stejný počet bude zásobován elektrinou z kogenerační jednotky. ■

www.psas.cz

Blahopřání jubilantovi

Padesátiny RNDr. Igora Němce, předsedy Úřadu pro ochranu osobních údajů, byly slaveny 7. dubna 2009 v Kaiserštejnském paláci na Malostranském náměstí v Praze. K blahopřáním jubilantovi se připojuje řada jeho přátel.



Lašská brána Beskyd – lokální destinační management?

Pojem Lašská brána Beskyd

je souhrnné označení pro spolupráci obcí ležících v podhůří Beskyd. Tyto obce – Kopřivnice, Štramberk, Příbor a Hukvaldy – mají k sobě velice blízko a nabídkou se vzájemně dobře doplňují. Myšlenka jejich spolupráce v cestovním ruchu je stará více než deset let. Již tehdy vznikaly společné produkty, ale markantnější rozvoj nastal až vytvořením pozice tzv. manažera destinace na městském úřadě v Kopřivnici, který má rozvoj spolupráce ve své pracovní náplni. V současnosti ovšem obce Lašské brány nevytvářejí žádné sdružení, svazek obcí či jiný právní subjekt. Spolupráce mezi nimi je na velmi neformální úrovni a hlavním tahounem je právě město Kopřivnice. Rok 2008 znamenal určitý posun. Podpisem smlouvy dostaly vazby formálnější charakter a začalo se vážněji mluvit o způsobech financování. Při hlubší analýze činnosti ale nelze říci, že se v tuto chvíli jedná o standardní destinační management nebo, chceme-li, organizaci cestovního ruchu. Na druhou stranu řada aktivit, i když v lokálním měřítku, se činností organizátora cestovního ruchu blíží. Aktéři spolupráce si totiž uvědomují, že i přes určité „spojení“ do jedné destinace je stále toto území velmi malé. Proto není snahou realizovat ambiciózní plány, které spíše očekávají od destinačních managementů na úrovni Beskyd či Moravskoslezského kraje. Jejich snahou je koordinovat činnosti, na které mají přímý vliv, tak, aby výsledný efekt byl přínosem pro všechny zúčastněné, především pro tento turisticky velmi atraktivní region.

Co aktuálně Lašská brána Beskyd chystá

Letošní rok je pro Lašskou bránu trochu ve znamení hledání a soutěží. Kromě toho, že se do konce dubna hledalo logo pro samotnou spolupráci obcí, jsou připraveny další soutěže a hry.

Hledá se nejlepší fotografie Lašské brány

Ti, co rádi fotografují a vlastní snímky tematicky spojené s Lašskou bránou Beskyd, nebo se v létě s fotoaparátom chystají do této oblasti, mohou své fotografie přihlásit až do konce října 2009 do soutěže o ceny. Budou-li se fotografie líbit, i když nevyhrají, mohou být obcemi odkoupeny pro propagační účely. Více na www.lasska-brana.cz/fotoLBB

Hledá se tajemství Lašské brány

V loňském roce se uskutečnila velká letní razítková hra Lašské brány Beskyd s postavičkou Lojzy Lacha. Kdo se zúčastnil, ví, že není vůbec špatné putovat po jeho stopách. I letos, v době od května do srpna, je možné se s ním vydat za tajemstvími Lašské brány a při troše štěstí také vyhrát. Více informací se v pravý čas dozvíte na webu hry www.lasska-brana.cz/hra nebo přímo v destinaci u zapojených subjektů. ■

