

www.e-vsudybyl.cz

všudybyl

osmé
vydání
2007



Shell Aviation



Další informace najdete na stranách 8 a 9.

časopis lidí a o lidech v cestovním ruchu

From Ostrava

to the world via Vienna and Prague

www.airport-ostrava.cz



Amsterdam • Barcelona • Berlin •
Bangkok • Brussels • Copenhagen
• Delhi • Dubai • Dubrovnik •
Dusseldorf • Frankfurt • Geneva •
Hannover • Hamburg • Helsinki •
Innsbruck • Istanbul • Kiev • London
• Luxembourg • Madrid • Milano
• Munich • Moscow • Neapol •
Nuremberg • New York • Oslo •
Paris • Rome • St. Petersburg •
Shanghai • Singapore • Stockholm
• Stuttgart • Sydney • Tel Aviv •
Toronto • Tokyo • Venice • Vilnius
• Warsaw • Washington • Zagreb •
Zurich and more...

Leos Janacek
Ostrava Airport



THE WORLD'S LEADER IN THE CONSTRUCTION SECTOR

Sectors:

Administrative & Office
Retail & Leisure
Residential and Hotels
Industrial & Logistics
Infrastructure
Exhibition and Fairs Centres

Services:

Project Management
Construction Management
Construction Management
at Risk (CM@Risk)

Bovis Lend Lease a.s.

Peckova Str 9, 186 00 Prague 8
Czech Republic
T 00420 221 775 211
F 00420 221 775 212

Bovis Lend Lease a.s.

Technická 15, 616 00 Brno
T 00420 541 191 125
F 00420 541 191 150

Bovis Lend Lease, s.r.o.

Dúbravská cesta 9
841 04 Bratislava
Slovakia
T 00421 254 654 814

WWW.BOVISLENDLEASE.COM

bovisCZ@eu.bovislendlease.com



*Imagine
Create*



Zaparkujte na Letišti Praha po dobu vaší dovolené

- dlouhodobé a cenově výhodné parkování
- za 7 dní parkování vozidla zaplatíte pouze 1 200 Kč,
za 14 dní dovolené jen 1 900 Kč
- kapacita 850 stání včetně
36 míst pro imobilní veřejnost

pouze po objednání předem na adrese
levneparkovani@prg.aero
nebo na telefonu +420 220 114 022

www.prg.aero



Prague Airport

close to everywhere

Ale což? Těžší oněch věci hned přišly. Opustil nás vítr,
křídla nám ochlípěla, my stanuli, na vlas
nikam nemohouce.

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



Křídla nám ochlípěla, my stanuli, na vlas nikam nemohouce



Cestovní ruch – nejryzejší obchod obchodů – je širokospektrální záležitostí. Ti kdo v něm podnikají, včetně letišť a leteckých společností, tak mohou činit zejména proto, že je tyto aktivity dokáží uživit. Peníze generované cestovním ruchem ale živí víc těch, kteří v něm nepodnikají a nepracují. Právě díky rozvoji cestovního ruchu dochází v Evropě k přímému leteckému propojování regionů různých států a posilování postavení regionálních letišť schopných přijímat velká letadla. Z hlediska turismu mají nemalý význam i letiště aeroklubů, na nichž mohou přistávat malá letadla. Ti, kdo volí tento způsob zábavy, zpravidla nepatří mezi sociální případy a v daném místě vydávají hodně peněz za nejrůznější služby a ostatní zboží. Drtivá většina lidí ale nelétá proto, aby se proletěla, ale aby se někde přepravila. To, proč kam lidé

létají (krom obchodních a vojenských záležitostí), je hlavně o prazákladních komoditách cestovního ruchu: poznávání, regeneraci a užívání si. Že se turisté do zvoleného místa musí nějak dostat, nějak v něm pokrýt své základní potřeby, je zřejmé. Co ale řada našich nevidí nebo nechce vidět, je, že jsou za tyto samozřejmosti, jako je dojetí si na záchod, bydlet, spát, jíst apod., a nejen za ně, srozumění utracet mnohonásobky toho, co oni. Tj. vnášet do ekonomického systému jejich země peníze zvenku. Až na výjimky se ale tato spotřebitelská velkorysost turistů netýká letecké přepravy. Tu pro ně (lecdy pod náklady) zlevňuje globální cenová válka leteckých dopravců a destinací. Ani letiště zpravidla nebyvají důvodem cest, ale předpokladem přiletět turistů, byť vyvíjejí aktivity, aby k sobě přiměly létat co nejvíce aerolinek a vytížených spojů. Pokud mají ta česká a jimi získané letecké společnosti uspět, jsou při motivování potenciálních cestujících výrazně limitováni popularitou naší vlasti doma i v zahraničí. Tedy i kroky státní správy a samospráv a hlavně společenskou poptávkou obyvatel Česka pěstovat dobré jméno České republiky a jejich krajů.

Jaromír Kainc, nakladatel Všudybyly

všudybyl

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

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

Tisk: Graso CZ, a.s.

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

- | | | |
|-----------|---|---|
| 6 | S hejtnanem Tošenovským nejen o letišti | Moravskoslezský kraj |
| 6 | Letiště Leoše Janáčka Ostrava | Leoš Janáček Ostrava Airport |
| 8 | Držitelem rekordních výkonů | Shell Aviation |
| 10 | Inaugurace za plného provozu | Rízení letového provozu České republiky |
| 12 | Lokální firma s globálními znalostmi | Bovis Lend Lease |
| 14 | Modernizace Letiště Karlovy Vary | INTERNATIONAL AIRPORT KARLOVY VARY |
| 16 | Zvýšení bonity východočeského regionu | EPA EAST BOHEMIAN AIRPORT a.s. |
| 18 | Evropská vzdušná brána | Prague Airport |
| 19 | Hotel International Brno slavil | PREMIER Hotel International Brno |
| 21 | Pojištění na cestách vzduchem | Allianz |
| 22 | Český prezident navštívil Prahu 7 | |
| 24 | Letecké spojení Moskva – Brno | CzechTourism |
| 24 | Na podporu cestovního ruchu České republiky | |
| 25 | Známe budoucí podnikatele | TURISTÉ VĚSTÍ |
| 26 | Arts & Film Telč 2007 | Czech Travel Press |
| 28 | Ocenění Pražské informační služby | PRAŽSKÁ informační služba |
| 28 | Crowne Plaza Prague Castle zahájil | CROWNE PLAZA PRAGUE |
| 28 | Patnáct let Znovínu | ZNOVÍN ZAČIŇMO, a.s. se sídlem v Satově |
| 29 | Pendolinem do hotelu Atom | |
| 29 | Novoměstský pivovar | |
| 30 | Na Strahově u premonstrátů | liga pro cestovní ruch |
| 32 | České aerolinie uzavřely smlouvu | CSA CZECH AIRLINES |
| 32 | Osmdesát procent všech českých turistů | EXIM tours |
| 34 | Do Malajsie | |
| 36 | Valná hromada ACK ČR | ACK ČR |
| 37 | Pátý Lví parník | |

O významu našeho letiště jsem nikdy ani vteřinu nepochyboval



? V letošních interview s hejtmany jsem se jich vždy ptal na to, co říkají přesunu kompetencí v rámci rezortu cestovního ruchu ze státu, resp. z Ministerstva pro místní rozvoj České republiky na vás, na kraje. Obdob-

nou otázku jsem položil i hejtmanovi Moravskoslezského kraje Ing. Evženu Tošenovskému.

! Jsem přesvědčen o tom, že cestovní ruch musí dělat regiony, přičemž tuto aktivitu řadím k těm velmi významným.

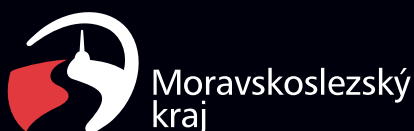
? Pane hejtmane, cestovní ruch je o lidech a jeho postavení v žebříčku priorit společnosti ještě víc.

! Moravskoslezský kraj je velmi obdařen různými turistickými atraktivitami, které vytvářejí zázemí pro zdejší obyvatele i přijíždějící podnikatele. Je zřejmé, že do budoucna se jedná o obrovský potenciál. Náš kraj disponuje také mimořádným přírodním bohatstvím a troufám si říci, že jako žádný jiný region v České republice nemá takovou kombinaci hustého osídlení a blízké neporušené přírody.

? Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Mošnově je jednou z významných bran do Moravskoslezského kraje. Dělá vám, pane hejtmane, radost?

! O jeho významu jsem nikdy ani vteřinu nepochyboval. Letiště Leoše Janáčka Ostrava má obrovskou perspektivu. ■

www.kr-moravskoslezsky.cz



Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro ty, kdo přinášejí prosperitu

? Jakékoliv letiště má oprávnění existovat, má-li koho odbavovat. U mnohých z nich ve světě to zpravidla bývají domácí pasažéři. Jak je tomu v případě Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Moravskoslezském kraji, tak na to jsem se zeptal předsedy představenstva a ředitele Letiště Ostrava, a.s. Ing. Lubomíra Vavroše.



Ing. Lubomír Vavros

! Letiště a klienti, to je souvztažnost, kterou se zabývám od nástupu do funkce ředitele. Náš byznys model formujeme tak, aby primárním klientem byla letecká společnost, a tudíž i naše hlavní příjmy pocházejí z leteckých činností.

Možná je to trošku v rozporu se současným trendem hubů a superletišť, kde je snahou pře-

vrátit poměr výnosů letiště z tzv. neleteckých činností na úkor leteckých v poměru 70 : 30. Tzn., že ekonomika takových letišť je závislá na masivním pohybu cestujících. V našem případě je ale třeba si položit otázku, jestli je moravskoslezská populace schopná provoz Letiště Leoše Janáčka Ostrava takovýmto způsobem financovat. Dělalí jsme si rozbor výnosů letiště a přepočítali jej na půldruhého milionu cestujících, což je náš cílový stav pro rok 2015 za podmínek, které nám nabízejí „lowcostoví“ letečtí dopravci. Kdyby tomu tak bylo a my bychom inkasovali to, co dnes nízkonákladové letecké společnosti za cestující a jejich odbavení platí, měli bychom nižší výnosy, než máme dnes při našem 60 : 40 strukturovaném charterovém a pravidelném provozu, kdy odbavujeme převážně cestující z řad obchodní klientely.

? Setkávám se poměrně často s tím, že letiště, a to zřejmě celosvětově, jsou hodnocena podle počtu odbavených cestujících.

❗ Nevím, máme-li právo omezit svůj pohled jenom na to, kolik naším letišťem projde cestujících. Hodnocení letiště je otázkou celkového ekonomického nastavení a úrovně poskytovaných služeb. Při počátečním rozhodování o jaký charakter letiště v našem případě půjde, bylo rozhodnuto, že budeme regionálním letišťem, které bude poskytovat služby v celé šíři. Rozdíly v ekonomickém přínosu obchodní klientely a low-cost klientely jsou markantní. Ostravské letiště a nízkonákladoví dopravci, to je poměrně citlivé téma. Pro nás není problémem, pokud bude low-cost či jakýkoliv letecký dopravce nalátávat destinaci Ostrava. Jsme však zodpovědní za to, že všichni dopravci budou mít stejné podmínky. To je, bohužel, oblast, ve které se s představiteli nízkonákladových dopravců neshodneme. Jejich hodnocení a představa, kolik jsou ochotni nechat za služby poskytované letišťem, se rozchází s tím, kolik za ně musíme účtovat. Naštěstí pozice ostravského letiště je vnímána i tak, že podnikáme v regionu, který je momentálně na začátku cesty k prosperitě. Hledáme-li maximálně možnou přidanou hodnotu, určitě je to zprostředkování kvalitní služby pro ty, kteří do Moravskoslezského kraje přinášejí rozvoj obchodních aktivit a průmyslu.

❓ **Ano, Moravskoslezský kraj má obrovskou perspektivu hospodářského rozvoje. Kolik lidí do/z vašeho kraje a jak často létá?**

❗ V současné době provádíme cílený výzkum s tímto zadáním. Potřebujeme znát, kolik cestujících využívá letecké dopravy, tzn., kolik letenek se prodá přes IATA kanceláře a další prodejce, bez toho, že by museli být odbaveni ostravským letišťem. Jsme přesvědčeni, že je to mnohonásobně vyšší číslo než počet pasažérů, který projde letišťem Leoše Janáčka Ostrava. Další segment, který poměrně podrobně mapujeme, je poptávka po charterových letech. Díky charakteru letiště a našemu dráhovému systému nás zajímají zejména ty do dálných destinací. Veškeré naše investice do infrastruktury a vize do budoucnosti směřují k připravenosti ostravského letiště na velkoobjemová letadla, která pro svůj vzlet potřebují víc než dva tisíce pět set metrů startovací dráhy. Bavíme se ani ne tak o segmentu přepravy osob, jako o přepravě zboží. Je to ještě dlou-



há cesta před námi, ale jsme přesvědčeni, že co se týká struktury výnosů letiště z leteckých činností, mohlo by cargo být významným prvkem ekonomické stability. Pokud se nám jej podaří rozvinout, máme daleko větší šanci v zájmu cestujících na naše letiště přivádět další linky z nových destinací i bez příspěví z vnějších zdrojů.

❓ **Alfou a omegou současného obchodu jsou vazby na dálně východní destinace. Letiště Leoše Janáčka Ostrava disponuje jednou z nejdleších a bezesporu nejširších runway v Česku. To, čeho se mu ale zatím nedostává, je větší napojení na pozemní dopravní infrastrukturu.**

❗ Ostravská startovací dráha má tři tisíce pět set metrů. Určitě je největší dráhou širokou šedesát tři metrů (proti pětáctiřiceti metrům v Praze). Umožňuje nám to odbavovat i ta největší letadla. Napojení na ostatní dopravní infrastrukturu je jednou z nejdůležitějších podmínek pro to, aby naše letiště mohlo fungovat jako logistické centrum. Proto nás těší, že je připravováno přímé napojení třetího železničního koridoru a prodloužení kolejiště až do prostoru odbavovací haly s tím, že jedním z cílů napojení na kolejovou dopravu je odbavování zboží. Letiště Leoše Janáčka Ostrava má dobrou polohu mezi nově budovanou dálnicí D47 a stávající rychlostní komunikací R48. Tzn. páteřními komunikacemi, které vedou ze severu na jih a z východu na západ. Letiště se nachází do čtyř pěti kilometrů

na přivaděčích obou těchto komunikací. Velmi významným rozvojovým faktorem je současná vlna zahraničních investic plynoucích do Moravskoslezského kraje, z nichž ta největší je korejský Hyundai. To nás přivádí k uvažování o potenciálním leteckém spojení Ostravy s některou z dálně východních destinací.

❓ **Letiště Ostrava, a.s., jako provozovatel Letiště Leoše Janáčka Ostrava, je v majetku kraje.**

❗ Ano a spolupráce s krajem je na velmi dobré úrovni. Jeho ochota investovat do rozvoje infrastruktury letiště, jako důležitého prvku rozvo-



Leos Janacek
Ostrava Airport

je regionu, je stoprocentní. Pro nás, coby provozovatele letiště, je důležité být komunikačním svorníkem i mezi krajem a statutárním městem Ostravou jako dalším velmi významným partnerem letiště. Ke spoluodpovědnosti za budoucnost letiště se snažíme přilákat i další města Moravskoslezského kraje. Ve spolupráci se Společností pro rozvoj Moravskoslezského kraje připravujeme projekt, přispívající k tomu, aby k rozvoji letiště daleko clevědoměji přispěly i podniky, které na území Moravskoslezského kraje působí. Je to pro nás prvotně marketingový zdroj zjišťování poptávky po letecké přepravě. My jsme zodpovědní „pouze“ za to, aby služba byla kvalitně nastavena, ale ten, kdo vytváří potřebu leteckého spojení, jsou města, kraj, firmy a resort cestovního ruchu. ■

www.airport-ostava.cz





? Plnění letadel pohonnými hmotami je nezbytnou součástí provozu každého letiště. V souvislosti s hlavním tématem sedmého vydání jsem proto oslovil obchodního ředitele Shell Aviation společnosti Shell Czech Republic a.s. Ing. Milana Kačabu. Pane řediteli, co nového v leteckých palivech?



Ing. Milan Kačaba

! Tak jako u ostatních paliv, zejména pro pozemní provoz, vyvíjí Shell stále lepší přísady do leteckých paliv. Jednou z takových je APA 101, která brání usazování zplodin v motorech a zvyšuje výkon při snížené spotřebě. Jak s ním

zákazníci jsou spokojeni, ilustruje i rekordní let stroje Boeing 737-700 Next Generation SkyEurope, největší nízkonákladové letecké společnosti ve střední a východní Evropě. SkyEurope kupuje nové boeingy a do Evropy je pak přepravuje ze Seattlu „po vlastní ose“. Poslední dva přelety jejích strojů byly výjimečné tím, že dosáhly historických rekordů nejdel-

šího přeletu strojů Boeing řady 737 na jedno natankování vůbec. Aktuální rekord uskutečnil Boeing 737-700 Next Generation v komerční konfiguraci, který po transatlantickém letu ze Seattlu přistál 17. března letošního roku na letišti v Bratislavě. Let trval 10 hodin a 27 minut a byl 9 101 km dlouhý. To vše s palivem společnosti Shell natankovaným v Seattlu. Do této doby byla nejdelší uražená vzdálenost Boeingem typu 737 celkem 8 382 km, a to rovněž ze Seattlu, ovšem „pouze“ do Prahy (27. ledna 2007) rovněž letounem společnosti SkyEurope. Boeing byl taktéž plněn naší společností v Seattlu, takže Shell Aviation je vlastně také spoludržitelem těchto dvou rekordních výkonů po sobě – předchozího i současného.

