

průvodce  
labyrintem českého  
cestovního ruchu

# všudylbyl

sedmé  
vydání  
2001



**TOP  
HOTEL**  
P R A H A

Více informací najdete na stranách 14 a 15.

Ptám se, co to? Oni, že „přes svět strojí“.

Já: „A proč ne bez těch tíhot? lehčeji by jeli.“

Oni: „Bloud si ty. Jak by jeli? to jejich křídla.“

„Křídla?“ řku já.

„Křídla arci. Nebo to jim dává i umysl, i dobrou při tom mysl, i pas a glejt všudy. Či mníš, že se darmo po světě toulati volno? Z toho oni musejí vyživení, přžeň i všeco bráti.“

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

## Či mníš, že se darmo po světě toulati volno?



Hlavním tématem sedmého vydání Všudybylu je vysoce dynamický růst výkonů osobní letecké dopravy v České republice. A dává jí to dobrou mysl i pas a glejt všudy? Nebo si i ona při tom musí dělat vrásky nad liknavostí, nezájmem a obstrukcemi tak, jako povětšinou ostatní segmenty dopravy a cestovního ruchu, které do této republiky každoročně

umožňují přivážet mnohamiliardová inkasa ze zahraničí? Nebo se snad kdosi domnívá, že cestovní ruch není pro Českou republiku dobrý byznys? Či dokonce i v tomto směru vypnul mozek? Co tedy vlastně v České republice dává letecké dopravě křídla? Také o tom je první poprázdňinové vydání letošního Vašeho Všudybylu. Ani v něm však nečekejte, že průvodce labyrintem českého cestovního ruchu bude někdo jiný, než Vy, protože pokud Všudybyl funguje, je to tím, že je Vaším časopisem, časopisem lidí a o lidech v cestovním ruchu. Internetový [www.e-vsudybyl.cz](http://www.e-vsudybyl.cz) rovněž.

Jaromír Kainc

## Kvíz o 2 zpáteční letenky do Moskvy AEROFLOT

najdete na straně 35.  Russian Airlines

	Stát má pomáhat	6	
	Rychle rozhodují a nepodléhají stresu	7-9	
	Třicet tisíc denně	12-13	
	Otevření letištního parkoviště „C“	14	
	Jít si udělat radost	15	
	Tam nahoře není kde zaparkovat	16-17	
	Šlo přes nás stádo antilop	18-19	
	Obliba karet ISIC a IYTC nebyla větší	19	
	Japonská zahrada	20-21	
	A je to šlágr	22-23	
	Jak má chutnat kaviár	24-25	
	60 let mladý Miloš Končický	25	
	Jak jsem potkal Thomase Cooka	26-27	
	Martin Doktor naprosto v klidu	28	
	Euroregiony bez hranic	29	
	Život je o základních věcech	30	
	Lord Russell-Johnston převzal záštitu	31	
	Dny Bratislavy v Praze	31	
	Dal přednost letadlům	32	
	Tento způsob léta, ano	33	
	Ruská federace	34-35	
	Křížovka	36	
	Přítel na vašich cestách	38	

## Zájezd pro 2 osoby **Canaria** na Kanárské ostrovy **travel**

losem připadl Jitce Flegelové z Holubic.

## Zájezd pro 2 osoby do Holandska

losem připadl Janě Urbanové z Prahy 6.



**všudybyl**

Průvodce labyrintem  
českého cestovního ruchu

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

**Vydavatel:** PhDr. Jaromír Kainc  
Chalabalova 1605, 155 00 Praha 13  
mobil: 0603/177 536, fax: 02/652 29 06  
e-mail: [kainc@inbox.dkm.cz](mailto:kainc@inbox.dkm.cz)

**Jazykové úpravy:** PaedDr. Drahoslava Pittnerová  
**Grafická úprava a sazba:** im design  
**Tisk:** Graspo Zlín s. r. o.

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

Pečuj o blaho ostatních,  
ale nečti jim z očí každé přání  
Francis Bacon (1561-1626)

# Stát má pomáhat

těm, kteří prokázali, že si pomoc zaslouží

● Stálá pracovní skupina pro letectví při Hospodářském výboru Parlamentu ČR je fórem, kde se vyměňují informace a kde je možné se dohodnout na konkrétních krocích v oblasti spolupráce ● stát by se měl soustředit ne na to, aby kladl překážky, ale aby pomáhal firmám dostávat se na zahraniční trhy ● ruský trh jsme vyklidili více, než jsme museli ● zručnost, kapacity i kreativita v letectví nám zůstaly ● nákup nadzvukových stíhaček vzbudil velká očekávání ● mnozí si dokázali pomoci i bez offsetových zakázek a bez pomoci vlády ●



Stálá pracovní skupina pro letectví při Hospodářském výboru Parlamentu ČR byla ustavena, aby se zabývala stěžejními problémy a problematikou letectví. Na její půdě se setkávají letečtí dopravci, lidé z leteckého výzkumu, vývoje, školství a průmyslu, který je stále reprezentován mnohými významnými firmami. Dále zde jsou zastoupeni lidé z nových segmentů letectví (hlavně díky boomu v tzv. malém - ultralehkém letectví), z asociací - soukromých pilotů, nestátních provozovatelů vrtulníků letecké záchranné služby, Asociace leteckých provozovatelů, Aeroklubu ČR, Asociace leteckých výrobců apod. nebo ti, kteří se snaží osamostatnit letiště jako jsou Plzeň, Karlovy Vary, Ostrava apod. Jednání Stálé pracovní skupiny pro letectví se účastní zástupci Řízení letového provozu ČR, České správy letišť, Úřadu civilního letectví, Ministerstva dopravy a spojů ČR aj.

Československo, již záhy po svém vzniku, disponovalo nejen vynikajícími piloty, ale také leteckou výrobou a výraznými úspěchy v oblasti vývozu letecké techniky. V souvislosti s hlavním tématem sedmého vydání letošního VŠudybylu jsem si proto dovolil oslovit předsedu Stálé pracovní skupiny pro letectví při Hospodářském výboru Parlamentu ČR, kterým je místopředseda Hospodářského výboru Parlamentu ČR pan poslanec Zdeněk Švrček. Pane předsedo, mnohé firmy působící na českém území, které přežily II. světovou válku i 50 let budování socialismu, a které i po roce 1948 úspěšně vyvážely nejen do zemí RVHP, ale i daleko dál na východ, na západ i do Severní Ameriky, „dobrovolně“ vyklidily trhy. Jejich obrovský lidský potenciál - schopnost českých techniků a špičkových dělníků tvořit - tu však zůstal. V první polovině roku patřil mezi vysoce medializované kauzy nákup vojenských nadzvukových letadel. Díky offsetům, které údajně měly převýšit cenu kontraktu, se sem měla dostat špičková technologie. Tím se mohla dát šance lidem, kteří mají leteckou výrobu zřejmě již v genech. Pokud bych se stylizoval do role obchodníka, je takový kontrakt báječnou věcí. Pokud



do role národohospodáře, pak pravděpodobně také. Mohl by firmám i České republice výrazně napomoci k návratu mezi uznávanou světovou elitu. Ale, aby to nevyznělo, jako že to je pouze o českém patriotismu. Je to o zhodnocování jedinečného českého potenciálu - lidské práce v leteckém a kosmickém průmyslu - tedy o ekonomice.

Nákup stíhaček skutečně vzbudil velká očekávání. Kapitáni leteckého průmyslu vidí, že by k nám mohly přijít nové špičkové technologie a mozky. Že by se firmy dislokované na území České republiky mohly podílet nejen na montážích, opravách, ale také na výrobě a vývoji. Leč docházejí k poznání, že otázka offsetů při nákupu stíhaček není tak růžová. Problém leteckého průmyslu v České republice přesahuje z minulosti do současnosti. V předchozí éře jsme se zaměřovali na ruské trhy. Měli jsme velkosériovou výrobu některých vynikajících letadel, včetně podzvukových. I když úroveň letecké výroby byla u nás vysoká, všechno bylo (jak se říká) podle „ruských norem“. Ruský trh padl a my jej vyklidili více, než jsme museli. Nové programy se hledají těžko. Zručnost, kapacity i kreativita nám zůstaly. Některé firmy si našly uplatnění mimo svou obvyklou sféru. Další se rozdrobily do menších firem a úspěšně pokračují. Některé přežily své špatné chvíle a dostávají se nahoru, jako např. Walter nebo Aero, které podepsalo spolupráci s Boeingem. Jiné se přeskupily do nových firem a mají nové výrobní programy. Nicméně, od offsetů se očekávala velká pomoc a to i v technologicko - výzkumné části. A najednou se zjistilo, že ti, kteří dneska řídí tuto zemi (a snaží se to dělat želez až příliš detailně) si zřejmě (lehce parafrázováno) řekli: „Ti naši šikovní letci, však oni si už nějak pomůžou a my tady máme k řešení jiné problémy jako je Tatra Kopřivnice a další.“ Efekt případných offsetů tak přenášejí z působení přímého - leteckého - do nepřímého. Druhá část zklamání plyne z toho, že si uvědomujeme, že to jsou pro rozpočet opravdu obrovské peníze. Navíc nám vysokí představitelé z NATO říkají: „Vážení, zkuste si to ještě jednou promyslet. Stíhačky vás budou stát spoustu peněz a my se obáváme, že vám již nezbude na modernizaci pozemní

armády, tanků apod.“ Bohužel, mají pravdu. Kapitáni českého leteckého průmyslu proto oprávněně zaujali pozici „být připraveni k boji o offsety - nabídnout kapacity, ale nespolehat na ně“. Jejich postoj chápou a schvalují.

**Současné období není pro letecký průmysl nejlehčí. Není ale beznadějně. Mnohé firmy si dokázaly pomoci bez offsetových zakázek a bez intervence vlády.**

Ano, ilustruje to řada projektů. Jako např. RAVEN, který začal dělat Evektor Aerotechnik a převzal Letov. Nebo Aero Vodochody, které vyrábí Alku - L 159 a Ae 270. Je to Letov, který se spojil s francouzskou firmou Latecoere. Je to i Moravan Otrokovice, který se bude snažit prorazit s novým letadlem Zlín 200. O Walteru jsem hovořil. Úspěch slaví spousta výrobců ultralehkých letadel (např. Tlustý, Fantasy Air, Kappa apod.). Existuje mnoho dalších a výčet by byl dlouhý. Potenciál je zde přímo obrovský. Takovým je třeba fandit a pomáhat co nejudusilovněji.

**Jakou roli by měl v oblasti rozvoje leteckého průmyslu hrát stabilizovaný stát?**

Mám jednu zásadu. Stát má pomáhat těm, kteří prokázali, že si pomoc zaslouží, neboť si sami umí najít cestu a použít vlastních mozků a paží, aby se vyhrabali ze špatných časů. Stát by se měl soustředit ne na to, aby kladl překážky, ale aby jim všemožně pomáhal dostávat se na zahraniční trhy. Aby certifikace měly hladší průběh, aby vláda otvírala dveře do zahraničí apod. Úspěšní se pak odmění nejen na daních, ale i tím, že s sebou nahoru strhnou i další výrobce, dodavatele, výzkum. Zde vidím stěžejní úkol Stálé pracovní skupiny pro letectví při Hospodářském výboru Parlamentu ČR, aby tomu napomáhala seč může nejen v legislativě, ale i v administrativě. Proto jsem docela rád, že je současný ministr dopravy a spojů členem této skupiny a že ji navštěvuje. Rád bych, aby to takto chápal a přenášel do exekutivní praxe. Také doufám, že činnost skupiny bude pokračovat i po volbách.

➤➤ [www.psp.cz](http://www.psp.cz)

# Česká republika státem, nad nímž letový provoz zásadně narůstá



● řídící letového provozu jsou špičkovými specialisty - rychle se rozhodují a nepodléhají stresu ● s čím si žádný dopravní systém, vyjma letectví, neporadí? ● v noci, v době zahájení přesunu sil NATO do Kosova, došlo ke 43 % nárůstu provozu ● každý víkend několik hlášení o incidentech či leteckých nehodách ultralehkých letadel ● když je potřeba plnit nesplnitelné úkoly, letecká záchranná služba je vždycky na místě ● historie ŘLP ČR je historií snižování poplatků za letové provozní služby a zkvalitňování služeb ● regionální letiště mají velkou perspektivu ● cíl: transformace Řízení letového provozu České republiky, s.p. na akciovou společnost vlastněnou státem ●

Řízení letového provozu České republiky, s. p. není leteckým dopravcem ani provozovatelem letiště. Jeho posláním je vytvářet bezpečné prostředí leteckého provozu a poskytovat veřejné letecké služby uživatelům vzdušného provozu České republiky na letištích Praha-Ruzyně, Brno - Tuřany, Ostrava-Mošnov a Karlovy Vary-Olišová Vrata a na dalších letištích na komerčním základě. Řízení civilní letecké dopravy se na našem území datuje od začátku dvacátých let minulého století. K jeho hlavnímu rozvoji však došlo až po II. světové válce. Zásadní zlom znamenal přechod na velmi krátké vlny a radarové řízení. Novodobá historie pak začala v devadesátých letech minulého století. V souvislosti s osobou stávajícího generálního ředitele Řízení letového provozu České republiky, s.p. Ing. Petrem Matemou, s nímž si teď budeme povídat, si neodpustím podotknout, že tato novodobá historie odstartovala jeho jmenováním do čela podniku.

A to vám řekl kdo...? U Řízení letového provozu České republiky jsem od roku 1973. Napřed jsem měl na starost radionavigační zařízení a jeho výstavbu. Byla to velmi uspokojivá činnost. Udělal jste si průzkum v mapě, podíval se na terén a málem udělal v zemi důlek patou a řekl: „tady to bude stát“ a během půl roku tam to zařízení stálo a v řadě případů stojí dodnes. Po roce 1978 došlo k zásadní změně v organizaci civilního letectví. Řízení letového provozu bylo poprvé vyčleněno jako samostatná organizace. V tomto roce jsem byl požádán, abych se ujal vedení údržby zabezpečovací letecké

techniky (radarů, radiokomunikací, datových komunikací, telefonních systémů a veškeré elektroniky a už tenkrát výpočetní techniky). V roce 1985 jsem se stal vedoucím oddělení plánování a rozvoje zabezpečovací letecké techniky, což jsem vykonával do roku 1991, kdy jsem byl na základě výběrového řízení jmenován technickým náměstkem ředitele. Tato kariéra ale trvala jen do července 1991. Mým úkolem bylo vybrat nový radarový systém pro zásadní rozvoj řízení letového provozu. Výběrová skupina vybrala systém, avšak tehdejšímu panu řediteli se výběr nelíbil a se závěrem komise nesouhlasil. Pak jsem poskytl interview Hospodářským novinám. Byl jsem odvolán a propuštěn. V květnu 1992 jsem se po výběrovém řízení vrátil jako ředitel.

## A právě tehdy začala éra zásadní modernizace...

Nelze říci, že je to jen moje zásluha. Investiční plán na modernizaci jsme v technické sekci připravili již v roce 1990. Snažil jsem se podniku otevřít dveře do světa, což se docela dařilo. Naše infrastruktura je na evropské špičce. Radarový systém, který naši řídící používají, představuje beze sporu špičku světovou. Do dnešního dne jsme proinvestovali cca 2,5 mld. Kč.

## Od roku 1992 se ale letový provoz nad českým územím ztrojnásobil.

A to vše při nezměněném počtu řídicích letového provozu, což z dnešního pohledu nevidím jako jednoznačné pozitivum. Nárůst, ke kterému došlo v roce 1999 je takový, že my nejsme schopni čelit kontinuálním





**Zdeněk Švrček je vášnivým ultralightistou. Vzhledem k jeho mohutné postavě si ale neodpustím nepatřičně rozvemou poznámku, a to, že ať sedne do jakéhokoliv ultralehkého stroje, rázem je z něj ultratěžký. Ale když mu to letecký úřad trpí... Teď vážně. Jak vám komplikují život ti až příliš lehcí, kterým nestačí letová hladina do 300 m?**

To je velmi kontroverzní kapitola. Bohužel, celé léto dostávám každý víkend na mobilní telefon několik hlášení o incidentech a v horších případech i o leteckých nehodách ultralehkých letadel.

Přesto, že amatérům neposkytujeme letové provozní služby, snažíme se jim pomáhat v tom, že jim poskytujeme informace, které potřebují k tomu, aby zdárně provedli a zakončili let. Naše internetové stránky /www.ans.cz/ obsahují volně přístupné údaje, které by měli znát, když se do vzdušného prostoru odváží. Vždy je to otázka nejen letecké, ale i lidské kázně.

Ultralightisté by se měli pohybovat v prostorech, které jsou k tomuto druhu létání určeny. Jejich ambice jsou ale často příliš vysoké. Začíná to vybavením letadel - všim, co se snaží do ultralehké kategorie nacpat. Pokračuje to tím, že chtějí vzdušný prostor využívat kompletně. Není však možné, aby se dostávali do kontaktu s pravidelnou i nepravidelnou obchodní leteckou dopravou, protože mohou způsobit vážnou nehodu.

**Čtvrté vydání Všudybylu (str. 31) přineslo informaci o Sdružení nestátních provozovatelů vrtulníků letecké záchranné služby. Jaké s nimi máte zkušenosti?**

Když jde o tuhého a je potřeba plnit nespílitelné úkoly, letecká záchranná služba je vždycky na místě. Zajišťují ji vysocí

přírůstkem pracovníků. Je to takový uzavřený kruh. Čím máte méně lidí, tím méně jich jste schopni vycvičit. Ale i za těchto podmínek máme plán na doplnění stavu. V příštím roce začne být jeho plnění patrné.

Podíváte-li se na výsledky našeho podniku z hlediska letového provozu, tak nám v roce 1999, kdy byla kosovská krize, letový provoz narostl zhruba o 30 %. To je číslo ve světovém kontextu naprosto nevídané. Tu noc, kdy došlo k zahájení přesunu NATO do Kosova, jsme zaznamenali 43 % nárůst provozu, avšak naši dispečerů a vůbec všichni zaměstnanci to zvládli excelentně, byť za cenu maximálního úsilí, vypětí a velké nervozity.

**Ale ani rok 2000 poté, co došlo k ukončení krize v Kosovu a otevření vzdušného provozu nad bývalou Jugoslávií, neznamenal pro letecký provoz v našem vzdušném prostoru zpomalení růstu.**

Ano, opět došlo k nárůstu. V letošním roce tento trend pokračuje. Česká republika je jedním ze tří států, nad nimiž letový provoz zásadně roste. Teorie říká, že bez dramatických problémů nelze v dopravě zvládnout nárůst o více než 3 %. Ve srovnání s loňským rokem odhaduji průměrný nárůst pohybů v našem vzdušném prostoru v roce 2001 na 16 až 18 %. To je něco, s čím si žádný dopravní systém na světě, vyjma letectví, nedoradí. Letos činí průměrný nárůst v Evropě 1,7 %.

Kromě nás mají podstatný nárůst ještě Slováci a Slovinci, jinak většina evropských států jej má mírně nad nulou nebo nulový. Jsou i státy, které mají pokles a dostávají se do problémů, neboť nejsou schopny financovat svou činnost. My, jako většina evropských států, svoji činnost financujeme z poplatků, které za své služby inkasujeme a ještě k tomu platíme docela slušné daně a finanční odvody, které souvisejí se zaměstnáváním lidí.

**Místopředseda Hospodářského výboru a předseda Stálé pracovní skupiny pro letectví při Hospodářském výboru Parlamentu ČR pan poslanec**



profesionálové a nejsou s nimi sebemenší problémy. A tady není nutno mezi vojenskými, policejními nebo civilními letci rozlišovat. To je zase velmi pozitivní kapitola letectví.

**V interview s dvojnásobným olympijským vítězem Martinem Doktorem (str. 28) mne potěšilo, že se opět stal (potřetí) vítězem Světového poháru. Obdobně hřejivý pocit jsem měl při shlédnutí dvou videonámků z kompaktního disku, který je přílohou vaší výroční zprávy. Jsou působivým zpracováním přechodu na nový řídicí systém Eurocart 2000, který vyvrcholil v noci ze 17. na 18. února 2001. Dokládají, že tu v Česku nejsme „žádáná ořezávátká“.**

Ano, řídicí letového provozu jsou špičkovými specialisty. Umějí se rychle rozhodovat, nepodléhají stresu a očekávají, že výsledky jejich rozhodnutí budou vidět okamžitě. Mimochodem, letos v dubnu zvládli i zásadní změnu letových tras.

Ve vizuálním kontaktu s letadly jsou řídicí, kteří vykonávají službu na letištní věži. Jednou z jejich povinností je sledovat provoz na letišti a v blízkosti letiště. Řídicí v přibližovací kontrole a v oblastním středisku řízení jsou v kontaktu s letadly zprostředkovaně přes radiokomunikaci a obrazovku radaru.

**Že jsou vaši lidé významným činitelem pro to, aby letecké společnosti rády využívaly český vzdušný prostor?**

Náš raketový nástup lze přičíst i tomu. Služby, které poskytujeme jsou kvalitní, bezpečné a přátelské k zákazníkům. Letecké společnosti jsou rády, když jim nabídneme zkrácenou trať, kde mohou ušetřit palivo. Mají rády, když je někdo podrží v situaci, kdy je na palubě problém (naštěstí to nejsou každodenní situace) a že za tyto služby platí poplatky, které jsou v rovnováze s kvalitou služeb.