www.lasska-brana.cz

Tel Avivu je 100 let



Tel Aviv byl založen 11. dubna 1909

na předměstí starobylého přístavního města Jaffa, které však svým růstem brzy zastínil. V roce 1949 byla obě města sjednocena. „Po sto letech se naplnily představy zakladatelů Tel Avivu, kteří tehdy pohlédli na písčité duny a viděli potenciál moderního města. Tel Aviv je dnes prosperující kosmopolitní město, které jeho čtyři sta tisíc stálých obyvatel pyšně nazývá domovem,“ říká starosta Tel Avivu Ron Huldai. Tel Aviv, kterému návštěvníci přezdírají „město, které nikdy nespí“ či „izraelská Barcelona“, je vedle Jeruzaléma lákadlem mezinárodního cestovního ruchu, kulturním a ekonomickým jádrem země a jedním z nejvýznamnějších technologických center světa. Takzvané Bílé město, ležící na severu Tel Avivu, které bylo postaveno ve stylu Bauhaus, bylo v roce 2003 zapsáno na Seznam světového dědictví UNESCO.



1. dubna začaly oslavy stého výročí

slavnostním dekorováním města, předáváním darů městu z rukou rozličných skupin imigrantů či výstavou archivních fotografií Tel Avivu a jeho obyvatel. V souvislosti s výročí se také uskuteční konference na téma rozvoje neustále se rozrůstajícího města, které předcházely renovační projekty, jako přestavba přístavu Jaffa, rozšíření plážové promenády či renovace telavivského muzea umění a divadla Habima. Zahajovací ceremoniál, který odstartuje řetězec událostí oslavujících sté naro-

zeniny, se bude konat 2. dubna na Bialik Street. Program, který město návštěvníkům v době oslav nabízí, je velmi rozmanitý: od maratonu a soutěže ve windsurfingu přes slavnostní operní představení až po možnost shlédnout obří květinový koberec, který pokryje Rabin Square. telavivské pláži se návštěvníci budou moci projít například v Central Parku, Paříži či Kodani. V České republice připomene výročí založení města výstava, která bude instalována v září 2009 v Českém centru Praha. ■



www.tlv100.co.il

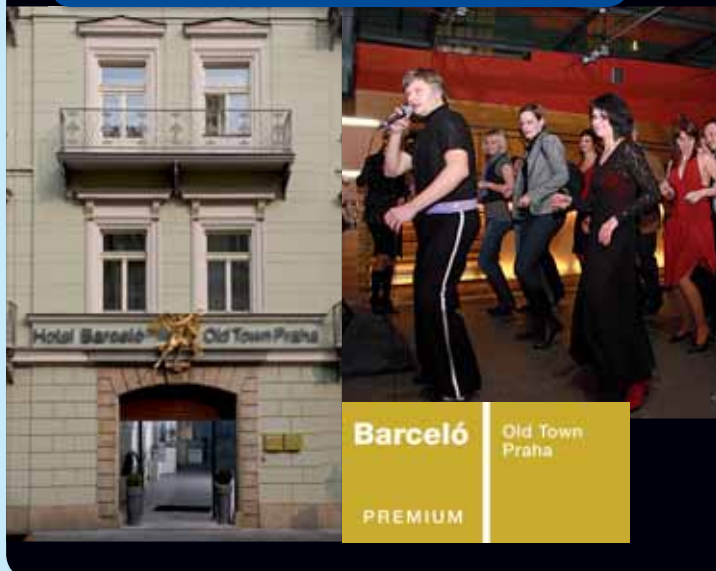
Barceló corporate party

Ve čtvrtek 26. března 2009 se v Celetné 29, mezi Staroměstským náměstím a Prašnou bránou, v novém premium business boutique hotelu Barceló Old Town Praha konala Barceló corporate party. Hotel se nachází ve zrekonstruované budově ze 17. století, známé pod jménem „Dům U zlatého anděla“. Budova je slavná díky své historii, která sahá až do středověku. Říká se, že v tomto domě také krátce žil W.A. Mozart. Kromě nadstandardně vybavených pokojů je součástí hotelu restaurace Zlatý Anděl Fusion s nabídkou středomořské fusion kuchyně. Hosté si tak mohou vychutnat jedinečnou atmosféru staré Prahy v moderních prostorách, které poskytují skvělé podmínky pro odpočinek a relaxaci. Celkem hotel nabízí 62 komfortních pokojů, Zlatý Anděl Fusion Restaurant & Café, The South Lounge Bar a jednací salonek.