? Nedávno Českou republiku navštívil americký prezident pan George Bush. Kdo plnil jeho „Air Force 1“?

! Spíš by se hodilo zeptat se, kdo plnil vládní letku USA. Jeho formaci tvořilo několik letadel včetně doprovodných vojenských letounů. Všem samozřejmě vévodil modrobílý Air Force 1 – Boeing 747 (Jumbo). Plnili jsme jej leteckým palivem za velmi přísných bezpečnostních podmínek.

? Můžete naznačit, o jaká opatření se jednalo?

! Jen základní informace. Letecké palivo bylo předem pečlivě vyvzkováno a po schválení kvality byla cisterna s prověřeným palivem pod striktní kontrolou bezpečnostní služby USA. Náš plnič musel projít důkladnou osobní kontrolou. Jakékoliv fotografování bylo bohužel zakázáno.

? Loni České aerolinie vyhlásily strategii „OK 06 – 08“, která je má během tří let vyvést ze ztrátového hospodaření a vrátit do černých čísel, což se jim daří. A to i tím, že se snaží létat v časech pro pasažéry nejatraktivnějších. Plnit však ve špičce v krátkém rozmezí všechna jimi nasazovaná letadla může být logistickým oříškem.

! V rámci této strategie klade současný prezident Českých aerolinií Ing. Radomír Lašák, MBA důraz na zefektivnění provozu ČSA což je nezbytným předpokladem k úspěšnému udržení mezi světovou elitou. Z tohoto důvodu Český národní dopravce a náš dlouhodobý strategický partner, České aerolinie, udělal analýzu svých odletových časů a ty upravil tak, aby měly co nejoptimálnější návaznost na ostatní evropské aerolinky, a tím zajistil maximální využitost svých

Společnost Shell

spolupracuje s řadou světových letišť, leteckých společností a výrobců letecké techniky. Podílí se na vypracování nejrůznějších studií a expertiz, tvorbě specifikací, výzkumu a vývoji leteckých pohonných hmot, maziv a speciálních kapalin. Shell Aviation je společností s vlastním komplexním základním i aplikovaným výzkumem a vývojem leteckých pohonných hmot a maziv. Radí se mezi přední světové společnosti nejen objemy produktů, ale i profesionalitou a odbornými znalostmi pracovníků. Letecké aktivity mají ve skupině Shell dlouholetou tradici, která se datuje od roku 1919. Pro každé letiště je jednou z klíčových činností zajištění dlouhodobě stabilního zdroje kvalitních leteckých pohonných hmot – bezpečný příjem, skladování a plnění leteckého paliva do letadel. Jedná se o vysoce profesionální činnost, na jejíž kvalitě závisí nejen včasné odlety letadel, ale i životy cestujících i posádek. Historie Shell Aviation na území Česka se datuje od roku 1923. V tomto roce se tu začaly prodávat oleje a maziva společnosti Royal Dutch/Shell Group. Po únoru 1948 tu byla činnost Royal Dutch/Shell Group značně omezena. V roce 1991 byla oficiálně založena Shell Czechoslovakia s.r.o., která byla v roce 1993 rozdělena na Shell Slovakia s.r.o. a Shell Czech Republic a.s.

APA 101, aditivum do leteckého petroleje Jet A-1

- zlepšuje termální stabilitu paliva;
- čistí motor a komponenty;
 - redukuje provozní a údržbové náklady;
 - snižuje počet výměn olejové náplně.



letadel. Toto opatření postavilo plníče Shell Aviation do ne jednoduché situace, protože s dosavadní technikou i počtem lidí jsme museli rychle reagovat na obsluhu/naplnění palivem devatenácti letadel, která jdou na odlet během třiceti minut. Po pečlivé přípravě a za úzké spolupráce s našimi partnery z ČSA tento úkol Shell Aviation zvládl a zvládá velmi dobře.

❓ Které další společnosti na letišti v Praze obsluhujete?

📌 Asi nemáme dostatek prostoru, abychom vyjmenovali všech našich zhruba dvě stě zákazníků. Mezi ty největší odběratele kromě ČSA patří EasyJet, Alitalia, KLM, Air Berlin, Austrian Airlines, SAS, LOT, Malév a od minulého měsíce máme tu čest plnit i leteckou společnost Delta Airlines. Pražské letiště každým rokem odbaví více nákladu i cestujících, i když nárůsty oproti rekordním rokům 2000 a 2001 už nejsou tak markantní. Do Prahy přicházejí nové letecké společnosti a vrací se ty, které už tam létaly. Mezi ně patří právě Delta Airlines, které otevřely novou linku mezi Atlantou a Prahou. Očekávají se další nové cargo aerolinie z Dálného východu - z Číny, Indonésie a Thajska.

❓ Brněnské letiště bylo loni v létě místem oslav deseti let provozu Shell Aviation na českém trhu.

📌 Brněnské letiště nám rovněž dělá velkou radost. Každým rokem zde přibývají noví zákaz-

níci. Je vidět, že pan ředitel Tomáš Plaček a představa představenstva akciové společnosti Letiště Brno pan Jiří Filip se úspěšně snaží, aby letiště vzkvétalo. Letiště disponuje novou krásnou odbavovací halou, jejíž slavnostní otevření se loni zhostil prezident republiky pan Václav Klaus. Věříme, že výkony tohoto letiště i nadále porostou. Máme zde jako na jediném místě na území České republiky své vlastní standardní depo vybudované podle norem společnosti Shell.

❓ Zmínil jste Letiště Leoše Janáčka Ostrava, které umožňuje odbavovat i ta největší letadla. Toto letiště je zavedeným místem nástupu cest (charterových letů) ke koupacím mořím. Jeho význam bezpečnosti stoupne po očekávaném napojení na pozemní dopravní infrastrukturu – železniční koridor a dálnice.

📌 Ostravské letiště k naší radosti rovněž navyšuje objem letů i zákazníků. Pan ředitel Lubomír Vavroš vyvíjí značné úsilí přitáhnout do Ostravy cargo aerolinie z Dálného východu. Také Ostravě předpovídáme velkou budoucnost, a proto zde očekáváme velký nárůst odběrů leteckého paliva. ■

www.shell.cz



Shell Aviation



? 14. května 2007 se v Jenči u Prahy uskutečnila slavnostní inaugurace Národního integrovaného střediska řízení letového provozu České republiky. Rozhovor s generálním ředitelem státního podniku Řízení letového provozu České republiky Ing. Petrem Maternou jsem zahájil konstatováním, že u slavnostního poklepu na základní kámen i zde jsem měl možnost potkat se se spoustou významných lidí.



Ing. Petr Materna

a přívětivé tváře, tak jsem si nevymýšlel. Projevy, které v rámci inaugurace zazněly, byly věcné a výstižné.

? Slavnostní inaugurace Národního integrovaného střediska řízení letového provozu České republiky se konala za jeho plného provozu.

! Zkušební provoz jsme si odbyli v loňském roce, kdy jsme uskutečnili tři cvičné přechody. V jejich rámci jsme z Národního integrovaného střediska řízení letového provozu České republiky v Jenči u Prahy řídili letový provoz naostro vždy po dobu šesti hodin při stoprocentním zálohování původním pracovištěm. Ověřili jsme si, že umíme hladce přejít ze stávajícího střediska letového řízení na nové. Že systémy jsou v plném rozsahu funkční a spolehlivé. Že veškeré dokumenty, certifikace a osvědčení jsou v pořádku a lidé připraveni. Šli jsme do toho při padesátiprocentní kapacitě českého vzdušného prostoru, což jsme si vyjednali se svým okolím, Eurocontrolu a leteckými společnostmi. A protože šlo o rutinní záležitost, zvýšili jsme v následujících dnech kapacitu na plánovanou úroveň.

? Dnes, a to i díky špičkově trénovaným řídicím letového provozu státního podniku Řízení letového provozu České republiky, vývoji v oblasti informačních technologií i datovým komunikacím lze z Jenče řídit letový provoz ve vzdušném prostoru pravděpodobně kdekoliv na zemi.

! Tak takovéto ambice nemáme. Pravda je, že možnosti zvyšování kapacity Národního integrovaného střediska řízení letového provozu České republiky v Jenči u Prahy jsou velké. Jeho výhledové plány sahají daleko přes rok 2020, kdy se v Evropě očekává zdvojnásobení provozu v porovnání s rokem 2006. Co se týká přesahu hranic České republiky, resp. českého vzdušného prostoru, tato možnost existuje. Je teore-

! Pozvali jsme řadu osobností. A byť se některé z nich ze závažných důvodů omluvily, sešli jsme se tu s lidmi, které pokládáme za přátele a faný letectví. A když jsem z řečnického pódia prohlásil, že v auditoriu vidím přátelské

Inaugurace za plného provozu

tická, protože zatím nejsou deklarovány potřeby vykrývání nedostatku kapacity. Určitě by to nebyla jednoduchá záležitost. Prostorově jsme na to sice vybaveni, technicky by si to vyžádalo určité úpravy, ale hlavně (a to je v současné době velký problém) na to, aby řídicí mohli řídit letový provoz někde jinde, než na co jsou vycvičeni, museli by absolvovat další, pro daný vzdušný prostor specializovaný výcvik. My jsme schopni v některých, řekněme nouzových situacích poskytnout naše prostory a vybavení k tomu, aby do Jenče přišli řídicí ze zahraničí a řídili od nás provoz ve svých vzdušných sektorech. Kdyby tedy v některém z řídicích středisek došlo ke katastrofě, určitě se to takto dá s nějakou dlouhodobější perspektivou řešit. Řízení letového provozu České republiky není agresivně expanzivní, aby se rozšiřovalo tam, kde nás nechťejí. A ani by to nešlo, protože vzdušný prostor nad vlastním územím je suverénním prostorem každého státu.

? Snad v každém kraji Česka jsou letiště schopná přijímat velká dopravní a nákladní letadla. A tak je tomu i v řadě dalších evropských zemí. Díky tomu v Evropě začíná houstnout síť přímých meziregionálních spojení.

! Letiště má smysl, pokud tam máte koho nebo co vozit. Každá letecká linka potřebuje „substrát“, který jí dává smysl. Potenciál je ve všech krajích České republiky a většina z nich má ambici mít vlastní letiště. Je ale potřeba si pečlivě připravit studii možného zájmu o danou lokalitu. Stavět letiště není levná záležitost. Vojenská letiště, která by byla v řadě případech k dispozici pro transformaci na letiště civilní nebo se smíšeným provozem, vyžadují řadu úprav, aby splňovala civilní letecké předpisy a získala certifikaci Úřadu civilního letectví. Je potřeba mít jistotu, že zájem leteckých dopravců nebude stát a padat se subvencemi, protože taková letecká linka trvá pouze pokud je dotována. Češi mají tendenci cestovat, řada z nich



Zpráva z tisku

(Všudybyl 2003/8 str. 34):

„Slavnostní poklep základního kamene Národního integrovaného střediska řízení letového provozu České republiky, IATCC Praha (Integrated Air Traffic Control Centre) se uskutečnil 18. září 2003 v Jenči u Prahy. Rozhodnutí o výstavbě reaguje na stabilně rostoucí poptávku leteckých provozovatelů po využívání vzdušného prostoru České republiky a zejména na přísné požadavky Evropské unie na zvýšenou kapacitu ATM systémů. Projekt je financován výhradně z vlastních zdrojů Řízení letového provozu České republiky, s.p. Výstavba, kterou provádí stavební společnost HOCHTIEF VSB a.s., byla zahájena v červenci tohoto roku a jako termín pro plné zprovoznění byl stanoven závěr roku 2006. Po dokončení bude Národní integrované středisko řízení letového provozu České republiky jedním z nejmodernějších svého druhu v evropském i světovém měřítku.“

na to má finanční prostředky a začínají preferovat „point to point“ – dostat se ze svého (regionálního) letiště přímo do cílové destinace. Letecké huby sice existují a jsou velmi živé, ale přestupování není nic příjemného. Na druhou stranu ne vždy potenciál kraje leteckou linku zaplatí. Čili na regionálních letištích se otevírá prostor hlavně pro charterovou dopravu a nízkonákladové dopravy. Takováto situace



je např. v Brně, což je dobrý příklad rozvíjející se charterové dopravy a pravidelné „low-costové“. Na druhou stranu tam vždy byly problémy s leteckým spojením s Prahou, protože u této destinace je konkurence ostatních druhů pravidelných dopravy opravdu drtivá.

? I na regionálním mezinárodním letišti je potřeba zajistit řízení letového provozu.

! Služby státního podniku Řízení letového provozu z definice základní listiny zahrnují letiště Praha-Ruzyně, letiště v Brně, Ostravě a Karlových Varech, která jsou pokládána za součást české letecké páteřní sítě. Své služby na nich, v souladu se státní dopravní politikou a mezinárodními předpisy, subvencujeme z výnosů z letiště Praha-Ruzyně. Ta částka není malá, zvyšuje poplatky v Praze a jak víte, Evropská unie není státním subvencím komerčních aktivit příliš nakloněna. Kvalitní služba řízení letového provozu se bere jako samozřejmost. Je to činnost, na kterou investoři myslí až posléze, protože není vidět, ale bez ní se letiště provozov-



vat nedá. Bezpečnost má zkrátka své náklady. Možná to překvapí, ale příprava řídicího letového provozu trvá až dva roky, to je srovnatelné s dobou pro výstavbu středně velké odbavovací haly nebo vzletové a přistávací dráhy, i když náklady jsou samozřejmě nesrovnatelné. Pro pravidelnou dopravu včetně nízkonákladových společností a v řadě případů i charterů je důležité i pozemní vybavení. Přistávání na trávě bez vizuál-



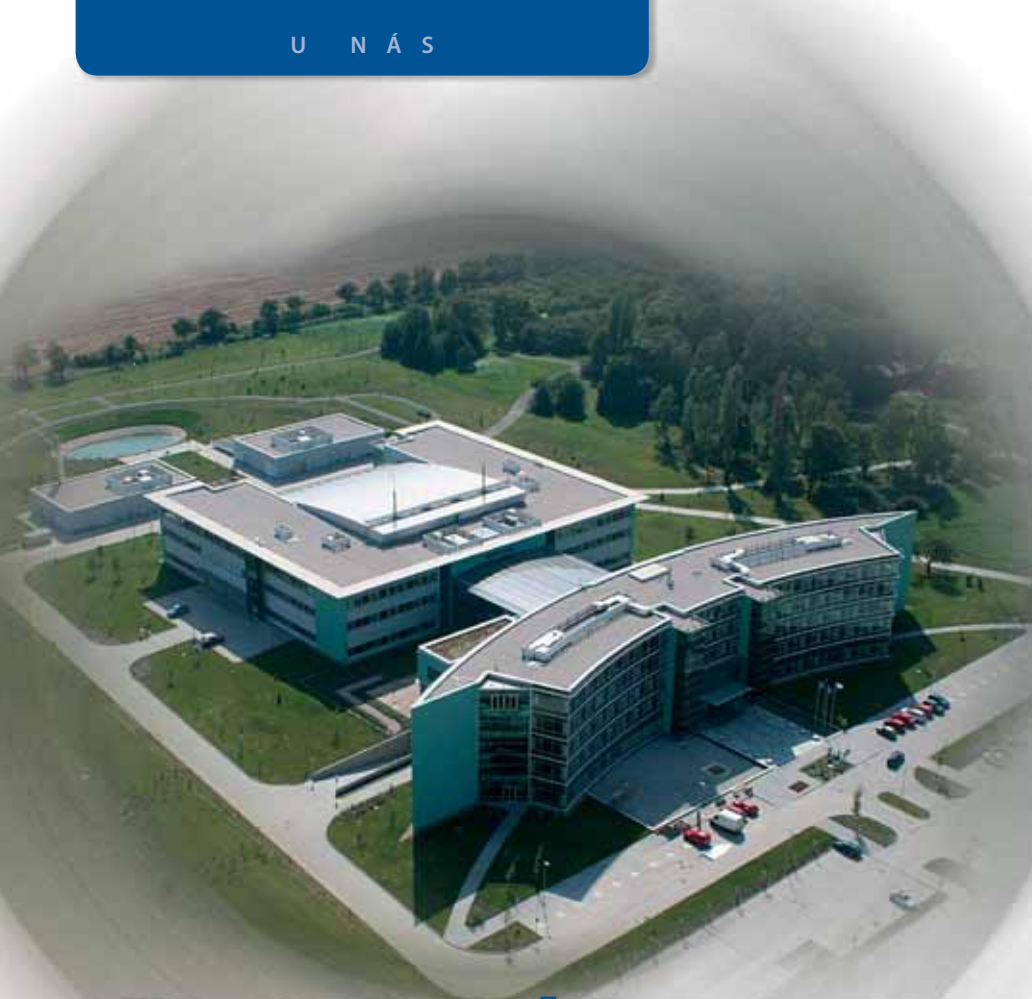
Řízení letového provozu
České republiky



ního kontaktu, to není nic pro komerční dopravu. „Low-costi“ zpravidla nelétají na letiště, které není připraveno na přistávání za zhoršených meteorologických podmínek, kde není alespoň systém pro přesné přístrojové přiblížení a přistání (ILS) první kategorie, který garantuje určitou pravidelnost provozu. Jeho provozování vyžaduje údržbu, náhradní díly a vysoce kvalifikovanou obsluhu. I s těmito náklady je třeba počítat. Sice nejsou řádově srovnatelné s cenou výstavby odbavovacích terminálů, ale jsou nezbytné. ■

www.rlp.cz





Bovis Lend Lease, a.s., lokální firma s globálními znanostmi

? Předsedu představenstva a generálního ředitele firmy Bovis Lend Lease, a.s. Ing. Petra Paličku jsem o rozhovor požádal v souvislosti s leteckou dopravou, neboť ta potřebuje kvalitní pozemní infrastrukturu. Bovis Lend Lease je totiž nejen v zahraničí, ale i u nás v Česku pověřován kromě jiného i řízením nejvýznamnějších staveb souvisejících s rozvojem velké letecké dopravy. Pane řediteli, bezesporu se k nim řadí i terminál EÚropa na letišti v Praze-Ruzyni.