**Škoda, že není běžné setkávat se s takovou vstřícností v pozemském životě. A tím nemám na mysli pouze chování některých úředníků, kteří mají tolik práce, že nemohou pro lidi vůbec nic dělat...**

A zažil jste někdy situaci, kdy zaměstnanci ve světě lobbují za více práce? Přesně to byla naše situace v polovině devadesátých let. Naše historie je historií snižování poplatků za letové provozní služby. Od roku 1997 snižujeme poplatky a zkvalitňujeme služby. Nyní jsme v dolní třetině 32 států, jejichž poplatky se centrálně sledují. Dnes jsme na 36 €, zatímco nejvyšší poplatky jsou přes 80 €. Nejnižší jsou kolem 20 €, ale to jsou speciální případy, kdy řízení letového provozu nevyžaduje vysoké náklady, protože tam (na rozdíl od našeho) není komplikovaný vzdušný prostor.

**Kdo kryje řídicím záda?**

Lidé, kteří zajišťují údržbu a nepřetržitý provoz zařízení. Technici musí být schopni rychle identifikovat závadu, opravit ji a dokonce ji předvídat - zajišťovat naprosto bezchybný chod.

Další sféru tvoří plánování a rozvoj letových služeb. Pochopitelně, že musíme mít střednědobou i dlouhodobou koncepci rozvoje letových služeb. Vědět, jaká je žádoucí struktura vzdušného prostoru, jak je potřeba zajišťovat technickou infrastrukturu. V evropském měřítku v rámci organizace Eurocontrol spolupracujeme na zlepšování a změně vstupů pro řízení letového provozu a pravidel. A pochopitelně plánujeme i rozvoj lidských zdrojů.

Ekonomický úsek pak musí, kromě jiného, zajistit, aby Řízení letového provozu bylo schopno poskytnuté služby zpoplatnit a poplatky vybrat.

**Už proto, že podstatná část vašich výkonů souvisí s přelety nad naším územím, kde se odhaduje, že v letošním roce dosáhnete kolem 350 tisíc pohybů v horním vzdušném prostoru.**

To je činnost, která není přímo vidět tak, jako na českých letištích. Všichni se mohou přesvědčit, jak se rozvíjí letiště Praha. Přitom neméně dynamicky se musí rozvíjet i naše služby. Velkou perspektivu mají také regionální letiště. Proto tam investujeme. V loňském roce jsme dokončili výstavbu a modernizaci v Karlových Varech, kde máme novou řídicí věž. Od letošního roku máme novou věž spolu s novým objektem i v Brně. Kromě toho připravujeme výstavbu nového střediska v Praze. V roce 2006 tedy budeme letový provoz řídit z nových prostor a na novém systému.

V roce 2007 by mělo dojít k otevření Střediska řízení středoevropského letového provozu ve Vídni, kam by se kolem roku 2010 měla převést i část našeho provozu. To je projekt, ve kterém jsme velmi aktivní. Je modelem pro další řešení řízení letového provozu v Evropě v souvislosti s unifikací vzdušného prostoru.

**A jak dál v Česku?**

Na komerčním základě v současné době poskytujeme služby provozovateli letiště Pardubice. Sám vybírá poplatky. To je model pro budoucnost i pro nově vznikající letiště. Naší snahou je transformovat Řízení letového provozu České republiky, s.p. na akciovou společnost vlastněnou státem, založenou podle obchodního zákoníku tak, abychom byli kompatibilní s podniky tohoto typu v zahraničí. Abychom s nimi mohli vstupovat do asociací a aliancí. Standardní obchodní zákoník je tuzemským i zahraničním partnerům daleko srozumitelnější, než speciální zákon o státním podniku. Máme připravený projekt a věříme, že se nám ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a spoju ČR podaří tuto transformaci realizovat. Bylo by to jednoznačně ku prospěchu civilního letectví.

» » [www.ans.cz](http://www.ans.cz)



## PRVNÍ NOVOMĚSTSKÝ RESTAURAČNÍ PIVOVAR

Otevřený v minulém století  
na Novém Městě Pražském

Novoměstský (kvasnicový)  
ležák světlý i tmavý 11°



**Speciality české kuchyně**  
včetně vyhlášeného pečeného kolena

**Alešova galerie:**  
originální panoptikum pražského  
Podskalí a Perlový ulice

**Exkurze pivovarem**  
s odborným výkladem  
v bezprostřední blízkosti  
Václavského náměstí



**Novoměstský pivovar s.r.o.**  
Vodičkova 20, 110 00 Praha 1  
tel./fax: 02/2223 2448  
02/2223 1662  
e-mail: [sales@npivovar.cz](mailto:sales@npivovar.cz)  
[www.npivovar.cz](http://www.npivovar.cz)

# Anketa

V souvislosti s bezradným přešlapováním kolem zapojení pražského letiště do „systému“ dopravní obslužnosti České republiky se mi zdá nad jiné případný citát Komenského současníka, státníka Olivera Cormwella: „Nyní mi nepůsobí starost darebáci, ale hlupáci.“ Před deseti lety si zřejmě málokdo uvědomoval, že by letos mohlo letiště Praha-Ruzyně odbavit kolem šesti a půl milionu cestujících a okolnosti nasvědčují, že si tuto skutečnost někteří „směrodatní“ neuvědomují ani dnes. Ano, mění se společenské systémy. Tzv. revoluce přináší „nová“ oficiální „náboženství“. Co se ale nemění jsou rovnice chování lidí. Ať se psal, píše či bude psát jakýkoliv letopočet, moc a prebendy formují charakter pořád stejně, zrovna tak, jako bezmoc a bezradě. Proto jsou Vámi tak vlídně přijímány alegoricky ztvárněné postřehy Jana Ámose Komenského psané dobou, již notně archaickou, češtinou. V pátém vydání Všudybylu jsme mj. hovořili o tom, že dopravní obslužnost republiky je obrovským ekonomickým a politickým problémem. Téměř každý stát do ní intervnuje značnými finančními prostředky. Není žádným tajemstvím to, že tak se u nás děje často na základě dat ne zcela úplných. Trvale udržitelná mobilita osob a věcí je však nutným atributem naplnění požadavků Listiny základních práv a svobod i požadavků svobodného obchodu. Anketní otázka proto zní:

## Jak vnímáte strmý nárůst počtu cestujících na českých letištích?



**Ing. Jan Štrup - předseda Board of Airline Representatives in the Czech Republic a ředitel zastoupení letecké společnosti Malév Hungarian Airlines**

Nárůst letecké dopravy do a z České republiky má několik příčin. Jednou z nich je růst popularity Prahy a České republiky jako cíle turistických a obchodních návštěv lidí z celého světa. Tento trend bude pokračovat ve smyslu využívání řady rezerv, které v této oblasti ještě nesporně jsou. Pak dojde k dosažení stavu obvyklého ve srovnatelných zemích jako je např. Rakousko. Dalším důležitým faktorem je členství národního dopravce ČSA v alianci Sky Team. To ovlivnilo fakt, že se Praha dostala na mapu cestujících aliančních leteckých společností, ať už Delta Air Lines nebo Air France aj., což je velmi důležité. V neposlední řadě je to aktivita všech leteckých dopravců létajících do a z České republiky včetně společnosti Malév Hungarian Airlines. Nárůst výkonů letecké dopravy je rovněž odrazem ekonomické stability České republiky. V posledním období jsou jak Česká republika, tak Maďarsko ve fázi moderovaného růstu na úroveň srovnatelných západoevropských států. Všechny tyto faktory vedou k tomu, že je letecká doprava stále více využívána, což má, pochopitelně, velký význam pro českou ekonomiku.



**Pavel Šenych, generální ředitel společnosti Shell Česká republika**

Jako pozitivum. Rostoucí letecký provoz je ve standardních mírových dobách průvodním jevem hospodářského

růstu i růstu životní úrovně obyvatel. V neposlední řadě je i důkazem zájmu o Českou republiku jako o turistickou destinaci a hovořím-li za společnost Shell, i jako o zemi, v níž je vhodné investovat. Dynamika poptávky po letecké přepravě vyvolává potřebu rozvoje letišť a jejich obslužných provozů. Firmě Shell se v České republice podařilo, a mimo jiné také v oblasti letecké dopravy, nabídnout zákazníkům, alespoň jak můžeme soudit z velikosti zájmu, velmi atraktivní balíček služeb. Jsme zde přítomni na třech mezinárodních letištích - v Ostravě, Brně a v Praze. Jsem rád, když vidím, že ČSA ani další letecké dopravce trend růstu poptávky svým dynamickým vývojem nezaskočil. Rovněž je velmi sympatické, že Česká správa letišť v předstihu reaguje na vývoj situace a že se jí stále daří být o krůček napřed. S potěšením mohu konstatovat, že další rozvoj se nevyhýbá ani naší divizi Aviation, což dokládá i fakt, že jeden z našich mladých perspektivních zaměstnanců byl jako expert vyžádán do Latinské Ameriky. V současné době působí na Barbadosu, kde má na starosti rozvoj leteckého byznysu společnosti Shell.



**Ing. Jiří Matoušek - General Manager Scandinavian Airlines System for Czechia, Slovakia, Hungary, Croatia, Slovenia**

My, letečtí dopravci, tento trend vnímáme jako velmi potěšující. Nárůst v tržbách společnosti Scandinavian Airlines System z prodaných letenek v České republice se za první půlrok 2001 pohybuje mezi 15 až 20 %. Meziroční nárůsty jsou v České republice vysoko nad evropským a celosvětovým průměrem. Ovšem také zde, jako v ostatních zemích Evropy, se začíná kriticky projevat nedostatek koordinace v řízení letového

provozu v rámci evropského vzdušného prostoru, na který doplácí i česká cestující veřejnost. Není pravda, že by ve vzduchu nebylo místo. Je to problém spolupráce jednotlivých národních řídicích středisek letového provozu, která mezi sebou komunikují velmi obtížně. Tím dochází pouze k dílčímu využití celkové kapacity vzdušného prostoru. Co se týče pozemní infrastruktury českých mezinárodních letišť, je zřejmé, že se Česká správa letišť snaží a dělá v rámci svých možností, co může. Její plány jsou velmi ambiciózní. Při rozšiřování pražského letiště počítá se dvěma paralelními dráhami, což je věc nevídaná. Mají je např. letiště Heathrow nebo Frankfurt, kde jsou počty cestujících nesrovnatelně vyšší. V tom je určitý rozpor. Nicméně zlepšila se komunikace nás leteckých dopravců jak s Českou správou letišť, tak i s inisterstvem dopravy a spojů ČR. Naše připomínky (včetně námětů IATA) jako hlavních uživatelů letišť jsou postupně zapracovávány do plánů rozvoje tak, aby další výstavba odpovídala budoucím potřebám trhu a aby nebyla předimenzována a nestála nás, hlavní uživatele, a také naše cestující zbytečně mnoho peněz.



**Ing. Jiří Krejča, předseda představenstva a generální ředitel akciové společnosti Traveler / Thomas Cook Financial Services**

Společnost Thomas Cook je na pražském letišti již třetím rokem.

Pochopitelně vnímáme narůstající počty lidí, kteří jím denně procházejí. Pro naše hospodářské výsledky však není důležitý jenom počet, ale i struktura cestujících. Vždy se s uznáním vyjadřuji k tomu, co se za několik málo posledních let podařilo s pražským letištem udělat. Je funkční a vzhledné. To je i názor kolegů - ostatních ředitelů dceřinných společností,

Travellex / Thomas Cook Financial Services, kteří k nám přilétají z celého světa. Věřím, že i směnárny a tradiční značka Thomas Cook přispívají k dobrému image letiště. Naše přítomnost na pražském letišti je strategickou záležitostí a vývoj tomu dává za pravdu. Nový majitel Thomase Cooka firma Travellex se stále výrazněji se zapojuje do celosvětového obchodu s penězi. Obchodní úspěch své strategie staví na syntéze a synergii směnárenských a bankovních operací. Velmi výrazně je proto zastoupena na jedenácti největších letištech světa i na dalších více než šedesáti po celé Zeměkouli. Česká správa letišť reportuje stoupající počty odbavených cestujících (což nás těší) a společnost Travellex / Thomas Cook Financial Services modeluje obsah a strukturu svých služeb tak, aby její klienti byli spokojeni. Mohu s potěšením konstatovat, že např. o zajišťování devizových plateb do zahraničí z korunových účtů našich klientů, je vzhledem ke kvalitě servisu, rychlosti a nižším poplatkům oproti klasickým bankovním převodům, enormní zájem.



**Ing. Karel Njedi, CSc. - ředitel České centrály cestovního ruchu**

Jako příslib dalšího rozvoje v oblasti cestovního ruchu. Rostoucí počty těch, kteří volí malou i velkou leteckou dopravu, pak vnímám (mimo jiné) jako

projev zvyšujícího se zájmu turistů ze středních a vyšších příjmových vrstev o Českou republiku. Letiště Praha se přibližuje k tomu, k čemu má jasné předpoklady - být tranzitním středoevropským hubem, na němž se potkávají dálkové linky s lety regionálního charakteru. K posílení tohoto trendu významnou měrou přispěly ČSA, když svým vstupem do Sky Teamu přiměly po řadu významných leteckých společností po celém světě zaznačit Prahu do svých letových map.

V souvislosti s očekávaným vývojem v osobní přepravě na Ruzyňském letišti by bylo dobré, kdyby se co nejdříve prodloužil nástupní prst „B“ a rychle začal stavět další. Vzhledem k již dnes velkým vzdálenostem v tranzitní části letiště by mnozí cestovatelé (zvláště senioři) velmi uvítali pohyblivé transportní chodníky. To je snad ale jejich jediná kritická připomínka na adresu letiště. Z výběrových šetření České centrály jinak vyplývá vysoká míra spokojenosti dotazovaných. Zahraniční turisté o Ruzyňi vesměs říkají, že je letištěm s vysokým mezinárodním standardem a že je pro ně příjemným prvním kontaktem s Českou republikou. Vzhledem k investiční výstavbě a ke zkvalitňování služeb na letišti Praha-Ruzyně a na ostatních letištech, lze věřit tomu, že to tak bude i nadále.

Čemu lze ale také věřit, že bude bohužel i nadále, jsou trvale přetížené komunikace na trase z ruzyňského letiště do centra Prahy a na karlovarskou výpravku. Co je ale z hlediska příjezdového cestovního ruchu do České republiky vzdor tomu potěšující, je fungující každodenní autobusové spojení mezi letištěm Praha

a západočeskými lázněmi, konkrétně právě Karlovými Vary. Bylo by dobré, kdyby fungovalo i do jiných míst, ale v tomto musí být agilní zejména regiony.



**Zdeňka Hašková - general manager hotelu Praha**

Z trvalého růstu zájmu o leteckou dopravu, zejména do České republiky, máme velkou radost. Už proto, že Hotel Praha je prvním krásným pětihvězdičkovým hotelem

na trase z letiště do centra hlavního města. Průvodním jevem tohoto trendu pro náš hotel je vysoká poptávka obchodní klientely po ubytovacích, kongresových a dalších službách. Naši hosté vesměs pozitivně hodnotí rychlý rozvoj letiště Praha, příjemné prostředí letištních business a VIP salonků a také to, že se letiště Praha svojí infrastrukturou dostává na úroveň letišť západoevropských metropolí. K zájmu této vyšší klientely o Českou republiku bezesporu přispělo také konání Výročního zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové Banky a řada dalších úspěšných kongresových akcí. Stoupající zájem klientely, preferující leteckou přepravu o destinaci Praha, je proto možné vnímat jako průvodní jev zvyšující se bonity České republiky. Ostatně, při pohledu z terasy či kterékoli z lodžii našeho hotelu na panorama Hradčan a Prahy, se vůbec nedivím, že k nám tak rádi létají.



**Ing. Jiří Kaš - jednatel cestovní kanceláře Pradok**

Jako očekávaný vývoj v neočekávaném tempu, a to i v oblasti, kterou se zabývá naše cestovní kancelář Pradok. Po změně politického systému se začalo hodně cestovat.

Nejdříve u českých klientů převažovala poptávka po nižším a nejnižším standardu služeb. Zkrátka, dostat se kamkoliv co nejlépe. V současné době lidé vyhledávají a preferují leteckou přepravu a standardní či komfortnější servis. Velmi jsem se podívoval, když „televizně ekonomičtí experti“ tvrdili, že nečekaně vyšší inflaci mají na svědomí cestovní kanceláře. Ale u nás přece nedošlo ke zdražení kdysi levných služeb. Došlo ke změně struktury nakupovaných služeb, která odráží aktuální poptávku. Ubytování v nějakém herberku v zahraničí je vzhledem k levnější marce dokonce levnější. Jenomže obrovská skupina lidí, kterým kdysi stačilo vyjet někam přesluhujícím autobusem, jíst na ulici z vlastních zásob a spát kolem parkovišť v lese nebo v noclehárnách pro chudé, se markantně ztenčila. Lidé požadují čím dál vyšší kvalitu a jsou za ni ochotni adekvátně platit. V tomto vývoji hodnot a priorit, kromě koupěschopnosti střední příjmové skupiny obyvatel, vidím důvod obrovské poptávky po leteckých zájezdech. Proto jsme se tuto sezónu (vyjma Chorvatska) zaměřili na leteckou dopravu.

Přeppravujeme velké objemy klientů hlavně do Řecka a na řecké ostrovy. Létáme 2 lety týdně do Soluně, 3 x týdně na Korfu, 1x na Krétu a do bulharského Burgasu. Tyto charterové lety neobsazujeme sami. V rámci vzájemné dohody o spolupráci s ČSA jsme se stali koordinátorem jejich charterových letů. Pradok je partnerem ČSA a uzavírá smlouvy s jednotlivými cestovními kancelářemi. Tato disciplína (charter broker) s sebou, kromě výhod, nese i četná podnikatelská rizika, neboť garantujeme včasné platby a na vlastní vrub řešíme problémy v případě náhlého ukončení činnosti některé z účastnických cestovních kancelářů. Trend stoupající poptávky, projevující se v počtu přepravených cestujících a objemu zboží z českých mezinárodních letišť, proto jenom vítáme.



**Ing. Jan Lajka - Předseda Asociace leteckých provozovatelů České republiky**

Jako pozitivní jev prospívající české ekonomice, státním i soukromým provozovatelům letišť

a dopravcům. Česká mezinárodní letiště nejsou pouze Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary, ale i EBA Pardubice, které přijímá lety s cargem, ale i lety charterové, a Plzeň Líně, provozované soukromou společností PlaneStation Pilsen, zatím pro menší letadla do 10 tun.

Nárůst počtu cestujících je podle mého názoru způsoben nejen změnou struktury výkonů českého cestovního ruchu ve prospěch letecké dopravy, ale možná i tím, že je více transferových a tranzitních cestujících. Navíc je nárůst cestujících i světovým trendem. Podíváme-li se na výsledky za rok 2000, byla Praha s tehdy cca 5,6 miliony cestujících na 140. místě z 660 hodnocených letišť světa. Její nárůst byl kolem 15 %. Nejrušnější letiště světa Atlanta Hartsfield zaznamenalo sice „jen“ 2,8 %, avšak prošlo jím přes osmdesát milionů cestujících. První z evropských Londýn Heathrow bylo na čtvrtém místě s necelými 65 miliony a nárůstem 3,8 %. Frankfurt, na 7. místě, měl přes 49 milionů cestujících a nárůst 7,6 %. Evropský průměr nárůstu cestujících činil 8 % a pohyb letadel 3 %.

Vždy, když přijedu na pražské letiště, mám z jeho rozvoje dobrý pocit. Z čeho mám špatný, jsou neustálé průtahy s řešením propojení letiště s centrem města. Myslím, že se tak můžeme dočkat chvíle, kdy budeme světově věhlasní další ryze českou ostudou.



# Třicet tisíc denně



mezi posádkou letadla a letišťem je pak už na Řízení letového provozu.

**Pane řediteli, překotný růst provozu na letišti Praha-Ruzyně jakoby dává za pravdu lidem, kteří v něm vidí potenciální středoevropský letecký hub.**

Hub, to je zřejmě snem každého provozovatele letiště. Skutečností je, že se tento trend naplňuje nezávisle na našich přáních strmě se zvyšujícími objemy odbavených osob a nákladů. Za první polovinu tohoto roku máme nárůst o 15,2 % cestujících proti stejnému období roku loňského. V roce 1991, kdy Česká správa letišť vznikla, prošlo letišťem Praha Ruzyně 1,5 milionu cestujících. Letos jich očekáváme 6,4 milionu. Nárůst je tak radikální, že nás dostává do kritické situace.

V současné době dostavujeme prst „B“ do plné délky (200m) a měli bychom ho otevřít začátkem března 2002. Momentálně nejužším místem našeho letiště jsou právě nástupní čekárny a tímto řešením se, alespoň krátkodobě, naše pozice trochu vylepší.