Jaroslava Timková



Zleva: Gustavo Guidobono, General Manager Barceló Old Town Praha, Alexandra Kovačević, Managing Director ADR International Travel Co. a Lina Boudniková, Area Director of Sales and Marketing



Barceló Old Town Praha
PREMIUM



V Egyptě s úspěšnými prodejci EXIM tours

Egypt a Hurghada jsou do značné míry mou srdeční záležitostí, a to nejen kvůli báječnému podmořskému světu. Díky tehdy delegátce a studentce Lindě Jirsové se tu v roce obě moje děti 2000 přestaly bát pobytu ve volném moři, a starší začalo plavat bez plavacích rukávků. Letos jsem byl v Egyptě už nevímpokolikáté. Tentokrát zdokumentovat pobyt úspěšných partnerů prodejní sítě cestovní kanceláře EXIM tours.

Pátek 20. 3. 2009 V první hodině dne odlétáme s Českými aeroliniemi linkou OK 6080 do Hurghady. Z tamního letiště nás vezou bydlit do hotelu Prima Life Makadi. Vítá nás české letní počasí. Přes den 29 °C. Poté, co jsem se dospal a dopsal kus Všudybylu, jsem se vydal šnorchlovat, fotit korály a ryby svým čundráčským foťákem OLYMPUS μ TOUGH-8000. O tom, jak je březnové egyptské slunce ostré, jsem raději nechal přesvědčovat se jiné. K nejodvážnějším patřil marketingový ředitel EXIM tours Standa Zíma. Díky neoprénovému obleku jsem byl před sluncem chráněn i ve vodě. Tedy téměř.

Sobota 21. 3. 2009 Po snídani nás, některé vyvolené, čekal maraton po hotelových

rezortech. To jsem s sebou už neměl jen kapesní μ TOUGH-8000, ale OLYMPUS E-3 s několika objektivy, bleskem, zdrojem atd. No, byla to dřina vypadat po celý den správně, ale všechny navštívené hotely byly úžasné. Po návratu do hotelu Prima Life Makadi jsem odložil nejen fotoaparáty, ale i únavu v hotelové sprše. Noc byla ještě velmi, velmi mladá, a tak jsem si ji spolu s dalšími vytrvalci vychutnal do nadržana v baru na pláži.

Neděle 22. 3. 2009 Hotel Prima Life Makadi má, kromě mnoha dalších předností, v těsné blízkosti své pláže spoustu životem kypících podmořských korálových útesů. Těm jsem

věnoval část nedělního dopoledne. Po obědě nás pak čekala (jak jsem posléze vyhodnotil) nejobjevnější část programu. Vyrazili jsme do pouště. Nejen jízda na čtyřkolkách pro mne byla novým zážitkem. Pak nás terénní Toyoty odvezly do beduínské vesnice, k její prohlídce, krátké projížďce na velbloudech a dlouhému folklorně uměleckému programu s večerí.

Pondělí 23. 3. 2009 Po snídani se z nového přístaviště v Hurghadě přepravujeme dvěma loděmi na ostrov Giftun prožít příjemný den plný slunění, koupání, šnorchlování a dobrého jídla na pláži Mahmaya.

