

oceňují sv• prodejce za rok 2004

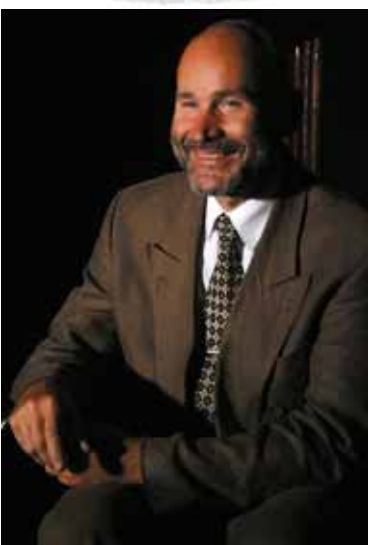
V sledky soutěže Nejlepší produkt, vyödí provizeí naj-
dete na stran•ch 20 aß 23.

I myslil sem sobě: „Ach, titoť lidé mimo všecky, co jich svět má, pobožnými býti příčinu mají, po tu hodinu životem svým jisti nejsouce.“ A ohlédaje se po nich, jak nábožní jsou, vidím, že jednotlivě předece jako v krčmě žerou, pijí, hrají, chtějí se, opizle mluví, zlořečí a všelickou prostopašnost provodí. Nad čímž se zkormoutě, napomínati jich počnu i prositi, aby, kde jsme, pamatovali, a takových věcí přestanouce, k Bohu volali. Než co platno? Jedni mne vysmáli, druzí na mne fukali¹, třetí opřáhali², čtvrtí vyhoditi strojili. Mámil můj, abych mlčel a hostem se v cizím domě býti pamatoval, kdež hluchým a slepým býti nejlépe jest. „Ach, nemožné jest,“ dím já, „aby ta věc na dobré vyšla s těmi obyčejí.“

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

¹osopovali se ²napřáhali, sáпали se

Ach, nemožné jest, aby ta věc na dobré vyšla s těmi obyčejí



Cestovat v Česku po často rozbitých a přeplněných komunikacích je o život. Naši sousedé – Rakousko a Německo – si už zavedli elektronické mýtné, čímž se ještě víc znásobil tlak tranzitní kamionové přepravy na beztak přetíženou (a to nejen díky bezprecedentnímu překračování povolené hmotnosti nákladů) českou silniční a dálniční síť.

Rozvoj dopravní infrastruktury oddalují a prodražují obstrukce tzv. „ochranářů“ a dalších parazitů, kterým v duchu přísloví: „Kdo maže, ten jede,“ účel světí jejich prostředky. „Ach, nemožné jest, aby ta věc na dobré vyšla s těmi obyčejí...“

Jaromír Kainc, nakladatel Všudybylu



O stabilních zdrojích dopravní infrastruktury 6



Evropské bankovní a finanční fórum 7



Každý první autobus 8-9



Elektronické mýtné 12

Trochu jiná dráha 10-11



Koleje Českou Kanadou 13



Hotelový komplex Populus 15

Není taxi jako taxi 14



Jubilejní reprezentační ples 16-17



Na českém trhu zřejmě nejlepší 18-19



Hotel Rokoko**** otevřen 19



Slavnostní večer 20-21



Pec nám spadla 22

Novoměstský pivovar 22



Kolik muziky za málo peněz? 22

Valencijská kuchyně v Praze 22



Rejvíz 24

All inclusive aneb časy se mění 23



Úspěchy destinačního managementu 25

Cyklobusy 24



Aby i Česká republika byla 28-29

Priessnitz symbolem úspěchu 26-27



8. výročí Zlaté hvězdy 30

Ta vaše Praha, ta mě vzala 30



Mezinárodní lázeňský festival 32

Přes 10 milionů přenocování 31



ČSA podepsaly smlouvu na 12 letadel 33

Letní sezona přelomovým obdobím 32-33



Sírius aneb American Express po šesté 34-35

Letenky přes internet 34



Jak jsem objevil Krušné hory 36



Průvodce labyrintem
českého cestovního ruchu

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

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

Grafická úprava a sazba: Layout s.r.o.,
Dornych 47, 617 00 Brno

Tisk: Gaspo Zlín

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

Je třeba vážné diskuse o stabilních zdrojích dopravní infrastruktury

S ředitelem Státního fondu rozvoje dopravní infrastruktury Ing. Pavlem Švagrem se setkáváme poslední březnové odpoledne roku 2005, abych se jej v rámci hlavního tématu páteho vydání VŠudybylu zeptal, jak se vyvíjí zavádění mýtného na území Česka?



