

www.e-vsudybyl.cz

# všudybyl

páté  
vydání  
2007

## PRAHA VÍDEŇ

4h 02min

**SC** PENDOLINO

Více informací najdete na stranách 8-9.

časopis lidí a o lidech v cestovním ruchu

## NEJLEPŠÍ OD NÁS!



- komplexní a kvalitní ochrana Vás a Vašich blízkých
- pojištění šité přímo na míru
- mnoho výhod zdarma
- rozsáhlý program slev
- daňové výhody
- výhodné zhodnocení Vašich finančních prostředků

Developed with



Shell  
**V-Power**



## ***Není to jen palivo. Je to více než 60 let společné vášně pro výkon.***

Vzrušující, inspirující, nenahraditelná... a plná společné vášně pro výkon. Tak by se dala popsat spolupráce se značkou Ferrari, která začala před více než šedesáti lety. Od chvíle, kdy si sám Enzo Ferrari zvolil společnost Shell pro svůj závodní tým, pracujeme na vývoji paliv pro Formuli 1. Výsledkem je 134 titulů

Grand Prix. V každé kapce Shell V-Power a V-Power Racing se skrývají léta zkušeností, které jsme získali na závodní dráze. Paliva Shell V-Power a V-Power Racing byla vyvinuta pro dokonalý výkon a jedinečný pocit z pohybu. Tak vidíte, nejsou to jen paliva, jsou to paliva Ferrari pro vaše cesty.

**Made to move**



# 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](mailto:interbus@interbus.cz), [www.interbus.cz](http://www.interbus.cz)

Jednu věc zejména připomenouti se vidí, jak mi se mezi formany po zemi a mezi plavci na moři vedlo. Když sem tak, dílny řemeslníků přehlédaje, teskní, řekl Mámilovi Všudybud: „Vidím já, že je toto cosi neposedavého, rtuť vždycky se mektati<sup>1</sup> chtějí: protož mu žádné jedno místo nevoní, k němuž by se přivázati dáti chtěl. Ukažme mu prostrannější, kupecký, kdež vždycky sem tam přes svět se přenášeti a jako ptáku létati volno.“ „Nejsem proti tomu,“ řekl sem, „i toho zkusiti.“ Šli sme tedy.

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

<sup>1</sup> zmítat se



## Protož mu žádné jedno místo nevoní, k němuž by se přivázati dáti chtěl

Jedním ze základních atributů průmyslu cestovního ruchu je cestování. Infrastruktura, dopravní park, bezpečnost provozu (zejména pak chování jeho účastníků) a přepravní uzlové body – letiště, přístavy, železniční i autobusová nádraží – v něm hrají limitující roli. Zatímco ve státech Evropské unie se počítá s použitím výnosů z mýtného hlavně na budování a obnovu silniční infrastruktury, ve Švýcarsku je jeho významná část investována do infrastruktury železniční, aby se zvýšilo procento přepravy zboží po železnici, snížilo zatížení

silniční sítě a chránilo životní prostředí. Projekt elektronického výběru mýta byl ve Švýcarsku odstartován všelidovým referendem v r. 1994. Výstavba systému začala v roce 1999 a do provozu byl uveden k 1.1.2001. Výběr elektronického mýtného je ve Švýcarsku zabezpečován státem. Roční provozní náklady systému představují 5 až 7 % z celkových příjmů a návratnost investic do vybudování satelitního mýtného systému byla pouhopouhých 6 měsíců. Ale nejen proto, že placené úseky nelze obcházet.

Jaromír Kainc, nakladatel Všudybylu

**všudybyl**

Grafická úprava a sazba: Layout s.r.o., Dornych 47, 617 00 Brno,  
tel.: +420 603 871 550, e-mail: layout@atelierlayout.cz

Tisk: Gaspo 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  | S ministrem Alešem Řebíčkem           |  |
| 7  | Kongresové centrum ČNB a Imperial     |  |
| 8  | Manažeři jezdí vlakem                 |  |
| 10 | Cílem je sama cesta                   |  |
| 13 | Super akce                            |  |
| 14 | Číslo jedna na evropských letištích   |  |
| 16 | Na China Outbound Congress            |  |
| 18 | Taxikář je všude stejný               |  |
| 20 | XII. reprezentační ples               |  |
| 22 | Další úspěšný rok                     |  |
| 23 | Když Kaipan Dvořák, Rent a Car        |  |
| 24 | Dvanáct špičkových vín                |  |
| 25 | Královna výčepních                    |  |
| 25 | Novoměstský pivovar                   |  |
| 26 | Pupp v nových interiérech             |  |
| 26 | Kvalitní ubytování za příznivé ceny   |  |
| 27 | Prestižní certifikát ISO 14001        |  |
| 27 | Mezistátní zápas v Art Hotelu William |  |
| 28 | Strategie cyklistické dopravy         |  |
| 29 | Projekty jdou do finiše               |  |
| 30 | Městská hromadná doprava              |  |
| 30 | Expozice v Prašné bráně               |  |
| 32 | Partnerem Fóra českého stavebnictví   |  |
| 32 | Cestovní ruch na prahu 3. tisíciletí  |  |
| 32 | Malý okruh Čínou                      |  |
| 35 | 5. dubna 1937 v 9 ráno                |  |
| 35 | Boeing 787-8 Dreamliner               |  |
| 36 | Tarcu nebo Godeanu?                   |  |

### Oprava tiskové chyby

Na konci předposledního a začátku posledního řádku prostředního sloupce na straně 30 čtvrtého vydání Všudybylu 2007 je chybný název subjektu. Správný je: „eTravel 2004 s. r. o.“

# Věřím v návrat aspoň části nákladní dopravy na dráhu, říká ministr Aleš Řebíček



**?** S Ing. Alešem Řebíčkem se v souvislosti s hlavním tématem *Všudybylu* setkáváme 5. dubna na Ministerstvu dopravy České republiky. Pane ministře, 30. září 2006 jsem se s hejtmany Jihočeského kraje a Kraje Vysočina pány Zahradníkem a Vystrčillem zúčastnil oslav 100 let úzkokolejné místní dráhy Jindřichův Hradec – Obrataň, ale nejen kvůli i této železnici patří území České republiky historicky k evropským oblastem s nejhustší železniční sítí. Česko si dodnes, a to i díky poměrně rychlé výstavbě železničních koridorů, uchovává čelné postavení v Evropě v tranzitní železniční přepravě. Jaký očekáváte vývoj u železniční dopravy na území České republiky?

**!** Železnice je z historického pohledu dopravním systémem, který v době svého největšího rozvoje znásobil dopravní kapacity. Až díky železnici se z cestování a převážení nákladů stala běžně dostupná služba. Později, s nástupem automobilové a pak i letecké dopravy, se význam železnice rozměnil, což ale neznamená, že by některý z nových typů dopravy železnici mohl nahradit a vytlačit do ústraní. Není pochyb o tom, že železnice má na trhu dopravních služeb nezastupitelné místo, a jsem si jistý, že tomu tak ještě dlouho bude. V Evropské unii probíhá už řadu let poměrně náročný, ale také velkorysý program modernizace tzv. železničních koridorů, což je síť moderně postavených, kvalitně vybavených a zabezpečených a poměrně vysoké rychlosti umožňujících železničních tratí spojujících Evropu ze severu na jih a z východu na západ. Cílem investic je udržet železniční dopravu dostatečně atraktivní jak pro cestující, tak pro firmy přepravující různé zboží. Především nedostatečná rychlost dopravy a souvisejících činností je faktor, který může odvádět přepravní výkony z železnice na silnici. V tuto chvíli všichni v dopravě napjatě očekáváme, jak se projeví mýtné na dálnicích a rychlostních silnicích, které se v Česku platí od 1. ledna letošního roku. Tento poplatek totiž není nic jiného než platba za použití dopravní cesty, která se při železniční dopravě platila už roky a byla ve srovnání železnice se silnicí dost jistě míry nespravedlivá.

**?** Věříte v návrat nákladní dopravy na železnici?

**!** Když to shrnu, věřím v návrat aspoň části nákladní dopravy ze silnice na dráhu. Aby se tak stalo a aby České dráhy i soukromí dopravci byli

dostatečně konkurenceschopní, čeká nás rozsáhlá reforma Českých drah, spočívající v segmentaci dopravce podle druhů dopravy. Mj. jiné proto, aby dál nedocházelo ke skrytému křížovému financování osobní dopravy z výnosů dopravy nákladní, protože tuto výhodu např. nemají soukromí dopravci osob. Stejně tak je potřeba pokusit se přivést alespoň do nákladní dopravy strategického partnera ze zahraničí, který by pomohl získat do zakázkové náplně Českých drah část mezinárodní dopravy. Je logické, že když už někdo např. ve Francii nebo Německu něco naloží na kamion a má to dovést k nám, nebude ho na hranicích zajímat možnost přeložit náklad na vlak. Bez spolupráce s nějakým silným dopravcem v Evropě se proto k tomuto typu zakázek umí České dráhy dostat jen těžko. Další formou podpory železnice je všeobecná iniciace kombinovaných druhů přepravy, která je v mých očích výrazně propojena s programem výstavby veřejných logistických center s veřejnou podporou. Představíte-li si něco, co se nazývá logistické centrum, obvykle je to cosi na kraji města u dálnice. O čem mluvím já, je centrum v místě, kde se stýkají železniční a silniční síť a pokud možno také vodní dopravní cesta.

**?** V pátém vydání *Všudybylu* roku 2004 jsem informoval o tom, jak se Švýcarsko – země s velkým podílem tranzitní dopravy (sever-jih) přes Alpy začalo bránit rostoucímu počtu kamionů. Jeho projekt elektronického výběru mýta byl odstartován všelidovým referendem v r. 1994. Výstavba satelitního mýtného systému začala v roce 1999 a kompletně byl uveden do provozu k 1.1.2001. Výběr elektronického mýtného ve Švýcarsku je zabezpečován státem, za výběr mýtného je zodpovědná celní správa, která má v organizační struktuře oddělení výběru mýtného. Výstavba a zprovoznění celého systému stály v letech 1997 až 2001 částku 281 mil. CHF. Roční provozní náklady satelitního systému představují 5 až 7 % z celkových příjmů. V prvním roce uvedení systému do provozu, v roce 2001, bylo na poplatcích vybráno 770 mil. CHF, což znamená, že

návratnost investičních prostředků vložených do systému v letech předešlých včetně r. 2001 byla pouhých 6 měsíců. Pane ministře, rozvoj české silniční a dálniční sítě vyžaduje obrovské prostředky a patří k významným integračním příspěvkům Česka v rámci Evropské unie.

**!** Kdybych se dnes zabýval způsobem, jak vybudujeme mýtný systém, tak bych se silně zajímal o švýcarské zkušenosti. Rovnou ale říkám, že jednou z možných konkurenčních výhod Švýcarska při zavádění mýtného je to, že je sevřeno horami. Hraniční přechod, kterým lze do země vjet, není každých 20 kilometrů jako u nás, takže uhlídat celé území není tak těžké. Ale dost kdyby. Nejsme v situaci, že vybíráme systém mýtného. Ten byl vybrán a rozestavěn mnoho měsíců před mým příchodem na Ministerstvo dopravy ČR. Mně nezbylo než jej dokončit, a i to si na podzim loňského roku vyžádalo sérii složitých a dlouhých jednání. Pokud jde o rozvoj dálniční sítě, ten je samozřejmě jednou z priorit ministerstva a vlastně celé vlády, protože právě vláda musí pro rozvoj dálniční sítě určit dostatečné prostředky. A to dokonce ne z roku na rok, ale s několikaletým výhledem. To aby se nestalo, že v roce 2007 něco rozestavíme, a v roce 2009 zjistíme, že nemáme na všechny rozjeté stavby dost peněz a některý úsek nebo jeho část bude nutně pozastavit. Kromě toho je nepochybně potřeba jít cestou ucelených úseků, aby se nestávalo, že se začne stavět kus dálnice např. kolem Kroměříže, ale nepostaví se několikakilometrový kousíček, který by budovanou trasu kolem města napojil na již existující dálnici. A ještě jedna poznámka na toto téma. Na část dálnic chceme použít metodu spolupráce veřejného a soukromého sektoru, takzvaný projekt PPP (Public-Private-Partnerships). Prvním úsekem, který by touto cestou měl vzniknout, bude cca dvacet kilometrů dálnice D3 na jih od Tábora.

**?** Mezinárodní letecká doprava v Česku a v jeho vzdušném prostoru si stále drží



pozitivní dynamiku. V úvodníku „leteckého“ Všudybylu (8/2006) jsem konstatoval, že geografická poloha Česka a pokračování vzestupu poptávky po letecké přepravě ve střední Evropě láká a přivádí na česká letiště další dopravce. To vytváří předpoklady, že se v Česku budou i nadále zvyšovat zisky za dodávky palubního cateringu, za technickou údržbu letadel, opravárenské a handlingové služby atd. třetím subjektům. Že na letištích výrazně porostou inkasa duty free prodejen, restaurací atd. Ostatně, na „zlaté horečce“ (Klondike 1896-98) rovněž vydělávali hlavně lodní společnosti, dodavatelé služeb a zboží. Díky ostré konkurenci – cenové válce – mezi aeroliniemi je to dnes se zbohatnutím z holé letecké přepravy obdobné jako se ziskem většiny tehdejších goldseekers, avšak letecká doprava se díky tomu čím dál víc stává dostupnou i pro ekonomicky slabší sociální vrstvy. Pane ministře, zajímá mne vaše vize budoucnosti mezinárodních letišť v Brně, Ostravě, Karlových Varech, Pardubicích, Plzni a Českých Budějovicích. Popřípadě váš názor na hustou síť letišť aeroklubů, díky kterým je Česko, coby turistickými atraktivitami jedna z nejbohatších zemí, zaslíbenou destinací aeroturistů.

**1** Nemám vizi, pokud jde o mimopražská letiště, protože k nim nemám žádnou pravomoc. Letiště v Brně, Ostravě a Karlových Varech sice původně byla součástí státního podniku Česká správa letišť, ale zákonem z roku 2004 byla převedena na kraje. Pokud vím, mají kraje své rozvojové programy. Podobně existují programy využití pro další letiště. Je nepochybné, že jádro jejich využití bude především v oblasti charterových letů, případně pro nízkonákladové dopravce, protože at chceme nebo ne, našim hlavním letištem je Praha-Ruzyně a velké společnosti s pravidelnou přepravou budou mít jádro své činnosti právě tady.

Pokud jde o Ruzyni, tedy to, co zbylo z dřívější České správy letišť a bylo později přejmenováno na Letiště Praha. Tam je jasným aktuálním úkolem zajistit převod státního podniku na akciovou společnost, která by mimo jiné např. dovozovala vstup strategického partnera. Ten by kromě zkušeností s provozem velkého letiště uměl přilákat další letecké společnosti. Vážným úkolem je dostavba nové vzletové a přistávací dráhy, bez níž sice máme letiště s kapacitou asi 20 milionů pasažerů ročně, ale bez dráhového systému, který umí nechat přistát a odstartovat odpovídající počet letadel. Současně s tím je třeba pokusit se přilákat do Prahy nové linky, např. z Asie, které sem buď přivezou byznysmany a turisty, nebo Prahu budou mít jako letecký hub – přestupní stanici do dalších evropských destinací.

**2** Čas od času se v Praze objeví velké luxusní říční lodě plující z Hamburku s vysoce solventními turisty. Jak osobní doprava, tak především nákladní je ale limitována průchodností toků, zejména Labe a Vltavy. Hospodářsky rozvinutá Evropa je propojena komplexem vodních dopravních cest. Ve druhém vydání letošního Všudybylu hejtman Zlínského kraje pan Libor Lukáš říká, že Baťův kanál na sebe váže značnou část podnikatelských aktivit cestovního ruchu a že do Zlínského kraje přivádí spousty turistů. Pane ministře, je v zájmu České republiky podporovat rozvoj vodních cest a vodní dopravy?