! Projekt EÚropa byl největší stavbou, kterou Bovis Lend Lease v České republice řídil. Do projektu jsme se zapojili v době, kdy již začínala stavba, tzn., že jsme se nezúčastnili přípravné fáze. Tu si tehdejší Česká správa letišť dělala sama. Bovis Lend Lease tam koordinoval,



Ing. Petr Palička

řídil a dozoroval práce nejen čtyř největších stavebních dodavatelů (protože stavba byla rozdělena na čtyři sektory), ale i dalších stavebních subdodavatelů, kterých byly desítky a kteří všichni se pohybovali po stavbě. Stavba terminálu EÚropa pro nás byla výjimečná nejen rozsahem, ale především svým významem.

? Stavbou roku 2005 bylo vyhlášeno Národní integrované středisko řízení letového provozu Praha. 14. května 2007 se v Jenči u Prahy uskutečnila jeho slavnostní inaugurace. Také u této stavby byl Bovis Lend Lease manažerem projektu.

! To je další projekt, který pracovníky společnosti Bovis Lend Lease naplňuje hrdostí. Výstavba Národního integrovaného střediska řízení letového provozu Praha v Jenči u Prahy byla naší druhou takto významnou

stavbou v oblasti letecké dopravy. Opět to byla výjimečná záležitost z řady hledisek. Tentokrát ale ne tím, že by stavba byla tak finančně náročná jako projekt EÚropa. Výjimečné bylo to, že je objektem, který na území České republiky (přinejmenším v posledních dvaceti letech) nikdo nestavěl. Odbornost tuzemských expertů tak byla velmi limitovaná. Bovis Lend Lease tentokrát u projektu působil od samého počátku. Od okamžiku, kdy se investor rozhodoval, co a kde bude stavět. Bovis Lend Lease tu sehrával nejen roli technického dozoru, organizátora a manažera, ale i technického poradce. Bovis Lend Lease, a.s. je totiž součástí celosvětové skupiny Bovis Lend Lease a naše sesterské firmy v zahraničí se výstavbou podobných středisek řízení letového provozu již zabývaly. Takové nejrozsáhlejší a neznámější je na jihu Anglie v Kentu. Český Bovis Lend Lease na tomto projektu využil své globální know-how. Demonstrovali jsme náš charakter, na nějž jsme hrdí, a to, že jsme lokální firmou s globálními znalostmi.

? Mezinárodní letiště schopná přijímat velká letadla se nebudují pouze v okolí Prahy, ale k jejich upgrade dochází v Karlových Varech, Brně, Ostravě, Pardubicích, Českých Budějovicích aj.

! Bovis Lend Lease zatím do těchto projektů nezasáhl. To je dáno nejen tím, že svým finančním objemem zpravidla nebyvají až tak velké, ale hlavně tím, že nemůžeme stihnout všechno. Nicméně, Bovis Lend Lease má zájem uplatnit své celosvětové know-how z oblasti letecké infrastruktury i v rámci těchto letišť, protože takovéto stavby úspěšně řídil už v řadě zemí světa.

? Klíčovou otázkou dalšího rozvoje leteckého dopravního uzlu Praha je kapacita dráhového systému (vzletové/přistávací dráhy).

! V horizontu několika let by měla být v Praze-Ruzyni postavena paralelní dráha, u jejíž výstavby bychom rádi figurovali. Samozřejmě, je tady např. pardubické letiště, ale i další projekty, u nichž v tuto chvíli nedokážu přesněji odhadnout, v jakém rozsahu je jejich výstavba reálná. Oblast letecké dopravy nás zajímá, což dokládá fakt, že se naše sesterské firmy v zahraničí výstavby řady letišť zúčastňují. V současné době např. moskevského Šeremetěva.

? Říká se, že doma není nikdo prorokem. A platí to obzvláště mezi našinci v Česku. Nicméně, právě osobní přínos Moravana pana Františka Lampla umožnil britskému Bovisu vystoupit ze stínu ostatních stavebních firem.

! Ano, Sir Frank udělal z Bovisu skutečně globální firmu, která má kanceláře ve zhruba čtyřiceti státech světa a aktivní je ve víc než dvojnásobku zemí. Sir Frank přesto, že je mu jedenaosmdesát let, stále pracuje jako konzultant pro vedení firmy a je ve vynikající kondici. Nežrídka nám, českému Bovis Lend Lease, pomáhá radou a svými neocenitelnými kontakty.

Společnost Bovis byla založena na sklonku devatenáctého století v Anglii. Až do sedmdesátých let minulého století se příliš nelišila od jiných britských stavebních firem. V 70. letech minulého století začal ve vedení společnosti působit rodák z jihomoravského Mikulova pan František Lampl. Coby stavební inženýr odešel počátkem sedmdesátých let do Velké Británie, začal pracovat u Bovisu jako stavbyvedoucí a během několika let byl jmenován generálním ředitelem a zvolen předsedou představenstva. V této pozici působil od roku 1980 do roku 2001 a z Bovisu udělal jednu z největších světových firem v oboru řízení staveb působící na všech kontinentech s ústředím v Londýně. V roce 2000 byl Bovis převzat australskou developerskou firmou Lend Lease a byla vytvořena společnost Bovis Lend Lease. Podíl pana Lampla na nevídaném rozvoji spolu s jeho mimořádnými lidskými kvalitami byly Jejím Veličenstvem britskou královnou Alžbětou II. v roce 1990 oceněny udělením šlechtického titulu. Sir Frank je doživotním prezidentem Bovis Lend Lease a ač britským šlechticem, zůstal Čechem. Právě on to byl, kdo inicioval založení pobočky Bovisu v České republice v roce 1991 a vytvoření projektu Technologického parku v Brně. Ten je úzce napojen na Vysoké učení technické v Brně a výrazně podporuje zaměstnanost, rozvoj technologií a technické vzdělanosti v tomto moravském regionu.

Bovis

Lend Lease



? Stavební výroba je indikátorem, jak se daří ekonomice a s ní i průmyslu cestovního ruchu. Business travel jede, když se hýbou obchody, a leisure travel, když lidé mají dost peněz, tedy i na cestování.

! Soudě podle stavebního trhu, se české ekonomice daří velmi dobře. Je hodně práce. To vyvolává tlak na ceny, které se zvedají. Mnoho velkých dodavatelů má problém najít subdodavatele. Čas od času se vyskytne deficit stavebních materiálů, to, co jsme znávali ještě před dvaceti lety, že stavba má problém pokračovat, protože nejsou cihly. To je posun oproti stavebnímu trhu před deseti lety, kdy se bojovalo o každou zakázku. Pozoruhodné je,

než sektor veřejný. V soukromém sektoru se už z principu daleko lépe zachází s vynaloženými finančními prostředky. Tzn., že výsledkem PPP projektů obvykle bývá značná ekonomická efektivnost investic. Bovis Lend Lease je rád, že se Česko přidalo do té skupiny zemí, které se roz-



hodly vydat cestou partnerství veřejného a soukromého sektoru, i když jsme teprve na začátku. Legislativně už je na to naše republika prakticky připravena. Nyní se na ni připravujeme i mentálně, protože je třeba se s touto věcí sžít a považovat za normální s těmito pravidly a zákonnými normami zacházet. PPP je oblastí, s níž má Bovis Lend Lease bohaté zkušenosti zejména z Velké Británie, Španělska a Itálie. Do PPP



že velmi obdobná situace je i na trzích okolo. V podstatě ve všech evropských zemích, možná s výjimkou Německa. Je tomu tak i v Anglii, Americe, na Středním východě. Z toho se dá usuzovat, že se ekonomice, a tedy i cestovnímu ruchu, daří nejen v Česku, ale na celém světě.

? Jednou z oblastí, která je pro stavební firmy v rámci Evropské unie zajímavá a perspektivní, je „Public Private Partnership“ (PPP), který je založen na partnerství veřejného a soukromého sektoru – zapojení soukromého kapitálu do veřejných zakázek.

! V Česku je v současné době několik pilotních projektů, které jsou v různém stavu přípravy. Některé byly pozastaveny, ale mnohé běží dál. Nejznámější z oblasti dopravy je nepochybně dálnice D3. Partnerství veřejného a soukromého sektoru je způsob, kterým je v řadě zemí pomáháno rozvoji stavebních realizací tam, kde stát momentálně nemá peníze na jejich realizaci. Náklady se přesouvají na soukromý sektor. Pro stát, krajské a místní samosprávy je ale důležitější, že se na soukromý sektor přenáší i řada rizik, které tento umí zvládat daleko lépe



projektů se Bovis Lend Lease obvykle zapojuje nikoliv jako poradce, nýbrž jako koncesionář. Tzn., že spolu s dalšími společnostmi vytváří uskupení subjektů, které PPP projekt financují a realizují. Partnerství veřejného a soukromého sektoru, to je něco, co nás do budoucna hodně zajímá. Česká republika byla vybrána jako jedna ze zemí, kde se chce Bovis Lend Lease ve sféře PPP angažovat a pro niž má na to vyčleněno i patřičné kapitálové zázemí. ■

www.bovislendlease.com

Modernizace Letiště Karlovy Vary

? Rozhovor s ředitelem Letiště Karlovy Vary Ing. Václavem Černým jsem začal v momentě, kdy před okna jeho kanceláře doroloval business jet Embraer 135 a já konstatoval: „To nejsou žádní chudáci...“



Ing. Václav Černý

! Rozhodně ne. Trvale sledujeme nárůst počtu odbavených pasažérů, a to i takovýchto. Ten byl sice díky probíhající modernizaci zbrzděn, protože letiště bylo loni kvůli stavebním pracím od 8. března do 28. května uzavřeno,

ale letos již očekáváme nejméně šedesát tisíc cestujících na pravidelných linkách do Moskvy a nově od 30.6. také na lince do Petrohradu. K tomu můžeme připočítat rozšířené destinace v rámci charterových letů. Počínaje letošním rokem bude letecká společnost Travel Service k tuniskému Monastiru provozovat i lety na Rhodos a do Antálie. Výčet letních charterových destinací se tak zvýší na tři. V posledních týdnech se mluví také o tom, že by i na naše letiště mohly létat čím dál oblíbenější nízkokládkové aerolinky. Karlovy Vary v tomto jedná s evropskou jedničkou – společností Ryanair. Ale i tady jsou překážky. Např. ohledně šířky dráhy, což je spíše problém výkladu leteckých předpisů. Není to tak, že bez rozšíření dráhy nelze s lety Ryanair počítat. Větším problémem je, že se Ryanair netají tím, že létá na levná letiště. A Karlovy Vary mezi ně v současné době nepatří.

? V minulém vydání Všudybylu generální ředitelka Grandhotelu Pupp Andrea Pfeiffer-Ferklová konstatovala, že se Karlovy Vary staly v letošním roce místem konání významné akce, kdy zde mladoboleslavská Škoda Auto prezentovala nový model Fabie.

! Ano, to se významně dotklo nejen hospodářských výsledků Grandhotelu Pupp, ale i našeho letiště. Od poloviny února do poloviny března jsme zde v této souvislosti odbavili desítky charterových letů z celé Evropy. Letištěm prošlo na pět tisíc cestujících. Na základě odezvy účastní-

ků této akce se lze domnívat, že Karlovy Vary si i do budoucna udrží postavení významné destinace ve smyslu pořádání konferencí, prezentací a kongresové turistiky obecně.

? Zmínil jste stavební činnost. Ta pokračuje i v současné době, za provozu.

! Ano, souvisí s třetí etapou modernizace Letiště Karlovy Vary. Je rozdělena do dvou částí. V první bude rekonstruována stávající odbavovací budova tak, aby byly naplněny schengenské úmluvy. Ve stávající budově bude pak možné odbavovat se slušným komfortem současně cestující ze dvou dopravních letadel, každé o kapacitě až 180 cestujících. Ve druhé části bude stávající terminál doplněn o zcela novou odbavovací halu, která cestujícím zajistí ještě vyšší komfort odbavení a rozšíří možnosti pro návazné komerční služby, které mezinárodní letiště obvykle poskytují. Realizace této etapy je příchodem jasně viditelná, na rozdíl od dvou předchozích, které proběhly v loňském roce a v souhrnu přišly na sto padesát milionů korun. Ty zahrnovaly rekonstrukci přistávací dráhy a světelného vybavení dráhového systému. Dvě předchozí etapy byly nutné zejména pro možnost razantního zvýšení počtu pohybů na dráze a pro zvýšení pravidelnosti a bezpečnosti leteckého provozu na Letišti Karlovy Vary.

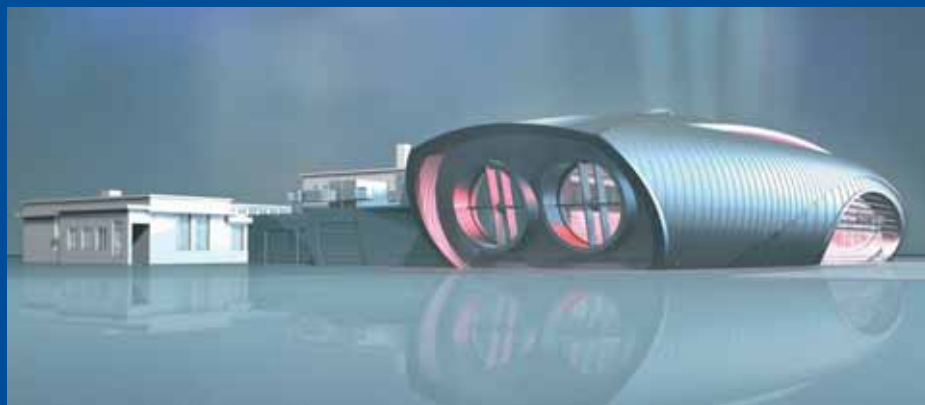
? Na slavnostním zahájení první části třetí etapy rekonstrukce Letiště Karlovy Vary byl přítomen norský velvyslanec Jeho Excellence pan Peter Raeder.

! Symbolizoval skutečnost, že zhruba dvaceti miliony korun se na této rekonstrukci podí-

lí Norské království prostřednictvím Norských finančních mechanismů. Je to jeden z doplňkových finančních programů, který byl pro nově přistupující členské státy do Evropské unie vyhlášen v roce 2004. Díky iniciativě Karlovarského kraje se do jednoho z opatření norských mechanismů dostal i bod, který řeší úpravy regionálních letišť ve vazbě na splnění schengenských standardů odbavení cestujících.

? Co čtvrtá etapa?