Ing. Pavel Švagr

Až do října loňského roku podkladové materiály pro zavedení mýtného připravoval Státní fond rozvoje dopravní infrastruktury. Rozhodnutím vlády z ledna 2005 však byla veškerá aktivita kolem jeho přípravy přesunuta na Ministerstvo dopravy ČR. Státní fond rozvoje dopravní infrastruktury tedy už není institucí, která mýtné připravuje. Náš postoj k mýtnému je ale stejný. Tj., aby bylo zavedeno co nejdříve. Aby umožnilo spravedlivější zpoplatnění uživatelů dopravní infrastruktury a aby to byl systém, který bude perspektivní a modulárně rozšiřovatelný na další silniční síť v České republice. Úvaha se v dané chvíli koncentruje na zpoplatnění zhruba dvou a půl tisíce kilometrů dálnic a silnic prvních tříd. Předpokládám, že ke zpoplatnění bude docházet po etapách. Už dnes bychom ale měli mít představu, co nastane den poté, kdy zpoplatnění dvou a půl tisíce kilometrů komunikací zavedeme. Bude-li to stav finální, nebo zda toto výkonové zpoplatnění budeme postupně rozšiřovat na další silnice. Pro zkušenosti nemusíme chodit daleko. Velká Británie připravuje zpoplatnění všech silnic. Možná přijde čas, kdy bude taková diskuse nastartována i v Česku. Pokud by se britský model ukázal odborně a legislativně průchozí, bude třeba jej doplnit o ekonomické aspekty a o úvahu, co se stane s dálničními kupony a silniční daní u vozidel, kterých se mýtné v rozšířeném pojetí bude týkat. V přípravách na zavedení mýtného se v dané chvíli pokračuje. Bylo vyhlášeno výběrové řízení na poradce, který bude státu asistovat při tvorbě zadávací dokumentace. Podle usnesení vlády by do konce června mělo být připraveno zadávací řízení pro toho, kdo ve velmi brzkém budoucnu státu dodá technologii mýtného.

Pane řediteli, jaký byl loňský rok z hlediska rozvoje české dopravní infrastruktury?

Úspěšný. Jen z rozpočtu Státního fondu rozvoje dopravní infrastruktury bylo do české dopravní infrastruktury alokováno bezmála dvaapadesát miliard korun. Je to o 10,8 mld. víc, než kolik jsme

proinvestovali v roce 2003. Vzdor tomu, že si občas každý na stav silnic či na železnici zanadááváme, jsou loni investované finanční prostředky na železničních korydorech, silnicích i nově připravovaných dálnicích vidět. To ale neznamená, že jsem stoprocentně spokojený. Na nárůstu 10,8 mld. Kč je velká černá skvrna, a tou je dopad daně z přidané hodnoty. Stavební činnost je bohužel tou oblastí, v níž jsme od 1. května šli z pěti procent na devatenáct procent odvodu DPH bez jakékoliv kompenzace. Státní fond rozvoje dopravní infrastruktury je čistým plátcem daně z přidané hodnoty. Dopad změny sazby DPH (podle našich orientačních propočtů) za loňský rok činil cca 5 mld. Kč. Jestliže jsem řekl, že jsme měli rok úspěšný, je to bezesporu pravda. Mrzí mne ale, že se oněch pět miliard dostalo do státního rozpočtu, že z nich doprava nemá žádný efekt a že jsme je nemohli realizovat na prioritních stavbách. Čtenáři VŠudybylu by určitě dali hodně typů, kam by bylo radno v obecném zájmu tyto finanční prostředky alokovat. Velmi proto usilujeme, aby byl Státnímu fondu rozvoje dopravní infrastruktury zpětně kompenzován dopad daně z přidané hodnoty. Např. navýšením dotace ze státního rozpočtu, popř. jinými formami. Prostě aby nemuselo docházet k tomu, že díky růstu DPH některé stavby nedáváme do realizace. Že u jiných posouváme termíny a u dalších se bavíme o tom, že s ohledem na rozestavenost nejsme v současné době s to sanovat věcné harmonogramy tak, jak bylo původně ve smlouvách se zhotoviteli slíbeno.