**1** Už formulace vašeho konstatování naznačuje zásadní směřování vodní dopravy v našich podmínkách. Zatímco při přepravě velkých objemů zboží např. přes oceán jsou lodě nenahraditelné a letecká přeprava je podstatně dražší, je u nás vedle rozvinuté a dále budované silniční a železniční sítě těžké najít pro říční dopravu jiné než turistické či rekreační poslání. Samozřejmě, že po řekách proudí a proudit bude také část carga. Ale tady se dostáváme do diskusí o časových parametrech takové dopravy, které ne každému zboží vyhovují. Svou roli hrají samozřejmě i náklady. Ty se u velkých vodních staveb snadno vyšplhají k miliardám korun. Zapomínat nelze ani na ekologické parametry. Každá vodní stavba totiž má větší či menší dopad na životní prostředí a náš koaliční partner na Ministerstvu životního prostředí ČR to všechno sleduje ostrým zrakem. Takže obecně mohu odpovědět, že podpora rozvoje vodních dopravních cest v zájmu naší země samozřejmě je, už proto, že i do této oblasti lze získat prostředky z evropských rozvojových programů. A bylo by hloupé se o to aspoň nepokusit. U každé jednotlivé stavby je však třeba pečlivě vážit její reálné přínosy, náklady a dopady na životní prostředí. ■

[www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)



# Evropské bankovní & finanční fórum

Kongresové centrum České národní banky a hotel Imperial Karlovy Vary, 27.–29. března 2007



„Úspěch či přežití v globálním světě financí?“ – bylo hlavním mottem 15. Evropského bankovního a finančního fóra, mezinárodní konference organizované ve spolupráci s Českou národní bankou. Budoucnost Evropy byla vždy jednou z klíčových otázek všech z dosavadních čtrnácti kongresů a letošní ročník nebyl výjimkou. Na programu EB&FF'07 sehrála problematika Evropy, převážně té rozšířené – již sedmadvacetileté – opět důležitou roli, mezi hlavními tématy se objevily otázky měnové politiky EU, evropské fondy a podpora zajímavých investic, zefektivnění finančních služeb apod. Poprvé v patnáctileté historii EB&FF se program dělil na dvě části. Lépe řečeno pokračování pražského programu EB&FF '07 se přesunulo do Karlových Varů. Zde se soustředily panely Ruské federace, Kazachstánu a Ukrajiny za aktivní účasti velvyslanců Kazachstánu a Ukrajiny a hejtmana Karlovarského kraje pana Josefa Pavla. Ačkoliv prezident České republiky prof. Václav Klaus přivítal některé z významných mluvčích již při nedělní večeři, byla konference tradičně zahájena recepcí v pondělí 26. března v Paláci České spořitelny, kde její účastníky přivítali místopředseda vlády Alexandr Vondra, guvernér České národní banky Zdeněk Tůma a předseda představenstva a generální ředitel České spořitelny Jack Stack, společně s prezidentem společnosti Comenius Karlem Muzikářem. Konference se zúčastnilo pětadvacet mluvčích z dvaceti zemí tří kontinentů a více než tři sta registrovaných účastníků. První den konference zahájili pánové místopředseda vlády České republiky Alexandr Vondra a guvernér České národní banky Zdeněk Tůma. Mezi významné mluvčí patřili první místopředseda vlády a ministr financí Ukrajiny Nikolaj Azarov, paní Carolyn Ervin z OECD, prezidentka Federal Reserve Bank z Clevelandu Sandra Pianalto, předseda dozorčí rady City Investment Bank Novosibirsk Anatolij P. Dubejko, senior viceprezident Nordic Investment Bank pan Francois Lecavalier, z EBRD Harro Pitkänen, guvernér a viceguvernér centrálních bank Slovenska a Rumunska, Ivan Pilip z Evropské investiční banky a mnoho dalších. ■

[www.ebff.cz](http://www.ebff.cz)



**?** Pane generální řediteli, České dráhy se těší novému fenoménu – přílivu bonitní byznys klientely.

**!** Ano, i ten je jedním z důkazů změn, kterými procházejí České dráhy. Díky novinkám v našich službách se nám podařilo získat novou skupinu zákazníků, která by dříve o využití spojů Českých drah neuvažovala. Samozřejmě mám na mysli ty, kteří ve velké míře využívají spoje SC Pendolino a současně začínají „objevovat“ naše další vysoce kvalitní služby. Např. dálkové mezinárodní spoje EuroCity či rychlou dopravu na vnitrostátních linkách vlaky InterCity. Vše nasvědčuje tomu, že se už dnes manažeři cestovat vlakem nestydí.

**?** Mají však vysoké nároky na úroveň a šíři služeb. Dokáží České dráhy jejich požadavkům vyhovět?

**!** Samozřejmě. Je to pro nás obrovská výzva. Ukazuje se, že jsme schopni využít náš obrovský potenciál. Je to správný trend, jednoznačně podporující rozvoj společnosti. Daří se nám získávat nové skupiny velmi náročných zákazníků, a já jsem přesvědčen, že jejich důvěru nezka-



# Manažeři se už dnes cestovat vlakem nestydí, říká předseda představenstva a generální ředitel Českých drah, a.s. Josef Bazala

memé. Dobře to ilustruje skutečnost, že s námi cestují klíčoví manažeři největších slezských, českých a moravských podniků. Vrcholoví politici, umělci, ale i další lidé, pro které do té doby (nadneseně řečeno) existovala jediná alternativa, a to sedmičkové BMW. Proto jsme také např. speciálně vyškolili personál pro vlaky SC Pendolino (jedná se o špičkový tým, který by nám mohla závidět nejedna letecká společnost). Proto jsme přišli i s internetovým prodejem dokladů, čekárenskými zónami ČD Lounge a chystáme řadu dalších novinek.

**?** Jste vrcholovým manažerem jedné z největších firem v České republice. Jezdíte vlakem?

**!** Samozřejmě. Pocházím z Olomouce a často využívám spoje SC Pendolino. Na jejich palubách se setkávám s řadou kolegů, ředitelů klíčových českých a mezinárodních podniků. Jezdím i jinými vlaky. Hojně mezinárodními spoji EuroCity a od 10. prosince při cestách do Bratislavy a do Vídně SuperCity Pendolino, které jsme na těchto linkách zavedli. Komfort cestování je přitom stejný, jaký cestující znají z linky do Ostravy. Stejně tak je rekordní i rychlost







spojení. Obě města spojujeme s Prahou poprvé v historii za dobu kratší než čtyři hodiny.

**? Jaké další novinky oslovují náročnější klientelu?**

**!** České dráhy vstoupily do celoevropské sítě nočních spojů špičkové kvality EuroNight. Ty přináší pohodlné noční spojení např. s mezinárodním letištěm ve Frankfurtu nad Mohanem, stejně jako návazné spojení rychlovlakem TGV do Paříže. Není to ale jen mezinárodní doprava. Rozšiřujeme služby poskytované přes internet. Lze si přes něj koupit jízdenku na všechny vnitrostátní spoje vyšší kvality InterCity. To je další cesta jak zpřístupnit kvalitní železniční spojení zaneprázdněným lidem. Chystáme ale i řadu dalších novinek.

**? Dotknou se také služeb ve stanicích?**

**!** Již nyní poskytujeme všude tam, kde zastavují vlaky SC Pendolino, možnost zapůjčení či přistavení osobního automobilu. Je to logická návazná služba, přesto by ji asi dřív nikdo

od Českých drah nečekal. Intenzivně zvažujeme možnost telefonického prodeje cestovních dokladů pro vlaky vyšší kvality, stejně jako se snažíme o další modernizaci a rozšíření doplňkových služeb ve stanicích.

**? Řízení největší firmy v zemi vyžaduje vysoké nasazení. Jak relaxujete? Čemu se věnujete ve volném čase?**

**!** Rád sportuji. Jsem velkým příznivcem fotbalu. Zajímají mě výkony špičkových mužs-



Předseda vlády České republiky Mirek Topolánek a ministr dopravy Aleš Řebíček využili 5. 4. 2007 k cestě do Jihočeského kraje pravidelný rychlíkový spoj R 631 s odjezdem z Prahy hlavního nádraží v 7.14 hodin. V restauračním voze se pak uskutečnilo jednání s vedením Českých drah v čele s předsedou představenstva a generálním ředitelem akciové společnosti ČD Josefem Bazalou. V 8.55 hodin R 631 přijel do Tábora, kde premiéra přímo na nádraží přivítali hejtman Jihočeského kraje Jan Zahradník a starostka města Tábora Hana Randová.



te. Sám občas kopanou hraji, a proto se snažím využívat nejrůznější příležitosti pro manažerská setkání s fotbalovým podtextem. Kopaná je týmovou hrou, kde všichni táhnou jedním směrem, k jednomu cíli, a tak může být inspirátorkou pro každodenní práci. Kromě toho se snažím hrát golf, mám rád přírodu, zajímá mne kultura vína, kulinářství, literatura atd. Obdobně, jako snad všichni vrcholoví manažeři, jsem rád pohromadě s rodinou.

**? Co byste vzkázal cestujícím? Proč by měli zachovat přívětivost službám Českých drah?**

**!** Chtěl bych je ujistit, že zákazník je pro nás alfou a omegou veškerého konání. Dbáme na trvalý růst kvality svých služeb. Chceme, aby cestující, ať už cestuje kamkoli a kterýmkoli spojem, měl vždy důvod vybrat si právě České dráhy. I do budoucna proto budeme přicházet s novými produkty. Masivně modernizovat vozový park a nádraží, stejně jako intenzivně využívat internet a další moderní technologie. ■

[www.cd.cz](http://www.cd.cz)

[www.scpendolino.cz](http://www.scpendolino.cz)



**?** Rozhovor s předsedou představenstva a ředitelem akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy Ing. Janem Šatavou jsem zahájil dotazem na to, jak se organizovaly oslavy sta let tratě z Obrataně do Jindřichova Hradce, o nichž informovalo deváté vydání Všudybylu 2006 (str. 32-33).



Ing. Jan Šatava

**I** Bylo to velice náročné už proto, že zřejmě byly největší železniční oslavou toho roku v České republice. Připravovali jsme se na ně více než rok dopředu. Do oslav byla zapojena řada institucí, významných osobností včetně hejtma-

nů krajů, kterými trať prochází – Vysočiny a Jihočeského. Generálním partnerem oslav byla firma AŽD Praha. Na oslavy byla zapůjčena parní lokomotiva ze Slovinského muzea z Lublaně. Projednávání zápůjčky se zúčastnila česká velvyslankyně ve Slovinsku Její Excellence paní Ivana Hlavsová. Podotýkám, že lokomotiva musela i tak projít zjednodušeným schvalovacím řízením u Drážního úřadu. Cílem oslav nebylo „jen“ si připomenout sto let úzkokolejky, ale byly vítanou příležitostí jak ještě více zviditelnit, že železnice sto let slouží veřejnosti. Připomenout místním i ostatním lidem, že ačkoliv je už opět (jako původně) soukromá, že je nepretřížité, po celých sto let, především veřejným dopravním prostředkem.

**?** Velmi milé setkání, a to i mých přátel, s Jindřichohradeckými místními drahami se uskutečnilo v Brně na Regiontoure na vaší expozici, jíž vévodily koleje s vaší parní lokomotivou a restauračním vozem. Při té příležitosti jsem vám představil ředitele Hornického muzea v Příbrami pana Josefa Velfla.

**I** S panem doktorem Velflem jsem mluvil o našich zkušenostech, např. o tom, jak úzkokolejku udržujeme. Jaké jsou reálně dosažitelné stavební náklady a jaké materiály vůbec v dnešní době lze získat, na rozdíl od doby minulé a naopak. Naše tratě čítají osmdesát kilometrů. Charakter železnice Hornického muzea v Příbrami je odlišný. My jsme vždycky byli veřejnou dráhou, zatímco v Příbrami jde o ukázkou technologické důlní dopravy, která tam kdysi vystupovala na povrch, byla v onom úseku obnovena a slouží jako předváděcí pro návštěvníky muzea. Hornická dráha má úžasný železniční most, je dlouhá několik set metrů a doporučuji ji všem příznivcům kolejové dopravy.

**?** S panem Velflem jsem vás seznámil i proto, že vaše akciová společnost disponuje rozsáhlým know-how, opravárenskými kapacitami atd.

**I** Nejen technologiemi týkajícími se úzkého rozchodu – řekněme infrastruktury, ale i spe-



# Cílem je sama cesta

*Společnost Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. je na území České republiky prvním soukromým provozovatelem veřejné železniční dopravy po roce 1948. Na tratích Jindřichův Hradec - Nová Bystrice a Jindřichův Hradec - Obrataň provozuje pravidelnou osobní a nákladní dopravu v motorové trakci a během letní sezony pravidelné parní vlaky s historickými vozy.*

cifickými věcmi týkajícími se oprav a renovací železničních vozidel, zejména malých a historických. V našich dílnách za sebou máme mimo jiné generální opravy tří parních lokomotiv, zatím pro vlastní potřebu. Máme několik nabídek na podobnou práci pro zahraniční úzkokolejné dráhy. Umíme renovovat i historické vozy. Pro řadu zákazníků mimo naši dráhu tiskneme historické jízdenky, a to i do zahraničí. Naším největším odběratelem jsou ovšem České dráhy - pokud se cestující v rámci nostalgických jízd setká s klasickou lepenkovou jízdenkou, pochází z naší tiskárny na nádraží v Kamenici nad Lipou.

**?** Pane Šatavo, s úspěchem se na vás obraćeji ti, kteří shání parní lokomotivu, úzkorozchodné vozy atd.

**I** Asi ano. Mimochodem, nákup druhé rumunské parní lokomotivy typu Rešica, která jezdí v naší republice na oslabšské úzkokolejce v Moravskoslezském kraji, jsme pro jejího provozovatele zprostředkovali právě my. Obdob-

ným způsobem jsme se zúčastnili několika dalších obchodů, např. nákupu úzkorozchodných vozů z Maďarska do Velké Británie na waleské úzkokolejky. Trh s úzkorozchodnými vozidly je pro akciovou společnost Jindřichohradecké místní dráhy velmi zajímavý a možný hlavně proto, že se v něm málokdo jiný orientuje. Aby bylo možno zákazníka uspokojit, je třeba hledat po celé Evropě a někdy i mimo ni. Občas se stává, že někteří klienti mají nereálné představy. Ty oscilují od toho, že se ozve člověk, který si chce před motorem dát na podstavec úzkorozchodnou parní lokomotivu, a je překvapen, že se taková věc nedá pořídit za cenu šrotu. Vysvětluje, že nechce lokomotivu, která jezdí, že mu stačí taková, která stojí v kopřivách. Je pro něj těžké pochopit, že dnes už ani na Ukrajině nebo v Rumunsku takováhle vozidla v kopřivách nestojí. Že mají svou cenu, která (na druhou stranu) není nedosažitelná. Občas se dostaneme k opačnému extrému - v České republice se např. na prodej objevila úzkorozchodná parní lokomotiva, nabízená za něco přes deset milionů korun. Je s podivem, že se její majitel neseznámil s cenovým nívem a cenu neskutečně přestřelil.



**?** V rámci oslav došlo na mostě spojujícím Vysočinu a Jihočeský kraj k slavnostnímu aktu odhalení hraničních cedulí. Ostatně u daleko menšího státu, kterým je Rakousko, jsou analogiemi našich krajů země. V tomto kontextu tedy lze konstatovat, že železnice Jindřichohradeckých místních drah spojují dvě země a ještě k tomu vedou Kanadou.

**!** Ano, jedna z našich dvou úzkokolejek prochází Českou Kanadou, zatímco druhá – v kilometru 17,6 – přes hraniční most z Jihočeského kraje do Kraje Vysočina. Naše železnice především poskytují službu ve veřejném zájmu v režimu základní dopravní obslužnosti; v něm jezdí většina spojů. Jsou objednávány krajem a překračují krajskou hranici, takže obsluhujeme území dvou krajů. Proto jsme si řekli, že náš hraniční železniční most musíme prezentovat jako místo, které oba kraje spojuje. V rámci stého výročí tratě z Obrataně do Jindřichova Hradce a jízdy tzv. protokolárního vlaku se nám na tomto hraničním mostě vprostřed lesa v údolí říčky Kamenice podařilo uskutečnit setkání hejtmánů. Slavnostní vláček zde zastavil a hejtmáni – páni doktoři Zahradník a Vystrčil – tam slavnostně odhalili krajské tabule „Vítáme vás v Jihočeském kraji“, „Vítáme vás v Kraji Vysočina“, obdobně, jaké se staví u silnic. Potom si oba pánové podali ruce a předali přeshraniční dary z jednoho kraje do druhého. Velmi půvabná scénka. Jsem rodilý Jihočechem a jako Jihočechem se cítím. Co se týče mého hejtmána, mám ze svých cest po České republice pocit, že v čele málokterého kraje je osobnost s takovým kreditem mezi (nerad toho výrazu používám) obyčejnými obyvateli, jako je pan doktor Zahradník.

**?** Zmínil jste veřejný zájem, což řada lidí vnímá jako přepravu do práce, do školy apod.

**!** Naše železnice, ač úzkokolejky, ve většině případů splňují stejné podmínky jako jakékoliv jiné železnice s normálním rozchodem. Cestující pouze musí v Jindřichově Hradci či v Obrataně přestoupit, i když už se nám pomocí podvalníků povedlo do Kamenice nad Lipou přivést i normálně rozchodný jídelní vůz akciové společnosti Jídelní a lůžkové vozy. My, jako správná železnice, provozujeme ovšem také nákladní dopravu, především ve vazbě na České dráhy. Jde o zásilky, které k nám na úzkokolejku odkud přijedou nebo od nás z území kolem úzkokolejky někam jedou. Už dávno se nepoužívají úzkokolejné nákladní vagony. Zboží se na styku



našich tratí s tratěmi akciové společnosti Českých drah nepřekládá. Normálněrozchodný vůz najede na speciální úzkorozchodné podvozky, podvalníky, a pak jej po našich úzkých kolejkách přepravíme, kam je třeba.



**?** Ano, ve vašich stanicích je tak nabízena a děje se i nákladní přeprava.

**!** Nakládají a vykládají se v nich vagony s řadou komodit pro tamní firmy. Dosahuje-

me obratu kolem šedesáti až osmdesáti vozů měsíčně. Zejména v posledním roce jsme zaznamenali skokový nárůst; podílí se na tom spolupráce s odborem nákladní přepravy Českých drah, a.s. – ČD Cargo. Naše součinnost je velmi těsná a dobrá. Je to jeden z momentů, proč u nákladní dopravy zaznamenáváme v posledním půldruhém roce výraznou dynamiku. Pochopitelně, jde i o projev celkové situace na trhu, kdy i samy České dráhy zaznamenávají nárůst nákladní přepravy. Mezi řadou faktorů této tendence jistě bude hrát roli i spuštění výběru mýtného. Ostatně téměř každý jsme řidičem a asi nikomu z nás nekonvenuje potkávat se na silnicích s nákladáky s uhlím a dřevem, když je toto zboží možné přepravovat po železnici.