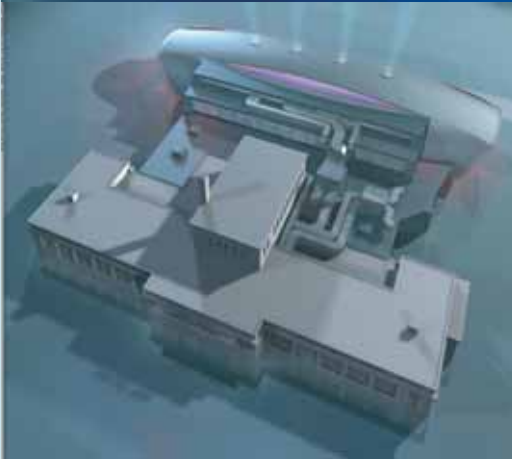
! Ta vychází z toho, že období 2007 až 2013 je zřejmě poslední, v němž lze získat na významné projekty peníze z Evropské unie. De facto je nejvyšší čas je mít připraveny, aby mohly být čerpány. Proto již dnes připravujeme podklady pro čtvrtou etapu modernizace letiště. Smyslem její realizace je změna druhu letiště z pohledu leteckých předpisů. Letiště by tak mohlo přijímat



Letiště Karlovy Vary

musí do konce tohoto roku zajistit možnost souběžného odbavení schengen i non-schengen cestujících, jinak mu nebude přiznán statut mezinárodního letiště s vnější hranicí. 24. května 2007 tu proto byly započaty práce na první části III. etapy modernizace – úpravě odbavovací budovy pro splnění schengenských úmluv. Druhá část etapy zahrnuje výstavbu nové futuristicky koncipované odbavovací haly, propojené se stávající budovou. Náklady na projekt se ve své první části budou pohybovat okolo 50 milionů korun, přičemž cca 20 milionů korun bylo Karlovarskému kraji poskytnuto z Norských finančních mechanismů. Ty byly založeny v roce 2004 a kladou si za cíl poskytnout do roku 2009 finanční pomoc deseti novým členským státům Evropské unie. Formou výzev jsou jimi financovány projekty, které nespádají do žádné z kategorií regionální pomoci z Bruselu. Druhá část III. etapy modernizace letiště – výstavba nové haly, přijde na 92,5 milionu korun a pro její financování se počítá s dotací z fondů EU. Zhotovitelem projektu je „Sdružení Letiště Karlovy Vary – III. etapa“ firem Stavby silnic a železnic, a.s. a Průmstav Praha, a.s. Rekonstrukce stávající odbavovací budovy by měla být dokončena nejpozději do konce roku 2007. Třetí etapa modernizace Letiště Karlovy Vary navazuje na dvě předchozí – rekonstrukci vzletové a přistávací dráhy a kompletní rekonstrukci světelného zabezpečovacího zařízení.

všechny běžné typy dopravních letadel, které se dnes na světě používají. Rozhodnutí o realizaci čtvrté etapy je teprve před námi. Bude záležet na vyhodnocení dokumentů, které v současné době vznikají. Významnou roli sehraje technická studie proveditelnosti a její projednání s Úřadem pro civilní letectví. Další rovina je řešení environmentálního aspektu takového modernizace a zvýšení kapacity letiště. Neméně důležité jsou rovněž ekonomické analýzy ke zhodnocení



permanentně v kontaktu. Průběžně s nimi konzultujeme záměry. V současné době dokončujeme sběr dat pro vypracování prognózy vývoje počtů cestujících na Letišti Karlovy Vary s výhledem do roku 2025. Na jejím základě bude ve spolupráci s partnery možné lépe specifikovat potřeby leteckého spojení do Karlových Varů. Jsem přesvědčen, že nosným prvkem v této sféře bude zahájení linky mezi Mnichovem a Karlovými Vary s návazností na lety z/do destinací, odkud se rekrutují zahraniční lázeňští hosté celého Karlovarského kraje. ■

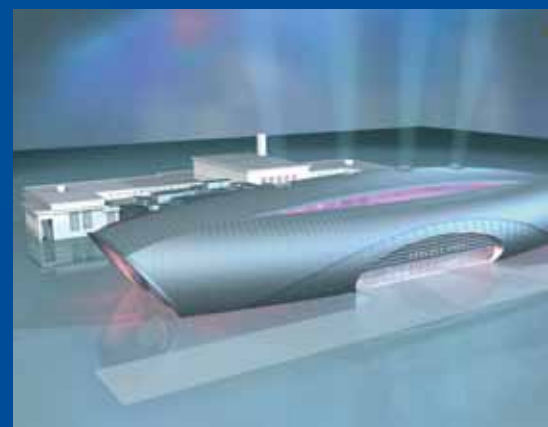
www.airport-k-vary.cz



návratnosti investic. V neposlední řadě je třeba vyhodnotit možnosti areálu Letiště Karlovy Vary v dlouhodobém časovém horizontu, řekněme do roku 2050. Za tím účelem má Karlovarský kraj již připravenou dokumentaci k zadání výběrového řízení na zpracovatele aktualizace příslušné územní dokumentace.

? Hospodářskou prosperitu Karlovarského kraje významným způsobem ovlivňuje léčebné lázeňství, cestovní ruch a řada ostatních rezortů.

! S největšími podnikatelskými subjekty jsme



INTERNATIONAL AIRPORT
KARLOVY VARY CZECH REPUBLIC

? V interview pro čtvrté vydání letošního Všudybylu (str. 7) věnovaného Pardubickému kraji náměstek hejtmana Pardubického kraje Ing. Roman Línek připomíná: „Na území Pardubického kraje své první kroky dělala i česká aviatika. Ing. Jan Kašpar první let z Pardubic do Prahy absolvoval z letiště, které dosud funguje jako jedno z pěti českých mezinárodních, která přijímají velká dopravní a cargo letadla.“ Letiště Pardubice se v posledních letech stává čím dál vyhledávanějším cílem i začátkem cest řady turistů a obchodních cestujících létajících z/do Česka. Začíná se prosazovat zejména v oblasti charterových letů, ale nejen jich. Má už i svoji pravidelnou linku. Ředitele společnosti East Bohemian Airport a.s., civilního provozovatele letiště, Ing. Jana Andrlíka jsem se zeptal, jaký byl pro Letiště Pardubice loňský rok.



Ing. Jan Andrlík

! Opět jsme zaznamenali nárůst cestujících. Není tajemstvím, že pětadesát procent z nich tvoří turisté z Ruské federace. Největší počet letadel k nám nalétává z Moskvy. Každoročně se zvyšuje využití Letiště Pardubice také českými



Mezinárodní letiště znamená zvýšení bonity celého východočeského regionu

du a na začátku tohoto roku jsme získali pravidelnou linku Moskva – Pardubice. V minulém roce jsme odbavili sedmdesát jedna a půl tisíce cestujících a letos jich očekáváme přes devadesát tisíc. Pokud by vyšly všechny plány, budeme se blížit ke sto tisícům odbavených pasažérů, což je pro takovátou regionální letiště nepsaná magická hranice.

? V tomtéž vydání letošního Všudybylu poslanec za Pardubický kraj, člen Kontrolního výboru a předseda Podvýboru pro lesní a vodní hospodářství Parlamentu České republiky pan Daniel Petruška říká: „Nesmírně významným činitelem pro hospodářský rozvoj a rozvoj cestovního ruchu je pardubické letiště.“ Čím si tuto roli zaslouhujete? Co je za zvyšujícím se zájmem leteckých dopravců létat z/na Letiště Pardubice?

! Námí poskytované obchodní a provozní podmínky, servis a to, že jsme vsadili na ruskou klientelu, což se ukázalo jako správné. Samozřejmě, těžíme i z toho, že jsme dopravně snadno dostupní hlavnímu městu. A také, že si můžeme dovolit vstřícné ceny pro letecké dopravce. Naše letiště je svou spádovostí, a to nejen v rámci východočeského regionu, ideální pro charterovou dopravu českých

turistů do zahraničí. Je vhodné i pro zahraniční návštěvníky, kteří se potřebují přiblížit Praze. Pardubice jsou jedním z největších českých železničních uzlů. Mají ideální polohu na křížení tratí sever – jih – východ – západ. Máme



k nám už téměř dokončenou dálnici. Během několika let budou hotovy dálniční přírady. Dostupnost z Letiště Pardubice na okraj Prahy je už dnes pětadesát minut. Vlákem, který každé tři čtvrtě hodiny jezdí mezi Pardubicemi a Prahou, jste v centru Prahy za padesát minut. Tím jsme pro řadu leteckých společností žádoucími partnery.

? Z řady vyjádření primátora statutárního města Pardubic Ing. Jaroslava Demla, z citací náměstka hejtmana Ing. Línka i pana poslance Petrušky vyplývá, že statutární město Pardubice i po něm pojmenovaný

Pardubický kraj si své letiště velmi považují. Jaké s ním mají záměry?

I Mají velkou snahu jej rozvíjet. Jejich představitelé velmi rychle pochopili, že mezinárodní letiště znamená zvýšení bonity celého kraje a východočeského regionu minimálně o jeden stupeň výš v evropském a světovém měřítku. Od toho se odvíjí i jejich směřování dalšího rozvoje letiště. Prvním krokem bylo, že se od státu podařilo získat potřebné pozemky pro výstavbu nových odbavovacích hal a dalších zařízení potřebných k provozování mezinárodního letiště. Podařilo se specifikovat podmínky vstupu investorů do tohoto procesu. Zájem investorů je silný. V současné době se intenzivně vyjednává se třemi zájemci a očekáváme zapojení dalších. Pro nás je to signálem, že poloha Letiště Pardubice a jeho schopnost absorbovat patřičný počet cestujících a leteckého carga je dobrá. Proto investoři chtějí zhodnocovat své peníze právě jeho prostřednictvím. Ostatně, nikdy nebyl problém získat někoho, kdo by naše letiště zafinancoval. Investoři se profilují i do pozic provozovatelů letiště. Tzn., rádi by získali určitý podíl v akciové společnosti East Bohemian Airport, která Letiště Pardubice provozuje. Také to je signálem, že vidí nejenom návratnost investice, ale i další možnosti generování zisku. I když se intenzivně vyjednává, město a kraj už zvo-



návání s potenciálními investory pokračovat dál. Naším cílem je, abychom se profilovali jako moderní, regionální letiště dávající významné předpoklady pro ekonomický a společenský rozvoj našeho města a kraje, který drží řadu „nej“. Kromě toho, že máme díky Ing. Kašparovi primát coby nejstarší nepřetržitě fungující letiště, je možné cosi obdobného konstatovat o našich nejbližších sousedech – pardubickém dostihovém závodišti a slavné „Velké pardubické“. Naší



lily cestu. Sami jsme tak vstoupili do procesu získání územního rozhodnutí a dalších věcí. Statutární město Pardubice i Pardubický kraj rozhodly, že se letiště bude rozvíjet v určitých fázích a až přijde investor, který bude splňovat nastavená kritéria, bude mu dána šance se zapojit. Teď pracujeme na studii vlivu stavby na životní prostředí, hlukových studiích, dokumentaci k územnímu rozhodnutí, řeší se síť a další věci. Tento proces bude nezávisle na vyjed-



ambicí není vytvářet Praze konkurenci. Praha-Ruzyně jako hlavní letiště bude vždycky mít svoji nezastupitelnou roli a pokud si to nepokazí, vysoce pravděpodobně se stane frekventovaným středoevropským hubem. Je ale pravda, že ne vše se musí odehrávat na hlavním letišti, což je příležitost pro nás, regionální letiště. Mám tím na mysli nejen charterové lety, ale i některé pravidelné linky nízkonákladových leteckých společností, které mohou mít zájem právě o Letiště Pardubice. Samozřejmě, až jej dobudujeme podle našich představ. ■

www.airport-pardubice.cz

EBA
EAST BOHEMIAN AIRPORT a.s.





Letiště Praha evropská vzdušná brána

? První letadlo na ruzyňském letišti přistálo 5. dubna v roce 1937 v 9 hodin ráno. Byl jím Douglas DC-2 Československé letecké společnosti na vnitrostátní lince Piešťany-Zlín-Brno-Praha. První mezinárodní spoj na trase Vídeň-Praha-Drážďany společnosti Air France zde přistál týž den v 10 hodin, a tak letos mohl váš podnik slavit 70. výročí od zahájení provozu na letišti Praha-Ruzyně. To bylo konstatování, kterým jsem v souvislosti s hlavním tématem osmého vydání Všudybylu zahájil rozhovor s výkonným ředitelem Letiště Praha, s.p. pro obchod, marketing a provoz Ing. Jiřím Posem.



Ing. Jiří Pos

! Sedmdesát let v tak mladém dopravním odvětví, jako je letectví, je hodně dlouhá doba. Navíc náš národní letecký dopravce, České aerolinie, před třemi roky oslavil osmdesát let existence, a to už se dá v obou případech mluvit o tradici. Skutečnost, že naše letiště kontinuálně sedmdesát let funguje na původním místě, i přes tak dramatický nárůst provozu, je ve světě poměrně ojedinělé a potvrzuje velkorysost původního projektu. Rád bych znovu připomněl, že projekt tzv. „Starého letiště“ v době svého vzniku i dlouho po něm představoval architektonicky i funkčně evropskou a světovou špičku, oceněnou Zlatou medailí ze světové výstavy v Paříži 1937. My se dnes ve stejné lokalitě snažíme nastavit parametry stávající i budoucí infrastruktury letiště tak, aby se v této špičce udrželo.

? I v dobách výrazného útlumu letecké dopravy ve světě rostly výkony na zřejmě všech mezinárodních letištích České republiky. Vysoce dynamický růst Letiště Praha ve Středočeském kraji (jak v druhém vydání letošního Všudybylu na str. 20 podotýká jeho hejtman Ing. Jiří Bendl) byl impozantní a v objemech cestujících a carga v absolutních číslech stále je, byť se již nejedná o tak výrazné koeficienty.

! Období pro roce 1990 bylo úsekem strmé dynamiky. Ta ještě eskalovala po vstupu Česka do Evropské unie. Z pohledu provozovatele letiště bylo hlavním úkolem zajistit jeho dostatečnou průchodnost. Ne vždy se to dařilo v čase potřebném. Dnes, po otevření Terminálu Sever 2 a skokového navýšení terminálové kapacity, jsme přes řadu opatření a dílčích vylepšení stále limitováni pomyslným „úzkým hrdlem“ – dráhovým systémem. Nicméně z pohledu terminálové infrastruktury se dostáváme do pozice, díky níž se teď můžeme důsledně soustředit na obsah a kvalitu nabízených služeb Letiště Praha. Tzn., aby to nebyl pouze prostý proces odbavení cestujících a letadla, ale zážitek v dobrém slova smyslu. Aby cestující na Letišti Praha našel co možná nejširší spektrum služeb v očekávané kvalitě a ceně. Jejich rozšiřování zároveň zvyšuje potenciál výnosů z neleteckých komerčních aktivit, což

je významná kontribuce do hospodářské bilance letiště. Pakliže je letiště v tomto segmentu úspěšné, může držet krok s celosvětovými trendy a konkurencí. A to zejména vyšší poplatků hrazených leteckými dopravci na úrovni pro ně přijatelné. Zkrátka nepřicházet o spoje a letecké společnosti a získávat další.

? Budování Airport City?

! Ano, lze to tak nazvat. To je moderní koncept letišť, která se kromě standardního procesu odbavení cestujících, zboží a letadel zaměřují na celé spektrum aktivit mimoleteckých činností, na oblast komerčních výnosů. Těmi nejnedoduššími jsou pronájem obchodních prostor, reklamní plochy a parkování. Největší a neúspěšnější koncepty Airport City jsou např. letiště Schiphol v Amsterdamu, Mnichov, letiště Incheon v Soulu aj. Tato letiště jdou v rozvoji veřejné části – obchodních, administrativních a zábavních center, výcvikových středisek atd. – daleko dál. Přitahují k sobě nejenom cestující, ale i necestující veřejnost, což výrazně posiluje jejich výnosy z komerčních aktivit.

? Zpátky k nám do Středočeského kraje.

Dotkl jste se absence paralelní vzletové a přistávací dráhy.

! Ano, ta je potřebná pro udržení dalšího rozvoje ruzyňského letiště a ošetření jeho potenciálu. Ten má nejen z pohledu spádové oblasti „Velká Praha“, ale ve spolupráci s ČSA a aliancí SkyTeam, i coby leteckého hubu, vstupní brány do střední a východní Evropy. Projekt dráhy je připraven. V současné době probíhá příprava na proces posouzení vlivu na životní prostředí a zpracování podkladů pro proces výkupu pozemků, včetně materiálu, který pomůže



Prague Airport

ohodnotit tržní cenu pozemků s ohledem na jejich budoucí potenciál.

? Kdy by se mohla začít stavět?

! Pokud by vše dopadlo podle neoptimističtějších předpokladů, tak na konci roku 2009.

? Záměr létat z/na Letiště Praha v Ruzyni ilustruje i to, že se drží v evropské špičce, co se týče kvality u řady poskytovaných služeb.

! Usilujeme o to, aby Letiště Praha dosahovalo špičkových provozních parametrů. Ve všech aspektech, které dopadají na cestující z pohledu komfortu cestování a na letecké společnosti z pohledu vícenákladů při určité míře nepravdělnosti. Tomu napomáháme novou iniciativou, vyhlášením programu „Service Level Agreement“, kdy se letiště zavazuje k plnění vybraných kvalitativních parametrů ve vztahu k leteckým společnostem a jejich handlingovým partnerům. Stejně tak tyto subjekty žádáme, aby se i ony přihlásily k určitým standardům pražského letiště. Projekt je na začátku. Zatím monitorujeme aktuální stav. V průběhu letní sezony chceme diskutovat cílové parametry, které se týkají kvality ve smyslu například nejdější čekací doby odbavení na přepážce, na bezpečnostní kontrole, přistavení autobusu, času doručení zavazadel po přeletu apod.

? Pokud se někomu ztratí zavazadlo, či dorazí-li pozdě některým z dalších letů, málokdy je to způsobeno provozovatelem letiště. Na téměř všech letištích toto zajišťují letecké společnosti a jejich handlingoví partneři.

! Letiště nabízejí infrastrukturu a letecké společnosti si mohou vybrat některého z licencovaných handlingových zajišťovatelů. Na pražském letišti ze tří. Handling tu realizují České aerolinie s téměř šedesáti procenty výkonů, následované společností Menzies, která má zhruba dvacet procent výkonů, a Handlingem Letiště Praha. Primárním partnerem z hlediska kvality



služeb je handlingová firma. Ta provádí odbavení cestujících, zboží a letadel. Letiště do tohoto procesu vstupují zajištěním disponibility a průchodnosti infrastruktury včetně bezpečnostních kontrol, informačními systémy a v neposlední řadě komfortem prostředí.

? Kdysi, a už je to hodně dávno, jsem se byl díky panu Miroslavu Černému podívat v Zurychu na tehdy unikátní automatickou karuselovou třídírnu zavazadel. Dnes už podobným „Rolls Roycem“ (leč podstatně novějším modelem) disponuje i Letiště Praha.