**V roce 2005 se prý bude počet cestujících pohybovat (a to i při daleko nižším nárůstu) kolem 9 milionů.**

Je to trend srovnatelný ku příkladu s letišťem Vídeň, které má v tomto roce již 12 milionů. Dostáváme se tak do značného tlaku. Naším úkolem je vybudovat kapacity, které těmto dimenzím budou odpovídat. Tedy i postavit Terminál II s cílovou kapacitou 10 milionů cestujících ročně.

**A stihnete to včas?**

Máme již první výkresy. Dimenze prostor budou odpovídat 10 milionům. Technické vybavení bude

- Česká správa letišť zaznamenala oproti stejnému pololetí loňského roku nárůst cestujících o 15,2 %
- kolikpak lidí, z oněch vbrzku očekávaných deseti milionů ročně, by rádo na letiště přijelo či z něj pokračovalo vlakem? ● připravuje se výstavba Terminálu II s cílovou kapacitou 10 milionů cestujících za rok ● výběr letišťních tax je neziskovou záležitostí aneb za co cestující platí ● nové letišťní restaurace s výhledem na plochu včetně otevřené letní terasy ● začátkem prosince zahájí provoz letišťní kantýna a samoobsluha s potravinami ●



Ono se řekne letiště... To s čím se po cestě na to pražské setkáte nejdříve, budou zřejmě

veřejné letišťní komunikace. České správě letišť ale patří i parkoviště a budovy, kterými procházíte. Také ostraha, úklid i ostatní služby jsou zajišťovány buď přímo zaměstnanci ČSL nebo prostřednictvím dalších organizací. To platí o všech letišťích České správy letišť, ať jsou v Ostravě, Brně, Praze nebo Karlových Varech. Přicházíte k odbavovací přepážce. Systém, na němž vás a vaše zavazadla odbavují, je letišťní, rovněž tak informační systém. Projdete pasovou kontrolou. Čas před odletem v zahraničním

prostoru může trávit v letišťních saloncích, čekárnách či restauracích (ty, které nedávno Česká správa letišť otevřela, mají krásný výhled na plochu včetně venkovní terasy) i nákupy v duty free shopech apod. Pak se dostavíte k odletu a po nezbytné bezpečnostní kontrole a kontrole palubní vstupenky odcházíte nástupním mostem do letadla nebo na odbavovací plochu, odkud vás letišťní autobus dopraví k letadlu. České správě letišť potažmo České republiky patří i všechny pojezděcí plochy, startovací a přistávací dráhy a nad tím vším dozírající záchranná požární služba. Letecký dopravce pak přistavuje letadlo svým personálem zajišťuje palubní služby. Česká správa letišť mu k tomu vytváří podmínky včetně napojení na energetické zdroje. Další komunikace



sice přizpůsobeno aktuálnímu množství cestujících, ale maximálně efektivně, tedy tak, abychom finančně nepřetížili onu naši pomyslnou loď nazývanou letištěm. Všechny stavby a realizace - ať to jsou parkoviště, terminál, návazné plochy a služby, totiž hradíme z vlastních prostředků a z úvěrů bez příspěví státního rozpočtu. Nový Terminál II by nás měl stát zhruba 7,5 mld. Kč. Kolem něj budou vyvolané další investice související s ekologií - čištění odpadních vod, přemístění skladů leteckých pohonných hmot, požární stanice. To jsou věci, které v této první fázi nejsou zahrnuty. Ty budou doplňovány postupně tak, jak se bude rozvíjet provoz. Zároveň s Terminálem II bude postaven prst „C“. Podle nárůstu počtu cestujících se budou přistavovat další části pro odbavení letadel, aby letiště Praha-Ruzyně finálně mohlo v budoucnosti bez větších problémů odbavit 20 milionů cestujících ročně. To je množství, které lze očekávat mezi roky 2015 - 2025. Letiště Praha-Ruzyně nemá stavební omezení. V případě potřeby (připustíme) zde existuje možnost přistavení dalšího terminálu s kapacitou až 20 milionů osob ročně. Letiště má obrovské možnosti rozvoje, a to jak v oblasti odbavení osob, tak carga.

#### Součástí ceny každé letenky je letištní taxa. Za co cestující platí?

To je dlouhá řada položek. Odpisy budov a vybavení, energie - nejenom tepla, ale i chladu, elektrické energie, úklid, mzdy lidí, kteří se starají, aby chod letiště byl plynulý a bez závad. To jsou položky, které tvoří největší podíl. Každým rokem se výše letištní taxy vyhodnocuje a zvažuje se, zda se zvýší, sníží či zůstane-li na stejné úrovni. Pro Českou správu letišť není výběr letištních tax ziskovou záležitostí. Svým partnerům - zástupcům IATA - musíme zdůvodňovat všechny nákladové položky i výnosy, aby bylo zřejmé, že letištní taxa není zisková. Do neziskových poplatků se kromě ní dále zahrnuje poplatek za přistávání a parkování letadel. Všechny dohromady nám dělají zhruba 50 % výnosů. Zbývající část výnosů zajišťují neletecké činnosti. Tvoří je příjmy za pronájem kanceláří a dalších komerčních prostor, obchodů, pronájem reklamních ploch apod. Z těchto hradíme generální opravy, které jsou investiční činností, i výstavbu



nových kapacit. Tento rok očekáváme, že náš obrat bude činit 3,6 až 3,7 mld. Kč.

**Významným trendem v oblasti vývoje dopravních letadel je snižování provozních nákladů, a to i zvyšováním jejich přepravní kapacity. Velkokapacitní stroje ale budou vyžadovat zcela jiný způsob odbavení.**

To je budoucnost. Když přišla v roce 1968 první Jumba, byli jsme překvapeni. Dnes budeme zřejmě daleko méně. To, že nám v současné době velmi dramaticky stoupá počet českých cestujících, je mj. způsobeno nižší cenou letenek, již umožňují právě nižší provozní náklady na jednu přepravenou osobu. Tento trend bude pokračovat. Teorií nakládacích ramp, odbavovacích mostů apod. je několik. Neustále monitorujeme světové trendy, abychom s nimi drželi krok.

**V areálu letiště Praha Ruzyně stále vznikají nové objekty. 22. června jste za přítomnosti předsedy Parlamentu České republiky prof. Klause uvedli do provozu parkoviště „C“.**

Objekt parkoviště „C“ je druhým největším „parkhausem“ v Evropě. Je náhradou za část plošného parkoviště, kde by měl vyrůst hotel s 250 pokoji. Jsme přesvědčeni, že takovéto doplnění letištní infrastruktury sem patří.

**V červenci jste otevřeli nové gastronomické středisko včetně dvou samoobslužných restaurací a obslužné restaurace.**

Ano, jedna samoobsluha je v tuzemské části, je volně přístupná všem návštěvníkům letiště a je s výhledem na plochu. Druhá je v zahraniční části pro cestující, kteří již prošli pasovou kontrolou a disponuje terasou s možností posezení. Kuřáci mohou v klidu posedět v obslužné restauraci, kde si mohou vybrat i ze široké nabídky kvalitních značek světových vín.

Začátkem prosince budeme otvírat letištní kantýnu pro zaměstnance ČSA a dalších leteckých společností, řízení letového provozu, cizinecké policie, celnice, pracovníky firem, které jsou zde v pronájmech apod. Letiště, to je v neposlední řadě zhruba devět tisíc lidí, kteří zde pracují. Ve stejné době budeme otvírat i letištní samoobsluhu s potravinami.

**Měl jsem možnost prohlédnout si pár letišť a systémů návaznosti letecké dopravy na dopravní systém dané země. Letiště Praha Ruzyně je strategickým dopravním uzlem přesahujícím rámec České republiky. Jistě by si i ono zasloužilo vlastní vlakové nádraží. Kolikpak lidí, z oněch očekávaných deseti milionů ročně, by rádo na letiště přijelo či z něj pohodlně odjelo do Prahy a dál do vnitrozemí vlakem?**

Jsem přesvědčen, že koleje by sem vést měly. Ať už to bude metro, rychlodráha či regulérní železniční koridor. Ale je to problematika, která jde mimo kompetence České správy letišť. Ta je pouze účastníkem, ale až v pomyslné třetí řadě. Za dané patové situace máme zájem o urychlení dostavby vnějšího silničního okruhu. Existuje reálná šance jej do 5 let dokončit. I to je ale strašně dlouho. V současné době denně letištěm projde 30 tisíc lidí a bude jich stále víc. Velmi si přejeme, aby ustaly nesmyslné průtahy a aby se alespoň odlehčilo Evropské ulici. Koleje ano, ale je potřeba, aby se tato otázka řešila na jiné úrovni a daleko rozhodněji, než současným způsobem, který nikam nevede.

➤ [www.csl.cz](http://www.csl.cz)



Stejně smýšlení působí přátelství.  
Démokritos z Abdér 460 - 370 př. n. l.

# Jít si udělat radost

aneb duty free

● na zemi alkohol, ve vzduchu vůně ● zboží na palubách letadel ČSA o poznání levnější než v letištních duty free shopech ● řada pasažérů má nakoupeno už na zemi ● alkoholické nápoje se na palubách prodávají až jako třetí v pořadí ● pražské letiště spěje k tomu, stát se evropským hubem ● dynamický růst počtu cestujících na pražském letišti je výrazně ovlivňován úspěšnými výsledky Českých aerolinií a jejich vstupem do Sky teamu ●

Mezinárodní letecká doprava je spojena s fenoménem, jenž významnou měrou přispívá k oblíbě tohoto druhu cestování, a to nejen v České republice. Je jím bezcelní prodej zboží. Duty free shopy jsou velmi oblíbené i v oblasti námořní dopravy. Zejména díky nim si např. mnoho Skandinávů rádo zpestřuje život plavbou trajektem. My, kteří jsme nebyli obšťastnění ani prohibicí ani opravdovým mořem, jsme této kratochvíle ušetřeni. Přesto, že se nacházejí také v blízkosti pozemních hraničních přechodů, nikdy si tyto duty free shopy u nás nedokázaly získat takovou pověst jako na letišti a na palubách letadel. Návštěva duty free shopu je totiž pro mnohé z nás samozřejmou a - na rozdíl od pasové a bezpečnostní kontroly - navíc zcela dobrovolnou procedurou. Také si mezi odbavením a přesunem do odletové čekárny říkáte: „Mám tady zůhdarma čučet nebo si (případně někomu z blízkých) půjdu udělat radost?“ Jaká je historie duty free prodeje na našich letištích a u ČSA, na to jsem se zašel zeptat ředitele útvaru Duty Free Českých aerolinií JUDr. Václava Slavička.

Prapůvodním impulzem vzniku duty free zřejmě bylo to, že se různé státy chtěly „ukázat“ a zároveň vytvořit výjimečné podmínky pro to, aby se hýbaly obchody. Protože je zboží prodáváno v bezcelní zóně a společně se svými nabyvateli opouští území daného státu, je oproštěno nejen od různých daní, ale zejména od cla. Duty free se u leteckých společností aplikuje velmi dlouho. V Československu se s ním začalo nejdříve na palubách letadel ČSA a po nějakém čase i v zahraniční části pražského letiště prostřednictvím firmy Tuzex. Na přelomu osmdesátých a devadesátých let minulého století, když skončil monopol Tuzexu, si po dohodě s Českou správou letišť ČSA otevřely prodejny duty free na letišti v Praze a před třemi lety i v Karlových Varech. Pozemní prodej reprezentuje zhruba dvě třetiny, palubní pak asi jednu třetinu celkových prodejů duty free ČSA.

## Co se nejvíce prodává?

To je rozdílné. Dole na zemi na letišti turisté kupují na prvním místě alkoholické nápoje, na druhém tabákové výrobky, na třetím cukrovinky a na čtvrtém

kosmetiku a parfémů. Na palubách letadel se nejvíce prodává parfumerie, na druhém místě tabákové výrobky, teprve na třetím alkoholické nápoje a nejméně cukrovinky. Důvodem, proč se o poznání levnější alkohol (na rozdíl od pozemního prodeje) na palubách letadel prodává až na třetím místě je to, co už jste zmínil v úvodu, když jste naznačil, že si mnozí cestující jdou mezi odbavením a odletem udělat radost do našeho duty free shopu. Na palubě si pak sice obvykle všimnou, že tu jsou výhodnější ceny, ale většinou už mají obavy z případných postihů za překročení povoleného limitu dováženého alkoholu. Bohužel, v letadlech jsme také omezeni prostorem a hmotností zboží, což je dalším důvodem, proč palubní prodej nedosahuje výsledků pozemního.

**Čím to, že v duty free existují dvojí ceny? Každý, kdo se podívá do palubního časopisu ČSA Revive a porovná tam inzerované ceny zboží s cenami v letištních free shopech zjistí, že jsou na palubách ČSA o poznání nižší.**

Je tomu proto, že na palubách svých letadel je ČSA doma a nemusí tak do cen zboží promítat poplatky, které platí České správě letišť za pronájem prodejní plochy a obchodní provize.

**Pane doktore, podstatná část z vašich čtyřiceti čtyř let prožitých u ČSA se váže k letišti Praha. Jak vnímáte jeho rozvoj?**

Pozitivně. My, kteří zde pracujeme již desítky let, jsme hluboce přesvědčeni, že letiště Praha-Ruzyně spěje k tomu, stát se evropským hubem. Tento trend rovněž nahrává rozvoji Českých aerolinií. Dokud nebudeme žít ve světě, v němž se bude moci létat z jednoho bodu přímo do druhého, budou



z toho profitovat letiště, kde se přestupuje. Geografická poloha i existence českého národního dopravce předurčují pražské letiště pro tranzitní přepravu. Mezinárodní úmluvy o vytváření aliancí leteckých dopravců k tomu významně přispívají. Alianční partneři si totiž v určitých leteckých uzlech vzájemně předávají pasažéry. Dynamický rozvoj ruzyňského letiště proto výrazně souvisí i se vstupem Českých aerolinií do Sky teamu. Na naše lety se již teď váže více než padesát procent jeho vytíženosti.

**České aerolinie se letos v říjnu dožívají 78 let. Jaké jsou?**

Mladé, silné a perspektivní. Mladé svým moderním letadlovým parkem. Silné svou 78letou tradicí, lidským potenciálem i stoupajícím počtem letadel. Perspektivní, protože v současné době jsou na tom za dobu celé své historie nejlépe, a to nejen co se týče počtu přepravených cestujících. Rozvoj ČSA kopíruje boom letecké dopravy v České republice. Věřím, že během deseti let se minimálně zdvojnásobí počet jejich letadel i počet jimi přepravených cestujících a tím i bezcelní prodej zboží na našich palubách a na letištích v Praze a v Karlových Varech.



**NA INTERNETU JE PARTYZAN!**  
Místo pro upoutávky na vaše akce podpory prodeje  
aktuální ceny zájezdů ● slevy a bonusy ● ochutnávky a soutěže  
show ● ankety ● prezentace a další akce  
www.partyzan.cz ● Powered by CMS Consulting

# Na úrovni západní Evropy a USA

Autopůjčovna Dvořák, Rent A Car je na českém trhu od roku 1990. V roce 1995 získala licenci autopůjčovny Alamo. V roce 1999 tuto licenci ukončila. V současné době má mezinárodní licenci společnosti Suncars, takže i nadále provádí rezervace automobilů po celém světě. S jednatelem této společnosti panem Viktorem Dvořákem se potkáváme při příležitosti otevření parkoviště „C“ v areálu Letiště Praha Ruzyně. V novém objektu jsou totiž v jednom vestibulu soustředěny také kanceláře autopůjčoven. Pane Dvořáku, jak se s otevřením parkingu „C“ žije autopůjčovnám na pražském letišti?

To, co se dnes podařilo České správě letišť uvést do provozu, nás dostává na úroveň vyspělých zemí Evropské unie a systému půjčování aut v USA. Kdysi na pražském letišti fungovala pouze jedna autopůjčovna - Pragocar. Poté, co se Česko otevřelo světu, začalo přibývat i kancelář dalších firem. My jsme sem vstoupili v roce 1995. Náš stánek měl, stejně jako ostatní, plochu 4m<sup>2</sup>. Vzhledem k tomu, že tehdy byla jen jediná hala pro přílety i odlety, ani větší být nemohl. V té době tu působilo 5 autopůjčoven. Po zprovoznění nové odletové haly došlo ke zvětšení prostoru půjčoven a jejich dislokace v příletové hale. Součástí toho trendu byla i výstavba nových garáží - parkingu „A“, kde jsme parkovali posléze.

## Jak je to s bezpečností a ostrahou vozů a dalším servisem?

Současná dislokace v nových garážích (parking „C“) zaručuje stoprocentní hlídání vozů. Česká správa letišť vzala na svá bedra veškerý servis a zaručila autopůjčovnám rovné podmínky. Dvořák, Rent A Car jako první autopůjčovna myla a tankovala u České správy letišť na Starém letišti. Nedávno tam ČSL zřídila novou myčku a velmi moderní čerpací stanici na čipové karty s kamerovým systémem. Ošetřila tak možnost zcizování pohonných hmot a zjednodušila nám systém fakturací.

## V době vašich začátků ale zde na letišti nebylo konkurenční prostředí tak silné...

Nebylo. I díky tomu se tehdy půjčovné u nejnižší kategorie pohybovalo kolem 1800 Kč na den. Dnes je v relacích kolem 1000 Kč při jednodenním pronájmu. To, že se i cenami přibližujeme relacím v USA, je výhodou pro zákazníka. Americké

• zahájení provozu parkoviště "C" • autopůjčovny na pražském letišti Dvořák, Rent A Car provádí rezervace automobilů po celém světě • dislokace v nových garážích zaručuje stoprocentní hlídání vozů • Česká správa letišť zřídila moderní myčku a čerpací stanici na čipové karty s kamerovým systémem • to, že se ceny přibližují relacím v USA, je výhodou pro zákazníka • americké autopůjčovny vozy nakupují za podstatně nižší ceny •



autopůjčovny ale vozy nakupují za podstatně nižší ceny než my. Je nás tu hodně a jak vidíte, jsme soustředěni na jednom místě. Pokud tedy nemá klient zajištěnou rezervaci z domova, má dnes možnost projít se po všech devíti autopůjčovnách, porovnat ceny a rozhodnout se, od koho si vůz vypůjčí. Autopůjčovna Dvořák, Rent A Car bezesporu nepatří k nejlevnějším, ale snažíme se o to, aby naše ceny byly přijatelné. Kvalitu vozového parku I služeb máme na úrovni ostatních renomovaných mezinárodních autopůjčoven.



- rezervace: 02/ 2482 6260, letiště: 02/ 2011 3534
- Hotel Hilton Praha: 02/ 2484 2407
- Grandhotel Brno: 05/ 4221 1334
- Ostrava: 0602/ 538 703
- fax: 02/ 2482 6261, e-mail: v.dvorak@telecom.cz
- >>> [www.dvorak-rentacar.cz](http://www.dvorak-rentacar.cz)





# Tam nahore není letadlo kde zaparkovat

- Shell - synonymum kvality
- co mají společného ČSA, British Airways, KLM a mnozí další vlajkové dopravci
- Shell Aviation spolupracuje s Českou správou letišť na technických normách a zabezpečení nejvyšší bezpečnosti a kvality na letištích v Praze, Brně a Ostravě
- TU-154 je vždy bombónkem
- důkladný řetěz kontrol kvality paliva
- vstupem ČSA do Sky Teamu se podstatně zvýšila zajímavost letiště Praha
- proč Jumbu v Brně ztěžkla křídla
- ČSA důsledně aplikují tankering
- každé nové letadlo ČSA - nová radost Shell Aviation

Plnění letadel pohonnými hmotami je nezbytnou součástí provozu každého letiště. Nejinak je tomu u letiště Praha-Ruzyně, které rok od roku zaznamenává vyšší počet pohybů. Ostatně, největší podíl na tomto vývoji má právě český národní dopravce České aerolinie a.s., zrovna tak jako další vlajkové společnosti British Airways na londýnském letišti Heathrow nebo KLM Royal Dutch Airlines na amsterodamském Schiphol. A co mají tyto aerolinie ještě společného? Že jejich letadla na domácích letištích a rovněž i jinde ve světě plní petrolejářská společnost Shell Aviation. V souvislosti s hlavním tématem sedmého vydání jsem proto oslovil pana ing. Milana Kačabu, obchodního ředitele Shell Aviation společnosti Shell Czech Republic a.s., proto, že převažující podíl obchodů s leteckými palivy v České republice realizuje právě tato společnost. Jaká byla cesta vaší společnosti na náš český trh leteckými palivy?