**?** Úzkokolejka romantická, dovolenková...

**!** To je třetí tvář našich železnic, a nejjíc viditelná. Naše dráhy tak znají statisíce lidí z Česka i zahraničí, i když z hlediska ekonomického významu jsou turistické aktivity dvojkou. Jedinčkou je základní dopravní obslužnost, už proto, že se u ní nestrídají hlavní sezony s mimosezónami. Nicméně bez turistického využití by Jindřichohradecké místní dráhy nebyly tím, čím jsou. Aby úzkokolejka přežila, museli jsme jí v „nové“ době doslova nalézt smysl existence. Doba se mění, společnost rovněž a úzkokolejka, obdobně jako další české lokálky, už dávno není tím jediným a nejlepším dopravním prostředkem. Volnočasové aktivity úzkokolejce prospěly.



Od začátku, co je provozujeme, mají trvale rostoucí dynamiku, tržbami počínaje a počty přepravených cestujících konče, o výkonech – vlakokilometry a osobokilometry – nemluvě. Je to segment činnosti, do něhož intenzivně investujeme, protože tyto naše služby kapacitně pokrýváme za poptávkou. Ta, zejména v plné sezóně, je tak velká, že narážíme na dřív netušené problémy spojené s provozem historických parních vlaků, jako je výkon lokomotivy vzhledem ke kapacitě soupravy, kterou je možné za ni přivést. A když se podaří sladit výkon lokomotivy s délkou soupravy, tak narazíme na délku nástupiště, protože vlaky jsou tak dlouhé, že se nedostanou do zastávek. Není výjimkou, že vlak odjíždí z Jindřichova Hradce tak plný, že lidé volí náhradní program. I to je zajímavý efekt ve srovnání s klasickou dopravou, protože cílem je sama cesta. Cílem není vlakem někam dojet,

cestující si chce cestu užít a nechce tak činit na chodbičce na jedné noze. Když zjistí, že je vlak plný, jede až dalším a mezitím jde na zámek, do zoologické zahrady nebo restaurace. Naše historická souprava má dnes standardně sto osmdesát míst k sezení. Část lidí volí stání na otevřených plošinách, což je velmi romantické. Ovšem nedoporučuji to absolvovat v bílém oblečení za parní lokomotivu.

**2 Začínali jste s parní lokomotivou pronajatou od Národního technického muzea.**

**1** Dnes máme tři vlastní. Jednou z nich je zdejší původní historický stroj. Další je z Rumunska a třetí z Polska. Nákup a generální opravy lokomotiv nejsou levné záležitosti. Lokomotiva koupená v zahraničí musí projít velmi náročným schvalováním a mít vystaveny příslušné průkazy způsobilosti. Parní lokomotiva je v podstatě tlaková nádoba plná vařící vody pod tlakem dvanácti až čtrnácti atmosfér. Obdobně přísné je schvalování vagonů. Lidé, kteří si zaplatí zvýšené jízdné za výlet historickým parním vlakem, očekávají romantiku tvrdých dřevěných sedáček a otevřených plošin. Byly doby, kdy jsme kapacitu parních vlaků doplňovali vozy z běžného provozu s koženkovými sedadly a hliníkovými okny, což bylo předmětem řady oprávněných stížností. Situaci jsme vyřešili tak, že jsme v Maďarsku našli zdroj velmi kvalitních a na našem území už kdysi provozovaných - a tedy schválených - historických vozů. Tyto máme v současné době dva provozuschopné a několik čekajících na opravu.

**2 Parní provoz s sebou nese řadu dalších aspektů, které si člověk, jenž k dráze nijak nepřičichl, neuvědomuje.**

**1** To bezesporu. Parní lokomotiva při každé jízdě z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a zpět spálí zhruba půldruhé tuny uhlí. Uhlí musí být kvalitní černé, speciální sorty. Nejlépe polské. Jinak se jízda vystavuje nebezpečí, že topič neutopí lokomotivu a nastanou problémy s párou. Lokomotivu je třeba zásobovat vodou i během jízdy. Při spalování uhlí vzniká popel, který je třeba spodem někde vysypat, uklidit atd. Dostali jsme se tak do situace, kdy jsme v rámci svých investic začali obnovovat dávno nepoužívaná technologická zařízení pro provoz parních lokomotiv: vodárny, vodní jeřáby, pope-

lové jámy. V létě si držíme předtápěče – člověka, který přes noc hlídá zatopenou lokomotivu v depu, protože nic tak parní lokomotivě neškodí, jako rychlé ochlazení či zahřátí na tlakovou teplotu. Museli jsme vyřešit skladování a zbrojení lokomotiv uhlím. Tady nás čeká další oríšek. Doposud jsme všechny lokomotivy zásobovali uhlím velikými proutěnými koši, kterými se sypalo do uhláku v budce nebo za budkou, prostě tradičním dobovým způsobem. Náš nejnovější přírůstek, lokomotiva s Polska, má klasický čtyřnápravový tendr, takže budeme muset zajistit



mechanizaci, protože plnit jej koši by bylo fyzicky velmi náročné a zdlouhavé.

**2 Co se týče občerstvení pasažerů vaší železniční společnosti, nepředpokládám, že by jídelní vozy JLV, a.s. jezdily na vašich tratích v běžném provozu.**

**1** To opravdu ne. V historických parních vlacích stabilně jezdí náš malý bufetový vůz. Při obvyklém obsazení soupravy je ale kapacitně nedostačující. Proto jsme na další bufetový objednali úpravu jednoho z našich historických vozů. Účastník parního provozu chce mít fyzický kontakt s technikou, přírodou i lidmi. Nesta-



čí mu výdejní automaty, datová informační zařízení apod. V sezoně proto musíme naše vlaky a řadu stanic obsazovat brigádníky, kteří v nich poskytují informace, prodávají jízdenky, ale třeba i zmrzlinu a další občerstvení. Naše jinak spící staničky to milým způsobem oživuje a láká další lidi k úzkokolejce.

**2 Vaší poměrně známou atrakcí jsou penziony na nádražích.**

**1** Když jsme úzkokolejky převzali od stá-



tu, bylo to i s řadou staniček a nádraží, s krásnými stoletými budovami. Řada z nich byla v dezolátním stavu a v místech, která jsou dnes pro trvalé bydlení nepřijatelná. Hledali jsme cestu, jak jim najít nová poslání, protože železnice bez budov je jen poloviční dráhou. V roce 1998 nás napadlo, a o rok později jsme to i na prvním z nádraží ve Strážovcích zrealizovali, že by bylo možné adaptovat byty drážních zaměstnanců na apartmány k pronájmu. Dnes máme upraveny čtyři stanice. Nabízíme v nich pětáctýřicet lůžek a připravujeme adaptaci dalších drážních objektů. Získat na sezonu apartmán je teď, začátkem jara 2007, možné nejdřív na rok 2008. Zájem nás překvapil. Je neuvěřitelné, kolik lidí si přeje trávit dovolenou na nádraží. I já jezdím na jedno z nich, a je to velká romantika!

**2 Pro skupinové klienty, a to i z řad firem, máte další obdobně laděné nabídky.**

**1** Jejich pomyslným vrcholem je balíček služeb spojený s vypravením zvláštního vlaku. Využívají jej nejen firmy, ale i soukromé rodinné společnosti k svatbám, oslavám narození apod. Jedním z význačných klientů byla např. pojišťovna Kooperativa, která v našem vlaku slavila patnáct let na českém a slovenském trhu. Aby skupinové akce měly svůj cíl, adaptovali jsme prostory bývalého skladiště zboží prostřed krásných lesů na nádraží v Hůrkách. Je zařízeno jako bar s tanečním parketem. K dispozici je i upravená velká travnatá osvětlená plocha a kvalitní, dostatečně kapacitní sociální zázemí. Standardní akce probíhá tak, že uzavřená skupina přijede parní trakcí. Cesta vlakem bývá doplněna zábavným programem od „přepadení desperáty“ až po kontrolu „příslušníky VB“ – ostatně jsme v pohraničním pásmu. Vlak dojezdí do stanice Hůrky, kde účastníky čeká občerstvení a další zábava včetně animačních programů typu mongolské vesnice či dnes už obligátních kovbojů; zvládli jsme i vily tanečnicí u vlaku nebo folklorní soubor ze Zimbabwe. Večer, podle okolností (jízdni řád tohoto zvláštního vlaku je možné pružně upravit), se účastníci zájezdu vracejí na nádraží do Jindřichova Hradce, odkud je do hotelu odveze historický autobus. ■

[www.jhmd.cz](http://www.jhmd.cz)



# Super akce

## České podnikatelské pojišťovny

**?** V souvislosti s hlavním tématem tohoto vydání Všudybylu – dopravou – jsem o rozho-  
vor požádal ředitele obchodního úseku České  
podnikatelské pojišťovny, a.s. Ing. Jaroslava  
Besperátu. Pane řediteli, povinné ručení se  
kdysi uzavíralo tradičně koncem roku, nyní  
v průběhu celého roku. Jak se tato skutečnost  
projevuje v práci vaší pojišťovny?



Ing. Jaroslav Besperát

**!** Tím, že se uzaví-  
ráni povinného ruče-  
ní rozkládá rovno-  
měrněji do všech  
měsíců kalendářního  
roku. Nicméně stále  
ještě přetrvává urči-  
tý nápor vždy před  
koncem roku, který  
pokračuje i na počát-  
ku roku následující-  
ho. V loňském roce

bylo povinné ručení u naší společnosti nejvíce  
uzavíráno v jarních měsících a poté následovaly  
pozvolné přírůstky až do konce roku. V průběhu  
roku bývá naše nabídka povinného ručení pod-  
porována marketingovou kampaní organizova-  
nou ve dvou vlnách – na jaře a na podzim.

**?** Jaký byl v oblasti povinného ručení pro  
Českou podnikatelskou pojišťovnu loňský rok?

**!** Rok 2006 byl pro nás v tomto pojistném seg-  
mentu rokem zásadních změn. Zavedli jsme  
zcela nový způsob tarifování pojistného, který  
zohledňuje více rizikových kritérií. Na pojistném  
trhu tato kritéria bývají označována jako seg-  
mentace tarifů. K jejich použití jsme přistoupili  
po vyhodnocení statistických analýz pojistné-  
ho kmene od počátku, kdy tento produkt nabí-  
zíme. Tedy od roku 2000. Již v roce 2005 jsme  
měli tak velké množství pojištěných vozidel, že  
nám to umožnilo ze statistických dat přistoupit  
ke stanovení těchto kritérií s vyšší mírou statisti-  
ké přesnosti. Ukazuje se, že mezi hlavní kritéria,  
která ovlivňují četnost a výši škod, a tím pádem  
i pojistné, patří velikost města či obce, za které  
řidič pochází, dále stáří vozidla a věk řidiče. Se  
zjednodušenou nadsázkou lze říci, že nejmen-  
ší míru rizika představují klienti středního věku,  
z venkova, se středně starými vozidly.

**?** Segmentace povinného ručení je stále  
diskutovanou záležitostí.

**!** Již vyhodnocení prvního roku po jejím zave-  
dení potvrzuje, že se jedná o krok správným  
směrem. Nepochybně bude docházet k větší  
vyváženosti portfolia z hlediska ekonomických  
ukazatelů. Segmentace v povinném ručení, příp.  
havarijním pojištění ostatně není nic nového. Ve  
vyspělých zemích západní Evropy se používá-  
jí až desítky segmentačních kritérií, které diver-

zifikují riziko klienta. Samozřejmě širší používa-  
ní segmentace vyžaduje mnohem větší nároky  
na výpočetní systém a správu pojišťovny, a proto  
je třeba rozšiřování segmentačních kritérií pro-  
vádět s rozvahou. Dalším faktorem ovlivňujícím  
cenu pojistného je nabídka daleko širší stupni-  
ce obsahu motoru ve srovnání s některými kon-  
kurenty. Naše pojišťovna zde nabízí celkem osm  
pásů dělených dle objemu motoru pojištěné-  
ho vozidla oproti pěti skupinám, které nalezně-  
me u některých pojišťoven. Jelikož jsme vybraná  
pásma dále rozčlenili na dílčí podskupiny, máme  
tak prostor pro příznivější variaci ceny pojistné-  
ho ve prospěch některých klientů.

Zavedení segmentace nepochybně přispělo  
k úspěšnému roku 2006. Přes přirozenou nároč-  
nost změny jsme rádi, že si všichni pojišťovací  
agenti a sjezdatelé pravidla segmentace osvojili  
a ověřili jejich fungování v praxi. Výsledkem  
bylo navýšení pojistného kmene o 51 tisíc smluv  
ve zmiňovaném roce a navýšení předepsaného  
pojistného na hodnotu 2750 mil. Kč. Velice nás  
těší, že díky počtu smluv uzavřených v segmentu  
pojištění odpovědnosti z provozu motorových  
vozidel, který se dnes již blíží hranici 630 tisíc,  
zaujímá Česká podnikatelská pojišťovna třetí  
místo na domácím trhu.

**?** Základem kvalitního pojištění jsou kvali-  
tní asistenční služby.

**!** Nerad bych proto opomněl upozornit na služ-  
bu, kterou od nás řidič dostává zdarma k povin-  
nému ručení a havarijnímu pojištění. Jsou jí prá-  
vě asistenční služby, které řidiči ocení zejmé-  
na v krizových situacích. Tyto služby jsou posky-  
továny zdarma nejen při nehodě, ale i při poru-  
še vozidla na území celé Evropy, 24 hodin denně,  
bez omezení stáří vozidla, s komunikací v češti-  
ně i při volání mimo ČR a bez omezení vzdále-  
nosti od místa bydliště. Řidiči je poskytnuta tech-  
nická asistence v souvislosti s poškozeným nebo  
nepojízdným vozidlem, administrativně právní  
asistence, základní právní poradenství, tlumoč-  
nické služby atd. Pomoc je připravena při mecha-  
nických poruchách, dopravních nehodách, ztrá-  
tě klíčů od vozidla, defektech na pneumatikách,  
vyčerpání nebo záměně paliva.

**?** V rámci probíhající marketingové kampaně  
s názvem SUPER AKCE, kterou lidé mohou  
znamenat na 1000 billboardech po celém  
území České republiky, nabízíte klientům  
možnosti zajímavých slev.



ČESKÁ PODNIKATELSKÁ POJIŠŤOVNA, A. S.

Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.  
působí na českém pojistném trhu od  
listopadu 1995. Její základní kapitál  
činí jednu miliardu korun. V oblasti  
povinného ručení patří mezi tři nejvý-  
znamnější pojišťovny na českém trhu. Je  
řádým členem České asociace pojišťo-  
ven, České kanceláře pojistitelů a dalších  
sdružení. Je zajištěna renomovanými  
světovými zajišťovnami. Spravuje téměř  
osm set tisíc pojistných smluv klientů  
a každý měsíc sjednává cca pětadvá-  
cet tisíc nových. Jediným akcionářem  
České podnikatelské pojišťovny, a.s. je  
Kooperativa pojišťovna a.s. Hlavním  
akcionářem Kooperativy pojišťovny, a.s.  
pak je Wiener Städtische Allgemeine  
Versicherung AG. Koncern působí pod  
společnou značkou Vienna Insurance  
Group, který zaujímá přední pozici na  
tržích v Rakousku, Česku, Rumunsku  
a na Slovensku. K dalším klíčovými  
trhům Vienna Insurance Group patří  
Polsko, Maďarsko, Chorvatsko, Srbsko  
a Černá Hora a Bulharsko.

Česká podnikatelská pojišťovna, a.s. je  
univerzální pojišťovnou. Nabízí pojiš-  
tění životní, úrazová, odpovědnostní,  
majetková a cestovní. Jejimi klíčovými  
produkty jsou pojištění odpovědnosti  
za škodu způsobenou provozem  
vozidla, tzv. povinné ručení SPECIÁL  
Plus a SUPER Plus, Životní pojištění  
s Filipem, cestovní a zdravotní pojiště-  
ní. Významnou součástí portfolia tvoří  
pojištění průmyslových rizik. Působí na  
celém území České republiky, a to díky  
deseti oblastním ředitelstvím a síti více  
než šedesáti poboček a prostřednictvím  
partnerů a externích spolupracovníků.  
Strategickými partnery České pod-  
nikatelské pojišťovny jsou Všeobecná  
zdravotní pojišťovna ČR, Česká pošta,  
Hasičská vzájemná pojišťovna, Makler  
Service Bohemia International a řada  
dalších renomovaných makléřských spo-  
lečností. Česká podnikatelská pojišťovna  
si uvědomuje svou zodpovědnost a pod-  
poruje společensky prospěšné projekty  
zaměřené na rozvoj zdravého životního  
stylu, kultury, na podporu mládeže,  
humanitárních aktivit a prevenci vzniku  
škod. Mezi nejznámější patří Sbory  
dobrovolných hasičů, Nadace policistů  
a hasičů – „Vzájemná pomoc v tísní“ aj.

**!** Na klienty, kteří s naší pojišťovnou uzavřou  
v nejbližších týdnech smlouvu na úrazové pojiš-  
tění, povinné ručení či havarijní pojištění, čeka-  
jí od 5 do 10 %. Pro zákazníky, kteří mají u naší  
pojišťovny uzavřenu smlouvu o životním pojištění,  
nebo si ji v nejbližších dnech hodlají uzavřít, je při-  
pravena nabídka 10 % slevy na pojištění majetku  
a odpovědnosti občanů. Nepřetřžitě analyzujeme  
naše obchodní aktivity a určitě se dá očekávat, že  
v průběhu letošního roku nějaké zajímavé prode-  
jí akce budou následovat. ■

[www.cpp.cz](http://www.cpp.cz)

**?** Pana Františka Pačese, ředitele zastoupení SIXT v České republice, jsem oslovil v souvislosti s hlavním tématem – dopravou. SIXT je nadnárodní rent a carovou společností, která realizuje i jednosměrný pronájem vozů, kdy si klient může vůz půjčit v jedné zemi a odevzdat jej pobočce SIXTu v jiné zemi. Pane řediteli většina vašeho rent a carového byznysu v České republice se odvíjí od mezinárodního letiště Praha-Ruzyně.