! Ano, máme moderní plně automatizovanou třídírnu zavazadel, která během hodiny dokáže vytřídit až tři tisíce zavazadel s potenciálem dalšího navyšování kapacity. Tato technologie je osazena v novém Terminálu Sever 2. Slouží nejen k lokálnímu třídění zavazadel – doručení zavazadla z odbavení na příslušný pás příslušné linky, ale zároveň k uchovávání zavazadel v režimu předčasněho odbavení významně dříve, než je samotný odlet letadla. A zejména pak třídění transferových zavazadel, které automaticky vytřídí na návaznou linku včetně propojení do třídírny v terminálu 1. Samozřejmostí je vysoká míra bezpečnosti třídění zavazadel s třístupňovou bezpečnostní kontrolou.

? Určitě bychom měli zmínit, že pokud někdo chce individuální odbavení, pak může využít VIP servis Letiště Praha.

! To je jedinečný produkt, který Letiště Praha nabízí, odbavení cestujících mimo standardní režim. S veškerým komfortem procesu individuálního odbavení včetně možnosti pro doprovod být s odletajícími až do poslední chvíle před odletem. Pražské letiště si je vědomo této jedinečnosti a má v plánu tuto službu dále rozvíjet. Disponujeme i řadou konferenčních prostorů. Ať už menšími ve VIP sekci, kde jsme schopni umístit tiskové konference až do sedmdesáti účastníků, tak nově, ve spojovacím objektu mezi Terminálem Sever 1 a Terminálem Sever 2, konferenčními sály s veškerým zázemím, které pojmu až tři sta účastníků.

? Na jaře jsem byl s cestovní kanceláří ESO travel v Číně. Letěli jsme s Malevem přes Budapešť. V pátém vydání Všudybylu (str. 7) ministr dopravy Ing. Aleš Řebíček řekl: „Je třeba pokusit se přilákat do Prahy nové linky, např. z Asie, které sem buď přivezou byznysmeny a turisty, nebo Prahu budou mít jako letecký hub – přestupní stanici do dalších evropských destinací.“ Pane inženýre, vyvíjíte aktivity, abyste sem dostali např. některé z čínských leteckých společností?

! Zcela prokazatelně. Oblast dálkové přepravy je totiž pro budoucí rozvoj letiště prioritou číslo jedna. Je to segment, který je v současné době nejméně výkonný, a přitom má největší růstový potenciál. Tím pomyslným milníkem pro nás bude vstup Česka do „Schengenu“ a s tím spoje-



né zjednodušení vízových formalit pro občany s vízovou povinností, například pro Číňany. Tím se de facto v plném slova smyslu staneme vstupní branou do Evropy. Nejenom z pohledu geografické výhodnosti, ale i procesní jednoduchosti. Už jsme ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR, agenturou CzechTourism a bázovaným dopravcem ČSA absolvovali první asijskou road show. Je velmi příjemné, že zrovna s Českými aeroliniemi, protože dálková dopravci potřebují nejenom lokální potenciál, ale i rozvoj do sdíleného teritoria, a ČSA jsou v tomto směru velmi kvalitním produktem a zároveň jsou vstřícné obchodní spolupráci. Navštívili jsme i Japonsko, kde jsme vedli jednání s Japan Airlines, Guangzhou, kde sídlí vedení společnosti China Southern, která vstupuje do aliance SkyTeam. Byli jsme také v Hongkongu, kde jsme vedli jednání se společností Cathay Pacific a novým dopravcem Oasis, který nabízí low fare produkt na dálkových letech do Londýna a Vancouveru a plánuje další rozšiřování dálkových destinací. Kromě toho vedeme intenzivní jednání se společností China Airlines, která do Prahy již dnes provozuje nákladní lety a má potenciál i pro osobní přepravu. Připravujeme další sadu jednání s dopravci, kteří jsou z našeho pohledu ve sféře největšího potenciálu, což je Vietnam, jihovýchodní Asie, popř. Filipíny. Do oblasti zájmu spadá samozřejmě i oblast Blízkého a Středního východu, kde letectví prožívá neuvěřitelný boom jak v rozvoji infrastruktury letišť, tak i dopravců, se kterými vedeme intenzivní jednání o možnosti propojení jejich hubů s Prahou.

? Pane inženýre, vaší hlavní parketou je marketing Letiště Praha. Jaké jsou nosné pilíře jeho marketingové strategie?

! Je to rozvoj potenciálu spádové oblasti „Velká Praha“, kam patří Praha, Středočeský kraj a ostatní regiony, do a ze kterých bude výhodné se přepravit přes pražské letiště. A to jak z pohledu dostupnosti, tak i nabídky přímých spojení. Druhým pilířem je rozvoj produktu pražského letiště jako letiště transferového a zároveň

jako vstupní brány do střední a východní Evropy. Letiště se profiluje mimo jiné jako součást sítě globálních hubů aliance SkyTeam. Je v sousedství letišť s dominantním zastoupením kon-



kurenční aliance Star Alliance a nákladově je v konkurenční výhodě. To vše nám dává významný potenciál pro úspěšný rozvoj. Třetím je neustálé zkvalitňování samotného produktu letiště, kterým by mělo být univerzální a nákladově optimalizované Airport City. Atraktivní pro všechny účastníky procesu, ať jsou cestující, návštěvníci nebo poskytovatelé služeb. Nacházíme se v období, kdy máme zájem a prostor daleko hlouběji reflek-

tovat nároky na infrastrukturu z pohledu predikovaný rozvoj provozu. Využíváme v široké míře transparentní incentivní cenovou politiku se záměrem ocenit leteckým společnostem nejen nárůst kapacit na stávajících destinacích, spojení do nových destinací, ale i schopnost zaplňovat méně exponované provozní časy. Strategické směřování je, aby Letiště Praha bylo univerzálním letišťem ve smyslu ošetření všech segmentů letecké přepravy včetně low cost dopravců pod jednou střechou, s možností ušít jim na míru některé dílčí procesy. Např. nástup cestujících do letadel. Vzhledem k tomu, že disponujeme dostatkem místa, můžeme se plně věnovat opti-



malizaci procesů v rámci celé infrastruktury. Prvním krokem k tomu je analýza a případné vylepšení procesů ve spolupráci s poskytovateli handlingových služeb a s využitím nejmodernějších technologií, jako například samoobslužné odbavení nebo s odbavením po internetu. Ale jak jsem podotkl, naším kritickým „úzkým hrdlem“ je dráhový systém. Od toho se odvíjí zbytková kapacita v celé infrastruktuře. Pracujeme proto s modelem typické špičkové hodiny. Monitorujeme toto špičkové zatížení infrastruktury a hledáme konsensus kvalitativních parametrů mezi všemi zainteresovanými stranami tak, aby výsledkem byla přijatelná kvalita s co nejnižšími náklady. To vše ve jménu udržení úspěšnosti pražského letiště a ošetření jeho růstového potenciálu. ■

www.prg.aero





Pojištění na cestách vzduchem: od letadla přes balon až po osobní zavazadlo

? Skupina Allianz patří k největším pojistitelům leteckého průmyslu v celosvětovém měřítku, a tak jsem v souvislosti s hlavním tématem osmého vydání Všudybylu oslovil předsedu představenstva a generálního ředitele Allianz pojišťovny, a.s. pana Miroslava Tacla. Pane předsedo, je mezinárodní zájem výhodou i pro malý český trh?



Miroslav Tacl

! Jistěže ano. Skupina Allianz se na tento segment orientuje dlouhodobě a má zde zcela výsadní postavení v celosvětovém měřítku. Allianz disponuje stálým expertním týmem, který v případě potřeby okamžitě vycestuje za klientem na místo pojistné události kdekoli na světě. Řadou let praxe ověřené know-how, kterým disponuje skupina Allianz, je přirozeně k dispozici i klientům Allianz pojišťovny včetně plné podpory zmíněného specializovaného týmu. Také Allianz pojišťovna má svůj tým specialistů na pojištění leteckého průmyslu, kteří disponují všemi důležitými informacemi a analýzami trendů v tomto sektoru. Je sice pravda, že Česká republika je malý trh, nicméně letecká doprava do jisté míry „nezná hranice“, a tak i českému leteckému dopravci může nastat pojistná událost na druhé straně světa.

? Jak byste tedy shrnul výhody, které klientům nabízíte?

! Pojištění leteckého průmyslu je silnou stránkou Allianz pojišťovny. Toto pojištění včetně všech souvisejících služeb nabízíme v Čes-

Allianz pojišťovna vstoupila na český trh před patnácti lety, v roce 1993. V současné době nabízí kompletní škálu pojistných produktů jak pro soukromé osoby, tak i pro podnikatele a průmysl a drží se na třetím místě žebříčku pojišťoven působících v ČR. Jedním ze strategických segmentů, kde má Allianz pojišťovna dominantní postavení na trhu, je letecký průmysl.

ké republice již 10 let. Pro letecký průmysl nabízíme jednu z nejširších škál pojistných krytí na trhu. I přesto, že pro Českou republiku je tento sektor relativně malým odvětvím, máme své specialisty na tento obor a můžeme čerpat informace ze srovnání s obdobnými klienty v zahraničí. Zvláště silné postavení má Allianz především v pojištění aerolinií, avšak nespecializujeme se jen na největší letadla. Náš produkt se vztahuje i na větroně, motorové větroně, malá letadla v aeroklubech, malá dopravní letadla, ale třeba i na horkovzdušné balony. Nabízíme pojištění výrobcům součástek do letadel, pojišťujeme letiště, řízení letového provozu. Od klientů máme zpětnou vazbu, že pojištění u Allianz pojišťovny je velice dobrou referencí u jejich obchodních partnerů (např. bank, leasingových společností a podobně).

Nabízíme i specifická pojištění, jako je pojištění náhradních dílů, pojištění strojů apod. Během oněch osmi let jsme získali na našem trhu výrazně dominantní postavení.

? Letectví jako průmyslové odvětví nebo náhradní díly do letadel, to jsou z pohledu

běžného cestovatele přece jen trochu odtážitá témata.

! Vždyť ale letectví s cestováním úzce souvisí. A Allianz pojišťovna nabízí jak pojištění firmám, které v cestovním průmyslu tak či onak působí, stejně tak jako pojistí i rizika spojená s cestováním soukromých osob. Naše cestovní pojištění opět patří k těm, které nabízejí nejširší možnosti pojistného krytí a navíc se – opět díky mezinárodnímu zázemí – mohou naši klienti spoléhat na jednu z nejkvalitnějších asistenčních služeb, která navíc garantuje komunikaci v češtině v kterémkoliv místě na světě. A to je při nenadálé události, která s sebou často nese mimořádné vypětí a stres, jistě úleva. ■

www.allianz.cz

Allianz



28. června 2007 vítali
předseda představenstva
akciové společnosti Hotel
International Brno, a.s. pan
Pavel Brdička a generální
ředitel JUDr. Radim Bartoněk
spolu se členy svého týmu
Kristinou Jiřkovou, Davidem
Brdičkou, Zdeňkem Sedmerou
a Michalem Řičánkem
účastníky oslav 45. výročí
svého hotelu.

V roce 1958
se na Expu v Bruselu dostalo československé
architektuře významného ocenění. „Věk Atomia“
se promítl i do myšlenek „brněnské skupiny“ –
týmu špičkových architektů a projektantů – pod
vedením ing. arch. Kramoliše a ing. arch. Krej-
zy, která od státního podniku Čedok, kam Inter-
hotely patřily, dostala zadání postavit na dva-
apůlhektarovém pozemku v centru Brna hotel,
v maximální míře splňující kritéria mezinárod-
ního čtyřhvězdičkového standardu. Tak vznikla
unikátní stavba, citlivě zasazená mezi jedinečné
historické objekty, jako jsou Brněnská radnice,
Moravská galerie, Pražákův palác, Besední dům,
Janáčkova akademie, Masarykova univerzita,
hrad Špilberk či katedrála Sv. Petra a Pavla.

V roce 1962
byl International Brno vyhlášen čtvrtou nej-
modernější stavbou hotelového typu v Evropě.
Použité materiály: mramor, hliník, křišťál, sklo
působí velmi kontrastně a příjemně. Na vybave-
ní interiérů se podíleli nejlepší umělci té doby:

K. Babraj, M. Axmann, B. Lacina, M. Klinger,
M. Matal aj. Klimatizované společenské pro-
story včetně částí pokojů, speciální systém vytápění
„Crittall – Prenger“ a další technické finisy posu-
nuly hotel kupředu o mnoho desítek let. Slav-
nostně byl otevřen 28. června 1962 celostátní
konferencí Čedoku. Ihned se stal exponovaným
místem společenských a obchodních setkání a
tuto výsadu (jak např. ve dnech 23. až 27. květ-
na 2007 ilustrovalo setkání 15 prezidentů zemí
střední a východní Evropy) si udržel dodnes.

V roce 1992
vstoupil do řetězce nezávislých hotelů Best West-
ern, který je třetí největší na světě a v Česku
největší. Před pěti lety, v roce 2002, byly v rámci
řetězce Best Western vydefinovány hotely vyšší
kategorie, označované jako „Premier“.

V roce 2007
Best Western Premier Hotel International Brno
disponuje 263 klimatizovanými pokoji.
Letos se zrekonstruují 2 podlaží a jejich zařa-

zení do kategorie „Premier“ hovoří o komfor-
tu, který budou poskytovat. Z nově zrekonstru-
ovaných garáží se pohodlně výtahem dostane-
te do recepcie. Jeho nové Kongresové centrum
tvoří dva velké sály pro 250 a 350 osob, kte-
ré lze vzájemně propojit. Podobně propojitel-
ně jsou i 4 z 5 konferenčních místností, které
pojmou každá od 50 do 70 osob. Všechny jsou
klimatizovány a vybaveny moderní technikou.
Návštěvníkům i hotelovým hostům jsou k dis-
pozici restaurace Lucullus a Plzeňka, Snack
bar Siesta a Club. Šéfkuchař hotelu pan Miro-
slav Husák (31) je členem národní reprezen-
tace kuchařů a cukrářů České republiky. Mezi
nejvýznamnější hosty, pro něž tým Best West-
ern Premier Hotelu International Brno při-
pravoval pokrmy, kromě již zmiňovaných 15
prezidentů střední a východní Evropy, se řadí
lucemburský velkokníže Henri, britská krá-
lovna Alžběta II., bývalá ministryně zahraničí
USA Madeleine Albrightová aj. ■

www.hotelinternational.cz



Best Western Premier Hotel International Brno slavil



? 20. června navštívil český prezident pan Václav Klaus s paní Livií Klausovou Prahu 7 a v ní řadu sídlících institucí. Jednou z nich byl i Úřad pro ochranu osobních údajů, jehož předsedu RNDr. Igora Němce jsem přišel v souvislosti s hlavním tématem – leteckou dopravou – požádat o interview, mj. na téma shromažďování a předávání osobních údajů pasažérů leteckými společnostmi v rámci prevence proti terorismu. Nicméně první téma, které si zasloužilo být otevřeno, byla právě ukončená návštěva našeho prezidenta s chotí. Pane předsedo, dle slov zástupce tiskového oddělení vašeho úřadu Mgr. Jana Foldy pan prezident ocenil existenci vašeho úřadu a zajímal se o jeho konkrétní výstupy ve prospěch občanů.

! Pan prezident ocenil i to, že jsme si nepostavili zvláštní budovu, ale že využíváme objekt, který souzní s Prahou 7. Posláním našeho úřadu je něco, co je novým tématem na prahu jedenadvacátého století. Chránit soukromí občanů. Zejména pak těch, kteří to nejsou schopni dělat sami za sebe. Díky dynamicky strmému rozvoji informačních technologií a směřování toku různých osobních údajů se ochrana soukromí a legislativa s tím spojené stala tak složitou, že bylo rozhodnuto, aby o ní v zemích Evropské unie pečovaly specializované instituce vybavené zákonnými kompetencemi. V České republice takovou kontrolu vykonává Úřad pro ochranu osobních údajů. Spolupráce a výměna poznatků s nám podobnými institucemi v zahraničí umožňuje Úřadu pro ochranu osobních údajů rychle reagovat. Pokud se totiž v jiných státech objeví nové nápady jak pronikat do soukromí občanů, velmi často dochází ke snahám tyto praktiky aplikovat i u nás, což představuje reálnou hrozbu ohrožení svobody českých občanů.

? Pan prezident pozitivně kvitoval existenci vaší instituce jako takové, neboť problematiku svobody jedince vnímá velmi citlivě.



Český prezident navštívil Úřad pro ochranu osobních údajů

! Pan prezident Klaus ve svých textech opakovaně poukazuje, že jedním z největších nebezpečí ohrožení existence člověka je absence svobody, jejíž je soukromí nedílnou součástí. Infor-

moval jsem pana prezidenta, s čím bojujeme (což se dá alegoricky charakterizovat jako „Velký bratr“) a kdo je na naší straně. Jsou to občané, zejména pak ti, kteří nám k vyřízení svěřují své stížnosti. Existuje i občanské sdružení „Juridicum Remedium“, jež si vytklo za cíl chránit soukromí lidí a popularizovat toto téma. Mnohá z opatření, která jsou prezentována jako chránící bezpečnost občanů, panu prezidentovi připomínají spíš postupy aplikované v době předchozího režimu, neboť, tak jako v minulosti, i dnes směřují proti svobodě. S velkou pozorností se u pana prezidenta setkala téma kamerových systémů. Zmínil se, s čím se setkal v Monaku, kde se mu místní policie chlubila tím, že je město kompletně pokryté kamerovým systémem, díky čemuž prý má extrémně nízkou zločinnost. Pan prezident v této souvislosti poukázal na analogii se situací popisovanou v románu



**úřad pro ochranu
osobních údajů**
the office for personal
data protection

Úřad pro ochranu osobních údajů

je nezávislým orgánem, který se ve své činnosti řídí zákonem č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů. Smyslem tohoto zákona je Listinou základních práv a svobod zaručené právo na ochranu občana před neoprávněným zasahováním do jeho soukromého a osobního života, neoprávněným shromažďováním, zveřejňováním nebo jiným zneužíváním osobních údajů. V současné společnosti je vlivem rozvoje informačních technologií toto právo stále více narušováno. Úřad pro ochranu osobních údajů provádí dozor nad dodržováním zákonem stanovených povinností při zpracování osobních údajů; vede registr povolených zpracování osobních údajů; přijímá podněty a stížnosti občanů na porušení zákona a poskytuje konzultace v oblasti ochrany osobních údajů.