Letecké aktivity při společnosti Shell Czech Republic a.s. byly zahájeny v roce 1993, kdy jsme se zapojili ve spolupráci s Českou správou letišť do řešení modernizace a zkvalitnění služeb na světové úrovni pro zajišťování dodávek leteckých pohonných hmot, jejich skladování a následnou službu plnění letadel na letištích v ČR s hlavním záměrem podílet

se na této aktivitě zejména na letišti Praha-Ruzyně. Tomu předcházela jednání jak s Českou správou letišť, tak i s českým národním dopravcem ČSA. Postupně se nám podařilo vybudovat nové moderní skladové hospodářství na letišti Brno-Tuřany a zapojit se tak od roku 1995 do služeb plnění leteckými pohonnými hmotami na tomto letišti. V roce 1996 jsme dokončili investici a zahájili provoz na letišti v Ostravě-Mošnov. O rok později jsme převzali od ČSA kompletně službu plnění letadel na letišti Praha-Ruzyně. V současné době tvoří naše prodeje na letišti v Praze nadpoloviční část z celkového objemu zdejších obchodů leteckým palivem. Letiště Praha je velice zajímavé pro veškeré letecké společnosti. Vstupem ČSA do letecké aliance Sky Team se zajímavost letiště Praha-Ruzyně ještě dále a podstatně zvýšila. ČSA jsou v Praze totiž klíčovým zákazníkem. Své charterové lety provozují rovněž z Brna a z Ostravy. Dalšími významnými leteckými společnostmi v České republice jsou společnosti Fischer Air a Travel Servis. Plníme je leteckým palivem pro jejich charterové lety v České republice a zajišťujeme i plnění ve většině zahraničních destinací, kde přistávají s našimi



turisty. Přesto, že počet přistání a odletů na pražském letišti díky novým okolnostem trvale stoupá, neprojevuje se to až tak výrazně na zvýšených odběrech paliva.

**Nebude to tím, že postupně dolétávají letadla sovětské výroby, která vám, západoevropským petrolejářským firmám, a to i v dobách, kdy jste ještě dlely na druhé straně „železného opony“, musela dělat ohromnou radost?**

To je jen jeden z důvodů. Letadla typu AN a TU, která k nám z východních států stále méně létají, mají skutečně podstatně vyšší spotřebu. Jejich plnění palivem je pro nás vždycky bombónkem. Plnit deset, dvacet, třicet i více tisíc litrů je vždycky hezčí, než když do úsporných moderních letadel cmrdáte pouze třicet či padesát litrů, což se nám také nezřídka stává. Je ale jasné, že úspory na spotřebách veškerých paliv, tedy nejenom leteckých, jsou pro naši civilizaci velmi důležitým úkolem a také to tak chápeme.

Druhou a zásadnější příčinou, proč plnění leteckými pohonnými hmotami nekopíruje růst provozu na pražském letišti, je fakt, že v České republice je poměrně drahé palivo. Od zdroje ropy jsme zde, v srdci naší Evropy, hodně daleko a ceny České rafinérské odpovídají této vzdálenosti. Většina leteckých dopravců proto používá metodu tankeringu - snaží se zajistit natankování zásoby na své další lety v ostatních destinacích, kde je palivo levnější.

**Proč berete letecký petrolej a benzin od České rafinérské a ne z rafinerií společnosti Shell?**

Shell Aviation se v České republice zabývá zajištěním, skladováním a plněním letadel leteckými pohonnými hmotami, nikoliv však jejich výrobou. Letadla jsou z devadesáti procent plněna leteckým petrolejem, zbytek - některé helikoptéry a menší letadla - leteckým benzinem. Dodávky leteckého paliva z rafinerií Shell by byly velice nákladné. Letecký petrolej je nedílnou složkou při výrobě v každé rafinerii. Česká rafinerská a Slovnaft jsou známé poměrně vysokou stabilitou kvality svého produktu. Pochopitelně, na začátku každého zahájení činnosti, a to i Shell Aviation v České republice, byli pozváni do rafinerií naši přední odborníci z Holandska, aby provedli kvalitativní kontrolu výroby a následné výstupní kontroly vyráběného leteckého paliva. Jednalo se v prvé řadě o bratislavský Slovnaft, protože odtud dodáváme palivo pro Ostravu a částečně i pro Brno. Později (před naším nástupem do Prahy) byl tento audit proveden i u českých výrobců - rafinerií Kralupy a Litvínov. Prováděl se zde nejen audit technologického vybavení a způsobu výroby, ale zejména četné, opakované výstupní kontroly, zda při výrobních procesech nemůže dojít k nějaké deviaci předepsané kvality leteckého paliva, která by následně mohla ohrozit i letecký provoz.

**Značka Shell si všeobecně vydobyla silnou pozici synonyma pro kvalitu. Kdo viděl malebně zpracovanou filmovou verzi Poláčkova vyprávění „Bylo nás pět“, možná si vybaví situačně konverzační malebný gag, kdy otec hlavnímu hrdinovi pyšně říká: „Synku, to není olej, to je Shell!“**

Kvalita paliva je u letecké dopravy opravdu tím nejdůležitějším. Když u silniční pumpy, která by neměla dokonale ošetřenou kvalitu paliva (tím samozřejmě nemyslím stanici Shell), načerpáte do automobilu špatný nebo nekvalitní benzin, ujedete pár stovek metrů, odstavíte auto u krajnice a zavoláte odtahovou službu. Tam nahoře není letadlo kde odstavit, a proto nikdy nesmíme podceňovat přísnou a důslednou kontrolu kvality paliva. Nesmí se samozřejmě zaměnit druhy paliva (petrolej s benzinem). Nesmí v něm být pochopitelně žádná voda či nečistoty. Palivo musí být naprosto čisté a suché. Proto má Shell zaveden velmi sofistikovaný systém „řetěz kontroly kvality“. V tomto řetězu musí být jakýkoliv problém zpětně vysledovatelný až do samotné výrobní rafinerie. Tzn., že se na výstupní certifikát jakosti paliva registrují veškeré důležité informace o palivu včetně čísla nádrže, z níž byl produkt uvolněn. Dále železniční vagon, do něhož bylo palivo stočeno, musí být certifikován, je-li před naplněním absolutně čistý, bez vody a vyčleněný pouze na příslušný jeden druh leteckého paliva. To samé se provádí při přejímce paliva do letištního skladu. Opětovně se kontroluje obsah vody v palivu a jeho čistota. Poté palivo prochází skladovacími nádržemi do výdejních míst, kde se doplňuje do letištních cisteren a následně je distribuováno do letadel. Během tohoto procesu se několikrát filtruje v jednotlivých výdejních místech, a rovněž tak na úplném konci při jeho samotném plnění do letadel. Při tomto plnění letadla navíc palivo prochází v našich výdejních zařízeních

speciálním filtrem, který automaticky uzavře další plnění v případě, že by se v palivu objevily jakékoliv známky příměsi vody.

**Již jsem konstatoval, že na pražském letišti trvale dochází k nárůstu provozu, počtu letadel i linek. Ředitel ČSA JUDr. Václav Slavíček k tomu říká: „Letiště Praha-Ruzyně spěje k tomu“ stát se evropským hubem“.**

Citoval-li jste ředitele ČSA doktora Slavíčka, pak právě jeho společnost - České aerolinie na tom mají nemalou zásluhu. Rovněž tak Česká správa letišť, která je skladovatelem našeho produktu. S oběma máme velmi dobrou spolupráci. Vzájemně si vycházíme vstříci. S Českou správou letišť úzce spolupracujeme jak na technických normách a zabezpečení pro skladování paliva, tak případně operativně řešíme problematiku dodávek paliva. Česká správa letišť výrazně rozšiřuje možnosti pražského letiště. Chystá zvýšení jeho kapacity dostavbou dalšího terminálu. I v tomto s námi spolupracuje při řešení budoucího systému plnění letadel nikoliv prostřednictvím vozidel, ale distribučních produktovodů, které by měly být instalovány u prvního prstu. Tento způsob přepravy paliva je výhodnější pro celkově hladší chod letiště s velkým provozem. Jednotky, které zajišťují přetažení paliva z tzv. „hydrantu“ do letadla, jsou



daleko menší a při odbavovacím procesu je tak kolem letadel, a tím i na ploše, daleko více místa, což zvyšuje bezpečnost provozu pro všechny zúčastněné složky.

**Již jste zmínil, že Shell Aviation Česká republika kromě Prahy plní i na mezinárodních letištích v Brně a Ostravě. Na kterém letišti a kolik leteckého petroleje jste nejvíc plnili?**

Absolutně největší odběr byl na letišti v Brně, když tam přistálo Jumbo, které na jedno plnění vzalo sto sedmáct tisíc litrů leteckého petroleje. Pro vaši představu, je to přibližně dva a půl vagonu paliva, které jsme z cisteren přečerpali do jeho křidel. Nejmenší plnění pak bylo v Praze pro letadlo ČSA, které vzalo pouze 34 litrů leteckého petroleje. Zřejmě se tak stává díky předchozímu předplňování.

**Co to je předplňování?**

Když jde letadlo na dlouhou trať, např. do USA, plní se tak kolem šedesáti tisíc litrů. Aby ale plnění

nezdržovalo odlet letadla, předplní se v termínu, který je pro leteckou společnost výhodný. Po oznámení počtu pasažérů a váhy zavazadel si pak posádka spočítá, kolik ještě může nabrat paliva. Tehdy už dochází pouze k malému operativnímu doplnění paliva před odletem.

**Takže to není jako u benzinky, kdy si zpravidla počkáme, až nám sklapne tankovací pistole...**

Rozhodně ne. Málokdy se tankuje vysloveně do plných. Navíc je otázkou, jak která společnost využívá systému tankering. ČSA jej aplikují velmi důsledně ve většině svých zahraničních destinací u svých smluvních dodavatelů (mezi něž samozřejmě patří i naši kolegové z Shell Aviation na smluvních letištích). Někdy si do Prahy přivážejí téměř plný stroj levnějšího paliva.

Naopak, když se létá do letních destinací (většinou charterové lety), kdy cestují rodiny s plnými kufry osobních věcí, jsou to velké propočty, aby posádka již tak hodně zatížený stroj naplnila dostatečným množstvím paliva, které jí umožní doletět na cílové letiště. Někdy se dokonce stává, že letadlo díky nepříznivým povětrnostním podmínkám, zejména silnému protivětru, musí provést na své cestě do cílové destinace technické mezipřistání a dočerpát další pohonné hmoty.

**Na závěr bych se vás rád zeptal: co dělá obchodnímu řediteli Shell Aviation Česká republika největší radost?**

Rozšiřování a zkvalitňování infrastruktury mezinárodních letišť v České republice a zejména úspěchy našeho největšího zákazníka vlajkové společnosti Českých aerolinií. Každé nové zařazené letadlo ČSA znamená další pohyby ať po Evropě či za oceán. Každé nově zařazené letadlo je tak pro nás novou opravdovou radostí.



- Shell Aviation
- K letišti 57/1049, 161 00 Praha 6 - Ruzyně
- tel.: 02/333 252 88, 2011 3878, fax: 02/333 253 02
- e-mail: milan.m.kacaba@ope.shell.com
- >>> [www.shell-aviation.cz](http://www.shell-aviation.cz)

# Šlo přes nás stádo antilop

● handling je když ● americká společnost Ogden Ground Services včetně Czech-Ogden Airhandling koupěna skotskou společností Menzies Aviation Group ● Lufthansa na pražském letišti hlavním klientem handlingové společnosti Menzies Aviation Group (Czech), dříve Czech - Ogden Airhandling ● dokážeme vyjít vstříc téměř jakémukoli zákazníkovi ● pražské letiště bylo příliš dlouhou dobou za železnou oponou na to, aby se mu ostatní svět nevzdálil mílovými kroky ●

Když letadlo přistane, musí z něj někdo vyložit zavazadla, případně zboží a naložit nové. Musí odbavit cestující. Zvážit a označit kufry. Přidělit pasažérům místa v letadle a dát jim palubní vstupenku. Musí vypustit palubní toalety. Doplnit čerstvou pitnou vodu. Uklidit letadlo. A v zimě, je-li třeba, odmrazit křídla a trup letadla. To všechno zajišťuje handlingová společnost a cestující to mohou zpravidla sledovat na ploše nebo z odbavovacího terminálu. To, co je mimo jejich zorné pole, je dispečerská činnost handlingových firem. Zajištění správného počtu lidí. Neboť se někdy stává, že místo letadla pro padesát pasažérů přistane letadlo pro sto padesát cestujících a místo dvou vozíků na zavazadla je jich třeba přistavit šest či sedm. Handlingová společnost se zabývá i vyvážením letadla (optimálním rozsazením cestujících a rozložením zavazadel a nákladu vzhledem k těžišti stroje, aby mohl nejenom odstartovat, ale i v pořádku přistát), odbavením nákladu a pošty, postará se o cestující v případě, že letadlo například kvůli mlze přiletí později, stará se o nedoprovázené děti, zajišťuje dle požadavků posádky dodávku palubního občerstvení, ale i například posílání zpráv mateřské letecké

společnosti o tom, kdy linka XY odstartovala a kdy je možné očekávat její přilet. Dost často se stává, že handlingová společnost pracuje jako přímý zástupce letecké společnosti, pokud tato zde nemá svého představitele. Mnohým ze čtenářů Všudybyli handlingové společnosti před odletem zajišťují příjemný pobyt v salóncích pro cestující v tzv. Business třídě a občas i bolestná překvapení, že jejich kufr nepřicestoval spolu s nimi. To, že občas musíme čekat i několik dní na zavazadlo, ale nemusí být chyba handlingové společnosti. Pokud pracuje se systémy, které automaticky vystavují štítky na kufry, dá se říci, že je téměř vyloučeno, aby se kufr zatoulal. Přesto se tak stává. Inu, šedá je teorie a zelený strom života.

Menzies Aviation Group (Czech)/ Czech - Ogden je po ČSA (před Českou správou letišti) v pořadí druhou společností, která na pražském letišti poskytuje handlingové služby. Jeho obchodního ředitele Ing. Ladislava Klimeše jsem se nejdříve zeptal, jak zde jeho firma začínala.

Dnešní podobě předcházelo založení společnosti Czech Airhandling v roce 1991, která poskytovala



omezený rozsah handlingových služeb malým soukromým letadlům. Během krátké doby ale přišla na to, že k dalšímu rozvoji potřebuje investice. Jako nejlepší řešení se ukázalo vytvoření společné firmy

s Ogden Ground Services z USA. Vznikla společnost Czech - Ogden Airhandling. Až do loňského roku jsme byli českou firmou vlastněnou americkým kapitálem. 20. listopadu 2000 ale byla společnost Ogden Grand Services koupěna skotskou společností Menzies Aviation Group, která se rozhodla expandovat v oblasti leteckého byznysu. Vzhledem k tomu, že si český obchodní rejstřík dává se zápisem na čas, de jure ještě nejsme, ale de facto již ano, českou firmou vlastněnou skotskou společností Menzies Aviation Group.

Jsmo nezávislý poskytovatel handlingu. To mj. znamená, že na rozdíl od ČSA nemůžeme nabízet reciprocitu coby jedna letecká společnost společnosti druhé. Co rovněž nemůžeme nabídnout, je údržba letadel a školení posádek - nemáme letový simulátor jako ČSA. Ale neřekl bych, že to je handicap.



Svědčí o tom skutečnost, že Vámi zmiňované České aerolinie sice pečují o technický stav letadel Lufthansy, ale handling pro ni zajišťujete vy.

Ano. Důvod, proč Lufthansu handlujeme, je zřejmě ten, že jí dokážeme poskytnout to, co očekává. Stanovila nám tvrdá kritéria. Naše činnost je průběžně monitorována a každý měsíc jsou prováděny kontroly. Lufthansa je náš hlavní zákazník nejen podle objemu letů, ale i podle tržeb. Boom v oblasti handlingu začal na přelomu let 1993/94 poté, co na pražské letiště přišel Ogden. Letecké společnosti jej znali nejen ze Severní a Jižní Ameriky, ale také např. z amsterodamského letiště Schiphol. Hodně jsme hovořili o Lufthanse. Ale Menzies Aviation Group (Czech)/ Czech - Ogden je schopen se přizpůsobit specifické téměř každé společnosti. Požadavky Lufthansy jsou rozhodně jiné, než např. dalšího z našich klientů společnosti Go. Za odpovídající cenu dokážeme vyjít vstříc jakémukoliv zákazníkovi.

Nejsme handlingovou společností pouze ve vztahu k přepravě osob. Sídíme v budově, která je určena pro cargo handling. Zde jsou našimi největšími zákazníky letecké společnosti British Airways World Cargo, KLM Cargo, TNT a UPS - kurýrní služby.



## GROUND SERVICES

**Jaká „nej“ jste v cargo handlovali?**

Hodně se psalo a hovořilo o tramvaji z ČKD pro filipínskou Jakartu. Loni na podzim jsme však do Antonova nakládali ještě těžší zásilku. Dvě dvacetitunová potrubí. Ale to není nic proti tomu, když šlo přes nás stádo

antilop. Antilopy prý není možné převážet lodí. Loni v létě tedy jedna česká zoologická zahrada přepravovala stádo antilop vzduchem. Náš cargo terminál je zařízen téměř na všechno. Nicméně jeho architekti nikdy nepředpokládali, že by tudy měly jít antilopy. Přesto jsme je dokázali odbavit tak, že byly v pořádku a včas dopraveny konečnému příjemci.

**Objekt carga je jedna věc a kolony a dopravní zácpy na silnicích kolem pražského letiště věc druhá. Právě na leteckém cargo se zřejmě nejtvrději podepisuje to, že letiště Praha-Ruzyně není odpovídajícím způsobem napojeno na pozemní dopravní systém České republiky.**

Doufáme, že se to v brzké době podstatně zlepší, až bude dokončen obchvat Prahy. Pokud jde o rozvoj leteckého carga na ruzyňském letišti, jsou zde ještě další problémy. Jeden z nich je, že Česká republika není členem Evropské unie a tudíž se veškerý pohyb carga směrem do Německa nebo do Rakouska děje přes hranice. Zboží musí být odbaveno na letišti v Praze a fyzicky pak ještě jednou na česko-rakouských nebo česko-německých pozemních hraničních přechodech. Druhým negativním faktorem je to, že Praha a pražské letiště byly po dlouhou dobu za železnou oponou. Mezitím se nám ostatní svět vzdálil mílovými kroky. Vídeň byla kdysi rovněž provinčním letištem a nyní po něm Praha závistivě pokukuje. Letecké společnosti, které létají do Vídně, bychom totiž mohli vidět i zde.

➤➤ [www.menziesaviation.cz](http://www.menziesaviation.cz)



# Iniciativa ALIVE

● současná obliba studentských a mládežnických karet ISIC a IYTC k čerpání významných slev v letecké a pozemní dopravě, ubytování apod. nebyla nikdy v Česku větší ● portál [www.alive.cz](http://www.alive.cz) je více než jenom efektivním vyhledávacím systémem výhod ISI a IYTC ●

## Obliba karet ISIC a IYTC nikdy nebyla větší

Déle než deset let mladým lidem v České republice pomáhají studentské identifikační karty ISIC a mládežnické identifikační karty IYTC. Svě držitele (kterých bylo k 30. červnu 2001 z řad studentů šedesát tisíc a dvanáct tisíc z řad ostatních mladých lidí) opravňuje k čerpání významných slev v letecké a pozemní dopravě, ubytování, stravování, kulturních akcích a aktivitách volného času.

## Komplexní program šíření informací o dodavatelských výhodách

Pro držitele licence a distributora těchto karet v České republice společnost GTS international se tak obrovský počet stal výzvou zkoncipovat a uvést do života komplexní program šíření informací o dodavatelských výhodách. 1. srpna 2001 prostřednictvím Iniciativy ALIVE, na jejímž založení se, kromě GTS, podílely i společnosti Český Mobil (Oskar), Colgate-Palmolive, McDonald's a Tiscali.

## Multi-spektrální série komunikačních iniciativ

ALIVE 2001 startuje každoroční, multi-spektrální sérií komunikačních iniciativ, které budou využívat mix tradičních a on-lineových médií. Držitelé karet budou informováni prostřednictvím direct-mailu, tisku, série „Road Show“ - která proběhne v celé České republice, e-mailu a zejména Studentského a mládežnického portálu: ALIVE.CZ.

## Portál ALIVE.CZ

Portál je navržen tak, aby byl mnohem více než pouze efektivním vyhledávacím systémem výhod ISIC a IYTC. Měl by se stát spojovacím bodem studentské a mládežnické komunity. Uživatelé budou moci přímo komunikovat se zaměstnanci ALIVE, partneři ALIVE a hlavně sami mezi sebou díky unikátnímu, chráněnému diskusnímu panelu, umožňujícímu zpětnou vazbu, SMS a různé rubriky webmailu. ALIVE team se už teď těší například na příspěvky dobrodružství milujících držitelů karet do rubriky „Pekelné příběhy“ - z nichž nejlepší (nebo nejhorší?) budou pro svého autora znamenat výhru dvou letenek podle vlastního výběru do kterékoliv evropské destinace ČSA či mnohých dalších cen věnovaných partneři ALIVE.

## Nové možnosti, dobrodružství a zábava

Jste-li dnes v České republice držitelem karty ISIC nebo IYTC, máte postaráno o nové možnosti, dobrodružství a zábavu. Iniciativa ALIVE zajistí, že nezmeškáte žádnou novou příležitost. Každý držitel karty může snadno v tomto bezstarostném období života, kdy osobní odpovědnosti nejsou velké, avšak zvědavost a touha po poznání nového je maximální, díky Iniciativě ALIVE toto maximum získat.