František Pačes

**■** Ano, a protože domácí letecká doprava u nás prakticky neexistuje, až z 99 % její tvorí zahraniční rezervace. Letiště Mnichov a Frankfurt, co se týče podílu domácích a zahraničních rezervací v návaznosti na přelety,

dělají poměr zhruba šedesát ku čtyřiceti nebo padesát na padesát. Zahraniční zákazníci SIXTu, kteří na pražské letiště přilétají, si již s sebou přivážejí rezervací číslo. SIXT totiž vystavuje vlastní karty, prostřednictvím kterých se administruje a hradí pronájem vozidel. Údaje zákazníka jsou on-line v mezinárodním systému Wiper a samotný pronájem včetně předání vozidla trvá zhruba minutu. Takže díky tomuto systému klient po přeletu do Prahy a vyhledání kanceláře SIXTu odjíždí u nás půjčeným vozem již během několika desítek vteřin. Mezinárodní letiště Praha Ruzyně jde neskutečně nahoru, včetně meziročních nárůstů cestujících. S rostoucím byznysem letiště Praha se tak čím dál více zákazníků obrací na naše autopůjčovny. Na letišti Praha Ruzyně proto dosahujeme třicetiprocentních meziročních nárůstů. Ale nejen díky tomu, že nám letiště dává byznys, ale i tím, že SIXT získává čím dál větší podíl trhu. Pražské letiště dělá padesát procent našeho celkového obrátu v krátkodobých pronájmech. Brno, Ostrava, Karlovy Vary a zbytek Prahy pak jsou víceméně sezonní záležitosti, závislé na konkrétních konstelacích.

**?** Na evropských letištích je SIXT číslo jedna.

**■** To je fakt. Pro nás, tady v Česku, je to ohromná konkurenční deziva. Mezi dílčí země, kde je SIXT číslem jedna, patří Německo. Podíl německé klientely, která má Prahu jako cílovou destinaci, je v porovnání s klientelou z ostatních zemí značný. To je pro nás výhoda, protože Němci SIXT znají a vyhledávají jej. SIXT je původně rodinnou německou firmou. Byl založen v roce 1912 panem Martinem Sixtem v Mnichově. Dnešní předseda představenstva německého SIXTu, pan Erich Sixt, je vnukem tohoto zakladatele. Zastoupení mimo Německo fungují nejen na korporátní bázi, ale také na základě franšízingu. Franšízu pro Českou

# SIXT, na evropských letištích číslo jedna

republiku naše společnost vlastní od roku 1998 a už ve dvou ročnících jsme byli vyhodnoceni jako nejlepší franšíza SIXTu v rámci všech jeho zhruba osmdesáti franšízových zastoupení.

**?** Pražské ústředí SIXTu nedávno přesídlilo do Holešovic do Lighthouse.

**■** Lighthouse anglicky znamená maják. Takže jsme nad Prahou v patnáctém patře majáku. Tyto kancelářské prostory mne zaujaly atypickým výhledem na panorama Prahy. Je tu kompletní headquarter SIXTu pro Českou republiku. Prodejní pobočku, kterých je v České republice celkem devět, zde ale nemáme. V Praze jsou na letišti, v hotelu Hilton a v BB Centru v Praze 4. Mimo Prahu v Brně na letišti, na ostravském letišti, v Karlových Varech v Grand Hotelu Pupp, v Českých Budějovicích nedaleko továrny Bosch, což je jeden z našich velkých zákazníků a chystáme otevření pobočky v Plzni.

**?** SIXT Česká republika není „jenom“ autopůjčovna...

**■** To opravdu není. Jsme franšízou SIXTu pro Českou republiku a reprezentujeme tu všechny druhy služeb, které SIXT Group nabízí. Jsme nezávislí jak na bankách, tak na výrob-

cích automobilů. Naší hlavní divizí je mezinárodní autopůjčovna. Z dalších určitě stojí za zmínku SIXT Leasing, která se specializuje na



Firma SIXT byla založena v Mnichově v roce 1912. SIXT Group má na tři a půl tisíce poboček ve více než 85 zemích světa. Úzce spolupracuje s leteckými společnostmi a hotely. Disponuje jednotným mezinárodním rezervačním systémem. Je nejsilnější autopůjčovnou na evropských letištích. Nabízí široký rozsah značek a typů vozidel (včetně nákladních), např. Mercedes-Benz, AUDI, Volkswagen, Ford, Smart, Škoda, Cadillac aj., limuzíny, kabriolety, off-roady a možnost vrácení aut na pobočkách SIXTu v jiných zemích, než kde byla vypůjčena. Je poskytovatelem leasingu osobních i nákladních vozidel, autobusů atd. Vozy jejího mezinárodního limousine servisu limituje stáří 6 měsíců nebo 60 000 najetých kilometrů. V České republice provozuje: SIXT lease – operativní leasing; SIXT autuopůjčovnu; SIXT teen – půjčovnu jedno a dvoustopých motorových vozidel pro nácitileté; SIXT low cost – nízkonákladovou půjčovnu vozů Smart; SIXT limousine service, SIXT holiday cars – nabízející speciální prázdninové balíčky a SIXT autobazar.

ly. Cca 80 % zákazníků naší autopůjčovny tvoří korporátní klientela, ať už zahraniční či tuzemská. Zbýlých 20 % jsou individuální turisté. Tam je to v návaznosti na lowcostové programy SIXTu a na naši spolupráci s hotely a hotelovými řetězci. Nabízíme i čistě internetový lowcostový produkt SIXTI, kde začínáme na 190 Kč včetně DPH za pronájem vozu Smart za jeden den. V operativním leasingu pak je z řad firemní klientely 95 % našich klientů.

nerem čtyřiceti dalších leteckých společností, mezi nimiž figuruje i Lufthansa. Spolupráce s ČSA si velice vážíme. Co se týče hotelů, tam je to obdobné. Jsme preferovaným partnerem řetězce Hilton. V každém Hiltonu ve světě byste měli najít SIXT, proto jsme i v pražském. Máme vytvořeny speciální programy. V případě leteckých společností jsou to „Fly and drive“ a hotelů „Stay and drive“. Tzv. „třešničkou na dortu“ je pronájem vozidla s řidičem. Je to top ex-



**2** Ze všech krajů České republiky je největším trhem autopůjčoven hl.m. Praha.

**1** Bezesporu, a jsem rád, že se v něm SIXTu daří. V autopůjčovně jdeme cestou inovací do co nejširšího portfolia nabídek. Od půjčování dvoustopých a čtyřstopých vozidel pro klienty nad patnáct let přes lowcostové programy, standardní půjčování klasických vozů až po půjčování zážitkových aut, kterým si SIXT rovněž upevňuje dobré jméno na trhu. Kdekdo už dnes ví, že SIXT půjčuje nejen

škodovky, ale i mercedesy, ale ne každý ví, že půjčujeme zážitková auta typu kabrioletů, Corvetty, off-roadů, jako jsou Hummer H2 a H3 atd. To jsou vozy, které nabízíme, aby udělaly radost. Velmi dobrý ohlas máme na dárkové vouchery. Kamarádovi, rodinnému příslušníku či byznys partnerům atd. je věnován např. víkend s Hummerem nebo týden s kabrioletem Mercedesem SLK apod. A klienti? Ti se k nám kvůli těmto autům rádi vrací. Jako standardní autopůjčovna SIXT půjčuje i mikrobusey a off-roady. Jsme dlouholetým partnerem ČSA – jejich programu OK Plus a preferovaným part-

nerem čtyřiceti dalších leteckých společností, mezi nimiž figuruje i Lufthansa. Spolupráce s ČSA si velice vážíme. Co se týče hotelů, tam je to obdobné. Jsme preferovaným partnerem řetězce Hilton. V každém Hiltonu ve světě byste měli najít SIXT, proto jsme i v pražském. Máme vytvořeny speciální programy. V případě leteckých společností jsou to „Fly and drive“ a hotelů „Stay and drive“. Tzv. „třešničkou na dortu“ je pronájem vozidla s řidičem. Je to top ex-

**2** Velkou a podle mého názoru pro českou ekonomiku užitečnou show by byla Praha olympijská.

**1** Z pohledu obchodníka říkám jednoznačně ano. Olympijské hry by měly velký přínos pro zviditelnění a rozvoj Prahy, a to i kvůli investicím do infrastruktury. Z pohledu autopůjčovny pak vidím v olympijských hrách naprosto jasný potenciál. Názor občana Františka Pačese na olympiádu už tak stoprocentní není, ale rozhodně není zamítavý. ■

[www.e-sixt.cz](http://www.e-sixt.cz)

**SIXT**  
autopůjčovna



operativní full service leasing. V něm máme na dva tisíce aut, z toho jich 70 % jezdí v Praze. Zákazník jezdí a tankuje, a my se mu staráme o vše ostatní. Včetně zajištění služeb spojených s cestováním. A to i díky našemu přístupu na globální letecké a hotelové rezervační a distribuční servery. Další z našich divizí je značkový autobazar. Prodáváme v něm vozy staré od šesti měsíců do tří let po půjčovně a po leasingu. Řada našich obchodů se odvíjí od potřeb firemní klientely.



# Interbus Praha na China Outbound Congress



**?** Rozhovor s výkonným ředitelem a spolumajitelem Interbusu Praha panem Josefem Zvoničkem jsme tentokrát nezačali dopravou v Česku, ale v Číně. Pane Zvoničku, budete přezbrojovat z limuzín, minibusů a autobusů na rikši? Vzhledem k zahuštění zákazů bránících příjezdům autokarů se skupinami hostů k hotelům v centru Prahy by to bylo na místě. A měli byste nebeský klid. Ostatně oba jsme nedávno navštívili největší náměstí světa – náměstí Nebeského klidu v Pekingu.



Josef Zvoniček

**!** Interbus byl v Číně na mezinárodním China Outbound Congress. Bylo to třídní jednání, kde jsme měli již předem domluveny schůzky s potenciálními zákazníky z Číny, kterým jsme nabízeli Českou republiku a samozřejmě i služ-

by Interbusu Praha. Na prohlídku města jsme mnoho času neměli a náměstí Tchien-an-men jsme viděli jen z dálky, protože bylo uzavřené. Konala se tam nějaká vládní party.

**?** Je obrovská škoda, že s tak perspektivním trhem, jako je Čína, nemá Česko přímé letecké spojení, a že se tam čeští cestující musí dostávat přes jiné státy. A co hůře, že čínští byznysmeni a turisté do Česka také.

**!** Souhlasím, a jsem si vědom, že pokud v Číně chceme nabízet své služby (jakékoliv, nejen Interbusu Praha), čelíme dvěma zásadním nevýhodám. Jedna je, že Česko zatím není součástí Schengenské dohody, takže pokud chce čínský obchodník nebo turista do neschengenského státu na více než pět dní, musí si opatřit další vízum, což je dost náročné. Nejen finančně, ale i časově. Obdobnou nevýhodu sice má i Maďarsko, ale to má pouze tuto jednu. Česko má dvě. Tou druhou je, že k nám nevedou přímé lety, zato do Budapešti ano. Takže do Maďarska čínští turisté mohou snáz, a tedy tam i daleko radostněji utrácejí své peníze, a pak si zařídí druhé vízum do států Evropské unie, které jsou v Schengenské dohodě. Naprostá většina čínských turistů a byznysmenů, když si zařídí schengenské vízum a poté, co vidí Řím, Paříž atd. nemá už chuť komplikovat si život dalším vízem, aby mohla jet ještě do Prahy.

**?** Když loni 27. května 2006 paní Livia Klausová slavnostně otvírala naučnou stezku lesem sousedícím s lánským zámekem (viz Všudybyl 7/2006 str. 6-7), zaznamenal jsem na trase Pražský hrad – Lány váš autobus. To je pravidelná linka?

**!** Není. Na to nemáme koncesi. Zajišťujeme však každodenní přepravu dvaceti příslušníků Hradní stráže plus jednoho psa a menáže. Zajišťujeme dopravu posádky, která stráží zámek Lány. Je to pro nás vysoce prestižní záležitost a dělá nám radost, že se společnosti Interbus Praha druhým rokem podařilo vyhrát výběrové řízení.

**?** Jaký byl pro Interbus rok 2006?

**!** Během roku do týmu Interbusu Praha přibyl nový člověk, pan Petr Kučera, který má oslovovat především obchodní klientelu. Nabízet jí naše dopravní služby, popř. i služby ostatní. Zajištění firemních večírků, teambuildingové akce apod.

No a jaký byl loňský rok? Strašně rychle utekl. Ani jsem se nerozkoukal a byl pryč. Nedávno





**Interbus Praha, spol. s r.o.**, člen ASTA (American Society of Travel Agents) a ETOA (European Tour Operators Association) poskytuje své služby v zemích Evropské unie i mimo ni. V průběhu své šestnáctileté existence si každým rokem upevňuje postavení jedné z nejprestižnějších dopravních společností poskytujících mezinárodní osobní přepravu v komfortních autokarech, minibusích a osobních vozech. 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

Interbus Praha zajistí v případě požadavku svých klientů a partnerů vedle dopravy i kompletní aranžmá požadovaných služeb cestovního ruchu. Pro individuální klientelu (pouze pro smluvní partnery) zajišťuje na území Čech a Moravy okružní jízdy, dle přání 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, Kutnou Horu, Telč, Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Český Krumlov, Hlubokou nad Vltavou, České Budějovice aj. Pro své klienty může zařídit ubytování ve dvou až pětihvězdičkových hotelích a penzionech, a to jak pro individuální, tak i skupinovou a studentskou turistiku. Pro byznys hosty pak ubytování rezidenčního typu. Pro rodiny s dětmi v zařízeních apartmánového 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.

jsme kupovali dárky pod stromeček, a je duben. Uplatňuje se teorie o tom, že když nám bylo pět let, byl pro nás jeden rok velmi dlouhou dobou – jednou pětinou života. Dnes už jen padesátinou. V roce 2006 Interbus Praha pořídil čtyři nové autokary značky Setra a další mikrobusey. Hospodářské výsledky? Ty přibrzdil růst ceny nafty a všeobecný růst nákladů.

**?** No a do toho naše stovčezatá ucpaná, rozkopaná, rozdrncaná...

**!** Ano, terénní autobusy 6 x 6 by se v ní náramně osvědčily... Praha je ucpa-



českou ekonomiku (nejen pro Prahu) dobré. Jsem přesvědčen, že české olympijské hry by dopadly dobře. Přinesly by peníze nejen z reklamy, vysílacích práv a strmý nárůst zahraničního inkasa díky masivním příjezdům zvědavců před a po hrách a náv-



ná a bude hůř. S tím se dá nějak kalkulovat, ale co nás bolí mnohem víc, jsou další a další zakázky vjezdu. Zhoršování dopravní obslužnosti hotelů a restaurací. S nástupem bodového systému už ani nemůžeme po řidičích chtít, aby někam jeli přes zákaz, i když si to partner hodně přeje a garantuje, že za ně uhradí všechny pokuty, které případně dostanou, jen aby nepřišel o kli-



štěvníků her, ale i hospodářské oživení díky tomu, že značné procento olympijských hostů tvoří investoři a další byznysmeni. Už jen to, že se podá přihláška a Česko bude mezi kandidáty, je dobré pro prosazování značky Česká republika v celosvětové konkurenci, a to je užitečné pro jakoukoliv oblast včetně kultury, školství a vědy. Nejen



enty a vyšel jim vstříc. Dnes řidič zaplatí nejen pokutu, ale ztratí dva tři body. Několik takovýchto událostí, a přijde o řidičský průkaz. To je pro něj existenční katastrofa.

**?** Co Praha olympijská?

**!** Jsem všemi dvaceti pro. Bylo by to pro



pro cestovní ruch, byznys – realizaci zboží, ale např. i pro prosazování Čechů a českých zájmů v zahraničí. ■

[www.interbus.cz](http://www.interbus.cz)

# Taxikář je všude na světě stejný

**?** V souvislosti s hlavním tématem – dopravou - jsem využil nabídky jednatele a ředitele firmy AAA radiotaxi s.r.o. pana Jiřího Kvasničky přijít na kus řeči. Ostatně, pokud potřebuji taxíka, volám právě jeho dispečink. Kdysi, snad v roce 1993, mi totiž „tři áčka“ byla doporučena kamarádem, že je na ně spolehnouti, a dodnes mohu konstatovat, že vždycky. A protože se k rozhovoru sešli dva odborným vzděláním a původní profesí muzikanti, napadlo mne zahájit interview muzikantskou prostořekostí, kterou jsme se s kolegy častovali. Takže, pane Kvasničko, živíte se muzikou, nebo poctivě?