Úterý 24. 3. 2009 Po dopolední návštěvě Hurghady a obědě v hotelu Prima Life Makadi se loučíme s mořem a podmořskou faunou a kolem 15. hodiny odjíždíme na letiště na linku OK 6057. Dlužno podotknout, že i palubní personál ČSA o nás pečoval víc než perfektně. ■

www.eximtours.cz

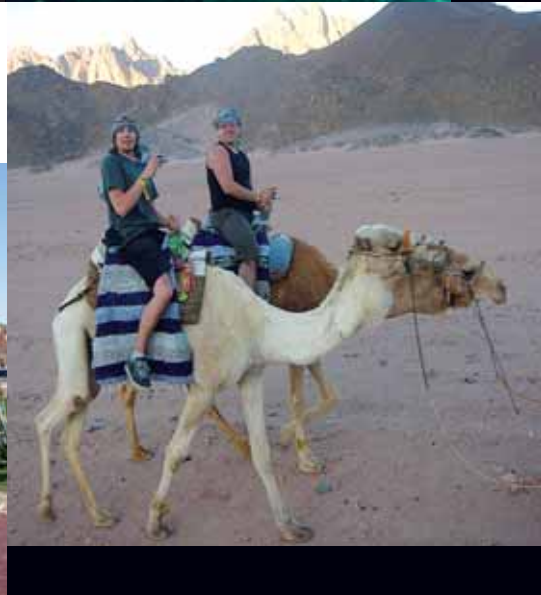
www.csa.cz



 EXIM *tours*



 **CZECH AIRLINES** 





Thajsko 4

Thajsko je interaktivní destinací

Pro plážové povaleče ošlehané větry kavárenských ventilátorů, kteří si oblíbili pobyt výhradně v all inclusive komplexech, Thajsko není. Proč? Protože je destinací, kde by turista měl navštívit řadu atraktivit. Putovat od místa k místu, a ne být zavřen v rezervaci pouze pro turisty. Thajský král Ráma IX. Bhumiphol Adulyadej v roce 1992 na území Thajského království zákonem zakázal all inclusive hotely. S jednou výjimkou – rezortem Club Med, který v Thajsku působil už před jeho zákazem. Byl to odvážný krok. Ale jednalo se nejen o udržení možnosti obživy desetitisíců prodejců jídel provozovatelů restaurací, pouličních stánků a pojezdných bufetů, ale zejména o propagaci thajské kuchyně. Kdo kdy dřív navštívil Vídeň, Paříž nebo New York, určitě tam začátkem devadesátých let minulého století neshledal tolik thajských restaurací jako teď. Dnes už snad neexistuje světová metropole, v níž by

nebylo několik desítek thajských restaurací. Thajská kuchyně se lavinovitě rozšířila do celého světa, i k nám do Česka.

Olejovou masáž mohu doporučit

27. 12. 2008 Prospali jsme celé thajské dopoledne. Ve dvě hodiny odpoledne nás

trávíme ve svém bungalovu. Večerní program, opět v baru na pláži, začal „kyblíkem“ – mixem CocaColy, tuzemského energetického nápoje a místní žitné. A aby nám to nebylo málo, po večeri jsme zvládli další.

Krom romanticky malebných pláží

19. 12. 2008 Ráno vstáváme v místních šest hodin. Nastupujeme do motorové dřevěné lodice a vyrážíme na okružní plavbu s pauzami na šnorchlování. Krom romanticky malebných pláží a ostrůvků se seznamujeme i s drzími opicemi. V poledne už jsme v přístavu. Než nám vypluje loď, obědváme v přístavní restauraci. Navečer už jsme zpátky na Pukhetu.

30. 12. 2008 Po opulentní snídani v rezortu Sawasdee balíme a rozesíláme novoroční pozdravy přátelům. V poledne nás drožka převáží do Patongu do pěťhvězdičkového hotelu a ještě ten večer zvládáme procházku městem.



hotelová drožka odvezla na písčnou hotelovou pláž, na hotelové lehátka, pod hotelové slunečníky k hotelovému moři. Vydrželi jsme tam do pozdního odpoledne. Po večeri v báječné restauraci jsme pak šli na thajské masáže. Vyzkoušel jsem olejovou a mohu doporučit.