Georga Orwela „1984“ a prohlásil, že to rozhodně není jeho představa svobodné společnosti.

? Pane předsedo, co je nejzávažnějším problémem v ochraně osobních údajů?

! Vznik databází s biometrickými prvky, např. otisky prstů, DNA atd., zejména pak databází fungujících na komerční bázi, tj. na jiné platformě než vede Ministerstvo vnitra ČR. Pokud instituce rezortu Ministerstva vnitra ČR v rámci trestního řízení vede takovéto databáze, je sběr těchto dat a jejich uchovávání upraven zákonem. Je tam jasně specifikováno, kdo a jak musí odevzdat svůj vzorek DNA. Pokud se ukáže, že podezřelá osoba nebyla vinna, musí se tyto informace zlikvidovat. Databáze na komerční bázi vznikají tak, že občané dávají souhlas s využitím svých biometrických prvků, jako je již zmiňovaná DNA. Často se dá říci, že s legračním cílem, např. nechat si zjistit, jestli jsou Kelty apod. Neuvědomují si, že předávají to nejcennější, co mají. Ze vzorku DNA se dá o naší osobě vyčíst téměř vše. Děje se tak se souhlasem dotčených lidí a my zkoumáme, je-li takovýto souhlas vědomý a informovaný. V tom

vidím obrovské nebezpečí. Téma nutnosti ochrany osobních údajů chceme daleko víc popularizovat. Je naší povinností upozorňovat lidi, aby byli v rámci sběrů osobních údajů ostražití. Možnosti zneužití informací vyčtených z DNA mohou mít pro dotčeného fatální důsledky. Představte si, že existuje databáze vzorků DNA, z nichž lze vyčíst i to, jste-li vhodným dárcem orgánů. Pokud se jí zmocní někdo s kriminálními úmysly, může pro vás takovýto „pozornost“ skončit tragicky.

? 11. září změnilo svět letecké dopravy.

Jsou přijímána bezpečnostní opatření, která nabourávají integritu soukromí pasažérů.

! Pokud máte na mysli předávání osobních dat v rámci leteckých společností, tzv. PNR – personal name records, je to pocítováno jako závažný problém zejména některými státy západní Evropy. Byť se tato praxe opírá o mezinárodní dohodu (více méně vynucenou), jde o zásah do soukromí obrovského množství cestujících občanů, z nichž naprostá většina neměla, nemá a nebude mít s terorismem a jinou závažnou kriminalitou nic společného. Děje se to bez souhlasu dotčených lidí a v řadě případů i bez jejich řádného informování. Nicméně v případě České republiky je situace poněkud odlišná. Se Spojenými státy americkými má Česko vízový styk a naši občané tak při žádosti o udělení víza musí americkým úřadům sdělovat daleko víc údajů, než je tomu v případě pasažérů z jiných zemí Evropské unie, které mají s USA bezvízový styk. Jedním z principů sběru osobních údajů je, že se shromažďují k určitému účelu a nesmí se předávat dál. Bude me bránit tomu, aby se pod praporem boje proti terorismu shromažďovaly údaje, které mohou být za určitých okolností zneužitelné, a přitom s bojem proti terorismu pramálo souvisí. Není nám např. jasné, proč v rámci boje proti terorismu musí letecké společnosti hlásit, kdo si dal jaké jídlo k obědu. A shromažďují se i další, řekněme pochybné informace. Paradoxně se přitom současně na letištích stále častěji zavádí např. automatické odbavovací systémy. Jakmile ale v kontrole chybí lidský prvek, lze automatizované systémy za jistých okolností obejít. ■

www.uouu.cz



CzechTourism propagačně podpoří letecké spojení Moskva- Brno



Rozvoj letecké dopravy odpovídá současným trendům zkracování délky pobytu na cestách na dovolenou. K jejímu rozvoji přispívají i nízkonákladové společnosti. Potenciál cestovního ruchu Česka dává předpoklady pro zvyšování návštěvnosti především regionů. Zavádění nových linek na regionální letišťe je výsledkem dlouhodobých příprav a jednání. O tom se přesvědčují i na jižní Moravě, kde se schyluje k zahájení leteckého spojení Moskvy a Brna. Vše směřuje k tomu, že první letadlo z Moskvy přistane v Brně 22. července 2007 cca v 17 hodin. Letadla z Moskvy se pak budou na brněnském letišti objevovat každou neděli. Tato situace aktivizuje spolupráci nejen pracovníků Jihomoravského a Zlínského kraje, ale i podnikatelů v těchto územích s důrazem na lázeňství, vinařství, výstavnictví a autobusovou dopravu. Agentura CzechTourism je připravena propagačně podpořit provoz linky Moskva – Brno, a to především na ruském trhu. CzechTourism se bude podílet i na fam tripech. Společným úsilím by mělo být dosaženo cíle, aby linka létala i po 11. listopadu 2007, kdy má být zatím ukončen její provoz. Zvyšující se podíl ruských turistů na českém trhu cestovního ruchu by tak po Praze, po tradičních Karlových Varech a v současné době i velmi aktivních Pardubicích získal další významnou vstupní bránu – brněnské letiště. ■

www.czechtourism.cz



Evropská unie zdroj finančních prostředků pro podporu cestovního ruchu České republiky



98 % z plánovaných finančních prostředků

se podařilo vyčerpat agentuře CzechTourism na projekt podpory příjezdového cestovního ruchu s názvem „Zvýšení návštěvnosti turistických regionů ČR zahraničními turisty“. Projekt spadá do rámce Společného regionálního operačního programu, na jehož základě měl CzechTourism možnost čerpat finanční prostředky z Evropského fondu regionálního rozvoje. 20. červnem je oficiálně spuštěna nová webová prezentace Česka jako atraktivní turistické destinace – www.CzechTourism.com, která úspěšně završila plnění celého projektu. Do SROPu spadá i druhý ukončený projekt „Mediální podpora domácího cestovního ruchu v České republice“, který měl za cíl informovat Čechy o turistické nabídce regionů. Oběma projekty bylo dosaženo zintenzivnění propagace Česka mezi zahraničními a českými turisty jako ideální turistické destinace. Fondy Evropské unie jsou velmi významným zdrojem finančních prostředků, o které se CzechTourism bude ucházet i v dalším programovém období 2007–2013.

Hlavním úkolem „velkého projektu“

agentury CzechTourism „Zvýšení návštěvnosti turistických regionů ČR zahraničními turisty“ bylo zintenzivnění propagace Česka v zahraničí. Projekt obsahoval 16 významných aktivit, které směřovaly do různých oblastí propagace. Od analýz a výzkumů přes zahraniční reklamní kampaně v televizích, rádiích, na billboardech, účasti na veletrzích, novou oficiální webovou prezentaci až po nové tiskoviny na vybraná témata. O ukončených projektech byli novináři informováni v průběhu realizace formou tiskových konferencí a tiskových zpráv.

www.CzechTourism.com

Vytvoření této nové turistické prezentace Česka byla poslední z ukončených šestnácti aktivit rozsáhlého projektu SROP. Její intuitivnější struktura by měla vést k jednodušší navigaci a rychlejší orientaci turistů při získávání komplexních turistických informací o České republice a cestování po českých regionech. Webové stránky jsou dostupné v 18 jazkových mutacích včetně češtiny, nově také v korejštině.

„Hlavním záměrem agentury je zaměřit se na konkrétní skupinu turistů a nabídnout

jí konkrétní informace o dovolené či výletu v České republice. V nabídce jsou tipy na dovolenou s dětmi, pro mladé páry či seniory, romantické duše, na dovolenou pohodové, aktivní, lázeňské, velikonoční a vánoční a neopomněli jsme ani dovolenou bez bariér a kongresovou turistiku. Nechybí rovněž praktické informace přibližující zvyklosti v Česku, např. cestování veřejnou dopravou, dávání spropitného v restauracích, nebo aktuální zprávy, např. o počasí, kurzech valut a kalendáři zajímavých akcí,“ řekl ředitel agentury CzechTourism Rostislav Vondruška.

Fotobanka v češtině a angličtině

Kromě zmíněných informací na www.CzechTourism.com turisté naleznou také kontakt na konkrétní zemi, ve které má CzechTourism své zastoupení. Významnou součástí webové prezentace tvoří nová fotobanka v češtině a angličtině, která čítá na 2350 fotografií. Ty zachycují české hrady a zámky, historická města, památky UNESCO, lázeňská města, církevní památ-



ky, golfová hřiště, přírodní lokality apod. Nová struktura fotobanky umožňuje snadné vyhledávání požadovaného snímku podle regionů, názvů nebo klíčových slov.

Česko jako kongresová a incentivní destinace

Druhou součástí „velkého projektu“ je prezentace Česka jako kongresové a incentivní destinace. Na základě analýzy motivace „decision makerů“ k jejich rozhodování o místě konání významných akcí, bylo vtipováno 9 zemí, ve kterých proběhly prezentace České republiky s důrazem na kongresové kapacity a doprovodné programy.

„Hlavním cílem pracovních setkání bylo zvýšit zájem zahraničních firem o Českou republiku, přesvědčit decision makery, že Česko je vhodnou a kvalitní destinací pro konání kongresů, seminářů a podobných akcí,“ sdělil manažer dílčího projektu SROP Václav Vítek.

„Menší projekt“

„Mediální podpora domácího cestovního ruchu v ČR“ je druhým ukončeným, který byl taktéž spolufinancován z Evropského fondu regionálního rozvoje v rámci SRO-Pu. Jeho největším přínosem bylo sestavení pracovních marketingových skupin ve všech turistických oblastech České republiky. Byla navázána dlouhodobá komunikace s šesti stovkami členů pracovních marketingových skupin ve čtyřiceti turistických oblastech.

„Po dobu delší než šestnáct měsíců jsme komunikovali se zástupci státní správy a místní samosprávy i s podnikateli a především s turistickými informačními centry. Díky spolupráci se nám podařilo sestavit reklamní slogan pro každou turistickou oblast. V rámci tohoto projektu byla poprvé pro Českou republiku vytvořena společná grafika s jednotnou formou a s obdobným obsahem,“ řekla manažerka projektu Veronika Váňová.

www.kudyznudy.cz

V řadě inzerátů v denících a magazínech a v redakčních článkách, na reklamních letáčkách v dopravních prostředcích, v reklamních bannerech na internetu, v rozhlasových spotech a v publikaci „Výletní mapy České republiky“ byl uveden odkaz na elektronický katalog na internetových stránkách www.kudyznudy.cz. Zde mohli zájemci najít náměty pro své výlety nebo dovolené. Inzertní kampaň výrazně posloužila k upoutání zájmu tuzemské veřejnosti o Českou republiku a vyhledávání míst, kde u nás mohou něco zajímavého prožít, neobvyklého vidět nebo ochutnat. ■

www.CzechTourism.com

www.kudyznudy.cz

Známe budoucí podnikatele v cestovním ruchu



Druhé kolo soutěže „Turisté vítání“

Když agentura CzechTourism vyhlášovala druhé kolo soutěže „Turisté vítání“, kladla si otázku, jakým směrem se ubírají úvahy školní mládeže nad možnostmi podnikání v cestovním ruchu. Vzápětí se ukázalo, že motto soutěže „Hledají se odvážní podnikatelé“ našlo velkou odezvu. Projekt aktivizoval téměř pět set žáků a studentů k zamýšlení nad tím, zdali by cestovní ruch nemohl být předmětem jejich celoživotního zájmu. Téměř tři sta vyhotovených prací ilustruje, kam se jejich úvahy o podnikání v cestovním ruchu ubírají. Soutěžní práce školáků byly zaměřeny na pohostinství, cestovní kanceláře, ubytování, zábavu, agroturistiku, cykloturistiku, relaxační a sportovní zařízení a prodej suvenýrů. U nejmladší kategorie byla preferována povolání hoteliér, recepční, číšník, servírka, průvodce, rančér, pilot, pokojská, palubní průvodčí atd.

Školy z téměř všech krajů

V posledním kole se do projektu kromě jižní Moravy zapojily školy ze všech krajů. Nejmenší obcí, odkud škola zaslala projekty, jsou Borová Lada na Šumavě. Počet jejich obyvatel nepřesahuje tři sta. Škola v Nerudově ulici v Říčanech zase zaslala nejvíce prací – třicet dva. A tak se organizátoři do této školy i rozjeli a odměnili soutěžící žáky i vedení školy. Ocenili přístup paní ředitelky Mgr. Ladislavy Mondscheinové a celého učitelského sboru. V jeho rámci zejména manažerky projektu „Turisté vítání“ na této škole, paní učitelky Marie Nečadové.

Finále v hotelu Pyramida

Do soutěžního finále, které se konalo v kongresovém sále hotelu Pyramida v Praze, postoupilo v první kategorii 6 projektů, ve druhé také 6 projektů a v nejobsazenější středoškolské 8 projektů. V rámci slavnostního vyhlášení výsledků zazpíval vítěz soutěže „Česko hledá Superstar“ Vlasta Horváth. Děti měly možnost získat od něj podpis a vyfotit se s ním. Druhý den si finalisté měli možnost prohlédnout zázemí hotelu Pyramida, který patří do řetězce OREA HOTELS a je sponzorem projektu. Ceny pro vítěze věnovaly: Computer Press – notebooky a mobilní telefony; společnost Orea Hotels a Westernové městečko Šiklův mlýn – pobytové poukazy; Cestovní kancelář Atis – pobyty a fotoaparáty; Kartografie Praha – knihy a mapy. ■

www.turistevitani.cz



I. kategorie: Oblíbené povolání v cestovním ruchu

1	Hotel barevný svět (recepční a hoteliér)	Vidrás Vilém, Vařeka Karel	ZŠ Černovír, Olomouc
2	Průvodce	Šipan Josef, Hovorková Pavlína	ZŠ Borová Lada
3	Profesional Tours (majitel společnosti)	Knejp Tomáš, Pražan Marek, Roman Suchánek	ZŠ J. Ressler, Pardubice

II. kategorie: Moje rodina by chtěla podnikat v cestovním ruchu

1	CK Norbertík	Navrátil Lukáš, Suchý Jan, Urbánek Tomáš	ZŠ Norbertov, Praha 6
2	Hotelový komplex Maple's Dream	Javorský Daniel	ZŠ Votice
3	Park miniatur hradů a zámků v ČR	Štech Ondřej, Švehla Ondřej	ZŠ Votice

III. kategorie: Zakládáme vlastní firmu podnikající v naší obci/měste v oblasti cestovního ruchu

1	Rekreační středisko Bystřice	Valkus Jakub, Olšar Jakub	SŠ hotelová a obchodně podnikatelská, Český Těšín
2	Ekofarma s penzionem Slunečnice	Adam Hof	SOŠ Educa, Nový Jičín
3	Vysočina Tour	Šikula Pavel, Mareš Filip	Gymnázium, Polička

ARTS&FILM Telč 2007

Dovolím si malý příměr. Pakliže v loňském roce pořadatelé Mezinárodního filmového festivalu evropských filmů o umění složili maturitu, tak letos z tohoto oboru promovali. Půvabná renesanční Telč po tři červnové dny (12. až 14. 6.) žila promítáním soutěžních filmů v pěti kategoriích. Prezentovalo se 235 filmů z 36 zemí Evropy. Zlatým hřebem programu byla přítomnost legendárního režiséra Vojtěcha Jasného, který si sem odskočil z New Yorku, kde trvale žije.

Telč, kraj Vysočina, Česká inspirace a Avant Promotion

Sluší se poznamenat, že dnes již tradiční festival ARTS&FILM pořádá město Telč, kraj Vysočina a Česká inspirace s agenturou AVANT Promotion. Záštitu nad letošním ročníkem převzali pánové: ministr kultury Václav Jehlička, hejtman Vysočiny Miloš Vystrčil a starosta Telče Roman Fabeš.

New Generation

Až doposud se soutěžilo ve čtyřech kategoriích: „Výtvarné umění ve všech oblastech a oborech“, „Architektura a design“, „Hudba, film, tanec“, „Lidové umění a umělecké řemeslo“. Letošní novinkou byla pátá kategorie, která představila mladou tvorbu – práce studentů filmových škol. Bohatou kolekci představily německá filmová a televizní akademie z Berlína, z Valonska i z našich škol, včetně Soukromé vyšší odborné z Písku, která si dokonce vychutnala Prix Jury.