**!** Po osmadvacátém roce se už žítit muzikou nešlo. Zprostředkovatelské umělecké agentury, ať to byl Pragokonzert nebo PKS – Pražské kulturní středisko se začaly hroutit. Show business se přesouval na muzikálovou platformu a vazby na organizátory zahraničních turné byly problematické. Navázat je trvalo půldruhého

roku. V té době jsem si pořídil rodinu a musel ji uživit. Tehdy jsem se rozhodl, že budu na přechodnou dobu k muzice ještě jezdit s taxíkem. Jezdíte, kdy chcete, a když máte hraní, hraje. V té době, po Havlově amnestii, vznikaly po Praze dispečinky na vzájemnou ochranu taxikářů. Velmi často totiž docházelo k jejich napadání. Jezdil jsem u OPS – Obvodního podniku služeb v Uhlířevsi, kde mne kolegové oslovili, zdali bych nebyl ochoten takovýto dispečink zřídit. Tehdy nás jezdilo deset a manželka seděla doma u radiostanice. Tím to celé začalo. Kolegové taxikáři si udělali navštívenky s mým telefonním číslem, které rozdávali po Praze. K nám do bytu tak začaly volat restaurace a diskotéky, jestli bychom jim neposlali nějaké auto. Protože o tento servis měli zájem i další lidé, bylo tu do roka na padesát aut. Postupně se to rozrůstalo, a když jsem v roce 1992 dostal jednu, druhou, třetí nabídku k hraní, tak už aut bylo tolik a času tak málo, že jsem musel hraní odmítnout. Zůstal

jsem u taxislužby – profese, která mne baví. Po muzice se mi ale stýská. Když totiž někdo osmáct let dělá muziku s láskou, tak ji ze srdce nevymaže a ze života taky ne.

**?** Ne proto, že by všichni taxikáři a ti, kteří jim vymezují prostor k provozování živnosti, byli gauneři, ale hlavně díky malosti našinců si Praha, co do taxikářů, získala nedobrou pověst. Chápu konkurenční „osvětovou“ zahraniční „péči“ o pražské taxikáře. Rozum však zůstává stát nad poškozováním v Česku nejvýznamnějšího trhu cestovního ruchu z vlastních řad. Čím více se to (místo řešení) rozmazává, tím více to „voní“. Pražští taxikáři určitě nejsou větší šibalové než jejich římská, newyorští, londýnští a další kolegové. Pouze v nás mají neskonale schopnějšího impresária.

**!** Jsem rád, že jste to takhle formuloval, protože lidé, kteří cestují a věnují se problematice cestovního ruchu, ví, že taxikář je všude na světě plus mínus stejný. Zrovna tak, jako je všude na světě stejný recepční, číšník atd. Druhá věc je, že některé excesy jsou tu i tam výraznější. Praha má, bohužel, u taxislužby smůlu, že na jejím území existuje sto až sto padesát jedinců, kteří vybočují z rámce obecné taxislužby. Že mají tendenci účtovat si z centra na letiště tři tisíce korun a povětšinou obsazují lehkodně zajímavá místa. Státní ani samosprávný aparát s tímto fenoménem nic moc nedělá.

**?** Do jaké míry se se současnou legislativou s tím dá nebo nedá něco dělat?

**!** Jsem přesvědčen, že legislativa postačuje. Zadržel vidím spíš v nedostatku kontrolorů. Má-li Praha deset kontrolorů na tři a půl tisíce taxikářů, je to málo. Jsem přesvědčen, že by se měly zapojit i další kontrolní složky, jako je Česká obchodní inspekce, potažmo jednotlivé dopravní úřady. Pak by se situace o hodně zlepšila. K tomu je ale potřeba nějaké rozumné fórum, na němž se sejdeme magistrát, podnikatelé a legislativci, abychom si řekli,

**AAA**  
RADIOTAXI s.r.o.



## Firma AAA radiotaxi s.r.o.

byla založena v roce 1990 a již sedmnáct let je na pražském trhu taxislužby domácími i zahraničními zákazníky výrazně pozitivně vnímána jako solidní operátor. V roce 1991 měla patnáct řidičů a dvě dispečerky. V současné době má přes tisíc vozů a její dispečink zajišťuje na čtyřicet operátorek. V řadě testů, např. MF DNES, se AAA radiotaxi umístilo na prvním místě. Bezpečnost přepravy a soudržnost týmu AAA radiotaxi např. potvrdil případ, kdy solidarita řidičů zabránila přepadení ohroženého kolegy. Během chvíle se jich k údivu útočníka na místo činu dostavilo na sto padesát. V současné době AAA radiotaxi živě rozvíjí kurýrní službu, která čítá na čtyři tisíce kilometrů tras denně. Od 1. července 1998 AAA radiotaxi nabízí možnost jízdy za bezhotovostní platbu (faktura, voucher).



### Nabídka služeb AAA radiotaxi

- Taxislužba v rámci Prahy, České republiky i do zahraničí
- Dovoz potravin a drobných předmětů do domu
- Drinkservis – odvoz klienta a klientova vozu domů
- Zprostředkování nákladní dopravy
  - Přeprava více osob (velkoprostorové vozy)
  - Kurýrní služby po celé České republice
  - Okamžité vyhledání nejbližšího vozu počítačem
  - Oznámení přibližné ceny jízdy předem
  - Přistavení vozu v Praze zdarma



kde jsou překážky, které nedovolují naplnit to, aby pražská taxislužba byla svou úrovní i pověstí evropskou.

**?** Letiště Praha, slavící sedmdesát let od přiletu prvního dopravního letadla Douglas DC-2 s pasažéry, již víc než rok rozjasňují vaše newyorský žluté taxíky AAA radiotaxi.

**!** 5. dubna jsem byl na zahájení oslav sedmdesátého výročí. Zúčastnil jsem se i vyhlídkového letu krásným letadlem s namalovanou Prahou. Když jsme se, coby taxislužba, ocitli v prostoru, kdy jde o smluvní vztah mezi státním podnikem a nájemcem – soukromým podnikatelem, který má šanci tam udávat nějaký tón, bylo pro nás prestižní věcí předvést, až jak kvalitně se dá taxislužba provozovat. Na letišti působíme rok a čtvrt a doposud jsem tam nemusel řešit žádnou stížnost. Jsou tam vybraní taxikáři, kteří chtějí jezdit pravidelně. Letišti Praha platíme poměrně velký nájem, takže je tam třeba mít taxikáře, kteří to nedělají na vedlejší pracovní poměr, ale jezdí dvacet dnů v měsíci. Podmínkou je, aby byli schopni komunikovat alespoň ve dvou světových jazycích. Letiště jezdí taxikáři, kteří se za poslední dva roky nedopustili žádného deliktu ve vztahu k zákazníkům. Mají letní i zimní uniformy a řídí je osmnáct jazykově disponovaných dispečerek. Je tam parta lidí, kteří (při často prvním kontaktu návštěvníků Česka s Českou republikou) naši zem vzorně reprezentují. Ceníky i taxometry máme umístěny na viditelných místech. Ve vozidlech se nekouří a jsou vybaveny maximálním množstvím airbagů. Na letišti nesmí být vozy starší pěti let. A vámi podotknutá jasně žlutá barva taxíků? Ta je způsobena tím, že vozy jsou potaženy žlutou fólií. Jejich původní tovární barva je stříbrná. Uživatelský komfort klientů

státního podniku Letiště Praha a pasažérů leteckých společností bychom rádi zvýšili investicemi do informačního systému. Rádi bychom instalovali terminály, které by cestující informovaly např. o obsazenosti hotelů, umožnily jim spočítat si, kolik je kam po Praze bude stát cesta atd.

Teď náš dispečink prochází technologickou inovací. Převádíme jej do javových aplikací, což nám s podzimem umožní nabídnout další zajímavé věci.

**?** Jak se díváte na snahy získat pro Prahu pořadatelské olympijských her?

**!** Na Prahu olympijskou se dívám s velkými nadějemi. Ačkoliv registruji poznámky odpůrců, argumentujících např. tím, že zde máme spartakiádní strahovský stadion, že se na něm nic neděje a on se rozpadá. Přihlášení se k pořadatelskému olympijským her rozhodně nevnímám jako nějaké furiantství Prahy, protože nejen cestovní ruch a prodej reklamních práv, ale i následné využití olympijských objektů je jen otázkou schopného managementu. Další věcí je, že Česká republika olympijskými hrami více vstoupí do povědomí celého světa. Nejen turistického, ale i kulturního a hlavně světa byznysu. Že se zvýší zájem zahraničních investorů investovat prá-



vě v České republice. A co se týče autodopravy? Pokud bude zřejmé, že Praha je jedním z kandidátů na pořádání her, či dokonce bude zvolena pořadatelskou metropolí, určitě bude čas se i po stránce dopravní obslužnosti důkladně připravit. Říci si, jaké budou nároky na přepravu, datovou komunikaci, kolik se očekává hostů, vznést požadavky na ubytovací kapacity atd. ■

[www.aataxi.cz](http://www.aataxi.cz)



# XII. reprezentační ples hotelu Ambassador - Zlatá Husa

interhotel  
**AMBASSADOR  
ZLATÁ HUSA**  
\*\*\*\*\*

17. března se v Praze na Václavském náměstí v hotelu Ambassador – Zlatá Husa konal tradiční reprezentační ples. Jeho dvanáctý ročník byl pojat v maškarním duchu. V programu vystoupila Monika Absolonová, Těžkej Pokondr a řada dalších umělců včetně hudebních skupin rozličných žánrů. Nechybělo losování hodnotných cen – zahraničních zájezdů a letenek. Pro milovníky golfu byla patovačí soutěž. Pro dámy módní přehlídka luxusních kožichů firmy Liska. K reprezentačnímu plesu neodmyslitelně patří prvotřídní catering. Pro jeho zpestření přicestovali šéfkuchaři z předního thajského hotelu Oriental a přípravu thajských pokrmů předváděli přímo před hosty. ■

[www.ambassador.cz](http://www.ambassador.cz)





# Zvýšit podíl fondu na spotřební dani z minerálních olejů z 9,1 % na 50 %



Ing. Pavel Švagr, CSc.

**?** Státní fond dopravní infrastruktury byl zřízen za účelem financování dopravní infrastruktury České republiky – investování do výstavby, modernizace, obnovy a údržby silnic, rychlostních komunikací, dálnic, železnic včetně regionálních tratí a vnitrozemských vodních cest. V souvislosti s hlavním tématem jsem proto o rozhovor požádal jeho ředitele Ing. Pavla Švagra, CSc. Pane řediteli, loňský rok byl z hlediska rozvoje české dálniční sítě rekordním.

**!** Ano, určitě to byl další úspěšný rok. Celkem jsme z našich prostředků proinvestovali zhruba 56 miliard Kč, o 8 miliard víc než před rokem. Jsem rád, že se konečně dodělal propojení z Prahy na Rozvadov, tedy celý obchvat kolem Plzně. Nebo že se otevřely dálnice na Hradec Králové a z Ústí nad Labem na německé hranice. Obě ale mají svoje ale..., a tím je chybějící zhruba 4km úsek přímo před Hradcem Králové a zhruba 16km úsek v Českém středohoří. Bohužel! Ale loňský rok nebyl jen o dálnicích. Také železnice se radovala z ukončeného II. tranzitního železničního koridoru. Pokud jedete republikou, může každý vidět, že se na dopravní infrastrukturu pracuje. Jak se opravuje řada silnic, budují protihlukové stěny, kruhové křižovatky nebo obchvaty měst a obcí. I když to vypadá optimisticky, realitou je, že ani tyto vynaložené prostředky nejsou optimální, abychom jako občané a uživatelé dopravních cest mohli být spokojeni. To bychom museli ročně investovat zhruba dvakrát tolik než dosud, a i tak by naše hlavní priority byly dobudovány někdy kolem roku 2020. Prostě dlouhodobá zanedbanost rozvoje této oblasti v kombinaci s rychlým nárůstem dopravy, a to osobní i nákladní, a požadavkem na vyšší bezpečnost přepravy a ochranu životního prostředí si přímo vynucují rychlejší přípravu nových dopravních děl a také větší finanční prostředky. Na druhou stranu stará poučka praví, že kde je dobrá dopravní cesta, tam se rozvíjí život i hospodářství.

**?** Malé Česko upevňuje pozici velmoci v oblasti železniční, zejména pak tranzitní dopravy.

**!** Nevím, jestli je to úplně přesné. Určitě jsme z hlediska hustoty železnice jedničkou v Evropě. Za námi je v hustotě měřené počtem km na 1000 km<sup>2</sup> Belgie i Německo. To je dáno historicky tím, že jsme vždy patřili k nejprůmyslovějším zemím Evropy a v předminulém století železnice symbolizovala průmyslový rozvoj. Dnes je naší povinností této situaci využít a přesunout maximum vhodných nákladních přeprav ze silnice na železnici. Chce to nejen investovat do kolejí – aby tratě byly rychlejší, spolehlivější, ale také do logistiky, marketingu a v neposlední řadě se musí také rychleji obnovovat vozový park dominantního přepravce – tedy Českých drah. Prostě platí, že v dopravě všechno souvisí se vším. Ale jinak máte pravdu, doprava v posledních letech dramaticky narostla. Jenom mezi lety 2000 a 2005 intenzita kamionů na našich dálnicích vzrostla podle jednotlivých úseků až o 80 %. Je proto dobře, že mýtné bylo spuštěno, ale já osobně bych si přál jeho rozšíření na další úseky silnic. Jenom pokud bude zpoplatněná síť dostatečně široká, bude mýtné plnit svou funkci – tj. nejen harmonizaci mezi silniční a železniční dopravou, ale také funkci regulační. Směrování proudu kamionů na kapacitní komunikace. Hezky se to řekne, ale jde o citlivou ekonomickou rozvahu a ke správné konfiguraci potřebujete profesionálně zdatný tým.

**?** Kdysi se mi do rukou dostala publikace Tomáše Bati, v níž prezentoval vizi zapojení našeho území do evropského systému vodních cest. Jaké jsou priority státu, co se vodní dopravy týče?

**!** Vždy říkám, že vodní doprava má u nás velkou tradici. Řada toků byla v minulosti upravena právě proto, aby mohly lépe sloužit přepravě zboží. Dnes se v této oblasti střetávají různé zájmy. Jednak dopravců, kteří chtějí uzpůsobit vodní cestu svému podnikání. Rekreatantů, kteří ji chtějí lépe vybavit, aby na ní mohly trávit více svého volného času. Pak ekologů, kteří mají obavy, aby úpravy vodních cest nepůsobily negativně na přírodu. A odborníků, kteří říkají, že rozumná, odborně zvládnutá úprava vodní cesty přírodě a rozvoji krajiny neublíží a hospodářské činnosti lidí pomůže. To si myslím i já. Jinak dlouho připravovaná úprava Labe u Přelouče nezískala potřebnou výjimku od ministra životního prostředí. Zřejmě se tak nebu-

de v nejbližší době realizovat. Zlepšení plavebních podmínek Labe u Děčína se připravuje. Tato zhruba čtyřmiliardová akce by mohla být zahájena podle mého odhadu v roce 2009. Jinak se samozřejmě připravuje řada menších akcí regionálního charakteru.

**?** Co cykloturistika a hipoturistika?

**!** Také letos bude Fond investovat do rozvoje cyklistických stezek, a to zhruba 150 mil. Kč. Naším cílem je zvýšení bezpečnosti cyklistů a snížení nebezpečí potenciálního střetu motoristy a cyklisty. Naším cílem není podpora cykloturistických tras. V té má hlavní roli Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. To platí i pro hipoturistiku. Ale určitě platí, že každá koruna, ať je vynaložena z jakéhokoli zdroje do cyklistických stezek, cykloturistiky nebo hipoturistiky, je dobře vynaložená. Jde nejenom o naše bezpečí, ale také o využití volného času a hlavně o zdraví a poznávání krás naší vlasti.

**?** Jak vidíte rozvoj silnic, dálnic a železnic do budoucna?

**!** Mám teorii magického trojúhelníku. Ta stále platí a asi bude ještě dlouho platit. Jsme v situaci, že víme, co chceme. Naše dopravní priority jsou jasné. Zeptejte se starosty nějaké obce, a bez mrknutí oka jich i na své úrovni řadu vyjmenuje. Limitní nejsou ani stavební kapacity, surovinové zdroje nebo lidé. Limitující jsou právě finanční zdroje. Dlouhodobě říkám, že bych si přál, aby byla co nejdříve překročena meta sto miliard korun ročně do oprav, rekonstrukce a výstavby nové dopravní infrastruktury. Ať již hovoříme o dálnicích, silnicích, železnici nebo vodní cestě. Zejména dnes, když končí možnost stavět za privatizační peníze, je toto zásadní problém. V této souvislosti není bez zajímavosti, že právě letos máme z privatizace absolutně nejvíce v celé historii Státního fondu dopravní infrastruktury, a to 37,2 mld. Kč. Najít náhradu z jiných zdrojů není lehký úkol. Osobně bych si přál, aby se zvýšil podíl fondu na spotřební dani z minerálních olejů z dnešních 9,1 % až na 50 % v horizontu do roku 2010. To je výzva pro politiky, pro makroekonomické úvahy. Jsem přesvědčen, že takto nahradit privatizační zdroje by bylo nejlogičtější a nejlepší řešení pro plánování a řízení další výstavby. Dnes z natankování jedné nádrže osobního vozu na dopravní infrastrukturu přispíváte asi 60 Kč, ostatních 90,9 % jde do státního rozpočtu. Pokud by byl podíl navýšen na zmiňovaných 50 %, bylo by to asi 330 Kč. Myslím, že by to znamenalo i zvýšení tlaku na efektivitu výdajů podle hesla, uživatel platí, uživatel se stará. ■

[www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)



# Když Kaipan firmy Dvořák, Rent a Car účinkuje v televizi

**?** Rozhovor s prezidentem Visit USA Committee a majitelem společnosti Dvořák rent a car, s.r.o., panem Viktorem Dvořákem, jsem zahájil připomenutím výroční schůze Visit USA Committee v únoru tohoto roku. Co jste na ní projednávali?