➤➤ [www.alive.cz](http://www.alive.cz)





Čím temnější nebe,  
tím světleji vyvstanou hvězdy.  
Leonardo da Vinci

# Věděla jsem, že je to ono

● jediné, čím je možné dlouhodobě úspěšně konkurovat, je kvalita ● japonská zahrada ● lidé si zvykli přicházet na pravidelné večerní hudební a světelné produkce zpívající fontány ● strategie celoroční obsazenosti je postavena na kongresových možnostech ● do kongresových sálů Top Hotelu Praha se vejde až 1800 lidí ● výhodná poloha a velkoryse dimenzovaná parkoviště pro autobusy ● v každé době i branži se najdou tací, kteří chtějí být u všeho ● houslový virtuos Jaroslav Svěcený si oblíbil koncertní sál Top Hotelu Praha ●

Začal bych hudební anekdotou: „Potkali se dva muzikanti a nikoho nepomlouvali.“ Hudba je mocná čarodějka. Vím to. Maturoval jsem z trumpet. Generální ředitelka Top Hotelu Praha Ludmila Koutská zase o mnoho let později z houslí. Mým odchodem od Posádkové hudby v Olomouci muzika rozhodně neutrpěla. A vyžít dnes z gáže učitele základní umělecké školy nebo hráče symfonického či divadelního orchestru? To je opravdu umění. Není se tedy co divit, že se setkáváme na velmi perspektivním poli cestovního ruchu. Znáte ten vtip: „Potkají se dva hoteliéři...?“

## Jak jste se ale dostala k hudbě?

Přáli si to moji rodiče. Jsem z muzikantské rodiny a jít na konzervatoř bylo jaksi samo sebou. Ostatně, jaké mohou být vaše plány ve 14 letech? S polistopadovým otevřením hranic se mi naskytla možnost studovat v Německu. Vůbec mě nenapadlo řešit otázku, mám-li studovat něco jiného než cestovní ruch a hotelnictví. Věděla jsem, že to je ono. Po absolvování této školy jsem se vrátila do Čech a mou budoucnost se stal cestovní ruch. Než jsem nastoupila do tohoto hotelu, pracovala jsem v několika menších.

## Všechny jsou v České republice menší. Top Hotel disponuje 1140 pokoji. V jakých kategoriích?

700 čtyřhvězdičkových pokojů, včetně 45 apartmá a 95 executive pokojů. Ostatních 440 je využíváno především firemní klientelou. Dlouhodobě tu ale bydlí nejen zaměstnanci různých podniků, ale i studenti vysokých škol, zdravotní sestry a policisté.

**Ano, váš hotel roste do kvality a do krásy. Kdo měl možnost od začátku sledovat cestu Top Hotelu Praha mezi čtyřhvězdičkovou elitou, ví, že něco takového nemá obdoby. Každý soudný člověk, který jej v poslední době navštívil, o něm hovoří s uznáním. Za všechny bych rád připomněl stručné vyjádření generálního sekretáře Národní federace hotelů a restaurací České republiky JUDr. Vladimíra**



## Šťetiny na zahájení vaší nové sezóny

15. března: „Top Hotel je čím dál tím krásnějším a hlavně funkčnějším hotelem.“ Zmiňuji to proto, že důvodem, pro který jste si mne sem dnes pozvali, je nedávno zpřístupněná japonská zahrada s vodopádem.

V hotelové branži je velká konkurence a jediné, čím je možné dlouhodobě úspěšně konkurovat, je kvalita a nové nápady. Kvalita prostředí i poskytovaných služeb. Vím, že jsem teď neřekla nic objektivního. Kvalita je (nebo by měla být) samozřejmostí. Totéž vám řeknou i další úspěšní hoteliéři. Ne všechny hotely ale mají takové štěstí na majitele jako Top Hotel Praha. U nás se všechny vydělané peníze investují zpátky do rozvoje hotelu. Někteří hoteliéři takřka neví, čím jsou. Jiným je to naopak připomínáno až příliš a drtivou část tržby, kterou hotel vyinkasuje, majitelé trvale potřebují na něco jiného, než je údržba, natož rozvoj daného hotelu. Výhodou řady hotelů je, že jsou v centru





Prahy. Naší, že nejsme. Top Hotel Praha disponuje devítihektarovým areálem. Na hotelových pozemcích jsme tak mohli postavit kryté tenisové kurty, vytvořit japonskou zahradu s jezírky apod. Její zpívající fontánu obdivují nejen hoteloví hosté, ale i lidé z okolí. Už si zvykli přicházet na večerní hudební a světelné produkce. Od majitele to byl dobrý nápad i obchodní tah. Ohlasy jsou příznivé. Relaxační a sportovní zázemí, to už má dnes spousta hotelů, ale zpívající fontánu?

**Top Hotel Praha má ale nejen široké relaxační a sportovní zázemí a japonskou zahradu, ale i elegantní velkoryse dimenzované kongresové prostory.**

Takový je trend. Strategie řady hotelů směřující k celoroční obsazenosti je postavena právě na kongresových možnostech. Do našich kongresových sálů se vejde až 1800 lidí.

**Hlavním tématem sedmého vydání VŠudybylu je letecká doprava. Zaznamenali jste pokles nebo nárůst hostů, kteří do České republiky přicestovali letadlem?**

Poslední dva roky vzestup. Především to jsou hosté z Japonska. Letiště je pro nás čím dál důležitější i co se týče individuální klientely. Nicméně, kapacita Top Hotelu Praha je obrovská.



Ale nejen to je důvodem, proč zde dominuje klientela, která přijíždí po pozemních komunikacích. Je to i díky strategicky výhodné poloze nedaleko sjezdu z dálnice D1 a spořilovské magistraly. Náš hotel je oblíben organizátory autobusových zájezdů, a to i pro svá velkoryse dimenzovaná parkoviště.

**Řízení je o dobré organizaci a dělbě práce. „Rozděl a panuj“ vůbec nemusí být o tom, že lidé nasměřujeme proti sobě...**

Proti sobě ne. Schopný manažer by měl umět stanovit pravidla a prosadit jejich dodržování - rozdělit kompetence a zodpovědnost. V každé době a zřejmě i branži se najdou tací, kteří chtějí být u všeho. Tak ale manažer nemůže pracovat, protože by „podsek“ celou firmu. Zakládám si na tom, aby to, co se řekne, byla pravda. To platí i o přebudování tohoto hotelu a o rozdělování úkolů. Samozřejmě, že kontrolní systém, zejména v naší branži, musí být velmi účinný. A myslím, že mohu konstatovat za všechny hoteliéry: pokud se vám kontrola vymkne z ruky, ztráty jsou veliké.

**Ano, stále ve střehu. Nestýská se vám někdy po houslích?**

Musím přiznat, že ne. Když jsme před třemi lety otevírali zrekonstruovanou vinárnu, pan inženýr Dohnal dostal nápad, že při té příležitosti zahrají na housle. Naštěstí se mi podařilo mu to rozmluvit. Housle jsou krásný nástroj a po tak dlouhé přestávce... Ale přijďte si je k nám poslechnout. Koncertní sál Top Hotelu Praha si totiž oblíbil houslový virtuos Jaroslav Svěcený.

- Top Hotel Praha
- Blažimská 1781/4, 149 00 Praha 4
- tel.: 02/ 6728 4111, fax: 02/ 7276 5854
- e-mail: sales@tophotel.cz
- >> [www.tophotel.cz](http://www.tophotel.cz)



# A je to docela šlágr

- pražské letiště - věc veřejná ● oblíbené kuřo - knedlo - zelo ● Gastro - Hroch zajišťuje drtivou většinu cateringu v české letecké charterové dopravě ● letecký caterer musí splňovat nejpřísnější hygienické normy ● se svým zvedacím chlazeným vozem Mercedes Atego na automobilovém veletrhu ve Frankfurtu ● české i cizí společnosti chtějí šetřit ● obavy z toho, že se palubní catering za mořem začíná stavět na hamburgerech a burácích ●

Letecká doprava je na rozdíl od většiny jiných druhů dopravy oblíbená, také proto, že se na palubách letadel podává teplé jídlo a nápoje, které jsou již zahrnuty v ceně letenky. Palubní catering je mj. důvodem, proč létám raději s českými společnostmi. Naposledy s Travel Servisem do turecké Antálie, a nejen po gastronomické stránce to byl let příjemný. Jednatele cateringové společnosti Gastro - Hroch, s. r. o., která Travel Servisu zajišťuje palubní catering, pány Jiřího Rejthara a Stanislava Macka jsem naposledy interviewoval přede dvěma roky. Vzhledem k tomu, jak dynamickým rozvojem za tu dobu ruzyňské letiště prošlo, bude to asi dlouhá doba i v životě vaší cateringové společnosti.

Gastro - Hroch obhospodařuje v současné době drtivou většinu cateringu české charterové letecké přepravy a nejen ji. V náš prospěch svědčí fakt, že chceme, jsme schopní a umíme okamžitě reagovat na požadavky klientů a zároveň poskytujeme vysoce kvalitní cateringové služby v příznivých cenových relacích. U cateringových společností je velmi důležité mít kvalitní dopravu. Chladicí vozy. U nás navíc, jako převážně leteckého caterera, chladicí zvedací vozy. Udělat jídlo, to dneska umí kde kdo. Problémy bývají v tom okolo.

**V čem je specifická výroba a příprava jídel pro palubní catering?**

Jídlo se tepelně zpracuje a pak se musí zchladit šokem. Z bodu varu na 2° C. Ale ne do bodu či dokonce pod bod mrazu, to by se v něm vytvořily ledové krystaly, které by jej znehodnotily. Prudké ochlazení zabrání tvorbě bakterií. Pak se expeduje do letadel, přidává se pečivo, nápoje a další doplňky, které se servírují na palubách. Jinak je to vaření jako každé jiné. Specifika jsou tedy především ve skladování, dopravě a zvedání na paluby letadel. To všechno jsou služby, které vyžadují finančně velmi náročné vybavení. Máme 5 zvedacích vozů značky Mercedes. To je základ, abychom jídla uchovali v kvalitě, v níž byly vyrobená. Jako letecký caterer musíme splňovat nejpřísnější hygienické normy. To se samozřejmě pozitivně odráží i v našem pozemním cateringu.

**Od cateringové společnosti by se dalo očekávat, že bude vystavovat na gastronomickém veletrhu a snad ještě na veletrhu cestovního ruchu. Ne tak Gastro - Hroch. Jak se česká cateringová společnost dostala k tomu prezentovat se na vysoce prestižním mezinárodním automobilovém veletrhu ve Frankfurtu?**

Loni za námi přijeli do Prahy lidé z německého ústředí firmy Mercedes. Značka Mercedes totiž připravovala multimediální program o svých vozech Mercedes Atego pro tento tradiční automobilový veletrh. Zjistili si, kde ve světě fungují jejich nejlepší

speciály. Kromě Kanady, kde jezdí jako silniční záchranný vůz a Španělska, kde mají hasičský, se vydali také k nám do Čech.

Vybrali si nás, protože náš Mercedes Atego jezdí na ruzyňském letišti jako cateringový speciál - zvedací chlazený vůz. Natočili zde dokumentární film a tak se stalo, že ve Frankfurtu byla propagována nejen německá značka Mercedes, ale i česká Gastro - Hroch. Po třech letech mohu konstatovat, že jsme stále jediní, kteří na letišti v Praze zvedací chlazený vůz používají. Ve světě už na ně přecházejí všechny renomované cateringové společnosti. Tento trend souvisí se snahou poskytovat maximálně kvalitní servis a hygienickou ochranou jídla v režimu, který dovolí rozpojit přepravní řetězec chlazeného jídla až na samém konci, kdy se překládá přímo do letadla.

**Značka Gastro - Hroch nebyla jen ve Frankfurtu. Létá do celého světa. Mohou za to zejména společnosti Fischer Air a Travel Servis.**

Ano, již několik let spolupracujeme s těmito dvěma největšími českými charterovými leteckými společnostmi. Fischer Air a Travel Servis začaly létat také z a do Polska, Maďarska a Slovenska. I odtud máme dobré ohlasy. Jídla podle našich receptur a české nápoje chutnají i Maďarům, Polákům a pochopitelně také slovenským pasažérům. Nejsme jen v Praze. Máme své spojence i na dalších letištích. V Brně catering pro letecké společnosti, které obsluhujeme, zajišťuje náš partner pan Filip. V Ostravě pan Podhorný. Oba podle našich receptur. Postupně se nám daří rozšiřovat portfolio o další letecké společnosti. Ať už to je Air Ukraine,



Belavia, Air Ural... Ozvala se gruzínská letecká společnost a také společnosti, které sem létají spíše sporadicky se sportovními týmy, pěveckými sbory apod. To nás přimělo ke strategickému rozhodnutí postavit si v areálu letiště vlastní cateringové provozy, které umožní další rozvoj firmy. Už máme stavební povolení a brzy bychom měli stavět.

Kdysi začátkem devadesátých let, ještě coby ředitel cestovní kanceláře, jsem společně s významným českým sociologem doktorem Ivo Sedláčkem vymyslel způsob, jak vyjít vstříc takovým, jako jste vy - věčně nepostradatelným. Osobnost doktora Sedláčka i aktuální témata byly důvodem, že jeho kursy v oblasti interaktivních dovedností, např. „umění vyjednávat“, „manager - přesvědčivá osobnost“, „jak čelit hrozbám a tlaku“ apod. byly hojně vyhledávány. Kromě vysoce postavených politiků trénoval i řadu lidí z podnikatelské sféry. Mezi nimi velkou část těch, kteří už téměř zapomněli, co to je mít volný čas či jet s rodinou na dovolenou. Drtivou většinu času, kterou normální lidé věnují svým rodinám (zvláště pak ti, kteří docházejí do zaměstnání pro podporu v zaměstnanosti), totiž propodnikali. Jednoho dne za mnou Ivo přišel a povídá: „Víš, že newyorští zmrzlinaři tráví celou zimu na Floridě na vzdělávacích seminářích a přednáškách a že to vykazují jako nákladovou položku? A když na ně vítne bernák“ řeknou mu: „Ne, ne, ne. V našem oboru je tolik nových změn vyhlásek, hygienických norem apod., že bychom to v kratším čase nezvládli,“ a pokračoval: „Co kdybychom společně s vaší cestovkou udělali něco obdobného? Lidé, kteří navštěvují mé kursy si zpravidla neberou dovolenou, nemají moc času ani na své nejbližší, ale chtějí být úspěšní a jsou jej ochotni investovat do zvyšování své kvalifikace.“ A tak jsme vymysleli produkt pobytových seminářů, které lidem umožnily, pracovat na svém zdokonalování a zároveň být se svými rodinami deset dní u moře a ještě část výdajů s tím spojených úspěšně vykázat jako nákladovou položku. Tak, jako prodej zmrzliny v New Yorku, je i palubní catering pro charterovou leteckou přepravu v České republice výrazně sezónní záležitostí. Takže pánové, jezdíte se na půl roku vzdělávat na Floridu nebo na Havaii?

Nic takového. Jednak máme štěstí na zákazníky - letecké společnosti, které náš palubní catering využívají nepřetržitě, tzn. i v „mimossezóně“ a za druhé se ve velké míře zabýváme výrobou a rozvozem jídel pro banky a další firmy. Šokové zchlazení dokáže jídlo při teplotě kolem 5°C uchovat v ledničce až 4 dny.

**Jako již tradičně spolu hovoříme v restauraci, kterou provozujete na pražském letišti v objektu Terminál Jih 2. Několikrát jsem se přesvědčil, že společnost Gastro - Hroch catering na zemi umí.**

Přesto, že se cítíme být především leteckým catererem, zajišťujeme různé akce pro mnoho svých přátel. Např. nedávno jsme v Karlových Varech v rámci filmového festivalu zajišťovali raut pro šest set lidí. Nebo již dříve catering při příležitosti oslav stého výročí Českého olympijského výboru v pražském Karolínu. Byli jsme ve Vladštejnském paláci, ve Španělském sále Pražského hradu i jinde. Co se týče pozemního cateringu, je nám nejbližší česká kuchyně - lidovější receptury. Od zabijačky, pečení prasat apod. Spolupracujeme i s dalšími caterery, pro něž je výhodnější se obracet na nás, jako na specialisty na určitý sortiment či velkoproducenta chlazených jídel. Bohužel, nejvíce požadavků na zajištění cateringu mimo letiště je v létě, ale to máme nejvíce práce na letišti a musíme je odmítat.

**Před deseti lety si zřejmě málokdo uvědomoval, že by v roce 2001 letiště Praha-Ruzyně mohlo odbavit přes šest milionů cestujících. V souvislosti s bezradným přešlapováním kolem integrace pražského letiště do systému dopravní obslužnosti České republiky mne napadá citát Olivera Cormwella: „Nyní mi nepůsobí starost darebáci, ale hlupáci.“**

Naštěstí už před těmi deseti lety byli tací, kteří měli dost vůle a síly začít ruzyňské letiště na dnešní realitu připravovat. Udělali něco pro nás pro všechny. Říkáme-li pro nás pro všechny, pak, vzhledem ke strategickému významu letecké dopravy a snaze o začleňování Česka do evropských a světových demokratických struktur, máme na mysli celou českou věc veřejnou - celou republiku. Především díky nim dnes Česká republika neleží na okraji letových tras nebo letiště nezažívá permanentní kolaps. Je to úžasná věc. Nejen nové odbavovací haly, Terminál Jih 2, nástupní prsty a bridge, nová vícepodlažní parkoviště, pozemní komunikace apod. Oba dva se těšíme na náš nový catering, který bude rovněž součástí areálu letiště.



Stále stoupající zájem o leteckou přepravu z Česka a do Česka vnímáme, z hlediska jeho hospodářského rozvoje i mezinárodní prestiže, jako nesmírně pozitivní signál. A navíc, pro naši cateringovou firmu, čím více lidí projde pražským letišti, tím více může být zájemců o naše služby. Jsme přesvědčeni, že poměr kvality a ceny našeho servisu je bezkonkurenční.

**Významný podíl na překotném růstu počtu cestujících na pražském letišti mají na svědomí právě charterové lety českých turistů na dovolené. Podíl leteckých zájezdů se má dále zvyšovat. Ale co jste si „navañili“ ... Jaké jsou trendy v leteckém cateringu?**

Snižovat náklady. Naše i cizí společnosti chtějí šetřit. To, co se podává v byznys třídě, je něco jiného, ale v turistické třídě charterových spojů, kde je největší objem pasažérů? Za daných okolností se snažíme dělat to nejlepší, co se dá. Preferujeme kuřecí maso, racionální zdravou výživu. Snažíme se hodně vycházet ze sýrů a zeleniny. Přílohou je většinou těstovina nebo rýže. Teď je však oblíbené kuřo - knedlo - zelo. Podává se, když se lidé vrací od moře a je to docela šlágr.

Spoustu společností si u nás objednáva catering se svými recepturami jako např. telecí steak na citronu. Když chtějí kuřecí prsa na chřestu, také to umíme. Trochu ale máme obavy z toho, že se palubní catering za mořem začíná stavět na hamburgerech a burácích.

- **Gastro - Hroch Catering**
- **kancelář:** Terminál jih II, 160 08 Letiště Praha Ruzyně
- tel.: 02/2011 2974, tel./fax: 02/2011 1920
- mobil: 0602 386 281
- e-mail: gastro-hroch@volny.cz
- **výrobna:**
- Kříženeckého nám. 22, 150 00 Praha 5 - Barrandov
- tel: 02/6707 2489, fax: 02/6707 3480
- mobil: 0602 386 271



Tisíc jablek spadlo na nos zeměkoule  
A jen Newton dovedl těžit ze své boule  
Vítězslav Nezval  
(1900 - 1958)

Ani jeden velký objev se nezrodil  
bez smělého odhadu  
Isaac Newton  
(1642 - 1727)

# Jak má chutnat kaviár

● nejdražší, ale také nejzdravější ● obsahuje nenasycené  
mastné kyseliny, které účinně rozpouštějí krevní usazeniny  
v cévách ● americká surovina, unikátní česká technologie ●  
jikra nemá být zakalená, kožovitá či dokonce gumovitá ●  
když praskne, měli bychom cítit příjemnou nasládlou chuť,  
měnící se na mírnou hořinku ● v Hluboké nad Vltavou  
daleko přísnější normy, než ve většině zemí EU a v USA ● náš  
kaviár není levný, pouze cenově dostupný ●

## Akciová společnost

Lesy Hluboká nad Vltavou vyvinula světově unikátní metodu na separaci a výrobu kaviáru. To byl hlavní důvod, proč jsem na sklonku jara zavítal do svého rodného kraje a požádal o interview Ing. Eduarda Levého. Pane inženýre, vaječníky s jikrami do jižních Čech sice dovážíte z USA, ale začínali jste se starou ruskou recepturou.

Ano, začínali. Má totiž fantastickou chuť, ale je bohužel řidší konzistence, která se moc nelíbí kuchařům. Není vhodná na zdobení apod. Kaviár se zpracovává různými technologiemi. Dávají se do něj zahušťovač a používají různé figle. Vynecháme-li naši technologii, pak nejmodernější je norská, která využívá rybí enzymy. Proces výroby je u ní trochu složitější, hlídáný na desetiny pH, desetiny °C teploty vody apod. Norskou technologii známe a umíme. Bohužel, radí se mezi procesy zajišťující zahuštění jikry na úkor toho, jaký má kaviár být a jak by měl chutnat.