Grand Prix

Zcela zaslouženě si hlavní ocenění odnesl seriál České televize „Šumná města“, který představuje architekturu 20. století v regionech České republiky. Netradiční a vtipná forma filmů nejenom že divákům rozšiřuje obzory, ale vyvolává

touhu poznat představovaná místa, čímž výrazně zvyšuje zájem o domácí cestovní ruch.

Cenu za nejlepší kameru

získal kameraman Richard Špůr za snímek „Krajina tajemství“. V kategorii „Výtvarné umění“ zabodoval rumunský film „The Escape from the Body“ z produkce Editora Video. S prázdnou neodešly Česká televize Brno, Slovenská televize ani italské Studio AC. Dobře se umístil i snímek „Tradice a historická kontinuita“ z FVS Jari Praha. Jednu z Jury Prix obdržel dokument „Telč a okolí“. Tleskalo se i dalšímu vítěznému dílu „Půjdu, kam chci“ – portrétu zpěvačky Radůzy od talentované režisérky Olgy Špátové.

Až přijde kocour

V roce 1963 to byl trhák. Celovečerní metaforický film o našincích a jejich charakterech

oblétl prakticky celý svět. Jen v Sovětském svazu jej vidělo na padesát milionů lidí! Hrál se i v Brazílii a Japonsku. Na Mezinárodním filmovém festivalu v Cannes dostal zvláštní cenu poroty. Točil se v Telči. Vyznačoval se málo slovy a velkou srozumitelností na téma „Císařovy nové šaty“. V době černobílých filmů ohromil střídající se barevností postav, která o nich hovořila jasně – jak si to Vojtěch Jasný přál ve svém režijním záměru. Po autorově emigraci se film, jakož i další Jasného díla, stal trezorovým. Až letos jsme se dočkali jeho obnovené premiéry, coby příslovečné třešničky na telčském festivalovém dortu.

Vojtěch Jasný,

umělecký otec řady našich exilových filmařů, v čele s Milošem Formanem, o kterém natočil skvělý dokument, se v místním kině po desít-



Senátor Václav Jehlička (druhý zprava) je prvním českým ministrem kultury, který si na Vojtěcha Jasného (vlevo) po sedmnácti letech od listopadu 1989 vzpomněl s oficiálním oceněním. Z rukou starosty Telče Romana Fabeše a hejtmana Vysočiny Miloše Vystrčila (zcela napravo) pak režisér Vojtěch Jasný přijal čestné občanství Telče. Uprostřed pánů hlavní představitelka „Kocoura“ paní Emilie Vašáryová.

kách let setkal s hlavní představitelkou ženské role, paní Emilií Vašáryovou. Povzdech si, že se Jan Werich (hlavní mužská dvojrole) zase někde zdržel a se skromným úsměvem převzal z rukou ministra kultury České republiky Václava Jehličky oficiální ocenění za svojí tvorbu a jmenování čestným občanem města Telče, k čemuž starosta Roman Fabeš přidal chlapské obětí. Sál panu režisérovi tleskal vestoje. Ten se vyznal z lásky ke kraji a Telči vůbec, aby pak s herečkou Vašáryovou odjel historickým automobilem na náměstí, kde se konal happening, připomínající natáčení „Kocoura“.

Velkou školou dokumentu

pak byl Jasného seminář a promítání jeho dokumentů, coby hlavní součásti festivalové retrospektivy. Mezi předními hosty bylo možno vidět ředitelku České inspirace Danielu Mandákovou, výkonnou ředitelku sdružení České dědictví UNESCO Michaelu Severovou, které si spolu s paní Hanou Müllerovou, místostarostkou Telče a matkou myšlenky vzniku festivalu společně líbily, jak tato událost přispívá k zviditelnění tohoto klenotu Vysočiny v mezinárodním i domácím kontextu. ■

Text: Ivan Černý, foto Miroslav Feszanicz

www.telc-etc.cz

www.czech-inspiration.cz



Po stopách filmu „Až přijde kocour“. Nalevo starosta Telče Roman Fabeš, s květy Emilie Vašáryové a vpravo Vojtěch Jasný.



Momentka z tiskové konference. Uprostřed režisér Vojtěch Jasný, po jeho pravici starosta Telče Roman Fabeš, po levici ředitel festivalu Josef Schütz.



Místostarostka Telče paní Hana Müllerová převzala z rukou hejtmana Vysočiny Miloše Vystrčila Jury Prix za snímek „Telč a okolí“..



Vojtěch Jasný předává Grand Prix zástupcům České televize za „Šumná města“.



Na večeru partnerských měst Telče a Šaly jsme potkali i PhDr. Miroslava Navaru, člena exekutivy FIJET, prestižní mezinárodní organizace novinářů a publicistů cestovního ruchu



Autogramiáda Vojtěcha Jasného.



Ředitel festivalu PhDr. Josef Schütz s právě oceněnou režisérkou Olgou Špátovou.



Závěrečný večer byl ve znamení módy a jak jinak než filmu „Až přijde kocour“.

Ocenění Pražské informační služby



Jak informovalo čtvrté vydání Všudybylu letošního roku (str. 27), 1. ledna 2007 vznikla sloučením European Cities Marketing a European Federation of Conference Towns asociace European Cities Marketing, která sdružuje na sto padesát měst z třiceti zemí. Jejím úkolem je pečovat o rozvoj městského turismu, reprezentovat zájmy měst a podílet se na tvorbě základních dokumentů. 16. června 2007 na zasedání v Aténách poprvé volila svou radu. Jejím členem se stal i český zástupce, ředitel Pražské informační služby Ing. Václav Novotný. Prestiž Prahy a Pražské informační služby dokresluje i fakt, že první podzimní zasedání European Cities Marketing se bude konat právě v Praze. ■

www.europeancitiesmarketing.com
www.pis.cz

www.europeancitiesmarketing.com

www.pis.cz



Crowne Plaza Prague Castle zahájil

21. června zval pan Tomáš Máčala, ředitel hotelu Crowne Plaza Prague Kastle, nacházejícího se v areálu strahovského kláštera, na Grand Opening Party. Oficiálního zahájení se spolu s majiteli a top managementem hotelu zhostil strahovský opat Michael Josef Pojezdný. ■

www.keyhotels.cz



Patnáct let Znovínu

Na 20. června předseda představenstva a generální ředitel akciové společnosti Znovín Znojmo se sídlem v Šatově Ing. Pavel Vajčner zval na „Procházku časem“ úspěšnými víny, které jeho firma vyrobila v průběhu patnácti let. Řízená ochutnávka se uskutečnila na Pražském hradě v restaurantu Vikárka. Znovínským vínům důstojně sekundovaly sýry z Jarměřické mlékárny, a.s. ■

www.znovin.cz

www.mlekarna.cz



ZNOVÍN ZNOJMO, a.s.
se sídlem v Šatově



CROWNE PLAZA
PRAGUE



Pendolinem do hotelu Atom

Už večerní cesta 19. června mezi Prahou a Ostravou spojem PEN-DOLINO SC 513, režírovaná generálním sekretářem Asociace hotelů a restaurací České republiky panem Václavem Stárkem, a to i díky řízené degustaci vín v podání pana Oldřicha Bujnocha, byla zážitkem. Obdobně příjemným způsobem účastníky konference „Gastronomický den AHR ČR“ v místě konání Ostravě vítali ředitel hotelu Atom pan Lubomír Bárta, vedoucí obchodního oddělení hotelu Atom pan Tomáš Kodrle a jejich šéfkuchař pan Otto Kokoszynski. 20. června program pokračoval zahájením konference s programem: „Catering s fantazií aneb jak zaujmout klienty“ (Zdena Ryndová, Zátíši Catering Group a.s.); „Možnosti stabilizace kvalifikovaného personálu v gastronomii“ (Jiří Vronský, HR Gastroservis); „Globální design skla – trendy inspirace, vize“ (Pavel Bobošik, SAHM s.r.o.); „Několik nápadů z pra-

xe pro současnou gastronomii“ (Jakub Sedláček, AKC ČR); „Marketing restaurací na vlastních webových stránkách“ (Viktor Janouch, Neofema.cz); „Efektivizace gastronomických provozů a bezdrátové technologie“ (Tom Šafránek, Vectron Systems CZ s.r.o.); „Stodolní ulice – úspěšný marketingový projekt“ (Aleš Ďurka, Agentura Stodolní.CZ s.r.o.); „Aktivity AHR ČR na podporu gastronomie“.

www.ahr-cr.cz

www.atom.cz



Two's double dinner / Your second home

WHOLESALE HOTELS & RESTAURANTS OF THE CZECH ASSOCIATION OF HOTELS AND RESTAURANTS

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, 222 231 662,

602 459 216

e-mail: sales@npivovar.cz

www.npivovar.cz



Při příležitosti blížícího se Dne daňové svobody

Euler Hermes Čescob, úvěrová pojišťovna, a.s., Liga pro cestovní ruch, Klášterní pivovar a časopis Všudybyl zvaly na již téměř tradiční setkání při příležitosti blížícího se Dne daňové svobody. Koktejl party se konala pod záštitou strahovského opata 18. června 2007 v areálu Strahovského kláštera.

EH EULER HERMES
ČESCOB



liga
pro cestovní ruch

KLÁŠTERNÍ
PIVOVAR
STRAHOV

všudybyl

layout



Euler Hermes Čescob, úvěrová pojišťovna, a.s.

Nabízí pojištění komerčních rizik platební neuvěle a platební neschopnosti krátkodobých dodavatelských úvěrů (tzv. pojištění pohledávek) a skrze dceřinou společnost Euler Hermes Čescob Service s.r.o. inkaso pohledávek. Prostřednictvím svého akcionáře Euler Hermes Kreditversicherung-AG je součástí nadnárodního uskupení – největší pojišťovací skupiny ve své kategorii – Euler Hermes S.A, která pokrývá 35,75 % světového trhu úvěrového pojištění. Má přímé zastoupení ve 49 zemích světa a zaměstnává na pět a půl tisíce zaměstnanců po celém světě. Její ratingové ohodnocení Standard & Poor's je AA-. Pojistitelný obrat skupiny v roce 2006 činil přes 800 mld. eur a předepsané pojistné přes 2 mld. eur. Dělá 3 miliony rozhodnutí o úvěrových limitech za rok a v rámci on-line databáze má její klient přístup k informacím o více než 40 milionech společností. ■

www.eulerhermes.com



Královská kanonie premonstrátů na Strahově

patří mezi nejstarší doposud existující kláštery premonstrátského řádu na světě. Od založení v roce 1143 nebyla kontinuita její existence prakticky přerušena. Vzdo-rovala požárům, válkám i zvůli komunistického režimu. I když několikrát nemohli její členové žít ve svém klášteře, shromaž- dovali se jinde, všude, kde to bylo možné, a v nich přetrvala kanonie vždy do návra- tu členů zpět do klášterních zdí. Premon- strátský řád řeholních kanovníků založil v roce 1120 sv. Norbert. Premonstráti jsou nedílnou součástí Círk- ve římskokatolické nejen jako organizačně právní a svébytná jed- notka, ale především ve smyslu duchovním. ■

www.strahovskyclaster.cz





České aerolinie uzavřely smlouvu s největší českou cestovní kanceláří EXIM tours na další tříleté období. Klienty EXIM tours budou tak i nadále přepravovat letadla ČSA do oblíbených destinací, jako je například kubánské Varadero, La Isla Margarita ve Venezuele, La Romana v Dominikánské republice nebo Egypt, Tunisko, Řecko a další destinace v oblasti Středoziemního moře.

ČSA jsou hlavním dopravcem cestovní kanceláře EXIM tours již tři roky. Cestovní kancelář EXIM tours využívá široké spektrum letadel ČSA, a to od střednětraťových letadel Boeing 737 a Airbus A321 až po dálková Airbus A310.

„Spolupráce s cestovní kanceláří EXIM tours si velice vážíme. Naším hlavním cílem je, aby se klienti této cestovní kanceláře cítili na palubách našich letadel co nejlépe, aby byli maximálně spokojeni,“ uvedl k podpisu smlouvy s EXIM tours viceprezident ČSA pro prodej Petr Řehák. V rámci letošního udělování cen Sirius pro nejlepší obchodní partnery ČSA

České aerolinie uzavřely smlouvu s cestovní kanceláří EXIM tours

získala cestovní kancelář EXIM tours prestižní ocenění Nejvýznamnější partner ČSA v oblasti charterové přepravy.

„K růstu cestovní kanceláře EXIM tours významně přispěla volba našich obchodních partnerů včetně Českých aerolinií jako hlavního leteckého dopravce. Fakt, že jsme se stali největším organizátorem leteckých zájezdů, svědčí o tom, že jsme si vybrali dobře,“ řekl generální ředitel cestovní kanceláře EXIM tours Ferid Nasr.

V současnosti spolupracují České aerolinie s více než třiceti cestovními kancelářemi v České republice, Španělsku, Itálii, Řecku, Francii, Turecku a v dalších zemích. Kromě cestovních kancelářích patří ke klientům ČSA také české i zahraniční sportovní kluby a renomované firmy. Z České republiky přepravují charterové lety turisty nejen z Prahy, ale také z Brna, Ostravy nebo Pardubic. V zahraničí startují

charterové spoje ČSA mimo jiné například z Dublinu, Barcelony nebo Říma.

Za prvních pět měsíců přepravily charterové lety ČSA 222 000 cestujících, což je meziroční nárůst o devět procent. Výnosy ČSA z charterové přepravy za období leden – květen meziročně vzrostly o 31 %. Loni za celý rok přepravily charterové lety ČSA 796 000 cestujících. Meziročně se jejich počet zvýšil o více než 13 %. ■

Daniela Hupáková – tisková mluvčí ČSA

www.csa.cz



13. června v ranních zprávách na ČT 24 Česká televize informovala, že cestovní kancelář EXIM tours umožnila zásadní měrou našemu národnímu leteckému dopravci Českým aeroliniím udržet si dálkovou flotilu. S JUDr. Janem Koláčným, obchodním ředitelem akciové společnosti EXIM tours, se setkáváme o pár hodin později v hotelu řetězce Vienna International v Palace Praha, záhy po podpisu další tříleté smlouvy Českých aerolinií s EXIM tours.



JUDr. Jan Koláčný

! Tato nová smlouva navazuje na úspěšnou tříletou spolupráci, která prokázala, že součinnost Českých aerolinií a české cestovní kanceláře EXIM tours umožňuje dosahovat vynikajících výsledků. Proszazovat se na trhu pobytových a poznávacích zájezdů nespornou kvalitou služeb nejlepší letecké společnosti se sídlící v střední a východní Evropě (na základě hlasování odborné veřejnosti opakovaně vyhlášené mezinárodní leteckou organizací Official Airline Guide v letech 2004, 2005, 2006 „Best Airline based in Central/Eastern Europe“) a portfoliem kvalitních a cenově dostupných produktů českého touroperátora. Spolupráce s ČSA umožnila cestovní kanceláři EXIM tours na českém trhu nebyvale masivní expanzi do dálných exotických destinací. V nich její klienti tvoří až osmdesát procent všech českých turistů přepravujících se na dovolené do míst vzdálených více než osm hodin letu. Pro svoji jedinečnost jsou zájezdy, létané pohodlnými dálkovými stroji ČSA, zřejmě nejvíce viditelnou částí portfolia produktů cestovní kanceláře EXIM tours, avšak objemově – počtem klientů i finančně – je výrazným způsobem překonávají zájezdy do tradičních turistických destinací. Do Středomoří, k egyptskému Rudému moři a na černomořské pobřeží do Bulharska.

? Pane doktore, setkáváme se v době, kdy ve skupině cestovních kanceláří EXIM tours vrcholí přípravy na příští koupací zimní sezonu včetně létání za létem na jižní polokouli.

! S lety na jižní část glóbu je to složitější. Čistě na jižní polokouli v tuto chvíli směřuje jediná linka ze spektra charterových leteckých zájezdů EXIM tours, a to do brazilské Fortalezy. Dosavadní nabídka, na které nadále pracujeme, je soustředěna do oblasti Karibiku a Střední Ameriky. Vzhledem k tomu, že České aerolinie do určité míry omezily dálkovou pravidelnou přepravu, vyvstaly před námi možnosti rozšíření vzájemné spolupráce do velmi vzdálených oblastí.

80% všech českých turistů



? Co vše je v tuto chvíli možné prozradit z nabídky připravovaného „zimního“ katalogu 2007/2008?

! To, že bude velmi atraktivní, protože i v destinacích, které již klienti EXIM tours znají, nabídne nové programy, nové hotelové kapacity, nejrůznější pobytové kombinace, a k tomu se připojí minimálně jedna zcela nová destinace. Já si, s dovořením, ponechám název uváděný v chystaném katalogu pro sebe. Mohu však potvrdit, že bude připravena takovým způsobem, aby byla pro české turisty přijemným překvapením a otevřela jim nové obzory v chápání Střední a Latinské Ameriky vůbec.

? Když jsem v roce 1993 dělal své vůbec první interview s předsedou představenstva vaší akciové společnosti Ing. Feridem Nasrem, nabízel EXIM tours, tuším, jediné pobytové místo a v něm dva tři hotely. Dnes pan inženýr stojí v čele největší české cestovní kanceláře.

! Ing. Ferida Nasra znám šest let. Po celou dobu se mi s ním velmi dobře spolupracuje.