28. 12. 2008 Po snídani jedeme do přístavu a plujeme na ostrov Phi Phi. Po opulentním obědě už na ostrově – s Vladimírem sami dva u stolu založeném pro 12 osob – jsme šli hledat spolumajitele ESO travel Martinu a Tomáše Cikánovy. Po troše kufrování jsme je našli zaparkované i s dětmi v baru na pláži. Odpolední siestu už





Nový rok vítáme vypuštěním lampionů

31. 1. 2008 po snídani jedeme autem poznávat Pukhet – kláštery, pláže, džungli a pamětihodnosti. Po návratu věnujeme kousek silvestrovské noci oslavě příchodu nového křesťanského roku v hotelové zahradě. Jídlo i program jsou báječné. Nicméně záhy vyrazíme zkoumat a žít noční život.

1. 1. 2009 Nový rok vítáme na pláži vypuštěním lampionů. V poledne si jdeme projít tržiště. Vladimír si konečně k obědu dává skutečně thajské menu a ihned slzí dojetím. Pozdě plakat. Zítřka letíme domů. ■

www.thajsko.net

www.esotravel.cz



Červnový folklorní boom

Co do počtu a různorodosti folklorních festivalů, lidových slavností a přehlídek je nejbohatší měsíc červen. Není víkend, aby se někde nepořádal ne jeden, ale hned dva, tři i více festivalů, většinou s mezinárodní účastí, a napříč celou republikou. Obrátila jsem se na předsedu Folklorního sdružení ČR Zdeňka Pšenicu, který z nich by doporučil navštívit zahraničním a českým zájemcům o lidovou kulturu.

2 O významných květnových festivalech jsme psali v minulém čísle. Poradíte, kam v červnu za lidovou kulturu.

1 Je pravda, že červen a srpen jsou nejnepříjemnější měsíce na pořádání folklorních festivalů. S ohledem na množství návštěvníků jsou určité nejzajímavější slavnosti písní a tanců Pod Zvičinou v Lázních Bělohrad (18.–21. 6.). Jsou přitažlivé už tím, že se konají v překrásném, malebném podhůří Krkonoš, a musím prozradit, že letošní ročník je spojen i s oslavami šedesátin souboru Hořeňák, který festival organizuje. Patří mezi neúspěšnější folklorní soubory v Česku, které reprezentoval už téměř na všech světových kontinentech. V historickém centru západočeské metropole se pořádá Mezinárodní folklorní festival Plzeň (10.–14. 6.), kde bývají zpravidla k vidění i soubory z exotických míst světa.

Začátkem června (5.–7. 6.) se koná festival v královském městě Nymburk, který se jmenuje Polabská vonička, v překrásném panoramatu na břehu řeky Labe. No a ve stejném termínu na soutoku Labe a Vltavy Mělnický vrkoč, na kterém si přijdou na své i milovníci dobrého vína, protože v Mělníku jsou vinné sklepy paní Betiny Lobkowicz... O tomto víkendu se konají hned čtyři velké festivaly – ty následující dva mohou být zajímavé pro návštěvníky ze Slovenska a Rakouska. Festival Podluží písní a tancem v Tvrdonicích má letos 54 let. Je to na slovensko-moravském pomezí, nedaleko lednicko-valtického areálu a jeden z doprovodných programů tvoří také ochutnávka místních vín. Co se týká Mezinárodního folklorního festivalu Štěpy ve Veselí nad Moravou, tak patří mezi dětské festivaly a odehrává se v nádherném prostředí zámeckého parku.

Jsou samozřejmě další festivaly, v Liptále nedaleko Vsetína (12.–14. 6.), přehlídkový MFF Frýdek-Místek (16.–22. 6.) a určitě nejpříjemnější dětský festival Kunovské léto (15.–21. 6.) spojený se Svatojánským jarmarkem v Uherském Hradišti. A Dolní Čermná



v půvabném Podorlicku. Poslední víkend v červnu bývá pravidelně i jeden z nejslavnějších festivalů Mezinárodní folklorní festival Strážnice (25.–28. 6.). Má letos 64 let a setkáte se na něm s folklorním nejen v jeho přírodně podobě, ale i v různých úpravách a stylizacích.