## A jakou má mít kaviár konzistenci a chuť?

U kaviáru se hodnotí několik věcí. Nejlépe tak, že si jej nabereíte lžičkou a dáte na hřbet ruky. Ruka je teplá, a tak je krásně vidět, zdali kaviár pěkně drží. Jak vidíte, ten náš drží a neroztéká se. Přesto jdou kuličky jiker snadno jednotlivě od sebe oddělit. Barva jikry je přírodní. Krásně oranžová. Jikra nesmí být zakalená. Dalším znakem je vůně. Pokud přičichnete, musí být slabounce rybí, bez nepřijemného zápachu. Když se dá kaviár na jazyk, musí vám jikra lehce pružit o horní patro. Nesmí být tuhá, kožovitá či dokonce gumová. Jikerná blána se pak rozpustí na jazyku. Když jikra praskne, měla by mít příjemnou nasládlou chuť, která se postupem času mění na mírnou hořinku. Cítíme-li slabou hořinku, je to signál napít se dobrého vína - buď šampaňského nebo kvalitního sektu. I když paní Becker tvrdí, že „šampus a kaviár je mýtus“, ke kaviáru je velmi dobré i kvalitní suché víno.



## Jak se vám podařilo najít správného dodavatele suroviny?

O tom, že se akciová společnost Lesy Hluboká nad Vltavou bude zabývat výrobou kaviáru, se začalo hovořit počátkem roku 1999. Výstavbu provozovny jsme zahájili v květnu 1999. Vybudovali jsme kaviárovnu, která je schválena pro Evropskou unii. V prosinci téhož roku jsme dodali první kaviár. Jsme vývozním závodem.

To nás zavazuje k tomu, že musíme odebírat surovinu - jikry - od dodavatele, který splňuje veškeré podmínky EU, včetně dodržování velmi přísných pravidel rybolovu. Po odchytu se musí ryba začít chladit a do 24 hodin zpracovat zchlazená. Pokud lekne, musí být prosypaná ledem. Z toho důvodu bereme surovinu od americké firmy Peter Pan z Aljašky. Jak jsem se měl možnost na vlastní oči na Aljašce přesvědčit, i při objemu, kdy za den uloví 1670 tun lososů, jsou schopni tato pravidla dodržovat. Musí. Jsou permanentně pod přísnou kontrolou a sankce v USA jsou okamžité a velmi tvrdé.

## A co hygiena ve výrobnách, které jste navštívili, ať už v USA či Evropě?

Přál bych našim hygienikům, aby se více podívali do ciziny. V Česku tak, jak si vykládáme direktivy Evropské unie, máme podstatně přísnější normy, než v zemích EU či v USA. I když na druhou stranu, pro spotřebitele to je dobré. V našem zpracovatelském závodě v Hluboké nad Vltavou je prostředí srovnatelné s prostředím operačních sálů.

## V lednu 2000 jste začali distribuovat první kaviár do prodejní sítě.

Ano, ale již v září jsme zcela opustili ruskou technologii. Vyvinuli jsme si vlastní. Nepoužíváme zahušťovací látky. Využili jsme jisté zkušenosti z práce s jikrou. Technologii ocenil





i generální ředitel firmy Peter Pan, který byl u nás loni na podzim na návštěvě se svým technologem. Ochutnali náš kaviár i kaviárovou pomazánku a projevíli zájem o odkup naší technologie. To je velké vyznamenání. V sezóně jsou totiž schopni dělat až 10 tun kaviáru denně.

#### Do jaké míry vaše původní profese ovlivnila novou metodu výroby kaviáru?

Do značné. Celý život jsem se totiž zabýval líhnutím ryb. Vlastnosti jikry znám dokonale. Díky tomu jsme dospěli k závěru, že lze dosáhnout vysoké kvality i zahuštění bez jakýchkoliv přísad a zahušťovadel. Jsem přesvědčen, že dobrý kaviár by se neměl

roztékat, měl by mít vynikající chuť, být příjemný, lahodný a nelepivý. To vše se nám daří.

**V „Předscénách z Osvobozeného divadla“ Jan Werich na narážku Miroslava Horníčka - co snídá, říká: „Šampaňské a kaviár. Ono totiž nic dražšího nějní...“ Základem obchodu a obchodovatelnosti jakéhokoliv produktu je prodejnost. „Velký kluci povídali“, že je prý váš drahý kaviár levný.**

Náš kaviár určitě není levný. Pouze cenově dostupný. Pro hotely jej zavázíme v balení bez čárkového kódu cca za 99 Kč za skleničku. Nicméně, vámi zmiňovaní „velký kluci“ mají pravdu. Jeho cena je velmi přijatelná. Je proto nejen na repertoáru renomovaných zahraničních a tuzemských cateringových společností, v pokojových minibarech luxusních hotelů, v restauracích, ale i v maloobchodní síti. V supermarketech se jeho prodejní cena pohybuje od 115 do 128 Kč.

#### Čím to, že je kaviár, a zejména pak kaviár produkovaný českou firmou Lesy Hluboká nad Vítavou, tak ceněn?

Kaviár je opravdu to nejdražší, ale také to nejzdravější. Pokud se na jikru pozorně podíváte, je např. u lososů krásně vidět tmavý bod. To je zárodečný terčik, z něhož se vyvíjí rybička. Všechno ostatní jsou zásobní látky. Když se malá rybička vykulí, nemá ještě vyvinutá ústa a nemůže jimi nějaký čas přijímat potravu. Takže zhruba ještě první měsíc života žije ze zbytku jikry. Proto to nejceněnější, co na jikře je, je spousta vitamínů a látek, které živý organismus potřebuje, aby se mohl dobře rozvíjet. Obsahuje nenasycené mastné kyseliny, které se snadno vstřebávají, které vysoce účinně rozpouštějí krevní usazeniny v cévách apod. Takže pro lidi s nadměrnou hmotností (jako jsem já), pro kardiaky a ty, kteří mají potíže s cévními chorobami, je kaviár zdrojem blahodárných látek. Navíc mužům dodává velkou vitalitu. Není to modré, ale je to zdravé a chutné. Jedna sklenička týdně či za měsíc dělá divy a po jejím požití vám infarkt skutečně nehrozí.



- **Lesy Hluboká nad Vítavou, a.s.**
- Lesní 691, 373 41 Hluboká nad Vítavou
- tel.: 038/796 52 01-3, fax: 038/796 52 20
- e-mail: info@caviar.cz
- >> [www.caviar.cz](http://www.caviar.cz)



## 60 let mladý Miloš Končický

Málokomu se podaří být už šedesát let mladý tak, jako se to daří hoteliéru Miloši Končickému. K blahopřání zástupů gratulantů se opětovně připojuje i VŠudybyl.



Odcházím, ale  
zůstávám velmi blízko.  
J.K.

# Jak jsem potkal Thomase Cooka

Jiří Krejča odchází z cestovního ruchu

## Červen 1992

V domě na rohu Václavského náměstí a Opletalovy ulice v Praze se chystalo otevření jakési nové, velmi exkluzivně vyhlížející cestovní kanceláře. Sice až za týden, ale mně se podařilo dostat se dovnitř. Vystoupal jsem do prvního patra kolem křesla z „first class“ Lufthansy. Sympatický, mladě vyhlížející manažer mi dal šanci: „Tak o co vám jde...?“ Záhy se naše role obrátily a já už jen poslouchal. Odešel jsem sice bez podepsané objednávky, leč bohatší o poznání: potkal jsem Thomase Cooka.

## Červen 1993

Předchozí rok byl pro mne i jinak velmi poučný ve smyslu: „co nás nezabije, to nás posílí“. Chtěl jsem vydávat vlastní časopis. K tomuto cíli jsem se ale přiblížil až veletržním obědňákem v roli tiskového mluvčího Holiday World '93. Od června 1993 jsem začal vydávat časopis „Světoběžník“. Na titulní straně prvního čísla zářila fotografie horkovzdušného balonu s logem Thomas Cook. Uvnitř bylo mé vůbec první interview s Ing. Krejčou nazvané „Thomas Cook Czechoslovakia má výročí“, v němž mj. říká: „Naše kontakty začaly v létě 1990, kdy firma Motokov hledala partnera pro profesionální zajišťování služebních cest. Kontaktovala dvě velké světové agentury. Jako potenciální partner byl vybrán Thomas Cook. V červnu 1991 byla podepsána smlouva o založení akciové společnosti Thomas Cook Czechoslovakia. V prosinci 1991 byla firma registrována. V dubnu 1992 zprovozněna první pobočka v budově Motokovu. V červnu 1992 byla otevřena druhá pobočka na Václavském náměstí.“

## Říjen 1994

Společnost Thomas Cook Czechoslovakia a. s. je přejmenována na Thomas Cook a. s. Její sídlo zůstává v budově Motokovu v Praze na Pankráci. Stává se největším prodejcem letenek v České republice.

## Říjen 1996

Thomas Cook a. s. přesídlila na Národní třídu. Jejím jediným akcionářem se stává britská společnost Thomas Cook Group Ltd. Jiří Krejča je potvrzen ve funkcích předsedy představenstva a generálního ředitele. Na akciovou společnost Thomas Cook začíná dopadat strategický prodej business travelu mateřskou firmou.

## Leden 1999

Thomas Cook a. s. v ČR odprodala všechny aktivity cestovního ruchu německé společnosti Hapag-Lloyd. Vzhledem k majetkové provázanosti Hapag-Lloyd - TUI - Thomas Cook se vedení obou společností dohodlo, že Jiří Krejča bude v České republice řídit jak společnost Thomas Cook a. s. zabývající se již výhradně finančními službami, tak cestovní kancelář Hapag-Lloyd Business Travel, s. r. o.



JUDr. Jiří Šimáně (nalevo) a Ing. Jiří Krejča (napravo)

## Listopad 2000

Thomas Cook Group Ltd. prodal svoji divizi Global and Financial Services provozovateli mezinárodní sítě směnárny, který se stále výrazněji angažuje v celosvětovém obchodě s penězi, totiž britské společnosti Travelex. Bylo dohodnuto, že na dobu pěti let bude Travelexu umožněno používat značku Thomas Cook pro cestovní šeky a směnárny.

Novým majitelem zbytkové části britské cestovní kanceláře Thomas Cook Group Ltd., která je nositelem jména a tradice Thomas Cook, se stala německá skupina C&N Touristic (Condor Neckermann). Neckermann se rozhodl celosvětově používat značku Thomas Cook pro své aktivity v oblasti retailu. Je možné, že se značka Thomas Cook opět objeví v oblasti cestovního ruchu. Logo však bude žlutomodré.

V té době byl také oznámen úmysl cestovní kanceláře Thomas Cook Group Ltd. a letecké

společnosti British Airways vytvořit společný podnik - zájezdového touroperátora.

## Únor 2001

Tři významné společnosti, působící v oblasti business travel - Maritz Travel Company, TUI Business Travel (Hapag-Lloyd / First Travel Management) a Internet Travel Group (ITG) vytvořily novou organizaci - TQ3 Travel Solutions - s cílem nabídnout kvalitní zajištění pracovních cest po celém světě pod jednou střechou a pod jednou značkou. Reprezentantem TQ3 Travel Solutions v České republice je Hapag-Lloyd Business Travel s. r. o. v čele s Jiřím Krejčou.

## Květen 2001

Hapag-Lloyd Business Travel s. r. o. je přejmenována na TQ3 Travel Solutions. Ing. Jiří Krejča zůstává předsedou představenstva a generálním ředitelem společnosti Thomas Cook a. s. i jednatelem a ředitelem společnosti TQ3 Travel Solutions. Současně oznamuje svůj úmysl ukončit koncem srpna 2001 své desetileté působení v cestovním ruchu.

## Srpen 2001

Ing. Jiří Krejča se rozhodl působit výhradně ve společnosti Travelex / Thomas Cook Financial Services. Protože Travelex (vyjma České republiky) ve střední a východní Evropě dosud nepůsobí, bude jeho úkolem poohlédnout se v dalších zemích východní Evropy po možnostech obchodního rozvoje.

## Září 2001

Od 1. září 2001 je úkolem Ing. Krejči pokračovat v České republice v úspěšném provozu směnárny Thomas Cook a rozvinout řadu nových projektů, které směřují do podnikové sféry.

Nejelegantnější službou prý bude zajišťování devizových plateb do zahraničí. Travelex / Thomas Cook Financial Services získal licenci na velkoobchod devizovými prostředky. Může tak obchodovat hotově i bezhotovostně s velkými objemy deviz.

Cestovní kanceláře i firmy zabývající se business travellem tvoří početnou skupinu obchodních partnerů Travelex / Thomas Cook Financial Services. Z pragmatických důvodů. Cestovní kanceláře bez devizových příjmů musí platit do zahraničí devizové platby ze svých korunových účtů, a to je parketa Travelexu. Výhodou jeho služeb je, že za převody účtuje nižší poplatky, než jsou u klasických bankovních převodů. Také jsou rychlejší a poskytují kvalitnější a širší servis.

Travelex / Thomas Cook Financial Services bude také cestovním kancelářím a agenturám nabízet pro jejich klienty peníze na služební i soukromé cesty - vybavování hotovostí i cestovními šeky. Ing. Krejča sice zdůrazňuje, že odchází z cestovního ruchu, ale bude mít k němu velmi blízko.

**Thomas  
Cook**  
Financial Services



„Odcházím jako pracovník cestovní kanceláře,“ prohlásil Ing. Jiří Krejča 30. srpna na rozlučkové party s cestovním ruchem a dodal: „zůstávám ale blízko, protože finanční služby Travelexu jsou blízko cestovatelům, cestovním kancelářím a agenturám. Věřím, že s většinou lidí z cestovního ruchu zůstanu v těsném kontaktu a že spolu budeme dál dělat dobrý byznys.“



Travelex

worldwide  
money



# Českou hymnu jako nejhezčí na světě

# vnímám píseň

Nejdůležitější výsledky Martina Doktora: **2 x olympijský vítěz 1996** - Atlanta ● **45 x mistr ČR 1984 - 2000** (v několika disciplínách) ● **1 x juniorský mistr světa 1992** ● **2 x mistr Evropy 1997, 2000** ● **4 x stříbro na mistrovství Evropy 1997 - 1999** ● **1 x bronz na mistrovství Evropy** ● **2 x mistr světa 1997 - 1998** ● **7 x stříbro na mistrovství světa 1995 - 1999** ● **2 x bronz na mistrovství světa 1998 - 1999** ● **5 x vítěz Světového poháru 1997 - 2001** ● **1 x stříbro ve Světovém poháru 1995** ● **2 x mistr Německa** ● **6 x mistr Jižní Ameriky** a mnoho dalších umístění na domácích i zahraničních regatách v letech 1984 - 2000 ●

Kanoistika byla v českých zemích vždy velmi populární a masovou záležitostí. Kromě příznivých přírodních dispozic za to mohou velké vzory - čeští sportovci - olympijští vítězové, mistři světa a Evropy. Řada firem podnikajících v oblasti cestovního ruchu postavila svůj byznys na tom, že rekreační vodáctví už od dob první republiky neodmyslitelně patří k létu. Stačí připomenout incentivní (motivační) vodácké programy půjčovny lodí Tomáše Kaly ve Zlaté Koruně, o nichž jsem se zmiňoval ve VŠudybylu. Letošní léto bylo občasným vodákům přející. I já jsem se svým tátou a syny máchal pádla na Lužnici, Otavě a pak ještě s manželkou na Vltavě (to aby se mi nerozeschla). A koho jsem tam nepotkal? No, nepotkal jsem tam kanoistu Martina Doktora. Přesto jsem měl právě toto léto štěstí, že jsem jej mohl požádat o interview pro zářijové

vydání VŠudybylu. Pane Doktore, jak vnímáte cestovní ruch?

Většinou z pozice své „práce“. Jako sportovec, díky závodům, soustředěním, tréninkovým kempům a různým dalším akcím, hodně cestuji. Cestováním ale spíše trpím. Když mám po sezóně, snažím se zůstat doma. I když... teď jsem dva roky po sobě cestoval na dovolenou a mohu říci, že to je daleko příjemnější cestování.

Cestování s sebou přináší jistá rizika.

Po téhle stránce jsem naprosto v klidu. Mám celoroční cestovní pojištění České podnikatelské pojišťovny. A je pravda, že už jsem jej musel využít. Na vlastní kůži jsem se tak přesvědčil, jak je v zahraničí dobré mít kvalitní asistenci - být dobře pojištěn.

Takže, jistá část odlesku Vašich medailí patří i České podnikatelské pojišťovně?

Bezesporu. Kanoistika je velice nákladný sport. Všechno stojí hrozně moc peněz. Ať už jde o lodě, pádla, cestování, dopravu materiálu atd. Takže, a to bez nadsázky, je možné konstatovat, že jistý podíl na úspěších české kanoistiky patří i České podnikatelské pojišťovně a samozřejmě i dalším sponzorům - společnosti Léčiva, jejíž vitamíny Calibrium propagují, firmě Reebok (sportovní oblečení), společnosti IPS - SKANSKA, firmě CopyLine, která má generální zastoupení pro kopírovací stroje LANIER v České republice, a dalším. Vrcholový sport se dnes bez sponzoringu a reklamy dělat nedá.

Mám pokoru před osudem. To, že se VŠudybylu daří, nepovažuji za samozřejmost, přesto, že jeho konkurence není žádá elita. To se o vašich úspěších



v rychlostní kanoistice říci nedá. Předjet Martina Doktora, o to se už celé roky snaží plejáda špičkově trénovaných a svými zeměmi podporovaných vynikajících sportovců (jde přece také o prestiž a reprezentaci daných států). Předjet dvojnásobného olympijského vítěze, dvojnásobného mistra světa, dvojnásobného mistra Evropy a pětinasobného vítěze Světového poháru, to je obrovskou motivací snad pro každého. Být na závodech rychlejší než vy, to se ale podařilo jen málokomu a málokdy. Právě díky lidem jako vy jsem hrdý na to, že jsem Čech. Stále mne totiž dojmá, slyším-li hrát českou hymnu.

Kanoistika je sportem, v kterém nebývá pravidlem, že kdo jednou vyhraje, vyhrává pořád. Naopak poslední dobou je to těžší a těžší. Konkurence je čím dál početnější a rychlejší. Byl bych proto rád, kdyby se mi i nadále vedlo. Je to nádherný pocit vidět českou vlajku stoupat na stožár. Nutit svými výkony pořadatele závodů co nejčastěji hrát českou hymnu, kterou vnímám jako nejhezčí píseň na světě.

➤➤ [www.martindoktor.cz](http://www.martindoktor.cz)

## www.e-vsudybyl.cz

časopis lidí a o lidech  
v cestovním ruchu

v novém kabátě!



# Praha a turistické perly České republiky

Obrazem, mapou, slovem

## Praha mnoha tváří

V první kapitole procházíme „Prahou mnoha tváří“ - symbolem české státnosti. Setkáme se s panovníky, kteří výraznou měrou ovlivnili její historickou tvář. Spatříme Prahu z ptačí perspektivy, Prahu romantickou. Především však, coby památku UNESCO, plnou kulturního a historického dědictví. Vše je doplněno nabídkou služeb cestovního ruchu: vodní i sightseeingové pozemní dopravy, ubytování, stravování, kongresových i veletržních možností apod.

## Kalendárium kapitol

Každá z následujících 13 kapitol začíná vstupní dvoustranou. Ta příslušné území charakterizuje obrazem (přírodní scénérií) i slovem. Letošní novinkou je „kalendárium kapitol“- výběr nejdůležitějších kulturně společenských akcí celostátního nebo mezinárodního významu.

## Mapa památek

Rychlou orientaci v každém regionu (kapitole) usnadňuje mapa památek. Procházka turistickým regionem pokračuje představením měst, ať už historických, lázeňských, horských nebo výjimečných z hlediska přírodních krás a především památek UNESCO. Příslušné regiony prezentují hrady, zámky, kláštery, technické památky, památníky, bohatství muzejních sbírek a galerií, divy přírody i odkazy na slavné rodáky, kteří svým významem přesáhli hranice své vlasti.

## Euroregiony - perly bez hranic

Každou kapitolu zakončuje jedna z významných novinek publikace „Perly bez hranic“ - upozornění na blízké historické a kulturní objekty, města a přírodní atraktivity za hranicemi, u našich sousedů, s nimiž ty naše české, moravské a slezské patří do společných euroregionů. Obrazem, textem a především mapou. V Perlech bez hranic se dozvíme o nově vzniklých euroregionech Šumava/Böhmerwald, Egrensis, Krušnohoří/Erzgebirge, Labe/Elbe, Nisa/Neisse/Nysa, Glacensis, Praděd/Pradziad, Silesia, Těšínské Slezsko/Śląsk Cieszyński, Beskydy/Beskidy, Bílé Karpaty/Biele Karpaty a Weinviertel, jižní Morava a západní Slovensko/Weinviertel, Südmähren und Westslowakei.