Viktor Dvořák

**!** Řadu věcí. Rád bych zmínil, že jsme hovořili i o novém směřování v oblasti vízové politiky. Český výbor Visit USA Committee totiž vyvíjí velkou snahu směřující ke zjednodušení administrativních kroků, které musí čeští občané cestující do

USA absolvovat. Mj., aby si český občan mohl ponechat pas s platným vízem a nemusel jej vrátet a již platné vízum obnovovat do nového pasu.

**?** Jednou z amerických společností, které v Česku zastupujete, je Gray Line.

**!** Už čtyři roky jsme držiteli její licence pro Českou republiku. Společnost Gray Line byla založena v roce 1926 poté, co její zakladatel pan Louis Bush začal realizovat prohlídkové jízdy po Washingtonu D.C. Dnes nabízí prohlídkové jízdy ve městech po celém světě. Stranou jejich aktivit nezůstalo ani Česko. České cestovní kanceláře mohou s Gray Line uzavřít provizní celosvětovou agenturní smlouvu prostřednictvím firmy Gray Line Czech Republic. Klient, který vstoupí na internetové stránky [www.grayline.com](http://www.grayline.com), má možnost si koupit voucher na okružní jízdy, transfery a další služby. Softwarový systém Ibis „Intelli-mark Technology a nový software EZREZ“ umožňuje využít tyto služby kdekoliv na světě. V současné době software využívá 60 tisíc touroperatorů na celém světě, naleznete zde 40 tisíc produktů a v loňském roce jím bylo obsluženo 25 milionů klientů. Provozovatelům atrakcí, muzeí, galerií (a to i českých) pak Gray Line umožňuje zařadit je do systému celosvětového on-line projedeje. K dalším výhodám

patří anulování rizika nezaplacení služeb ze strany objednatele (platíčího kreditní kartou) a také to, že se cíle turistů dostávají do celosvětových vyhledávačů.

**?** V roce 2006 vaše společnost Dvořák, Rent a Car získala 2. místo v soutěži TTG Awards v kategorii autopůjčoven. Není to mj. proto, že na sebe poutáte pozornost sportovními jezdítky Kaipan?

**!** Kaipan plní marketingové a propagační poslání. Např. české televize, ale i další média projevují zájem o jeho pronájem a využití, např. při natáčení seriálů. A když Kaipan firmy Dvořák, Rent a Car účinkuje v televizi, tak nám to samozřejmě dělá radost. Naše autopůjčovna, do jejíhož vozového parku Kaipany patří, obdržela před dvěma roky licenci na Advantage Rent a Car, čímž jsme se stali partnery nadnárodní autopůjčovny s ústředím ve Spojených státech amerických. V rámci Evro-



py zastupujeme společnost Easy Car, což je velká autopůjčovna vlastněná společností easyGroup, resp. panem Stevem Steliosem, do jejíhož portfolia patří i letecká společnost easyJet, jež operuje také do České republiky.

**?** Váš „Car Service - Chauffeur Service & Limousine Service“ nejenže disponuje zřejmě nejdelší limuzínou používanou v Evropské unii, ale také špičkovými šoféry, což rozhodně není samozřejmostí.

**!** Kvalita limousine servisu stojí a padá nejen

s kvalitami vozového parku, ale zejména s kvalitami řidičů. Ti musí být technicky zdatní, umět zvládat jak řízení vozu a tzv. chauffeur a hotelový servis, tak i jízdu v policejních kolonách. Jsou jazykově vybaveni a oblečeni ve firemních oblecích, které pro nás šije OP Prostějov. Ti naši jsou špičkoví, což ilustruje i to, že zastupujeme National Limousine Association a Driven Worldwide pro Českou republiku.

**?** Středobodem, od něž se odvíjí byznys půjčoven automobilů působících v Česku, je pražské letiště.

**!** Letiště Praha Ruzyně se rozvíjí velmi dynamicky. Jeho úspěšnost odráží správně volenou strategii státního podniku Letiště Praha při získávání dalších a dalších leteckých společností a jeho obchodní politiku vůbec. Autopůjčovnám by samozřejmě velmi pomohlo, kdyby Letiště Praha více zviditelnilo parking C, kam byly dislokovány. A kdyby byl uveden v život systém bezpečných přístupových koridorů na odbavení k autopůjčovnám tak, aby si pasažéři vzdor velmi rušnému dopravnímu provozu mezi Parkingem C a příletovými terminály mohli bez újmy na zdraví a majetku dojít půjčovat vozy. A když už autopůjčovny nemohou být přítomny v příletových terminálech na přepážkách, tak aby se zamezilo tomu, aby v příletových halách byly agenturními prodejci nabízeny služby konkurenčních autopůjčoven, které tím získávají obrovskou konkurenční výhodu a připravují státní podnik Letiště Praha o značnou část smluvně jistých příjmů z pronájmu parkovacích stání a poskytování dalších služeb. ■

[www.citytours.cz](http://www.citytours.cz)

[www.grayline.com](http://www.grayline.com)

[www.dvorak-rentacar.cz](http://www.dvorak-rentacar.cz)

[www.arac.com](http://www.arac.com)

[www.limousineservis.cz](http://www.limousineservis.cz)

[www.visitusa.cz](http://www.visitusa.cz)



# Vinicola zvala na dvanáct špičkových vín

**S**polečnost VINICOLA při příležitosti dne poté, co se narodil J. A. Komenský, zvala na 29. března 2007 na řízenou degustaci do své pražské vinotéky „U Zlaté koruny“. Chutnalo se dvanáct špičkových vín. Z Chile výrobce Viña Tarapacá, z Argentiny výrobce Nieto Senetiner. ■

[www.vinicola.cz](http://www.vinicola.cz)



■ 1997 – založení firmy VINICOLA s.r.o. – zahájení dodávek vína slovenské společnosti AGRO- MOVINO, a.s. Velký Krtůš a chilské firmy VIÑA TARAPACÁ na český trh.

■ 1998 – začátek distribuce vín BOLAND KELDER z Jihoafrické republiky, jejichž výhradním dovozcem byla Consulting Agency Slavíček.

■ 1999 – rozšíření dovozní nabídky o německá vína z Falce WINZERV-EREIN DEIDESHEIM a o alsaská vína společnosti CAVE D'OBERNAI.

■ 2000 – rozšíření sortimentu o australská vína z Nového Jižního Walesu TYRELL'S WINES a o novozélandská vína MANSION HOUSE BAY z oblasti Marlborough.

■ 2001 – zahájení dovozu vín z oblasti Mendoza v Argentině společností NIETO SENETINER, z oblasti Baja Kalifornie z Mexika od firmy L.A.CETTO a z oblasti San Jose v Uruguayi od místního největšího vinařství IRURTIA.

■ 2002 – dovoz španělských vín MATAROMERA z oblasti Ribera del Duero, rakouských vín firmy HAUSER z oblasti Weinviertel, zahájení importu chilských vín z vinařství VIÑA MAR z údolí Casablanca a tokajských vín výrobce CHATEAU VINIČKY ze slovenské části tokajské oblasti.

■ 2003 – sortiment rozšířen o argentinská vína MICHEL TORINO z oblasti Cafayate ve státě Salta. Vinice jsou zde vysázeny v nadmořských výškách 1700 – 2300 m.

■ 2004 – zahájení dovozu vín z Grand Premier Cru z lucemburského vinařství BERNARD MASSARD.

■ 2005 – začátek distribuce australských vín z údolí Barossa od firmy GRAND BURGE a novozélandských vín společnosti SAINT CLAIR z oblasti Marlborough na Jižním ostrově. Dále byl sortiment doplněn o vína z Kalifornie od vinařství Mario Andretti (bývalý šampion automobilové formule F1).

■ 2006 – začátek dovozu vína z Libanonu od společnosti CLOS ST.THOMAS z údolí Bekaa a vína typu sherry od španělských výrobců BODEGAS M.GIL LUQUE a LOPEZ HERMANOS, dále vín sdružení francouzských družstevních vinařských podniků OVS Paříž pod obchodní značkou Chamarré.



**VINICOLA s.r.o.**  
DOVOZCE KVALITNÍCH VÍN





# Zlatý pohár Pivex – pivo 2007

ZLATÝ POHÁR  
**PIVEX**  
PIVO 2007



## Výsledky jubilejního 15. ročníku degustační soutěže piv

### Kategorie světlý ležák (11-12% EPM)

1. místo Hostan Hradní – Starobrno, a.s.
2. místo Litovel Premium – Pivovar Litovel, a.s.
3. místo Starobrno Medium – Starobrno, a.s.

### Kategorie světlé výčepní pivo (do 10% EPM)

1. místo Litovel Moravan – Pivovar Litovel, a.s.
2. místo Radegast Original – Plzeňský Prazdroj, a.s. – pivovar Radegast
3. místo Litovel Classic – Pivovar Litovel, a.s.

### Certifikáty kvality

Staropramen Premium – Pivovary Staropramen, a.s.; Břežňák světlý ležák – pivovar Velké Březno, Drinks Union a.s.; Holba Premium – Pivovar Holba, a.s.; Gambri-

nus výčepní světlé – Plzeňský Prazdroj, a.s. – závod Plzeň; Holba Šerák – Pivovar Holba, a.s.; Holba Classic – Pivovar Holba, a.s.

### Výroční Certifikáty

Ing. Antonín Kratochvíle, Český svaz pivovarů a sladoven, Drinks Union a.s., Interhotel Voroněž, a.s., Pivovary Staropramen, a.s., Plzeňský Prazdroj, a.s., Pivovar Zubr, Starobrno, a.s., Veletrhy Brno, a.s. a Výzkumný ústav pivovarský a sladařský.



## Král výčepních Starobrno 2007

Slavnostní vyhlášení a korunovace českého Krále výčepních pro rok 2007 se uskutečnilo 26. března 2007 v rámci Galavečeru pivovarníků a sladovníků v hotelu Voroněž v Brně.

1. místo – Královna výčepních – Zuzana Brázdová, restaurace Dělnický dům, Zastávka u Brna
2. místo Veronika Vítová, restaurace Dělnický dům, Zastávka u Brna
3. místo Tomáš Huss, Olympic Bar, Znojmo

[www.voronez.cz](http://www.voronez.cz)

[www.zlatypohar.cz](http://www.zlatypohar.cz)



## PRVNÍ NOVOMĚSTSKÝ RESTAURAČNÍ PIVOVAR

Novoměstský restaurační pivovar je ojedinělou 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](http://www.npivovar.cz)

BVV  
Veletrhy  
Brno



hotel...  
VORONĚŽ BRNO  
Congress Centre



Linde  
SAHM  
Stkernice pro značkové nápoje





## Grandhotel Pupp prochází úpravou interiéru

**S**nadcházející lázeňskou sezónou přivítá Grandhotel Pupp své hosty v nově upravených interiérech. Smyslem prováděných úprav je návrat k typické architektuře, která hotelu vládla před rokem 1970. Úkolem bylo vrátit do hotelu původní noblesu éry zlatého věku se ujal akademický architekt Ludvík Bělohávek. Největších změn dozná prostor lobby mezi recepcí Grandhotelu Pupp a Café Pupp. S touto nově upravenou místností je spojeno také vyhlášení soutěže pro hosty Grandhotelu Pupp o její nový název. Dominantním prvkem se staly vzácné olejomalby z přelomu 19. a 20. století, které byly vybrány z depozitáře Grandhotelu Pupp. Štuková výzdoba spolu se sloupy je zhotovena klasickou štukatérskou cestou, odléváním ze sádry. Do popředí zájmu se nyní dostanou také dobové sochy, které zatím zdobily schodiště přilehlého domu Harfa. Sousedící Club Malá Dvorana bude osazen novým stylovým nábytkem, který ještě více umocní jeho elegantní klubovou atmosféru. Oba prostory na sebe nyní vzájemně navazují, a přesto si každý zachovává vlastní autonomii. Gastronomické služby Grandhotelu Pupp posílí znovuzrozená restaurace a bar La Belle Epoque v části Parkhotelu Pupp. Svým pojetím rovněž evokuje zlatou dobu slavné Belle Epoque. Barvy a materiály byly záměrně voleny tak, aby prostor pod obří vitráží nerušeně plynul. ■

[www.pupp.cz](http://www.pupp.cz)

GRANDHOTEL  
PUPP



# Kvalitní ubytování za příznivé ceny

Společnost CPI Hotels patří k významným hotelovým sítím v České republice, které provozují luxusní hotely. Coby výhradní zástupce mezinárodního řetězce Choice Hotels v Česku poskytuje ubytování v hotelích prestižních značek, jako Quality, Comfort nebo Clarion. Díky své čtrnáctileté tradici, ještě pod původním názvem Fortuna Hotels, má ve svém portfoliu také hotely pro nejširší klientelu. Výhodou takovéto širší ubytování různých kategorií je maximální pokrytí trhu, jehož poptávka ve všech hotelových segmentech stále roste.

CPI  
HOTELS

### V Praze levně a kvalitně

V současnosti mohou návštěvníci Prahy využít dvou cenově velmi příznivých hotelů. Hotel Fortuna Luna\*\* se nachází mezi pražským výstavištěm v Letňanech a výstavištěm v Holešovicích, což ocení především návštěvníci veletrhů. Hotel nabízí 163 vícelůžkových apartmánů a je snadno dostupný z hlavních dálničních tras.

Hotel Fortuna Rhea\*\*/\*\* nabízí klidné ubytování necelých dvacet minut od centra Prahy v 60 pokojích 3\* a 132 vícelůžkových 2\* apartmánech. Oba hotely zajišťují stravování ve vlastních restauracích s domácí i mezinárodní kuchyní. Standardní službou je Wi-Fi připojení, trezor v recepci, hotelová taxislužba či hotelové parkoviště. Hotel Fortuna Rhea je navíc uzpůsoben handicapovaným hostům.



### Mimo Prahu se zajímavými službami

Obdobné služby najdou také hosté olomouckého Hotelu Sigma\*\*\*. 84 pokojů nabízí standardní i nadstandardní ubytování pro běžné návštěvníky Olomouce, ale také pro kongresové hosty. Hotel Sigma totiž disponuje pěti konferenčními místnostmi, velkým kongresovým sálem a společenským sálem. Kapacita kongresového centra tak činí 10 až 1500 osob, což umožňuje pořádání seminářů, školení, ale také výstav a firemních prezentací různé velikosti.

Naprosto odlišným typem ubytování je Fortuna Lázeňský dům Praha, který je situován v centru Františkových Lázní naproti Hornímu parku a Městskému divadlu, jen pár kroků od lázeňského dění na kolonádě. Hotel poskytuje kvalitní ubytování a služby přizpůsobené lázeňskému provozu. Lázeňský dům nabízí širokou škálu lázeňských procedur, podporuje také velké množství aktivních forem relaxace. ■

[www.fortunahotels.cz](http://www.fortunahotels.cz)

# Mezistátní zápas v bratislavském EuroAgentur Art Hotelu William

## Holiday Inn Prague Congress Centre splňuje přísné normy ochrany životního prostředí

*Hotel Holiday Inn Prague Congress Centre je prvním a jediným hotelovým subjektem v celé České republice, oceněným prestižním certifikátem ochrany životního prostředí systému environmentálního managementu podle standardu ISO 14001. Dosáhl tak v současné době nejvyššího stupně v podnikatelské strategii zaměřené na životní prostředí a jeho ochranu. Atest ISO 14001 EMS jej opravňuje používat charakteristické logo, které je ve světě známkou výjimečnosti.*

V Česku je certifikáty ISO 14001 EMS oprávněna vydávat profesionální konzultační firma Citellus, s.r.o., která kooperuje s prestižními organizacemi, jako jsou např. CQS-Sdružení pro certifikaci systémů jakosti nebo IQNet-mezinárodní certifikační síť, jejíž atest Holiday Inn PCC také dosáhl. „Ochrana životního prostředí se stává čím dál víc diskutovaným tématem. My jsme se rozhodli změnit slova v činy a zapracovat na ještě šetrnějším přístupu ve vztahu k životnímu prostředí tím, že plníme každodenní povinnosti týkající se jeho ochrany. Standardy jsou ve své podstatě všude kolem nás. Každý den ve větší či menší míře ovlivňují život každého z nás. Příkladem oblastí, na které se EMS zaměřuje, je používání prostředků chránících životní prostředí (např. nátěrové barvy, bezfosfátový prací prášek), redukce průtoku vody, používání ekologického chladiva u lednic a mrazáků a pochopitelně třídění odpadu na sklo, papír, plast, tetrapack atd. ISO nám umožňuje zlepšovat náš životní postoj a chovat se více zodpovědně, dopracovávat nástroje řízení všech těchto činností do vysoké dokonalosti. Stejně tak, jako nám i ostatním obchodním partnerům vyhovuje s někým takovým spolupracovat, což pochopitelně podpoří i zájmy v této oblasti. V neposlední řadě je třeba uvést, že zavedení tohoto systému má také pozitivní dopad na ekonomickou stránku věci, jelikož omezením vlivů na životní prostředí se zpravidla odhalí řada možných úspor“, řekl generální ředitel hotelu Holiday Inn Prague Congress Centre JUDr. Jan Filip. ■

[www.holidayinn.cz](http://www.holidayinn.cz)

[www.citellus.cz](http://www.citellus.cz)

[www.cqs.cz](http://www.cqs.cz)



**CITELLUS**



EuroAgentur  
**Art  
Hotel  
William**

V březnu se jednoho téměř jarního víkendu konal mezistátní zápas manažerů, tentokrát nad šachovými deskami. Patnáctičlenné týmy z Čech a Slovenska se utkaly v zápase s názvem „Mat, pane řediteli!“ v moderním bratislavském EuroAgentur Art Hotelu William. Nejlepší slovenský velmistr Sergej Movsesjan porazil lídra českého týmu velmistra Tomáše Orala v obou rapid partiích a stejně přesvědčivě – poměrem 21:9 – zvítězil i tým slovenských manažerů. Obě družstva bojovala na patnácti šachovnicích ve dvou partiích s časovým limitem 25 minut na partii. Součástí zápasu byla i alternativní simultánka obou velmistrů proti 23 soupeřům a turnaj jednotlivců v bleskovém šachu. ■

[www.euroagentur.com](http://www.euroagentur.com)



**EAT**  
EuroAgentur  
Hotels & Travel

**?** Ve Zlínském kraji ve Velkých Karlovicích se 15. až 20. května koná konference „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy“. Na její cíle jsem se ptal ředitele regionálního odboru CzechTourism

Ing. Petra Kratochvíla.