Jak to bude v letošním roce?

To, co jsem řekl, platí i pro situaci roku 2005, kdy celkový potenciál dopravní infrastruktury, včetně úvěrů na D 47 a dotačních titulů z Evropy, může čítat až sedmdesát miliard korun. Je tedy opět vyšší. Pro srovnání. Když jsem hovořil o dvaapadesáti miliardách reálně vyčerpaných korun v roce 2004, byly to pouze finanční prostředky fondu. K nim musíme přidat úvěry a dotace z Evropy. Dohromady tedy bylo loni v dopravní infrastrukturu proinvestováno zhruba 61,5 mld. Kč. Čili srovnávám-li 61,5 mld. Kč s teoretickým potenciálem cca 70 mld. Kč letošního roku, opět bych mohl být spokojen. Ale zase platí, že tento teoretický potenciál musíme očistit o dopad DPH, tj. cca minus 5,5 mld. Kč. A samozřejmě rovněž záleží na

tom, jak se bude dařit získávat finanční prostředky z evropských fondů.

I když jdou ohromné finanční prostředky do dopravní infrastruktury, odborníci a zřejmě všichni, kdo se v dopravě pohybují, konstatují, že jsou tyto zdroje nedostatečné.

To je dáno tím, že Česko nemá dobudovanou dopravní infrastrukturu. Jak v oblasti dálnic, tak co se týče obchvatů měst a obcí. Mezi nejvíce bolavé se jistě řadí rozestavený okruh kolem Prahy. Bylo by potřeba udělat i řadu dalších opatření, protihlukových stěn a rekonstrukcí. To platí i o železnici, kde diskutujeme o třetím a čtvrtém tranzitním korydoru – spojení sever – jih, východ – západ. I o vnitrozemské vodní cestě, kdy již konečně padlo rozhodnutí, že se labská vodní cesta bude zkvalitňovat jezem u Děčína. Pokud to shrnu: víme co chceme a že musíme stavět kvalitně a efektivně. Víme, že v republice je a ještě dlouho bude podstatně více požadavků, než na kolik budou stačit finanční možnosti státu. Státní fond rozvoje dopravní infrastruktury odhaduje reálně potřebné finanční prostředky v horizontu příštích šesti až osmi let na jeden bilion korun. Jestliže od této astronomické sumy přihlídneme k v loňském roce reálně uvolněným zdrojům 61 mld. Kč, je zřejmé, že v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury musí být tlak na priority. Jak u pozemních komunikací, tak v železnici a vodní dopravě. Zároveň je třeba, abychom nejen uměli stavět nová díla, ale také se rozumně chovali k tomu, co postavily generace před námi. Věnovat se opravám a údržbě. Pokud bychom vyhlásili SMS anketu, aby lidé psali, kde všude jsou poškozené komunikace – výtluky, koleje apod., jsem přesvědčen, že bychom měli podstatně větší odezvu, než televizní SuperStar. My o tom všem víme, ale i v tomto případě je to o prioritách a disponibilních finančních zdrojích.

Jaké kde jsou?