2 Je to nejstarší festival u nás?

1 Má největší počet účastníků, ale nejstarší není. Tím je Slováký rok, který se koná jednou za čtyři roky a jeho počátky se datují od r. 1921. Druhým nejstarším jsou Rožnovské slavnosti, které existují od roku 1925. Budou se pořádat začátkem července a určitě stojí za to je navštívit a spojit s prohlídkou Rožnovského skanzenu, jednoho z nejrozsáhlejších živých skanzenu na světě. V českém prostředí má nejdelší tradici srpnový festival v Červeném Kostelci, druhým nejstarším jsou Chodské Domažlice, no a tím třetím již zmíněné slavnosti Pod Zvičinou.

2 Jak pomáhá Folklorní sdružení festivalům, pokud je přímo nepořádá?

1 Folklorní sdružení ČR má pod svými křídly 59 festivalů. Zajišťuje pro ně např. účast souborů ze vzdálených destinací (Čína, Ekvador, Nový Zéland, Mexiko, Cookovy ostrovy, Kolumbie, Peru) a špičkových evropských souborů. Snahou FoS je také vést festivaly, aby se prezentovaly i tradiční gastronomií a tradičními řemesly. Naše republika je velice bohatá na různorodost i počet souborů, které jsou na profesionální úrovni. Sympatickým rysem našich festivalů je také to, že oslovují všechny generace včetně mládeže. Přijďte, poznáte kulturu různých regionů, krásy přírody a památek. ■

Vlasta Cibulová, foto archiv FoS ČR



PRVNÍ NOVOMĚSTSKÝ RESTAURAČNÍ PIVOVAR

Novoměstský restaurační pivovar je jedinečnou gastronomickou raritou v centru Prahy

Celková kapacita je 340 míst v atraktivních rozsáhlých prostorách

Vlastní výroba 11° piva – kvasnicový nefiltrovaný světlý a tmavý ležák

Prohlídka pivovaru s odborným výkladem

Vynikající typicky česká a mezinárodní kuchyně

Pivní večery s živou hudbou

Bohatá nabídka menu pro turistické skupiny



Otevřeno denně
Po – Pá 10.00 – 23.30
So 11.30 – 23.30
Ne 12.00 – 22.00

Novoměstský pivovar s.r.o.

Vodičkova 20, 110 00 Praha 1
tel./fax: 222 232 448, 602 459 216
e-mail: sales@npivovar.cz
www.npivovar.cz

Jeho Excellence zahajovala



9. března 2009 se ve výstavních prostorách pražského obchodního domu Kotva uskutečnila vernisáž výstavy „Historie na plakátech Aeroflotu“, kterou spolu s dalšími osobnostmi zahajoval velvyslanec Ruské federace v Česku Jeho Excellence pan Alexej Leonidovič Fedotov. Její účastníky potěšily nejen originály historických plakátů, ale také vysoce reprezentativní katalog vystavených exponátů. Praha byla po Moskvě a New Yorku třetí metropolí, kterou putovní výstava k loňskému 85. výročí ruské civilní letecké přepravy (založena 9. února 1923) navštívila. ■