**!** Agentura CzechTourism propaguje aktivní dovolenou a v jejím rámci i cykloturistiku. Cílem konference je podpořit přípravu podmínek pro podávání projektů na Strukturální fondy EU pro období 2007 – 2013. Seznámit účastníky s připravovanými projekty. Podpořit růst image cyklistické dopravy a cykloturistiky v České republice. Představit aktivity jednotlivých krajů, měst a dalších partnerů včetně návrhu nové sítě základních cyk-



Ing. Petr Kratochvíl

listických stezek (cyklotras) v Česku a představit naplňování jednotlivých opatření cyklostrategie. Konference věnované Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky se konají pravidelně. Jejich posláním je ukázat perspektivy rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky. Účast ve Velkých Karlovicích už potvrdili zákonodárci – poslanci i senátoři, ministři i špičky krajské a místní samosprávy. Poslední konference, která byla v Hluboké nad Vltavou v září 2005, se např. zúčastnili ministři dopravy a životního prostředí. Očekává se, že květnová cyklokonference bude doposud největší. A to co do počtu účastníků i jednáních dní. Bude rozdělena do dvou základních částí. První se uskuteční 15. až 17. května v hotelu Horal ve Velkých Karlovicích. První den bude exkurze po cyklotrasách daného mikroregionu. Další dva budou věnovány jednání, při nichž budou prezentovány aktivity jednotlivých krajů, měst a partnerů a realizace jednotlivých cílů a opatření cyklostrategie. Naprostou novinkou bude (od pátku 18. 5. do neděle 20. 5. 2007) exkurze po cyklostezkách údolím řek Bečvy, Moravy a podél Baťova kanálu. Začne v dějišti konference a z Velkých Karlovic bude pokračovat přes Vsetín, Hranice, Přerov až na Slovácko.

**?** Řada významných krajských metropolí ilustruje, že doprava nemusí být pouze motorová.

**!** V současné době nastupuje výrazný trend využívání jízdních kol. Ano, jsou tradiční kolařské velmoci jako Pardubice či Hradec Králové, kde mají tradici a cyklistickou infrastrukturu. Ta teď ve všech krajích začala expandovat i mimo sídla. Vytýčují se cyklotrasy a budují cyklostezky. Ekonomická náročnost těchto liniových staveb je značná, a tak přibývají pomalu. Téměř všichni zkoušíme, jak se po České republice jezdí na kolech. Má to ale mnohá úskalí. Dlouho jsme se zamýšleli nad tím, je-li Česko destinací, která by se měla propagovat jako ráj cykloturistů. Vezmeme-li počet vyznačených kilometrů mezi turistickými cíli, lze se domnívat, že ano.



# Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

## Velké Karlovice 15. až 20. května 2007

Ale pokud jde o kvalitu a vybavenost tras, tak ty o kolařském ráji rozhodně nevyhovují. V Česku se spíš jedná o honbu za vyznačenými kilometry než o systematickou tvorbu bezpečných cyklistických dopravních tepen s dostatečným zázemím. Jak informačním, tak s dostatkem služeb. Jezdím na kole a mohu konstatovat, že leckde turista umře hladu, pokud s sebou nepoveze vlastní jídlo a pití. Nedostatečnou infrastrukturu dávám za vinu i některým dotačním titulům, které iniciují a hradí služby spojené s vyznačením cyklotras, ale ve svých podmínkách vůbec nedbají, kdo bude takovou cyklotrasu spravovat. Kdo se bude starat o její provoz a údržbu. Nejenom o značení, ale i o poskytování informací cyklistům. Např., zdali je cyklostezka sjízdná. Stalo se mi, že jsem vjel na vyznačenou cyklotrasu. Vedla do dlouhého strmého kopce a mne nenapadlo, že na ní budu kolo víc než tři kilometry přenášet skrz neprůjezdné polomy. A stačilo tam „jen“ na začátek dát upozornění. Připadlo mi, že se v tom místě o cyklostezky nikdo nestará. Každý rok jezdím i na Náchodsko, kde vím, pokud jsou na nějaké trase problémy, že se to vždycky včas dozvím.

**?** Zvýšení kvality cykloinfrastruktury velice pomohl projekt „Cyklisté vítání“.

**!** Ano. Vzniklo již téměř tisíc podnikatelských subjektů, které spoluvytvářejí podmínky pro cykloturistiku. Ať už ubytovací zařízení, kde si člověk může bezpečně uschovat kolo nebo si jej opravit pomocí náradí, které mu majitel zařízení poskytne. To je velice záslužná iniciativa a s takovýmito zařízeními se lze seznámit na jejich webových stránkách. Pokud se tvrdí, že cykloturistika v Česku zažívá boom, schází mi jedna důležitá věc. Vyhodnocování. Zatím jsem zaznamenal pouze dílčí pokusy počítat cykloturisty, kteří se po té které cyklotrase pohybují. Není tak možné vyhodnotit, nakolik je kde rentabilní realizovat záměry s vazbou na cykloturistiku. Jsem zastáncem, aby se dělaly i jednorázové průzkumy a některá místa monitorovala elektronickými automatickými počítadly. Velmi by to přispělo k tomu, abychom zjistili, jaký to, do čeho investujeme, má smysl pro turisty.

**?** S podnikatelskými záměry se lze setkat i v rámci obdobně znějícího projektu, celostátní soutěže „Turisté vítání“, jejímž prostřednictvím CzechTourism evokuje zájem žáků základních a středních škol zamýšlet se nad možnostmi a perspektivami svého možného podnikání v cestovním ruchu.

**!** Ano, i mezi pracemi, které v rámci akce „Turisté vítání“ vyhodnocujeme, již našly cyklostezky a cyklotrasy řadu uplatnění. I dětem je zřejmé, že cykloturistika může být dobrý byznys. Děti projektují provozovny na cyklotrasách mj. prý proto, že mít je na frekventovaných dopravních tepnách lákavější a přivádějící turisty-zákazníky jim připadá zajímavé. ■

[www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz)

[www.turistevitani.cz](http://www.turistevitani.cz)

[www.czechtourism.cz](http://www.czechtourism.cz)



# Projekty Pardubického kraje v cestovním ruchu jdou do finiše

*V nedávné době byly dokončeny tři z pěti projektů, které Pardubický kraj realizuje na podporu rozvoje cestovního ruchu za přispění prostředků strukturálních fondů EU. Tyto projekty řeší koncepčním způsobem některé důležité problémy nabídky a marketingu, a tak, doufejme, podpoří růst počtu návštěvníků kraje, zvýší jejich informovanost a spokojenost a zvýší přínosy plynoucí z rozvoje tohoto odvětví různým subjektům v kraji.*

Úkolem projektu „**Systém přípravy turistických produktů v Pardubickém kraji**“ je řešení nedostatku kvalitních obchodovatelných turistických produktů (tzv. balíčků služeb) zvoucích návštěvníky ke strávení dovolené na území východních Čech. Kromě přehledného návodu pro tvorbu těchto balíčků byly zpracovány vzorové (inspirativní) turistické programy a stanovena hlavní témata pro propagaci Pardubického kraje v oblasti cestovního ruchu. Do tvorby turistických programů a produktů se nyní mohou snáze zapojit všechny subjekty nabízející služby pro turisty i jednodenní návštěvníky kraje.

Vytvořené programy a produkty budou prezentovány mj. na novém **internetovém portálu cestovního ruchu pro turistický region Východní Čechy** na adrese [www.vychodni-cechy.info](http://www.vychodni-cechy.info). Návštěvníci i obyvatelé kraje tu najdou informace o atraktivitách cestovního ruchu, o nabízených službách, pořádaných kulturních nebo sportovních akcích atd. v šesti



jazycích. Do budoucna bude tento portál hrát v propagaci kraje v oblasti cestovního ruchu významnou roli. O tom, že se portál povedl, svědčí i to, že byl v rámci soutěže Zlatý erb oceněn zvláštní cenou ministra pro místní rozvoj za nejlepší turistickou prezentaci.

Na vysvětlenou, proč se Pardubický kraj prezentuje pod názvem Východní Čechy - je to označení našeho turistického regionu a odbornými průzkumy máme potvrzeno, že pro marketing v cestovním ruchu je to přece jen lepší obchodní značka než úřední název kraje.

Na konci roku 2006 byl ukončen také projekt zaměřený na **vytvoření sítě certifikovaných turistických informačních center** a zvýšení kvality jimi poskytovaných služeb. Informační centra budou do budoucna sbírat informace významné pro nabídku v cestovním

ruchu z celého území kraje a tyto informace budou všem přístupné na už uvedené adrese [www.vychodni-cechy.info](http://www.vychodni-cechy.info). Díky tomu se návštěvník kteréhokoli informačního centra v kraji nebo turista plánující svou cestu do východních Čech prostřednictvím internetu okamžitě dozví, jaká zajímavá kulturní akce se v kraji koná nebo jaké ubytování je k dispozici. Certifikace turistických informačních center také zajistí odpovídající rozsah a kvalitu služeb poskytovaných těmito informačními centry.

Až do poloviny roku 2007 pokračuje projekt „**Partnerství na podporu cestovního ruchu**“, který navrhne způsob a usnadní založení tzv. organizace cestovního ruchu v Pardubickém kraji, tedy subjektu, který bude vykonávat některé důležité činnosti v oblasti koordinace a marketingu cestovního ruchu. Díky profesionalizaci těchto činností bude jejich realizace efektivnější a bude probíhat více ve spolupráci s veřejnými a zejména podnikatelskými subjekty působícími v oblasti cestovního ruchu v kraji.

Čtyři koncepční projekty završuje projekt **Informační a propagační kampaň Pardubického kraje**, jehož cílem je především upoutat pozornost na značku Východní Čechy a na nový internetový portál pro cestovní ruch na adrese [www.vychodni-cechy.info](http://www.vychodni-cechy.info).

Ve svých propagačních aktivitách se soustředíme především na aktivní trávení dovolené a hledání nových zážitků. Každý návštěvník se může přesvědčit, že Pardubický kraj má rozhodně co nabídnout, a doufáme, že se k nám bude rád vracet. Východní Čechy rozhodně způsobují závislost, jak praví heslo naší propagační kampaně.

*Bc. Miloslav Macela,  
člen Rady Pardubického kraje*

[www.vychodni-cechy.info](http://www.vychodni-cechy.info)



TENTO PROJEKT JE SPOLUFINANCOVÁN  
EVROPSKOU UNIÍ



**TURISTÉ VARUJÍ: VÝCHODNÍ ČECHY ZPŮSOBUJÍ ZÁVISLOST**



## Pražská městská hromadná doprava

### „Vstřícná a přístupná Praha“

je projektem spolufinancovaným Evropským sociálním fondem (program JPD3 - Jednotný programový dokument pro Cíl 3 regionu hl. m. Praha), státním rozpočtem České republiky a Magistrátem hlavního města Prahy. Projekt si klade za cíl zlepšit jazykové znalosti a komunikační dovednosti pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. (DPP je partnerem projektu), a tím přispět ke zvýšení atraktivnosti městské hromadné dopravy a potažmo i hlavního města Prahy jako oblíbené cílové destinace zahraničních turistů. Projekt odstartoval 1. srpna 2006 a celková délka jeho trvání bude 24 měsíců, tzn. do 31. července 2008.



Dopravní podnik hl. m. Prahy,  
akciová společnost

### Posláním projektu

je přispět ke zvýšení kvality služeb v cestovním ruchu prostřednictvím vzdělávacích kurzů. Účastníci těchto kurzů se kromě získávání jazykových znalostí učí uvědomovat si, jak jejich chování působí na okolí, lépe a včas zachycovat zdroje možných nedorozumění a srozumitelně komunikovat v nejrůznějších situacích – to vše v rámci zásad zdvořilého vystupování v kontaktu se zákazníkem. Kromě navýšení kvalifikace je cílem projektu posílení motivace k budoucímu aktivnímu využití nabytých zkušeností. Širším cílem projektu pak je přispět ke zlepšení „image“ Prahy, k její propagaci jako přívětivé turistické destinace s rozvinutou infrastrukturou.

### Cílovou skupinu

tvorí 240 zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., kteří přicházejí do přímého kontaktu se zahraničními turisty. Jde o pracovníky středisek dopravních informací, přepravní kontroly a staniční personál metra. Každý z nich absolvuje čtyřtýdenní jazykový kurz a čtyřtýdenní kurz komunikačních dovedností. Pracovníci středisek dopravních informací a staniční personál metra věnují celých čtyřtýdenní týdnů jazykového vzdělávání anglickému jazyku. Pracovníci přepravní kontroly pak polovinu této doby anglickému a polovinu německému jazyku. V současné době je do projektu zapojeno již sto osmdesát zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy. Na přelomu let 2007/2008 se do něj zapojí zbylých šedesát. Aby bylo možné sledovat vývoj jazykových znalostí účastníků projektu, všichni prošli testováním vstupních znalostí.

### Průběžné hodnocení

jazykových znalostí pracovníků přepravní kontroly ukázalo, že již během prvních měsíců realizace projektu u nich došlo k výraznému rozšíření slovní zásoby a ke zlepšení komunikačních dovedností. „Prahu dnes navštěvují miliony turistů z celého světa, proto je jazyková vybavenost lidí pracujících ve službách veřejnosti nezbytná. Dotazy, na které musí naši zaměstnanci odpovídat, se týkají nejen dopravy samotné, ale i umístění památek, všeobecné orientace ve městě apod. Jejich schopnost adekvátně reagovat přispívá k dobrému vnímání veřejných služeb v Praze“, řekl personální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy Ing. Jaroslav Ďuriš. ■

[www.dp-praha.cz](http://www.dp-praha.cz)



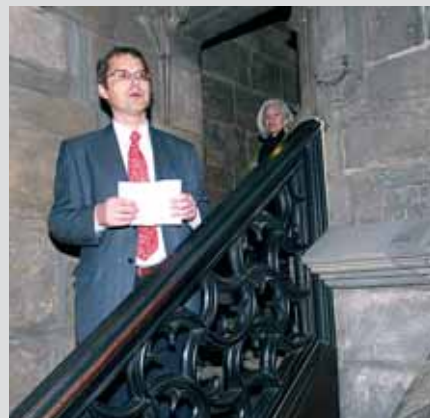
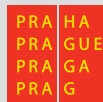
## Nová expozice v Prašné bráně

Pražská informační služba otevřela unikátní výstavu s názvem „Králov dvůr“



Od 4. dubna si mohou zájemci v historických prostorách Prašné brány u Obecního domu prohlédnout unikátní expozici, kterou pro novou turistickou sezonu připravila Pražská informační služba. Výstava, která návštěvníkům přiblíží období středověku v hlavním městě, je sestavena ze zvětšených reprodukcí iluminací z bible Václava IV. Ze středověku se totiž prakticky nedochovala žádná jiná grafická vyobrazení, a tak jsou iluminace vlastně jediným obrazovým dokumentem, ze kterého můžeme získat představu o životě té doby. Díky laskavému zapůjčení originálů, jejichž vlastníkem je Österreichische Nationalbibliothek ve Vídni, tak mohl vzniknout velmi ojedinělý výstavní projekt, jehož autory jsou Mgr. Alena Ježková, Ph.D. a PhDr. Jiřina Chrastilová. Expozice je situována do tří pater objektu. První patro představuje královský dvůr a vše, co souviselo s panovníkem. Druhé je věnováno středověkému městu – pražským tržištím, slavnostem, módě, řemeslům, trestům a vězení, dobývání města, ale i středověké rodině. Ve třetím patře, v podkroví, si návštěvníci mohou prohlédnout reprodukce pozdějších dobových grafických listů s tématem Prašné brány, které jsou zapůjčeny Archivem hl. m. Prahy. Výstava je unikátní také svým technickým zpracováním. Její nedělitelnou součástí jsou profesionální nahrávky průvodního textu, doplněné zvuky a hudbou. Ty povyšují prosté slovo na inscenační umění. Díky Českému rozhlasu, jenž nahrávky zhotovil, tak vzniká jedinečný efekt, který umožňuje návštěvníkům, aby byli pomocí zapůjčených sluchátek přímo vtaženi do osobité atmosféry 15. století. A protože výstava je určena i zahraničním turistům, je řešena multijazyčně. Výklad je možné si kromě češtiny poslechnout i v angličtině, němčině, italštině, francouzštině, španělštině a ruštině. Ze statistik totiž vyplývá, že tento výběr pokrývá 70 % mateřských jazyků cizozemských návštěvníků. Prašnou bránu ročně navštíví více než padesát tisíc návštěvníků a je zřejmé, že díky nové expozici se jejich počet letos ještě zvýší, protože takto vybavená výstava je i v evropském měřítku výjimkou. ■

[www.pis.cz](http://www.pis.cz)