Dosud největší zdroj, Fond národního majetku, pomalíčku vysychá. Je proto nejvyšší čas zahájit seriózní diskusi o stabilizaci zdrojů financování dopravní infrastruktury. Když podotýkám, že bychom se měli vrátit k diskusi o posílení podílu na spotřební dani z minerálních olejů ve prospěch Fondu dopravy ze stávajících 9,1% minimálně na 30%, neříkám nic tajemného. Právě proto, abychom stabilizovali vlastní zdroje systému směrem k tomu, co si můžeme dovolit i směrem k projektům „PPP“ – Public Private Partnership (partnerství veřejného a soukromého projektu). To je metoda, která říká, že včera jsem naprojektoval, dneska zadám, zítra postavím, pozitíř začnu užívat a dopozitíř začnu platit v horizontu příštích pětadvaceti let. Řekl jsem to hodně laicky, ale tak nějak to v praxi je. Musíme si propočítat investici, vázat ji na stabilní zdroje, které dopravní infrastruktura bude mít, prostě proto, že až začneme popozitíř investici splácet, paralelně s tím budeme mít potřebu dobudovávat nebo modernizovat silniční síť. Ale také budeme muset těch našich pětapadesát tisíc kilometrů silnic a devět tisíc kilometrů železnic udržovat. Proto si myslím, že je třeba velmi vážně diskutovat o stabilních zdrojích do dopravní infrastruktury. A pokud tyto zdroje stabilizujeme, bude to už „jen“ o správném určení priorit.

>>> www.sfdi.cz





Nová Evropa – počátek prosperity pro všechny, nebo jen pro pár zemí?

Ve dnech 22. až 24. března 2005 byl Všudybyl při tom, když se v kongresovém sále České národní banky v Praze za podpory Panevropské společnosti pro kulturu, vzdělávání a vědecko-technickou spolupráci COMENIUS konal již třináctý ročník Evropského bankovního a finančního fóra, tentokrát na téma: „Nová Evropa – počátek prosperity pro všechny, nebo jen pro pár zemí?“. Hlavní téma bylo rozvedeno do deseti pracovních panelů. V nich se během tří dnů vystřídalo více než padesát mluvčích včetně guvernérů centrálních bank Španělska, Švédska, Lucemburska, Kazachstánu, Uzbekistán a Slovenska, představitelů významných finančních institucí, pojišťoven apod. převážně z Evropy, ale i daleko mimo ni. Největší hvězdou letošní mezinárodní konference byl bezpochyby pan Michel Camdessus, čestný guvernér Banque de France a bývalý dlouholetý výkonný ředitel Mezinárodního měnového fondu. Výborné bylo i vystoupení Ing. Martina Jahna, místopředsedy vlády pro ekonomiku, a Askara Elemessova, viceguvernéra Centrální banky v Kazachstánu, který na řadě faktů zdůvodnil prioritu přijetí Kazachstánu do Evropské unie před Tureckem.

>> www.ebff.cz
>> www.comenius.cz





Každý první autobus

Loni touhle dobou upínali naši autobusoví dopravci velké naděje ke vstupu Česka do Evropské unie s tím, že se zřejmě zlepší podmínky pro jejich podnikání. Téměř po roce, co je Česko v unii, jsem se zeptal výkonného ředitele Interbusu Praha pana Josefa Zvoníčka, jak se českým autobusovým dopravcům ve sjednocené Evropě podniká.



Josef Zvoníček

Podstatně lépe, než před vstupem, protože nemáme problémy s přistavováním vozů a nabíráním skupin kdekoliv v rámci Evropské unie. Situace je pro podnikatele v dopravě rozhodně příznivější. Nicméně zhruba šedesát procent našich tržeb se odehrává na českém území. Co se týká obrátu, byl pro nás rok 2004 nejúspěšnějším za celou dobu existence firmy. Bohužel, to ale neznamená, že bylo vše tak super. Obrat byl nejvyšší, avšak ziskově jsme na tom tak slavně nebyli, díky nečekané změně sazby DPH. Smluvně stvrzené katalogové ceny musely zůstat, a my státu odvedli o 14 % vyšší daň z přidané hodnoty. Všichni jsme proto celou loňskou sezonu od rána večera tvrdě makali. Na konci, když přišla paní účetní s výsledky, si pak člověk říká, jestli by přeci jenom nebylo lepší prodávat nanuky...

Bodejť by ne, když své peníze trvale vrážíte do nových autobusů...

To ale musíme. Takových, co v Česku zaspali dobu, je... Náročnost zákazníků stoupá. Pro mnohé z nich je již pětiletý zájezdový autokar neakceptovatelný, přestože má obvyklou životnost 12 let. Zkuste ale dneska někomu přistavit dvanáctiletý autobus, odmítne do něho nastoupit s tím, že chce něco úplně jiného. Abychom se udrželi na trhu, je třeba investovat.