## Aktuální informace možností cestovního ruchu

Předností ročenky „Praha a turistické perly České republiky“ jsou úplné kontaktní adresy u každého objektu (včetně e-mailu a webových stránek). Publikace je zdrojem aktuálních informací o místních možnostech cestovního ruchu.

## Dárek s vysokou vypovídací hodnotou

Reprezentativní kniha je určena k propagaci České republiky v zahraničí. Slouží předním firmám, institucím a městům jako atraktivní dárek s vysokou vypovídací hodnotou pro jejich zahraniční partnery a hosty. I toto druhé vydání bude vhodným doplňkem mnoha významných kulturně

ACR Alfa uvedla na zahraniční i domácí trh druhé vydání vysoce reprezentativní publikace. Křest knihy se již tradičně konal začátkem léta v hotelu Inter.Continental Praha. Ročenka umožňuje prostřednictvím čtrnácti kapitol nahlédnout do turistických regionů České republiky. Přibližuje jejich atraktivitu a specifika. Letošní barevná 660 stránková obrazová publikace přináší řadu významných novinek a doplňků. Je plná užitečných informací v češtině, angličtině a němčině.



společenských akcí doma i v zahraničí. Budou se s ní setkávat turisté nebo účastníci kongresů a sympozií a také hosté v pokojích luxusních hotelů.

## Na mezinárodních turistických kolbištích

Ročenka Praha a turistické perly České republiky bude reprezentovat euroregiony i ucelenou kolekci turistických regionů České republiky na renomovaných mezinárodních veletržích, zahraničních workshopech a výstavách cestovního ruchu.

## Www.vitejte.cz

Během příštích měsíců bude firma ACR-Alfa v souvislosti s druhým vydáním publikace Praha a turistické perly ČR průběžně komplexně doplňovat její internetovou verzi na adrese [www.vitejte.cz](http://www.vitejte.cz). Takže opravdu vítejte!

- ACR Alfa
- Boleslavova 141/3, 140 00 Praha 4
- tel.: 02/612 157 03-14, fax: 02/612 156 95
- e-mail: [info@acr-alfa.cz](mailto:info@acr-alfa.cz)
- >>> [www.vitejte.cz](http://www.vitejte.cz)



# Život je o základních věcech

- myslící tvorové vnímají v souvislostech ● nehygiena, vybydlené a opotřebované sociální zázemí ve většině lidí vyvolávají nepříznivé asociace ● jaká toaleta, taková kuchyně ● značkové sanitární zboží firem Jofel, Bradley, Rossignol a Expokro - světová třída za rozumné ceny ● Jofel je držitelem ISO 9001 a jeho výrobky mají atest i podle nejpřísnějších německých norem TÜV ●



Čas od času navštívím nějaký hotel nebo absolvuji poznávací zájezd do zahraničí pro prodejce některé z cestovních kancelář. S notnou dávkou nadsázky těmto famtripům říkám: „exkurze po hotelových hajzlících“. Možná

jsem se teď dotkl jemnocitu některých pruděmích čtenářů Všudybylu, ale je to tak nebo by to tak být mělo! Každý prodejce by se měl pečlivě seznámit se sociálním příslušenstvím nabízených hotelů či penzionů, neboť od úrovně kvality a kulturnosti tohoto zázemí se velmi často odvíjí další postoje, spokojenost nebo rozčarování až rozhořčení klientů. Snad z každého seriózního obchodníka, který se pohybuje v oblasti přepravej stravy a ubytovacích služeb, nemluví o hoteliérech a restaurátorech, se totiž rychle stává expert přes sanitární vybavení. Zřejmě každý (aniž bych musel připomínat strašáka tzv. „Frankfurtských tabulek“), kdo se pohybuje v oblasti stravovacích či ubytovacích služeb ví, jak fatální následky, včetně pokazeného jména jeho firmy a osoby, může mít podcenění sanitárky - špína až nehygiena, vybydlené koupelny, otiřkané odpadkové nádoby, zdevastované vybavení záchodů apod. Naopak, host je ochoten i ledacos odpustit, zaplesá-li jeho srdce při vstupu do hotelové koupelny a o vchod vedle. Firma zapsaná v obchodním rejstříku jako „Ing. Alan Pfauser - Alfa“ je na českém trhu od roku 1992. Je výhradním zástupcem španělské společnosti Jofel pro Českou republiku. Značka Jofel je synonymem vysoce kvalitního značkového sanitárního mobilifáře. Produkce firmy Jofel se však v Československu uplatňovala již dříve. Za všechny realizace před revolucí z oblasti cestovního ruchu bych připomněl stavbu hotelu Atrium Praha - dnešní Hilton Prague. Pane Pfauser, možná jsem se trochu provokativně ořel o základní lidské potřeby...

Jistě. Ale život je o základních věcech. Máme-li v nich jisto, s radostí se pak můžeme oddávat všem ostatním. Pochopitelně, i v Česku žijí skupiny lidí, u nichž je tomu obráceně. Obráceně to ale u kulturních lidí nefunguje. Většina z nás, kteří tu kterou restauraci navštívíme poprvé, ji hodnotíme nejen podle toho, zdali a jak dobře vaří, disponuje-li příjemným interiérem a obsluhou, ale v neposlední řadě podle sociálního zázemí. Živí myslící tvorové vnímají v souvislostech, v asociacích řetězcích. Nehygiena, vybydlené a opotřebované sociální zázemí ve většině lidí vyvolávají nepříznivé asociace i vůči ostatním vlastnostem a činnostem daného zařízení. V devadesáti procentech funguje: jaká toaleta, taková kuchyně. Proto i v České republice ve slušných podnicích odzvonilo tomu, že by na WC chyběla schránka s toaletním papírem, visel mokry rukvník či se tam povalovalo rozbletané mýdlo. Většina majitelů či provozovatelů hotelů a restaurací to již pochopila. Zvyšující se poptávka po značkovém sanitárním vybavení se stává standardem. Přinesly ji s sebou zahraniční společnosti, ale řekl bych, že nejenom. Již začátkem devadesátých let, kdy tu ještě nebyl až takový tlak hygieniků, to pochopilo mnoho lidí a řada z nich se stala našimi zákazníky. V oblasti cestovního ruchu tak naše firma participovala při výstavbách a rekonstrukcích hotelů. Neméně velkou odezvu jsme měli ve sféře výstavby business center, administrativních sídel firem apod.

**Jak jste se dostali k výhradnímu zastoupení společnosti Jofel a k zastupování řady francouzských firem?**

Kromě notné dávky štěstí a příznivých shod okolností to mají na svědomí moji rodiče. V době, kdy se u nás z cizích jazyků (kromě oficiální ruštiny) preferovala němčina a angličtina, dali mne také na francouzštinu. Dodnes jsem jim za to velice vděčný. Právě díky francouzštině byly mé podnikatelské začátky vesměs úspěšné. V oblasti již zmiňovaného sanitárního zboží zde v Česku nevyhradně zastupujeme francouzskou firmu Rossignol.

V tomhle případě se nejedná o lyže, ale o hygienické pedálové koše.

A španělská společnost Jofel? Ta nás oslovila, zdali bychom zde na vlastní účet nevytvořili její obchodní zastoupení. Společně s bratrem jsme tak začali zajišťovat distribuci jejího vysoce kvalitního značkového sanitárního zboží. Osoušečů rukou, nástěnných fénů, osvěžovačů vzduchu, řady dávkovačů tekutého mýdla, různých schránek na WC na papírové ručníky, kvant nejrůznějších košů a popelníků, odpadkových nádob, pomůcek pro handicapované apod., včetně velké sanitární techniky.

Kromě výhradního zastoupení firmy Jofel zde máme v oblasti sanitárního zboží ještě další nevýhradní zastoupení španělské firmy Expokro, která vyrábí koupelňové doplňky zejména pro hotely a dále spolupracujeme s americkou firmou Bradley.

Právě kvalita značkového sortimentu a malá konkurence přispěla k rychlému zavedení firmy. Na druhou stranu, poptávka trhu po tomto druhu zboží začátkem devadesátých let nebyla velká. Tehdy ještě nebylo samozřejmostí věnovat sanitárnímu vybavení úroveň pozornosti srovnatelnou s úrovní v západoevropských zemích či USA. Pro tradiční tuzemské investory to zpravidla byla podružná nebo dodatečná záležitost. Orientovali jsme se proto především na zahraniční investory, kteří na sanitární vybavení pamatovali.

**Proč by se čtenář Všudybylu v případě zájmu o sanitární zboží, kromě toho, že možná budou sympatizovat s vašimi názory, měli obracet právě na vás?**

Těch důvodů je více. Společnost Jofel je držitelem ISO 9001. Její výrobky splňují i nejpřísnější německé normy, mají tzv. TÜV. To se pozitivně odráží v tom, že máme mizivé procento reklamací. Jofel dodává do celého světa. Vyrábí v ohromných sériích. To umožňuje realizovat zisk i při vysoce konkurenčních prodejních cenách. Měl-li bych to shrnout, zákazníci nás vyhledávají především proto, že dodáváme značkové zboží za rozumné ceny. Je to banální odpověď, ale je pravdivá.

>> [www.jofel.cz](http://www.jofel.cz)



BVV  
Veletrhy  
Brno

# Nejrozsáhlejší doprovodný program

Výstaviště Brno - 10. až 13. ledna 2002

**go sport**



Předseda Parlamentního shromáždění Rady Evropy lord Russell-Johnston osobně převzal záštitu nad 11. mezinárodním veletrhem turistických možností v regionech REGIONTOUR 2002. Vyjádřil tak podporu organizátorům při vytváření střeoevropského centra cestovního ruchu a především snaze zapojit střeoevropské regiony do celosvětové regionální turistiky.

## Křest prvního cykloatlasu České republiky

Celosvětový rozvoj cykloturistiky našel svoji odezvu i v České republice. REGIONTOUR proto volí téma cykloturistika jako jedno ze svých nosných. Významným příspěvkem bude představení a křest Cykloatlasu - Eurobeds 2002, jehož vydání připravuje Klub českých turistů na leden 2002.

s Ministerstvem pro místní rozvoj.

Seminář Stezky dědictví se bude věnovat venkovské turistice a agroturistice.

## Regionální produkty venkovské turistiky v praxi

Zajímavé budou i další akce např. prezentace Vysokých Tater nebo projektu Brno - město uprostřed Evropy.

## Schola Tour

je názvem prvního workshopu odborných škol v oblasti cestovního ruchu. Kromě seminářů a diskusních pořadů týkajících se požadavků praxe na absolventy škol cestovního ruchu jsou připravovány i soutěže odborných znalostí studentů.

## Region Regina

je soutěžní přehlídka dívek a žen prezentujících regiony a města České republiky a Slovenska.

## Profi GO

je soutěží mladých odborníků v oblasti cestovního ruchu. V tomto 8. ročníku bude doplněna o soutěž mladých průvodců.

## Go Kamera

Po celou dobu veletrhu bude v prostorách Kongresového centra probíhat 5. ročník festivalu filmů a fotografií s cestovatelskou tematikou. Nejvýznamnější osobností festivalu bude cestovatel, spisovatel, etnolog a čestný indiánský náčelník Miloslav Stingl.

## Kontakty pro zájemce o účast na veletrzích

- Brněnské veletrhy a výstavy, a. s., Výstaviště 1
- 647 00 Brno, [www.bw.cz/go](http://www.bw.cz/go)
- GO - Ing. Hana Švestková, tel.: 05/4115 2507,
- fax: 05/4115 3062, [go@bw.cz](mailto:go@bw.cz)
- REGIONTOUR - Ing. Jan Šilhánek, tel.: 05/4115 2984,
- fax: 05/4115 3062, [regiontour@bw.cz](mailto:regiontour@bw.cz)
- GO SPORT - Ing. Jiří Fiedler, tel.: 05/4115 2970,
- fax: 05/4115 3062, [go@bw.cz](mailto:go@bw.cz)



# Dny Bratislavy v Praze

V týdnu od 12. do 17. června 2001 proběhly „Dny Bratislavy v Praze“. Jejich zahájení se uskutečnilo v prostorách informační kanceláře Pražské informační služby v Praze Na Příkopě. Prezentace Bratislavy v Praze a Prahy v Bratislavě ilustruje spolupráci profesionálních pracovníků obou hlavních měst v oblasti cestovního ruchu. Více se můžete dočíst v zářijovém vydání [www.e-vsudybylu.cz](http://www.e-vsudybylu.cz)



## Propagace v cestovním ruchu

je tématem klubového večera Asociace cestovních kanceláří ČR v předvečer zahájení veletrhů.

## Seminář Internet a cestovní ruch

po letošní úspěšné premiéře slibuje ještě větší kvalitu a hlubší průnik nejen do problematiky prezentací, ale především e-commerce v oblasti cestovního ruchu.

## Seminář Lázeňství jako pilíř rozvoje cestovního ruchu v regionech

připravuje Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a Sdružení lázeňských míst ČR.

Koresponduje se zvýrazněním oboru lázeňství jako jednoho z nosných témat veletrhu REGIONTOUR 2002.

## Konferenci o cestovním ruchu se zaměřením na regiony a Evropskou unii

připravují organizátoři veletrhů ve spolupráci



Zleva: pracovnice oddělení cestovního ruchu Magistrátu hl.m. Bratislavy Ing. Kováčová, tajemník Velvyslanectví Slovenské republiky PhDr. Marián Dubovský, vedoucí oddělení cestovního ruchu a regionálního rozvoje Magistrátu hl.m. Bratislavy Ing. Eleonóra Adamcová, ředitel Bratislavské informační služby Mgr. Csaba Racskó, zástupkyně vedoucí informačního střediska Bratislavské informační služby Mária Šedivá a ředitel Pražské informační služby Ing. Václav Novotný.

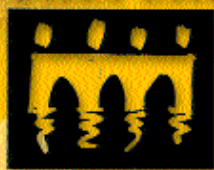
>> [www.bratislava.sk](http://www.bratislava.sk)  
>> [www.prague-info.cz](http://www.prague-info.cz)



- Magistrát hlavního města SR Bratislava
- Oddelenie regionálnej spolupráce a cestovního ruchu
- Primaciálne námestie 1
- 814 99 Bratislava 1, Slovenská republika
- tel.: 00421-7-5443 5151, 5935 6222
- fax: 00421-7-5443 5696
- e-mail: [orscr@bratislava.sk](mailto:orscr@bratislava.sk)



**CRÊPERIE**



**galerie**

## Restaurant Café Creperie

Rádi bychom Vám představili nový Restaurant Café Creperie. Nachází se u vyústění Karlova mostu bezprostředně u staroměstské mostecké věže v prostorách bývalého kláštera vedle kostela Sv. Františka.

Specialitou Creperie jsou francouzské slané i sladké palačinky podle starých receptur.

V romantickém prostředí na Vás dozajista dýchne atmosféra staré Prahy.

Po příjemném obědě, svačině či večeři máte možnost navštívit Galerii Rytířského řádu Křížovníků, kde jsou mimo jiné pozůstatky v Čechách nejstaršího kamenného Juditina mostu z 12. století.

Restaurant Café Creperie je otevřen každý den od 10 do 22.30 hodin.

Díky svým dispozicím je vhodný i pro pořádání menších až středně velkých obchodních akcí, prezentací, tiskových konferencí, autů apod.

### Restaurant Café Creperie

Křížovnické náměstí 3  
110 00 Praha 1  
tel./fax: 02/2110 8240

# Dej přednost letadlům

Memoriál Air Show Roudnice nad Labem  
23. a 24. červen 2001

V Roudnici nad Labem jsem strávil čtyři roky studentského života. Místopis si tak vybavuji především podle restaurací. Poslední hospoda směrem na Prahu nesla jméno „U chmelového věnce“. Další, už mimo Roudnici za křížovatkou se státní silnicí E55, se říkalo „U grobiána“. Na silničce spojující tyto dva body byla pikantní dopravní značka: „dej přednost letadlům“, jejíž napomenutí jsme vždycky dbali. Dnes je v Roudnici spousta věcí jinak. Navíc již město mého dospívání s Prahou spojuje dálnice. Co zůstalo při starém, je trojúhelníková značka „dej přednost letadlům“. Roudnického rodáka Ing. Miroslava Čemého jsem se při příležitosti roudnického „Memoriálu Air Show“ zeptal na její původ.

Je tu od konce padesátých let. My, naši předchůdci i následníci, jsme se zde učili létat na bezmotorových letadlech. Provoz na silnici v bezprostřední blízkosti letiště některým z nás vadil při přistávání. Žáček s bezmotorovým letadlem proti autu pranic nenadělá. Může tak akorát zavřít oči. Proto se zodpovědnost přesunula na motoristy.

**A pokud jde o historii Memoriálu Air Show?**  
Po pádu železné opony se otevřely dveře

nejenom turistům, ale také letcům. Memoriál Air Show byl první příležitostí, kde jsme mohli v Česku shlédnout západní techniku, a to především historickou. dojetím vzpomínám, když jsem na jeden z prvních leteckých dnů vzal svého starého otce a on spatřil ony krásné stroje z druhé světové války - Mustangy a stíhačky Spitfire. Za okupace si naši doma občas naladili Londýn. Během invaze, v červnu 1944, BBC vysílalo i zvuk Spitfireu. Když jej táta uslyšel



naživo, tak ačkoliv jsme mu v rodině říkali tvrdák, plakal. Motor Merlin bublal přímo nad jeho Řípem. Letošní air show se konala s pozoruhodnou zahraniční účastí historických letadel. Je vzpomínkou a poděkováním všem, kteří se svým leteckým uměním zasloužili o zachování Československa. Příští bude v červnu 2003.



# Tento způsob léta, ano

## Lesní železničkou do Čierneho Balogu

Letošní léto jsem se vydal na čundr do Slovenského Rudohoří. Z Prahy přes noc do Banské Bystrice, osobákem do Chvatimechu, pěšky do Hronce a odtud úzkokolejkou do Čierneho Balogu. S jejím náčelníkem Alešem Bílkem se známé z osmdesátých let minulého století, z dob, kdy jsme sázeli stromky na Králickém Sněžníku, ze zimních táboření, horských přechodů, přejezdů atp. Řekl mi, že ve Vydrovské dolině je Hak & spol. - kamarádi, s nimiž jsem, díky překotnému podnikání, již téměř ztratil kontakt. A tak jsme tam s mým pětiletým synem Matouškem prožili báječný týden.

## Táhlé doliny Karpatského oblouku

Těžba a zpracování dřeva patřily od nepaměti k hlavním zdrojům obživy obyvatel slovenských hor. Začátkem minulého století však kapacita a kvalita dopravy tradičním plavením přestala stačit. Táhlé doliny Karpatského oblouku představovaly ideální terén pro výstavbu v té době jediného efektivního dopravního systému - lesní železnice. Byly to jakési „zmenšeniny“ klasických železnic s užším rozchodem (nejčastěji 760 mm) kvůli lepší přizpůsobivosti terénu a nižším stavebním nákladům. Jako tažná síla byli zpočátku využíváni koně. Směrem dolů pak byly naložené vozy spouštěny pouze vlastní gravitací za pomoci brzd. V období „zlatého věku“, tj. v první polovině 20. století, bylo na území dnešního Slovenska asi 40 lesních železnic. Od několikakilometrové koňky po rozsáhlé dopravní systémy s pravidelnou veřejnou osobní přepravou.

## Do dějin Slovenského národního povstání

V roce 1898 nařídilo ministerstvo zemědělství



v Budapešti řediteli státních lesů v Banské Bystrici vypracovat ekonomické zdůvodnění výstavby lesní železnice v údolí Čierneho Hronu. V roce 1901 se začalo s trasováním. Stavba hlavního úseku z Hronce do Čierneho Blhu (jak se tehdy nazýval Čierny Balog), dlouhého 10,4 km, začala v roce 1908. Pravidelný provoz v roce 1909. Další větve Čiernohronské železnice se stavěly postupně (a to i za pomoci válečných zajatců ze světové války) a jejich celková délka dosáhla 131,98 km. Lesní železnice se zapsala i do dějin Slovenského národního povstání, když zabezpečovala dovoz proviantu a munice partyzánům. Významným způsobem přispěla ke skutečnosti, že německá armáda Čierny Balog nikdy neobsadila.

## Rozhodnutím strany a vlády

Bohužel, také Čiernohronskou železničku měl následovat osud ostatních lesních železnic. Rozhodnutím vlády Slovenské socialistické republiky měla být do roku 1985 celá zlikvidována. 31.12.1982 byl definitivně zastaven provoz na zbývajících 36 km tratě - v té době již poslední provozované lesní železnice na Slovensku. Veškerá zařízení - kolejnice, lokomotivy i vozy - byla určena k sešrotování. Za záchranu této památky je možné děkovat pouze nadšení a osobní odvaze těch, kteří se dokázali postavit nesmyslnému byrokratickému rozhodnutí a kteří začali dlouhý boj za zachování železnice.