# Fórum českého stavebnictví 2007

V hotelu President v Praze se 27. až 28. března pod záštitou Evropská stavební federace uskutečnilo „Fórum českého stavebnictví 2007“ a na něj navazující konferen-



ce o zadávání veřejných stavebních zakázek v zemích Evropské unie za účasti členských států Evropská stavební federace (FIEC). Organizátorem této prestižní akce byl Svaz podnikatelů ve stavebnictví v České republice, odborným garantem poradenská společnost

INCOMA Consult a Zlatým partnerem společnost STOMIX. Na fóru vystoupili: za hostitele předseda Svazu podnikatelů ve stavebnictví v ČR Václav Matyáš společně s plejádou dalších neméně významných osobností, mezi nimiž figurovali ministr průmyslu a obchodu České republiky Martin Říman, executive vice-president společnosti Skanska Financial Services AB Nils Lindstedt ze Švédska, obchodní ředitelka OHL Carmen Escribano ze Španělska, prezident Evropské federace stavebního průmyslu Daniel Tardy a její generální ředitel Ulrich Paetzold, generální ředitel společnosti Stavby silnic a železnic Martin Borovka, generální ředitel SKANSKA CZ Zdeněk Burda a další. Panelové diskuse se zúčastnili např. ředitel společnosti STOMIX Ing. Bořivoj Minář, ředitel státního fondu rozvoje bydlení Jan Wagner, první náměstek ministra pro místní rozvoj ČR Miroslav Kalous. ■

[www.sps.cz](http://www.sps.cz)



## Cestovní ruch na prahu 3. tisíciletí

V Praze se pod názvem „Cestovní ruch na prahu 3. tisíciletí“ 2. a 3. dubna uskutečnil 8. ročník mezinárodní konference. Jeho pořadatelem byl MAG Consulting, spoluorganizátorem Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a Česká centrála cestovního ruchu – CzechTourism. Prezidentem konference byl její ředitel Rostislav Vondruška. Zúčastnilo se jí na tři sta padesát lidí. Vystoupili na ní poslanec Evropského parlamentu Jan Březina, státní tajemník Ministerstva hospodářství Slovenské republiky Gabriel Kulliffay, hejtman Karlovarského kraje Josef Pavel, místopředseda Čes-



kého olympijského výboru pro ekonomiku a marketing Jiří Zedníček, náměstek ministra pro místní rozvoj Jiří Vačkář aj. Konference se ohlédla za výsledky cestovního ruchu od vstupu Česka do Evropské unie. Rok 2006 byl údajně charakteristický tím, že příjezdový cestovní ruch rostl pomaleji (odhadované příjezdy cizinců do ubytovacích zařízení se zvýšily o 1,6 %) a že bylo dosaženo výraznějších výsledků v domácím a výjezdovém cestovním ruchu. Nejen vývojové trendy a výsledky, ale i rezervy cestovního ruchu motivovaly k diskusi nad příčinami nedostatečného využívání potenciálu zdrojů. Podpor z evropských fondů. Přitažlivosti Česka pro zahraniční návštěvníky. Kongresových zařízení. Diverzifikace návštěvnosti krajů a rozvoje domácího cestovního ruchu jako takového. Jednání v plénu konference, sekcích a u kulatých stolů se soustředilo zejména na perspektivy podpory cestovního ruchu v Česku s ohledem na politiku Evropské unie. Na úlohu krajů, obcí a měst, lázeňských míst a význam koordinace a spolupráce státní správy a samosprávy s podnikatelskou sférou. Na podnikatelské a daňové podmínky hotelnictví a gastronomie v kontextu s reformou veřejných financí v posledních třech letech. Na prosazování kvality v cestovním ruchu, coby nosného fenoménu jeho rozvoje a posilování kvalifikace a odborného vzdělávání za úzké součinnosti s podnikatelskou sférou. ■

[www.magconsulting.cz](http://www.magconsulting.cz)

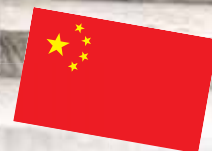
[www.mmr.cz](http://www.mmr.cz)

[www.czechtourism.cz](http://www.czechtourism.cz)





# Malý okruh Čínou



ESO travel s leteckou společností MALEV zorganizovaly 16. až 23. března studijní cestu do Číny pro spolupracující cestovní kanceláře a agentury. Z Prahy do Budapešti jsme letěli v 10.05 linkou MA 821 a z Budapešti linkou MA 6070 do Pekingu, kde jsme (vzhledem k časovému posunu +7 hodin) přistáli následující den v 06.50. Na letišti nás čekali místní průvodce a průvodce ESO travel a odvezli do Jinqiao Apartment Hotelu. Odpoledne jsme navštívili starou zástavbu Pekingu, tzv. Hutong tour a absolvovali okružní jízdu rikšou.







### Náměstí Nebeského klidu

Tchien-an-men je největší náměstí na světě. Prošli jsme se i Behai parkem, navštívili centrum čínské medicíny a navečer se ocitli na nejrušnější třídě moderního centra Pekingu – Wang Fu Ti Road.



### Zakázané město

Z tohoto rozlehlého císařského komplexu vládlo čtyřiašedesát panovníků dynastie Ming a Čching po více než pět set let. Během vlády všech císařů bylo Zakázané město veřejnosti nepřístupné. Odpoledne jsme byli v Chrámu nebes a v čajovně. Večer jsme se vypravili na divadelní představení Kung-fu.





### Velká čínská zeď

Dopolední program jsme zahájili exkurzí v manufaktuře na zpracování perel. Poté jsme navštívili areál hrodek panovníků dynastie Míng a pak jeli zhruba 60 km na severovýchod od Pekingu k Velké čínské zdi.



### Konfuciov chrám

Ráno jsme si někteří v manufaktuře na zpracování hedvábí vlastnoručně vyzkoušeli roztahování smotků bource morušového. Pak jsme navštívili svatyni Lama, postavenou a dekorovanou v tibetském stylu a chrám zakladatele konfucianismu, který je v Číně dodnes velice uznávaným filozofickým směrem. Odpoledne hurá na nákupy.



### MALEV

linkou MA 6071 ve 02.20 z Pekingu nás v pátek 23. března přepravil zpět do Prahy, kde jsme po přestupu v Budapešti přistáli před desátou hodinou ranní.



### Letní palác

Přebývali v něm císaři a odpočívali v rozlehlých zahradách. Odpoledne jsme navštívili pekingskou ZOO a samozřejmě velkou pozornost věnovali pandě velké.



# Travel Service kupuje Boeing 787-8 Dreamliner

Letecká společnost Travel Service podepsala kontrakt s americkým Boeing Co. na nákup letounu Boeing 787-8 Dreamliner s možností další opce. Supervýkonný letoun nové generace v hodnotě 153 mil. USD (3,3 mld. Kč) získá Travel Service jako vůbec první u nás. Boeing 787 Dreamliner přinese cestujícím výjimečný komfort. Pro nový „widebody“ letoun je charakteristická zejména 20% úspora paliva oproti srovnatelným letadlům. Boeing 787 Dreamliner bude schopen pojmout 250-330 cestujících a přepravit je na vzdálenost až 15 700 kilometrů. Do komerčního provozu by měl být uveden v roce 2008. Kromě Boeingu 787-8 Dreamliner Travel Service v květnu tohoto roku posílí svoji flotilu o další stroj nové generace Boeing 737-800.



V červnu pak o „business jet“ Cessna Citation Sovereign CL 680 určený pro obchodní klientelu. V roce 2008 se flotila rozroste o další Boeing 737-800 a v průběhu roku 2009 o dva moder-

ní stroje Boeing 737-900 ER pro 215 cestujících. Díky tomuto kontraktu se Travel Service zařadil mezi prvních deset aerolinek na světě, které si u amerického výrobce letadel objednaly Boeing 737-900 ER. ■

[www.prg.aero](http://www.prg.aero)

## 5. dubna v roce 1937 v 9 hodin ráno



přistálo na pražském ruzyňském letišti první letadlo – Douglas DC-2. Byl to letoun Československé



letecké společnosti na vnitrostátní lince Piešťany-Zlín-Brno-Praha. První mezinárodní spoj – stroj společnosti Air France na trase Vídeň-Praha-Drážďany – přistál týž den v 10 hodin. Zatímco tehdejší statistici počítali cestující v řádu tisíců, o sedmdesát let později jsou to miliony. Jen v loňském roce využilo služeb pražského letiště více než 11,5 milionu pasažérů. 5. dubna 2007 pak byl otevřením unikátní Expozice k historii a současnosti zahájen program oslav 70. výročí provozu letiště Praha-Ruzyně. ■

[www.prg.aero](http://www.prg.aero)



PRA  
PRA  
PRA  
PRA

HA  
GUE  
GA  
G

## Létající panorama budou propagovat Prahu a Letiště Praha

Panorama Hradčan, Karlův most, logo hlavního města i Letiště Praha zdobí Boeing 737-800, letecké společnosti Travel Service, který 12. března pokřtili první náměstek primátora hl. m. Prahy Rudolf Blažek a generální ředitelka pražského letiště Hana Černochová.

„Využitím letadla – originálního reklamního nosiče – prezentujeme Letiště Praha jako vstupní bránu do turisticky atraktivní metropole České republiky. Letiště Praha tak pomyslně putuje vzdušnou cestou k cestujícím a leteckým dopravcům. Letadlo bude létat do destinací, s nimiž naše hlavní město zatím není spojeno pravidelnou linkou, a přispěje k vyhledávání nových tržních možností a rozvoji sítě přímých linek. Nápis „Prague Airport since 1937“ na bocích evokuje oslavy sedmdesátého výročí od zahájení provozu na ruzyňském letišti a zároveň podtrhuje sílu a důvěryhodnost obchodní značky pražského letiště,“ řekla při té příležitosti generální ředitelka Letiště Praha Hana Černochová.



Kmotr letadla, náměstek primátora hlavního města Prahy Rudolf Blažek, podpořil myšlenku „létajícího billboardu“ a při křtu podotkl: „Touto cestou představíme naši metropoli v zahraničí opravdu netradičně. Slibujeme si od toho zvýšený zájem o Prahu a příliv nových turistů.“

Poté, co letadlo obklopila vodní brána, jej šampaňským pokřtili generální ředitelka Letiště Praha Hana Černochová a náměstek primátora Rudolf Blažek. Součástí křtu byl inaugurační vyhlídkový let nad Prahou za prvotřídní viditelnosti. ■

[www.praha-mesto.cz](http://www.praha-mesto.cz)

# Tarcu nebo Godeanu?

4



Simply surprising

## Hlavně nečouhat

Pátek 7. července V 06.57 se probouzím do sluncem hýřícího rána. Stan je mokrá vysokohorskou rosou. Vařím snídani, suším stan a pomalu balím. Na spěchání bude času dost. Vyrážím v 08.06. Jde se mi báječně. Kosodřevinou a pak přes travnaté stráně. V 09.48 mi došla druhá baterie ve foťáku. Měním ji za poslední a svačím. Stále po červeném pruhu a stále paráda. Pod Palatinou (2149) mne nahánějí psi. Starší uprtněji, avšak z dosahu hůlek, ale mladoch se připleli příliš blízko a dostal přes čumák. Bylo mi ho líto. A la větrný mlýn jsem docouval k bačovi na svah. Podali jsme si ruce. Tímto aktem se pejsci uklidnili. Bača vytáhl starodávné nádherné kapesní hodinky a porovnal si čas. Vnučil jsem mu cigarety, které nechtěl, nafotil ho i oslíky a šel obědovat na Mícušu (2083), kam jsem, trochu kufrující (díky čemuž jsem našel nádhernou podkovu i s ručně kovanými podkováky, coby svatební dar Leoši Najmanovi), dorazil ve 12.15. 13.04 odcházím po červeném pruhu. Poté, co jsem nastoupil na náhorní pláň, začaly padat kroupy. Oblékl jsem si goretexy. Krupobití se změnilo v pršení. Nebe zčernalo. Blesky a hromy. Jako v předpekli. Hlavně nečouhat. Zkrátka držet hubu a krok. V dálce jsem ušel pleso. Blíž k němu by bylo přes vrchol Godeanu, ale raději jsem sešel ze značky a vzal to spodem. Hřmí a mlátí mi to kousek nad hlavou. A další prda! Hrom a blesk současně. Co si jen počnu? Stále lijí. Udělal jsem odbočku ojuknout kamenou, hlínou temovanou salaš. Byla obsazená. V 16.02 jsem dokráčel k plesu. Snad je to Scarisara. Lacul Godeanu by totiž podle schéma páně Balatky mělo být na opačné straně hřebene. Rozhodl jsem se zůstat. V 16.40 přestalo pršet – modrá obloha. Postavil jsem stan a vařil večeři.

V 18.40 jsem po jídle. Ležice jdu spát ve 20.47, ale nemohu usnout. Ještě ve 23.48 studuji okraj mapy Retezatu a Balatkovu schéma. Kde jsem? Nevím. Ráno se uvidí.

## V háji nad hranicí lesa

Sobota 8. července V noci byly hvězdy. Probouzím se do slunného rána. Potok vytékající z plesa, jeho bubláni a povídání je jako léčivá hudba. Vstávám v 05.14. Obvyklý rituál bude trvat dvě hodiny. Dnes ráno jsem za 6,5 dne doprovázel 0,5 litru benzinu a musel ho doplňovat. Přenádhernému dni v přenádherném scénérii jsem zahrál na flétnu. V 07.40 vyrážím. Nahoře nad plesem nacházím značku – červený čtverec. Jdu po něm na široký travnatý hřbet, kterým i v téhle dvou-tisícové výšce tekou potoky. Značek moc není, a tak vždy vyjdu na horizont a orientuji se, odkud kam vede údolí a kudy asi hřebenová trasa. Být mlha, tak jsem (ač nad hranicí lesa) v háji. V 10.00 svačím v příkré stráni. Domnívám se, že po levé ruce už mám Olanul a že se dívám na spojovací hřebínek mezi pohořími Godeanu a Tarcu. V 10.20 pokračuji dál. V 11.30 jsem na vrcholku hory, ale je-li to Olanul (1991), nevím. Je tu jen kus klacku přidržovaný kameny. Snažím se dle



Balatkovu schéma a toho, co vidím nebo spíš nevidím (kvůli mračnům ženoucím se přes hřeben) uhodnout, kam hřebenovka pokračuje. Ve 12.10 odcházím. Jdu úbočím. Procházím stádem ovčí. Bačovi dávám cigára. Fotím psy a ovce. Ve 14.05 docházím do sedla, jehož se dotýká tok bystřiny pramenící zpod Olanulu. Sešel jsem až k ní a spáchal celkovou hygienu. Koupačka byla báječná. Začíná se mračit, temnit a blýskat. Těsně vedle bystřiny stavím stan a zaléhám do něj. 15.00, a bouřka nikde. Je tu parádně. V

17.04 se probouzím. Před bouří nebo po bouři? Tady se mi líbí. Tady zůstanu!

## Strkat odpadky do cizího bytu se nemá

V 18.30 jsem po večeři. Chci uklidit obaly od potravin. Vedle kamene jsem uviděl myš dírku.



Tak jsem jí zacpal. Vrátil jsem se ke stanu, abych se najedl a zjišťuji, že mám na levém ukazováčku cosi červeného. Že by paprika z debrecínského boku, co jsem krájel do těstovin? Nebo že bych se řízl při krájení? Otřel jsem si jej o trávu. Ukazováček je netknutý. Za nějakou chvíli zjišťuji, že mám na prstech levé ruky zaschlou krev. Kde jsem se poranil? Na nic nemohu přijít. Až jsem si všiml, že v bříšku levého palce, kterým jsem do „myš dírky“ cpal odpadky, mám dvě dírky cca 4 mm od sebe. Zřejmě tam nebydlela myš, ale zmi- je. Už vím, že strkat odpadky do cizího bytu se nemá. Je 18.34. Kousnut jsem byl cca v 18.30. Jsem na sebe zvědavý, probudím-li se živý nebo mrtvý. Můj stan si oblíbili pavouci. ■

[www.romaniatourism.cz](http://www.romaniatourism.cz)





**Patříte ke špičce. My patříme k Vám...**

**Autopůjčovna, limousine service,  
správa vozového parku, full service leasing...**

**Praha, letiště - tel.: +420 220 115 346, fax: +420 220 115 345**

**Praha, hotel Hilton - tel.: +420 222 324 995, fax: +420 224 842 313**

**Praha, BBCentrum - tel.: +420 241 406 800, fax: +420 241 406 799**

**Brno, letiště - tel.: +420 545 521 185, fax: +420 545 521 820**

**České Budějovice, Nemanická - tel.: +420 777 922 173, fax: +420 387 983 666**

**sixt@e-sixt.cz • www.e-sixt.cz**

Koncert 6. 6. 2007 od 20.00 hod.  
v lázeňském hotelu Thermal, Karlovy Vary

za doprovodu  
BIG BANDu  
Felixe  
Slováčka

host:  
Jitka  
Zelenková

Karel Gott



Předprodej vstupenek v hotelu Thermal od 25. 4. 2007.

Vstupné 1000 Kč Vstupné V.I.P. 2500 Kč včetně after party  
Vstupenky je možno objednat na dobírku na: najman@sbaexpert.cz



Prague taxi service with more than 17 years tradition of transport in Prague, Czech Republic and Europe



- nonstop service
- we speak english
- free pick up service in Prague
- immediate calculation of approximate price
- more than 1200 cars available



**AVA**  
RADIOTAXI s.r.o.

# Jindřichohradecké místní dráhy



**JHMD**

**Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.**

Nádražní 203/II, 377 01 Jindřichův Hradec

tel./fax: +420 384 361 165

GSM: + 420 737 204 555

dražní telefon: 972 552 347

e-mail: office@jhmd.cz

[www.jhmd.cz](http://www.jhmd.cz)