A váš poslední přírůstek?

Luxusní zájezdový autokar Mercedes Benz 0350 RHD Turismo. Zcela nový, špičkový. Má úsporný ekologický hnací agregát, nejmodernější vybavení včetně pasivní a aktivní ochrany a satelitní navigaci. Nasazujeme jej na VIP skupiny jednoho z našich partnerů. Bude jezdit výhradně v západní Evropě.

Interbus Praha je nejen dopravcem disponujícím vlastním moderním vozovým parkem a zároveň dispečerskou firmou, jež organizuje a garantuje služby smluvních přepravečů operujících pod obchodní značkou Interbus Praha.

Interbus Praha vlastní osmnáct vozových jednotek. Na trhu jich však uplatňujeme mnohem víc. Využíváme k tomu ověřené dopravce. Majitele autobusů, menší i velké firmy, které na svých autobusech, minibusích a limuzínách mají logo Interbus Praha.

Takže to navenek to vypadá, že každý první autobus patří do rodiny Interbusu Praha.

Správně jsi to vystihl. Žádné takové, co říká konkurence, že prý každý druhý. Celá řada dopravců využívá a svými kvalitními službami pomáhá budovat značku Interbus Praha. Počet vlastních vozů a zaměstnanců firmy Interbus Praha spol. s r.o. totiž nechceme navyšovat. Spíše udržovat, a co se vozového parku týče, především modernizovat.



Interbus Praha, spol. s r.o.,

člen ASTA (American Society of Travel Agents) a ETOA (European Tour Operators Association) se řídí zásadou flexibilně plnit přání klientů a partnerů. Své služby poskytuje v zemích Evropské unie i mimo ni. Během čtrnácti let se stal jednou z nejprestižnějších dopravních společností poskytující osobní přepravu v komfortních autokarech, minibusích a osobních vozech. Všechna vozidla jsou v perfektním technickém stavu. Pravidelné technické prohlídky a protokol TEMPO 100 umožňují přepravovat cestující maximální povolenou rychlostí. Vozový park, přepravované osoby, zavazadla a provoz firmy jsou pojištěny proti škodám na majetku i na zdraví. Všechny vozy operující v barvách Interbusu Praha jsou vybaveny mobilními telefony a jsou po 24 hodin denně ve spojení s jeho non-stop dispečinkem. Interbus Praha zajišťuje řízení a koordinaci dopravy u kongresových, incentivních, kulturních nebo sportovních akcí. Ve všech vozech je nabízena možnost zajištění občerstvení.

Cestovní agentura

Interbus Praha zajišťuje nejen dopravní služby, ale i kompletní aranžmá dle požadavků partnerů a klientů. Pro individuální klientelu zajišťuje na území Česka (pouze pro smluvní partnery) okružní jízdy. Pro skupinovou klientelu denní i noční okruhy po Praze (včetně Hradu a historického centra) a v jejím okolí, plavby po Vltavě, folklorní večery s občerstvením v duchu tradiční české kuchyně, Konopiště, Karlštejn, Kutnou Horu, Telč, Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Český Krumlov, Hlubokou nad Vltavou, České Budějovice aj. Nabízí ubytování ve dvou až pětihvězdičkových hotelích a penzionech pro individuální, skupinovou a studentskou turistiku. Pro byznys klientelu pak ubytování residenčního typu. Pro rodiny s dětmi ubytování v zařízeních apartmánového typu. Zajišťuje průvodcovské a asistenční služby vysoké kvality i s tematickým zaměřením v ruštině, čínštině, angličtině, němčině, italštině, francouzštině, španělštině a dalších jazycích a služby na klíč, jako např.: pobytové a programové balíčky služeb na přání, asistenční služby, sportovní akce včetně golfu, cesty za vzděláním apod.

Zatím samá pozitiva. Tak tedy, jakou „radost“ autobusovým dopravcům přinesl vstup Česka do unie z hlediska tranzitní kamionové přepravy?