www.aeroflot.ru





Lašské muzeum v Šustalově vile



Muzeum Fojtství

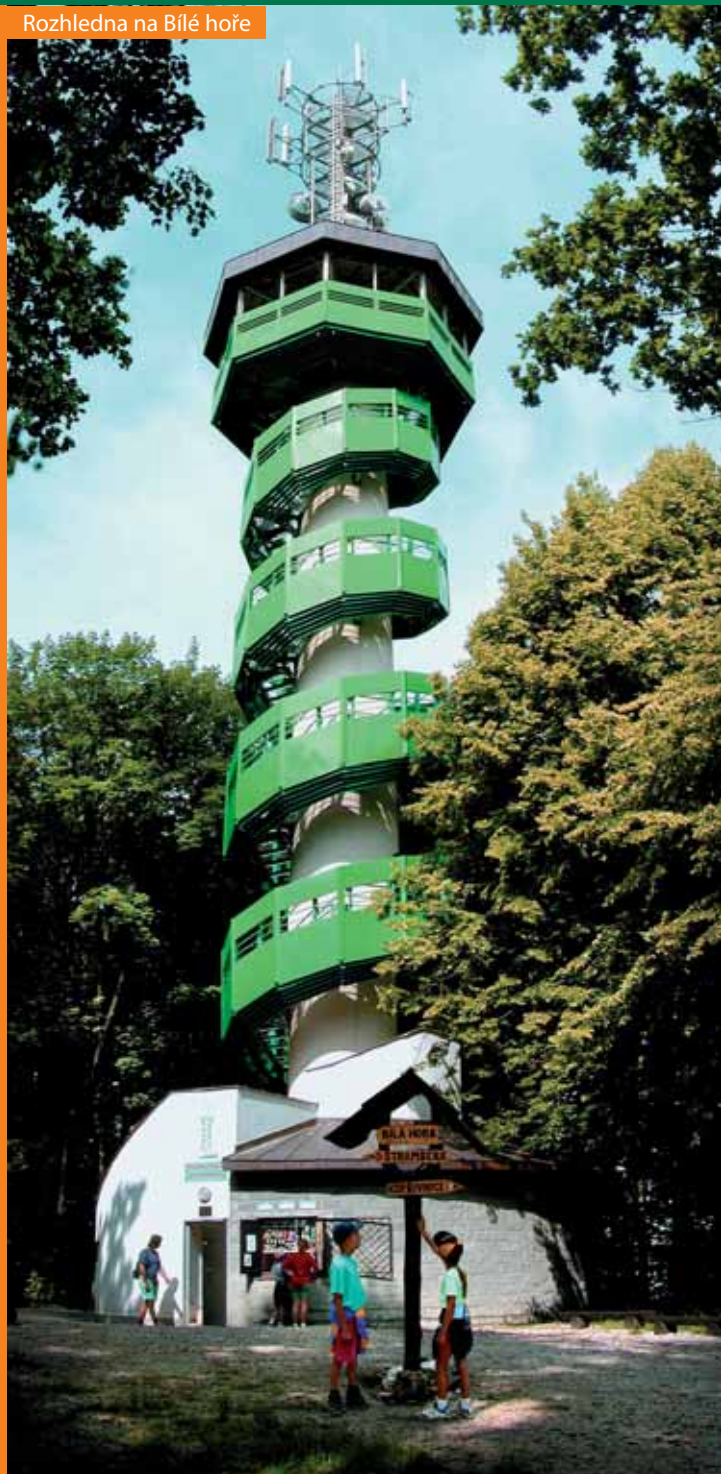


TATRA Technické muzeum



Emil Zátopek – Expozice

Rozhledna na Bílé hoře



Kopřivnické víkendy

*aneb
Nevíte-li kudy kam
– přijďte do Kopřivnice*

Kopřivnice, to jsou nejen naše atraktivní muzea, ale i příležitost pro příjemnou relaxaci.

Lašská naučná stezka vás provede nádhernými místy podbeskydské přírody, aby vás přes zříceninu hradu Šostýn zavedla na rozhlednu na Bílé hoře s výhledem na celou Lašskou bránu Beskyd.

Ti ještě čilejší se mohou u nás věnovat nejen turistice, ale mají možnost si v létě i v zimě zaplavat, zahrát si minigolf, bowling, tenis, zarybařit si nebo si třeba zajezdit na koni či na čtyřkolkách.