Je to kreativní člověk, který se zaměřuje na výsledek. Obklopuje se týmem lidí, kteří sdílejí jeho pracovní nasazení a představy, jak co nejvíce vyhovět potřebám klienta a kam rozvíjet společnost. Jeho intuice a schopnost vést a vytvářet prostor pro práci jsou klíčovými faktory nesporných úspěchů dosahovaných cestovní kanceláří EXIM tours. S tím, jak EXIM tours v posledních šesti letech velmi rychlým tempem roste (prakticky téměř o třicet procent ročně), se náš tým průběžně rozšiřuje a mění systém práce. Avšak i za těchto okolností Ing. Ferid Nasr zůstává otevřený podniktům ze svého okolí. Posuzuje je objektivně, bez emocionálních zabarvení. Zejména díky těmto jeho vlastnostem a schopnostem správně rozhodovat pak akciová společnost EXIM tours dosahuje tak významných mezníků, jako byl dnešní podpis nové tříleté smlouvy o spolupráci mezi naší cestovní kanceláří a českým národním leteckým dopravcem ČSA. Mezníků nezbytných pro úspěšný rozvoj cestovní kanceláře v postavení jedničky na českém trhu. ■

www.eximtours.cz

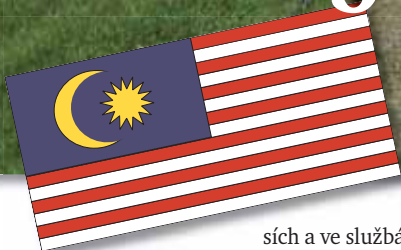


 **EXIM tours**





Do Malajsie



Bělostné pláže a korálové útesy

Malajsie je pro většinu Čechů, Moravanů a Slezanů zemí znějící exotikou. Navštěvují ji především zkušenější cestovatelé a pár tisícovek turistů prahnoucích po bělostných plážích a potápění u korálových útesů. Malajsie má kolem 24 milionů obyvatel, které tvoří z 60 % Malajci, 30 % Číňané 9,5 % Indové. Rozkládá se na části Malajského poloostrova a na části ostrova Borneo (provincie Sabah a Sarawak). Náboženství zde zastupují z 53 % islám, ze 17 % buddhismus, ze 7 % hinduismus a z 6 % křesťanství. Úředním jazykem je malajština. K běžné komunikaci je však stále používána angličtina.

V harmonii, již utužuje tolerance

Malajci obsazují důležité státní úřady, mají politickou moc, Číňané jsou zase hybnou silou průmyslu a soukromých investic. Indové pracují většinou v dělnických a pomocných profesích

a ve službách. Hrubý národní produkt je 4370 USD/osobu. Obyvatelé jsou velmi příjemní a přátelští. Žijí v harmonii, již utužuje tolerance Malajců vůči menšinám a především neagresivita ostatních národů ve snaze se prosadit. Částečně tomu také napomáhá pevnější vedení země, než na jaké jsme zvyklí u nás.

Užitečné informace na cesty

Pokud budete cestovat do Malajsie, nemusíte vyřizovat víza, pokud nebudete delší dobu



v pralese, nepotřebujete ani antimalarika. Doporučené jsou však některé druhy očkování (viz Centra cestovní medicíny). Užitečné informace na cesty naleznete na www.malajsie.cz. Jediná chybná informace byla, že si nemůžete dovést ani kapku alkoholu. Můžete. 1 litr na osobu. V žádném případě ale drogy. V Malajsi je stále platný trest smrti.

Kuala Lumpur

Poletíte-li do hlavního města Kuala Lumpur, doporučuji, pokud máte rádi velké aglomerace, strávit pár dní zde. Procházka Čínskou čtvrtí v blízkosti Malé Indie,

projíždka zvýšenou dráhou nad městem vám nabídne kompletní panoráma včetně mrakodrapu Petronas Twin Towers - a neunavíte se. Na večer zajděte do čtvrtě s početnými bary a hlasitou hudbou, kde můžete pozorovat večerní život Malajců, ale nepopovídáte si. Na stejný problém narazíte i v hotelových barech, všichni milují hlasitou hudbu a karaoke.

Melaka

Z Kuala Lumpur je to kousek do Melaky, historicky významného přístavního města Malajsie. Město založil Paramesvara roku 1402 jako centrum sultanátu. Vystřídali se zde Portugalci, Britové, Holanďané, poté znovu Britové a od roku 1963 Malajci. V Melace se setkáte se způsobem života nejstarší komunity Baba Nyonyů (baba = muž, nyonya = žena), potomků prvních čínských průkopníků a podnikatelů, jež se oženili s místními malajskými ženami. Kuchyně Baba Nyonyů stojí za ochutnání. Vážou se zde na





vě Borneo (původní malajský název Kalimantan) a budete polapeni. Hlavní město provincie Sabah Kota Kinabalu vám poskytne dostatečně okouzlující výchozí bod. Národní park Mount Kinabalu (90 km z Kota Kinabalu), kde se díky nižším teplotám budete cítit velmi příjemně, vám nabídne dostatečné množství vycházek. Jestliže se nevydáte do hlubšího nitra džungle, kromě motýlů a nejrůznějšího hmyzu mnoho z malajské fauny neuvidíte.



Genting Highlands

Rozhodně nevynechávejte ze svého programu horské rekreační zotavovny. Pokud chcete poznat typický malajský zábavní park, vyražte do Genting Highlands (50 km od Kuala Lumpur). Objevíte tu vše. Od nádherně udržovaného golfového hřiště po hotel s desítkami tisíc lůžek, v jehož útrobách je skrytý zábavní komplex typu Las Vegas. Zdejší kasino je jedinou legální hrou v Malajsii.



Cameron Highlands

(240 km od Kuala Lumpur) vás okouzlí a ochladí. Potěší vás čerstvé jahody vynikající

Budete ale mít možnost poznat pozoruhodně pestrou flóru a zaposlouchat se do tajemných zvuků džungle. V parku s velkou pravděpodobností narazíte na *Rafflesia Arnoldii*, obrovskou jasně červenooranžovou květinu vypadající jako rozvinutá kapusta, dosahující velikosti až 90 cm v průměru. ■

Text a foto Andrea Dufková

www.malajsie.cz



sebe jihočínské pochoutky s pikantností malajských ingrediencí – kokosového mléka, ostré garnátové pasty a česneku. Příjemnou procházkou, nebo na rikše obsáhnete za jeden den Čínskou čtvrť, Holandské náměstí s růžovou radnicí, polozbořený kostel sv. Pavla, Námořní muzeum i Palác malajského sultanátu.

ci chuti a příjemné procházky po čajových plantážích, motýlích a včelích farmách. Pozorujte a poslouchajte život pralesa, kochejte se ranními opary a užívejte svěží horský vítr.

Borneo

Opustit Malajsii, aniž byste „ochutnali“ džungli, by bylo trestuhodné. Vydejte se do ní na ostro-



Valné shromáždění ACK ČR

Na to, že se činitelé

z vládní a parlamentní roviny již rok zabývájí šachy kolem svých křesel, nejnověji ve spojení s reformním balíkem, jsme si byli nuceni zvyknout, a tak Asociace cestovních kanceláří České republiky rezignovala na účast předsedů parlamentních výborů a podvýborů a pojala své letošní Valné shromáždění zcela pracovně. Konalo se v obvyklém termínu za účasti hostů spíše z výkonné roviny. Byli jimi za státní sféru náměstek ministra pro místní rozvoj Ing. Jiří Vačkář spolu s vedoucím samostatného oddělení práva a státního dohledu v cestovním ruchu Ing. Petrem Houškou a ředitel CzechTourism Ing. Rostislav Vondruška. Partnerskou podnikatelskou sféru reprezentoval prezident Asociace hotelů a restaurací ČR a místopředseda Svazu obchodu a cestovního ruchu ČR Ing. Pavel Hlinka.

V přehledu aktivit ACK ČR

za minulé období a úkolů na to budoucí zazněla řada témat. Počínaje problémy spojenými s novelou zákona č.159/1999 Sb.ve formě přílepku k živnostenskému zákonu. Na její nedokonalost ACK ČR poukazovala, avšak politická sféra žila jinými otázkami, takže řešení není dodnes. Různé obskurní subjekty tak beztrápně obcházejí zákon, zatímco u těch seriózních jsou pilní kontrolóri častými hosty, vyžadujícími, aby na prodejním letáku měla pořadající cestovní kancelář uvedeno nejen všeobecně známé logo obsahující plný název, ale i IČO nebo adresu, nejlépe obojí. Naopak pojišťovny si mohou mnout ruce, jestliže je povinností pojišťovat i kombinace služeb pro podnikatele, které by patřily pod obchodní zákoník a nikoliv ochranu spotřebitele, a nadto jsou často placeny až ex post, takže pojistná událost vůbec nemusí nastat. Tuto absurditu zařadilo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR na návrh ACK ČR do připomínek k „evropské“ směrnici 314/EHS/90. Zároveň ACK ČR požaduje upřesnit pojem „organizovat příležitostně“ tak, aby nedocházelo k obcházení zákona. Novela evropské směrnice je ovšem během na dlouhou trať, a tak řešení nedostatků přílepkového zákona hodlá ACK ČR nastolit, jen co se na vládní úrovni vyjasní natolik, aby byl prostor pro jednání o patro níž.



Dalším velkým problémem

je zveřejňování cen zahraničních zájezdů v kontextu separátního uvádění letištních tax a jiných poplatků. Primárně problém vychází od leteckých dopravců a je zneužíván subjekty, které tyto poplatky neuvádějí ani průhledně ani všechny, a klamou tak zákazníky. Seriózní cestovní kanceláře jsou tím kvůli konkurenceschopnosti tlačeny uvádět poplatky sice přehledně, ale mimo základní cenu. Internetové vyhledávače totiž seřazují zájezdy právě podle základní ceny. Klamavé uvádění cen je prostorem pro Sdružení obrany spotřebitelů České republiky. To ale, vedle oprávněné kritiky nešvarů, zpochybňuje i práci cestovních kanceláří, které dodržují všechny požadavky zákona. Nadto nezřídkou volí metody, kdy nejprve vše široce, leč neobjektivně medializováno a pak se teprve zjišťuje, jak se věci mají. Přitom, jak ukázalo jednání na Ministerstvu pro místní rozvoj ČR, Sdružení obrany spotřebitelů ČR vznáší požadavky vysoko nad rámec platné legislativy. I právníci z Ministerstva pro místní rozvoj ČR potvrdili stanovisko, že není rozhodující, zda je cena uvedena jednou či více složkami, ale je-li klient o všech poplatcích předem informován. Podobně je tomu s požadavky při tvorbě reklamačních řádů a vyřizování reklamací, kde Sdružení obrany spotřebitelů ČR vzneslo řadu připomínek i k vzorovému reklamačnímu řádu schválenému odborníky z České obchodní inspekce. Aktivity Sdružení obrany spotřebitelů ČR jsou o to nebezpečnější, že jeho činnost je spolufinancována z evropských peněz. Skutečné řešení situace však může přinést zákonná úprava, která se připravuje v evropském měřítku.

Na změny zákonů bohaté

bylo uplynulé období. Značná část pozornosti ACK ČR se tak upřela na osvětu. Jako partner vzdělávacího projektu členské Vysoké školy obchodní ušila obsah kurzu Komunikace pro pracovníky cestovního ruchu na míru cestovních kanceláří a agentur, o čemž svědčila účast i pozornost posluchačů. ACK ČR vytvořené materiály daly souhrnné informace o komunikaci prostřednictvím výpočetní techniky, psychologii i o hlavních předpisech, které je třeba ve styku se zákazníkem respektovat. Svým členům pak návazně na tematické semináře ACK ČR na Klubových dnech předala vzo-

rový reklamační řád a „kuchařky“: jak s novým zákoníkem práce a co si hlídat z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Zvlášť pak návod včetně překladů jak se přihlásit k obratové dani v Rakousku. Projednávaly se i otázky odpovědnosti cestovní kanceláře a možnosti pojištění v tomto směru, které znovu obnažil rozsudek Nejvyššího soudu v kauze „Nažidla“.

Legislativci tomu chtěli,

že cestovní kanceláře jsou v nejednom gardu znevýhodněny oproti dodavatelům. Nejmarkantnějším příkladem jsou pojišťovny, které díky povinnému pojištění pro případ úpadku přicházejí k jistým ziskům. Proto si ACK ČR dala úkol pracovat na nápravě tohoto stavu. V oblasti systémů nabízejících poukázky na zájezdy se v uplynulém roce již podařilo vyjednat snížení původně navrhované provize na polovinu. ACK ČR je přesvědčena, že i tato sazba je neopodstatněně vysoká a chystá další jednání. Podobně se podařilo dohodnout příznivější provize u plateb kartami s Komerční bankou. Jak čelit tomu, že provize za letenky padají na nulu, bude řešit sekce IATA.

Incomingu byla věnována

velká pozornost. ACK ČR zde úzce spolupracuje s CzechTourism. Incomingové firmy získaly v rámci SROP příspěvek až 120 tisíc Kč na zařazení nových regionálních produktů do cizojazyčného nabídkového katalogu. Přispělo to k rozšíření geografie nabídky míst v České republice, někdy i k vydání katalogu v další jazykové mutaci a proniknutí na nové trhy. ACK ČR zpracovala jako podklad pro Konceptci cestovního ruchu do roku 2013 i pro bezprostřední praktické potřeby analýzu kongresové turistiky a studii potenciálu ruského trhu. V letošním roce si dala za úkol „podívat se na zoubek“ osudu „55 překážek rozvoje cestovního ruchu“. Nakolik se je podařilo odstranit či jen „zamést pod koberec“ a které nové se stačily vyrojít.

Prezident AHR ČR

přišel záměrně jen se zdravotní a konstatováním, že pro řešení společných problémů má ACK ČR s AHR ČR jinou platformu. Kromě otázek novely živnostenského zákona trápí incoming cenová politika mnohých hotelů, kdy české cestovní kanceláře dostávají horší podmínky než klienti ze zahraničí a z internetu. Cestovní kanceláře by zase měly při výběru ubytovacích zařízení být ostražitější, pokud jde o jejich kategorii. Zda je certifikovaná, nebo jen strižena podle fantazie majitele. Tvrdé kritice byl podroben dosa- vadní přístup Česka ve věci fondů EU, kdy jsou podnikatelé sice ujišťováni o množství prostředků pro cestovní ruch z tohoto zdroje, ale konkrétní rámec, natož výzvy se nacházejí v nedohledu. Náměstek Ing. Vačkář alespoň ujistil, že přes skluz ve vyhlášení výzev bude možné náklady za rok 2007 započítat. ■

Eva Mráčková

www.ackcr.cz

Pátý Lví parník



Za horkého jarního dne se 6. června konal již pátý Lví parník. Jak sdělil tajemník klubu MUDr. Jaroslav Barták, známý pražský cévní specialista a prezident Polikliniky Modřany, akce se konala v předvečer 90. výročí založení největší světové servisní a charitativní organizace Lions International, jež sdružuje ve dvě stě zemích 1,5 milionů členů.

Lví a Lvíce z prvního českého Lvího klubu Praha - Orel pomáhají zrakově postiženým a spolupracují se sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých (SONS). Lví plavby se zúčastnilo na 150 podnikatelů, politiků a zástupců diplomatického sboru. ■



V neznámém obchodním terénu Vás dovedeme na vrchol.



Nejspolehlivější cesta k dosažení nejvzdálenějších cílů

Jestliže jsou rizika součástí obchodu, jejich zvládnutí se stává prioritou. Máte-li Euler Hermes na své straně, je Váš růst zajištěn. Od pojištění pohledávek, přes odškodnění v případě jejich nezaplacení, po vymáhání, Vám nabízíme řešení přizpůsobené na míru Vašim potřebám. Naše skupiny analytiků rozmístěné v klíčových oblastech světa mají k dispozici kvalitní informace o 40-ti miliónech společností. Tato unikátní přednost zabezpečuje skupině Euler Hermes světové prvenství v oblasti správy pohledávek a řízení rizik a je hlavním trumfem pro rozvoj Vašich aktivit.



EULER HERMES
ČESCOB

Euler Hermes Čescob, úvěrová pojišťovna, a.s., Molákova 576/11, 186 00 Praha 8, tel.: 266 109 521, fax: 266 109 520, www.eulerhermes.cz

VÁŠ PRŮVODCE OBCHODEM

A company of the Allianz Group ■ EULER HERMES IS THE WORLDWIDE LEADER IN CREDIT INSURANCE - WWW.EULERHERMES.COM

AirEuropa létá do Buenos Aires
nejnovějším letadlem

Buenos Aires



Cestujte v business třídě
Air Europa



Létáme do: Buenos Aires • Sevilý • Rio de Janeira • Valencie • Bilbaa • Alicante
Barcelony • Madridu • Marrakéše • Malorky • Menorky • Ibizy • Punta Cany
Dakaru • Lanzarote • Santiaga de Compostela • Fuerteventury • Ovieda
Salvadoru de Bahia • Tunisu • Granady • Caracasu • Malagy • Zaragozy
Cancunu • Santo Dominga • Las Palmas • Havany • Viga • Tenerife



Informujte se ve Vaší cestovní kanceláři nebo u Air Europa
Česká Republika - Týnská 21, Praha 1 - 112 00. Tel.: 840 111 124

 **AirEuropa.com**



Řízení letového provozu
České republiky

pokrýváme nebe...



**Letové provozní služby
ATM systémy / Letecká škola
Letecká informační služba**