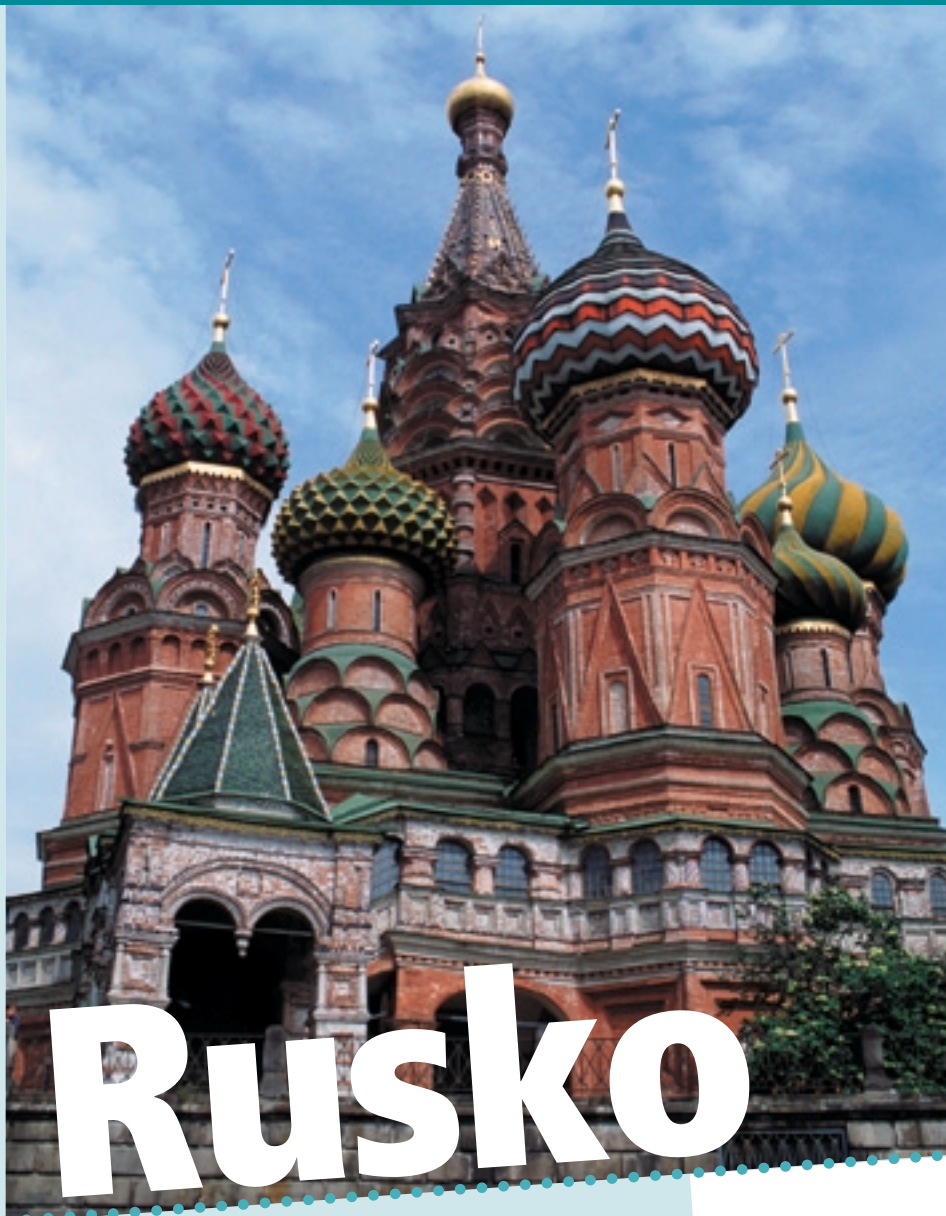
## Každé léto tábory pro rodiče s dětmi

Ještě v roce 1982 se z podnětu posledního výpravčího lesní železnice pana Klementa Auxta podařilo místním aktivistům „protlačit“ zápis Čiernohronské železnice do „Ústředního štátného zoznamu kultúrnych pamiatok“. Průběžnou činnost na zrestaurování a znovuzprovoznění železnice pak iniciovala skupina architektů z URBIONU Banská Bystrica. V létě 1983 začala tradice bezplatných pracovních táborů ve Vydrovské dolině. Od těch dob tu každé léto vyroste stanový tábor, v němž se v týdenních turnusech střídají rodiče s dětmi a kromě houbaření, cyklo i pěší turistiky, bojovek pro malé i přerostlé děti atp. pomáhají při zabezpečování rekonstrukce a provozu železničky. Chcete také? Přihlaste se ale včas!



ČIERNOHRONSKÁ  
ŽELEZNICA

- Čiernohronská železnica
- 976 52 Čierny Balog
- tel./fax: záznamník: 00421- 867 - 6191500
- e-mail: vydra@isternet.sk
- >> <http://region.zelpo.sk/cerzel/cerzel.htm>



# Rusko

**Rusko:** Rossijskaja Federativnaja Respublika, federativní republika

**Rozloha:** 17 075 400 km<sup>2</sup>

**Počet obyvatel:** 148 485 000

**Hlavní město:** Moskva (14 810 000 obyvatel)

**Měnová jednotka:** rubl (RUR) - 100 kopejek

**Úřední řeč:** ruština

**MPZ:** RUS

## Cestovní dokumenty

Cestovní pas musí být v platnosti alespoň po dobu pobytu. Od 29. května 2000 platí vízová povinnost pro občany ČR k cestám do Ruska. Vízum získáte do týdne (za příplatek i rychleji) a můžete o ně požádat na diplomatických misích (je však nutno mít pozvání, ověřené odborem konzulární služby MZV RF nebo místně příslušnými orgány ruské pasové policie, tzv. OVIR). Telefonické informace na 0609-724424. Pozváním se rozumí i dohoda s turistickou kanceláří, u které máte objednané služby, tzv. voucher. Po překročení hranic máte povinnost zaregistrovat se do 48 hodin u místních orgánů milice. V případě ubytování v hotelu tuto povinnost zajišťuje ubytovatel.

Pro vyřízení ruského víza je nutné předložit tyto doklady:

- platný pas
- fotokopie pasu (strana s fotografií)

- vyplněný dotazník ruského konzulárního oddělení
- 3 fotografie

(l nalepená na dotazníku, 2 přiložené)

- kopie pojištění léčebných výloh do zahraničí
  - vyplněný formulář k pojištění léčebných výloh
- Cena za vystavení jednorázového víza je 1200 Kč, příplatek za expresní vyřízení je 1200 Kč.

## Doklady pro řidiče a motorové vozidlo

Řidičský průkaz, osvědčení o technickém průkazu vozidla a mezinárodní poznávací značka CZ. Je dobré mít mezinárodní řidičský průkaz nebo překlad českého ŘP do ruského jazyka. Pokud řidič použije k cestě vozidlo, jehož není vlastníkem, musí mít plnou moc majitele vozidla k jeho užívání spolu s příslušnou poznámkou, že vozidlo může být vyvezeno do zahraničí. Všechny dokumenty je třeba mít i v ověřeném překladu do ruštiny (nejlépe ruskou diplomatickou misí v Česku). Motorové vozidlo musí být pojištěno příslušnou pojistkou s mezinárodní působností. Tzv. „zelená karta“ pro území Ruska neplatí.

## Celní předpisy

Osoby nad 17 let mohou dovést až 1000 ks cigaret, celkem 5 litrů alkoholu (pivo, víno, lihoviny). Při

vstupu do země se vyplňuje celní prohlášení. Doporučuje se deklarovat veškeré osobní věci. Vyvážet se nesmí starožitnosti, rohy, parohy a kůže některých zvířat. Zakázán je dovoz narkotik, omamných látek, pornografie a zbraní a munice. Také se nesmí vozit přes hranice ovoce, zelenina a syrové maso. Při vstupu se doporučuje vyplnit pečlivě celní prohlášení (zejména finanční prostředky) a prokazovat se jím při výjezdu ze země. Dovoz a vývoz místní měny není povolen. Volně směnitelné měny je možno dovést bez omezení. Valuty nad 1500 USD je nezbytné deklarovat. Vyvážet lze cizí měnu, pokud byla deklarována při vstupu nebo je doloženo její nabytí.

## Rychlostní limity

Dálnice - 110 km/hod., silnice - 90 km/hod. a v obcích - 60 km/hod.

## Obsah alkoholu v krvi

Řízení pod vlivem jakéhokoliv množství alkoholu je zakázáno.

## Postihy za dopravní přestupky

přestupek	pokuta
překročení rychlostního limitu o: 10 - 20 km/hod	0,2 - 0,5 násobku mm
20 - 30 km/hod	max. 1 násobek mm
přes 30 km/hod	max. 3 násobek mm

Výše pokut je vztahována k minimální mzdě - mm (její výše dosahuje asi 130 RUR).

## Nehody

Nevyplácí se ujet z místa dopravní nehody bez vyšetření policií. Po dopadení může dojít k předběžnému zajištění.

## Povinné vybavení

K povinnému vybavení patří lékárníčka, hasicí přístroj a výstražný trojúhelník.

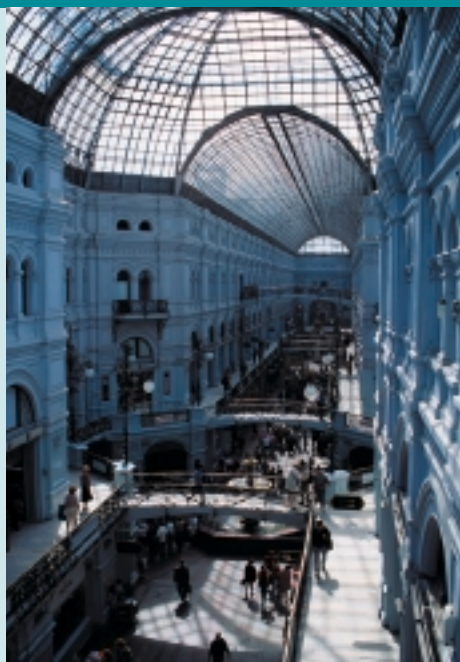
## Důležitá dopravní pravidla

Na kruhových objezdech mají přednost vozidla přijíždějící zprava. Nedává se přednost odbočující tramvaji. Na křižovatce řízené světelnou signalizací je odbočení vpravo na červené světlo povoleno, jestliže svítí zelená šipka.

## Silniční síť, poplatky

V zemi je 455.400 km silnic, jejichž kvalita není dobrá. Mýtné, ani dálniční poplatky se neplatí. Při vjezdu do země se platí výletní poplatek pro vozidla, registrovaná na území zahraničního státu a činí v RUR cca:

Druh vozidla	denní	do sedmi dnů	nad týden do měsíce	nad měsíc do jednoho roku
Privés s autem	25	100	300	1000
Automobily	32	125	370	1500
Autobusy do 40 sedadel	65	250	740	3000
Autobusy nad 40 sedadel	75	300	900	4400



### Tísňová volání

Hasiči: 01  
Milice: 02  
První pomoc: 03  
Všeobecné informace: 09

### Pohonné hmoty

typ	počet oktanů	cena/1 litr
benzín bezolovnatý	95	9,30 RUR
	98	10,60 RUR
nafta		7,50 RUR

Platit lze také valutami. Nekupujte benzin od soukromých prodávaců při silnicích - v kanystrech bývá voda s benzínem. Je obvyklé, že žadání množství pohonných hmot musíte nejprve zaplatit a teprve potom vám jsou načepovány. Většina čerpacích stanic má vlastní obsluhu.

### Ubytování

Nespoléhejte na příležitostné ubytování a zajišťujte si nocleh předem. Kempy se vyskytují ojediněle na hlavních trasách. Ceny v hotelích se pohybují v rozmezí:

Hotely v Rusku	za dvoulůžkový pokoj	za jednolůžkový pokoj
**	35 - 100 USD	30 - 90 USD
***	50 - 150 USD	40 - 150 USD
****	110 - 245 USD	100 - 190 USD
Hotely v Moskvě a St. Petersburgu		
**	35 - 100 USD	35 - 90 USD
***	60 - 160 USD	45 - 150 USD
****	90 - 245 USD	100 - 190 USD
*****	260 - 380 USD	220 - 350 USD

Cena je za jednu noc. Kvalita je úměrná cenám a ubytovacím zařízením je mnoho. Snídaně v hotelu v Moskvě a Petrohradě je přibližně dvakrát dražší než u nás, v regionech je ovšem podstatně levnější.

### Stravování

Ceny potravin a průmyslového zboží jsou ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi vyšší. Půllitr piva přijde v restauraci na 15 až 24 RUR,

pizza na 55 RUR. Průměrné ceny základních potravin:  
1 kg chleba - 6 až 20 RUR, 1 kg salámu - 35 až 90 RUR, 1 l mléka - 9 až 18 RUR, 200 g kávy - 45 až 65 RUR, 1 kg masa - 60 až 150 RUR, 250 g másla - 9 až 20 RUR, 1 kg ovoce - 30 až 100 RUR, 1 kg zeleniny - 5 až 30 RUR.  
Doporučuje se kupovat potraviny pouze balené a řádně ošetřenou zeleninu.

### Důležité adresy

Velvyslanectví České republiky v Rusku:  
Posolstvo Češskoj Respubliki, ul. J. Fučika 12/14, 123056 Moskva, Rossijskaja Federacija, tel.: 007095-2510540-5, fax: 007095-2501523

Generální konzulát České republiky v Sankt-Peterburgu:

Geněralnoje konsulstvo Češskoj Respubliki, ulice Tvěrskaja 5, Smolninskij rajon, 193015, Sankt-Peterburg, Rossijskaja federacija, tel.: 007812-2710459, 2716101, fax: 007812-2714615

Federation Automobile Russe (FAR), Seliverstov per. 10, 103045 Moscow, tel.: 007095-2084438, fax: 007095-2071630

Club Central de l'Automobilisme de Russie (CAMC), Zelenograd, East-Communal Zone, 103 489 Moscow, tel.: 007095-5357592, fax: 07095-5309203

České centrum v Moskvě, ul. J. Fučika 12/14, 123 056 Moskva, Rossijskaja Federacija, tel.: 007095-2514836, fax: 007095-2889515

Česká centrála cestovního ruchu v Moskvě, ul. J. Fučika 12/14, 123 056 Moskva, Rossijskaja Federacija, tel./fax: 007095-2344065

### Svátky a dny pracovního klidu

1. 1. a 2. 1. Nový rok, 7. 1. Kristovo narození - vánoce, 8. 3. Mezinárodní den žen, 1. 5. a 2. 5. Svátek jara a práce, 9. 5. Den vítězství, 12. 6. Den přijetí Deklarace o státní suverenitě Ruské federace, 22. 8. Den vlajek, 7. 11. Výročí říjnové revoluce, 12. 12. Den přijetí Ústavy Ruské federace.

### Směnárny

vyměňují valuty bez poplatku. Kurs rublu je pohyblivý, relativně stabilně okolo 28 až 28,20 RUR za 1 USD.

### Lékařské služby

Ve většině zdravotnických zařízení se poskytují služby českým turistům za úhradu. V zemi je nedostatek léků. Vyplatí se tudíž uzavřít před cestou pojištění a nezbytné léky vzít s sebou.

### Bezpečnost

Při cestě se doporučuje jízda pouze po určených a bezpečných trasách a k odpočinku využívat stanoviště GAI - milice, popř. hlídaná parkoviště. Neberte stopaře, omezte jízdu v noci a pozor na

**AEROFLOT**  
Russian Airlines

# Kvíz o 2 zpáteční letenky do Moskvy

- 1 V jakých jazykových verzích jsou zpracovány webové stránky [www.aeroflot.ru](http://www.aeroflot.ru)?
- 2 Do kolika měst (destinací) a zemí Aeroflot - Russian International Airlines běžně létá?
- 3 Napište 5 destinací na severoamerickém kontinentu, kam Aeroflot létá.
- 4 Napište 3 asijská hlavní města, do nichž lze letět s Aeroflotem z Moskvy.
- 5 Vyjmenujte alespoň tři typy letadel, které létají v barvách Aeroflotu.
- 6 Aeroflot se v roce 2003 chystá na vstup do jedné z leteckých aliancí. Jak se jmenuje?
- 7 Vyjmenujte alespoň pět leteckých společností, které již onu alianci tvoří.
- 8 Jaká je současná pražská adresa zastoupení Aeroflotu - Russian International Airlines?
- 9 Na která česká letiště Aeroflot létá?
- 10 Kolik letů týdně provozuje Aeroflot mezi Prahou a Moskvou?

Na otázky kvízu odpovídejte prostřednictvím Internetového časopisu lidí a o lidech v cestovním ruchu [www.e-vsudybyl.cz](http://www.e-vsudybyl.cz), v němž se nachází odpovědní formulář do 15. října 2001. Jméno vylosovaného výherce - autora správných odpovědí přineseme v devátém vydání Vsudybylu 2001 a internetovém [www.e-vsudybyl.cz](http://www.e-vsudybyl.cz) začátkem listopadu 2001.

fingované nehody. Nenechávejte cennosti na ubytovnách a v hotelích, neplaťte na tržištích malé položky velkými bankovkami. Celkově je vhodné se chovat obezřetně, skromně, nikoliv však ustrašeně.









### Platební karty

Tyto platební prostředky uplatníte pouze při výměně peněz v bankách, popř. v restauracích a hotelích ve velkých městech.

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





	Pivovar- ská surovina	1. díl tajenky	Začátek závodu	Dvou- kolový vozik	Pytlácké nástrahy		MPZ aut Finska	Písmeno	Kladná elektro- da	Rozla- movati	SPZ aut Olomou- ce	Produkt včel		Jméno Zemana	3. díl tajenky	Odtékání
Část Němec- ka						Lyžařský závod							Zkr. minis- terstva zahran. obchodu			
Propa- gační tiskovina						Konečný závod							Asiat			
Biblická hora						Neurčitě	Domácky Tomáš				Doplnit tekutiny					
							Sada				Dehet					
Domácky Dorota					Sedat si							Vyhynu- lý pták				
					SPZ aut Ostravy							Chemic. zn. radia				
	Angl. zkr. pro stopu Zespodu			Chirurg									Duševní otřes			
				Zimní dopravní prostředek									Podšív- ková látka			
SPZ aut Zlína			4. díl tajenky						Sloven. „Irak“					SPZ aut Svitav		
			Navát											Stáním stráviti		
Italská vzneše- ná paní																Klopa (nářeč.)
Domácky Oto													Stará jednotka váhy			
Nešikov- ně													Značka ústní vody			
Domácky Amáta													Tak			
						Jméno spiso- vatele Staška								Zkr. stát. vyrovnáv. příspěvků Slov. okres		
	SPZ aut Znojma													Jiho- evropan		
	Úskok															
Místo připnutí svalu na kost																
Kroucení														Levnost		
														Planetka		Sporto- vec ze záliby
														Anglický šlechtic. titul		
Druh květen- ství					Zkr. Uni- verzity Palac- kého	Mrknutí (řídce)	Glazura		Oblaka	Malá Alana	Doprovod Detach- ment (zkratka)					
Čísl. překva- pení (ach)			Darebák												Iničiály Mládka	
			Podnebí												Přím- ností	
Český dramatik				Lodní šroub										SPZ aut Semil		
				Sloven. „uzel“										Rychlík		
	Otázka prvního pádu	Chemic. značka lutecia			Klofat									Vsák- nout		
		Cikán			Vysoká karta									SPZ aut Prachate		
Těžká svízelná situace						Tvrdé čer- né dřevo						Pliso- vaný				
						Zn. kilo- voltu						Chem. zn. astatu				
2. díl tajenky										Rozloha úředních pozemků						
Natřít barvami										Útoky						<b>Pomůcka:</b> ft, Ate, Nadia, det, laple.

# Přítel na vašich cestách

Základem úspěchu prodeje je znalost zboží. V případě cestovní agentury tedy prostředí, kam klienta vysílá, včetně fakultativních programů. Třeba „Tureckého večera“ (večere s programem karavanseraji nedaleko Alanye), jenž byl součástí poznávacího zájezdu, který pro své prodejce začátkem června zorganizovala cestovní kancelář Detur Tourism and Trading.



Na střeše jednoho z hotelů, které Detur nabízí ve svém katalogu.



A že jsme jich během zájezdu navštívili...



Také citadelu v Alanyi s typickým výhledem na přístav.



V podzemí pevnostní cisterny.



Dole pod námi je Kleopatřina pláž a jeskyně.

Po bezva obědě následuje parádní plavba lodí pod citadelou.



Následující den jsem si to zopakoval bez lodě. Při pohledu z Poseidonovy říše na korunu hradeb jako bych se propádl o dva a půl tisíce let nazpět.



...a pak jsem si zblázněl na řece Manavgat.

Nalodění na jachtu v Kemeru.



V Antalyi bydlíme v pětihvězdičkovém hotelu Resort Dedeman Antalya. Je na útesu. Od bazénu k průzračnému moři možno i zdvít.

Krásně členité pobřeží. Křišťálově čistá voda. Příjemné potápění.

Cestou na letiště se s Tureckem loučíme pohledem na prastarý antalyjský minaret.



- CK DETUR a.s.
- Pštrossova 1, 110 00 Praha 1
- tel.: 02/ 2491 1818, fax: 02/ 2491 7878
- hot-line: 0800 187 329, e-mail: info@detur.cz
- >> [www.vdetur.cz](http://www.vdetur.cz)