*Kopřivnická muzea
Vás srdečně zvou
k návštěvě!*

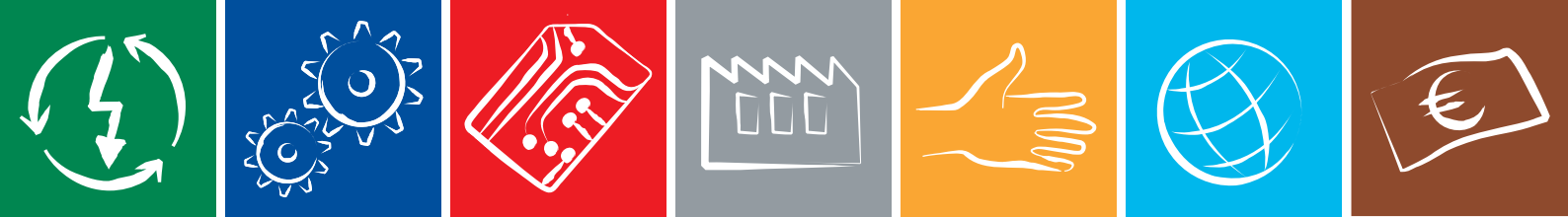
Regionální muzeum v Kopřivnici, o.p.s.

tel.: 556 821 106, skype: rm-receptem

www.tatramuseum.cz

Návštěvní hodiny: 9.00–17.00, v pondělí zavřeno





PODPORUJEME POŘIZOVÁNÍ NOVÝCH TECHNOLOGIÍ **PROGRAM ROZVOJ OPPI POMÁHÁ PODNIKATELŮM REALIZOVAT** **PROJEKTY ZVYŠUJÍCÍ EFEKTIVNOST PROCESŮ V HOSPODÁŘSKY** **POSTIŽENÝCH REGIONECH A VE VYBRANÝCH ODVĚTVÍCH ČESKÉ** **EKONOMIKY**

Podějte si od 15. 4. 2009 do 15. 7. 2009 žádost do programu Rozvoj Operačního programu Podnikání a inovace.

Tento program umožňuje podnikatelům pořídit si nová technologická zařízení s vyššími technickými a užitnými parametry, a realizovat tak projekty zvyšující efektivnost procesů v hospodářsky postižených regionech a ve vybraných odvětvích české ekonomiky.
Na tuto výzvu programu jsou připraveny **2 miliardy Kč**.

O podporu v rámci výzvy může požádat malý a střední podnikatel (podnikající fyzická a právnická osoba – například a. s., s. r. o., k. s., v. o. s., družstvo) oprávněný k podnikání na území ČR. Projekt musí být realizován ve vybraných podporovaných ekonomických činnostech a na území regionů uvedených v programu. Podpora je poskytována formou dotace účelově určené k úhradě způsobilých výdajů vzniklých v souvislosti s plněním předmětu projektu ve výši **1–20 mil. Kč**.

Na způsobilé výdaje projektu podpořené v rámci programu **Rozvoj** je možné získat kromě dotace také podporu z programu **Záruka**.

Další informace získáte na www.mpo.cz, www.mpo-oppi.cz a www.czechinvest.org.

Zde naleznete podrobnější údaje týkající se seznamu podporovaných ekonomických činností a vymezení podporovaných regionů. Dále zde najdete informace o výši podpory v rámci možnosti kumulace programu Rozvoj OPPI s programem Záruka.

V Operačním programu Podnikání a inovace čeká na podnikatele více než **99 miliard Kč**.

Přidejte se i Vy k řadě úspěšných žadatelů – získejte dotaci, záruku či úvěr na realizaci svého projektu, a upevněte tak svoji pozici na trhu.



EVROPSKÁ UNIE
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
INVESTICE DO VAŠÍ BUDOUCNOSTI

www.mpo-oppi.cz 800 800 777

Komplexní služby ve stavebnictví



Kolejové stavby • Silniční stavby • Mostní stavby
Projekční inženýring • Pozemní stavby • Svařování
Doprava a mechanizace



člen skupiny enteria