Strašnou! Velké starosti, jež jsou důsledkem zvýšeného množství nehod kamionů



a dopravních zácp. To vše osobní přepravu zdržuje a dělá z ní občas loterii, dojedeme-li na čas. Jedním z hlavních důvodů, proč si tranzitní kamionová doprava tolik oblíbila české silnice a dálnice je, kromě bezkonkurenčně nejnižších tranzitních poplatků, absence vážení nákladů. Pokud by



byly tranzitující kamiony váženy rovnou na hranicích, tak by jich tam při stávající praxi polovina zůstala a pokud by drtivá většina těch, které Českem projíždějí byla ve vnitrozemí vážena namátkově na mobilních vahách, musely by se na pokutách vybrat astronomické částky. Spousta kamionů je přetížena. Důsledkem toho jsou vyjeté koleje a i jinak poškozené vozovky. To pro nás pro dopravce reprezentuje nejen



sníženou bezpečnost na komunikacích, ale i vyšší amortizaci vozidel a s nimi spojené vícenáklady.

Zdá se, že hospodářským stratégům tohoto státu absence objektivních údajů nevedí. Ostatně doteď nepostrádají satelitní účet cestovního ruchu. Nicméně jak je na tom podle tebe výkonnost českého cestovního



ruchu. Stoupá nebo klesá?

Toť otázka. Krom několika „odvážných“, kteří si to, stejně jako za dob Státního plánovacího úřadu, vycucávají s prstu, u nás nikdo neví jak na tom toto odvětví opravdu je. Takže pokud bych to měl odvozovat podle objemu práce nás a našich partnerů, zdá se že výkonnost odvětví cestovního ruchu stoupá.



Ale rozhodně si nemyslím, že se tak děje díky (byť jen morální) podpoře státu.

Jaký je klíč k úspěchu Interbusu Praha?

Budu se opakovat... Krédem naší společnosti je, že nechceme být nejlacinější, ale nejkvalitnější. Dispečink funguje non-stop čtyřadvacet hodin denně. Reagujeme i na změny a objednávky na poslední chvíli. Vždy se nám je zatím dařilo zajistit tak, aby byl zákazník spokojený.

➤➤ www.interbus.cz

Interbus Praha

Trochu jiná dráha

Jindřichohradecké úzkokolejky



V jihovýchodních Čechách,

v půvabném, zasněném kraji lesů, kopců, rybníků a rozsáhlých lesů najdete něco, co jinde nabídnout prostě nemohou: poslední úzkokolejnou železnici v Čechách. Její koleje, vzdálené od sebe pouhých 760 milimetrů, se vinou spoustou zatáček z Jindřichova Hradce na jih do Nové Bystřice u rakouských hranic, na sever pak směřují do Obrataně, obce ležící na půli cesty mezi Tábořem a Pelhřimovem. Romantické lokálky jsou nejen živou technickou památkou, dokumentující vývoj železniční dopravy na území Čech v období, kdy si koleje hledaly cestu také na venkov, ale také především dodnes životaschopným prostředkem základní dopravní služby regionu dopravou osobní i nákladní.

Trať do Nové Bystřice,

dlouhá 33 km, zpřístupňuje od roku 1897 krajinu České Kanady. Vlák vás poveze hlubokými lesy i štavnatými loukami, okolo zrcadel rybníků i bludných balvanů. Léty nachýlené telefonní sloupky jakoby ukazovaly vlaku cestu – to aby nezabloudil a neztratil pás úzkých kolejniček, jako stuha se vinoucích krajem. Malebná nádražička a zastávky decentně ukryté před shonem dnešní doby v lesním tichu jen podtrhují romantiku cesty do dětství. Od nich vychází hustá síť turistických i cykloturistických tras, propojujících mnohé další zajímavosti okolí.

Severní úzkokolejka

do Obrataně nejen spojuje malebná městečka Novou Včelnici, Kamenici nad Lipou a Černovice u Tábora s okolními vesnicemi každodenními osobními i nákladními vlaky, ale z jejich ostrých zatáček a velkých stoupání poskytuje množství půvabných výhledů do zdejší krajiny lesů a slunných strání. Značené turistické trasy pak nabízejí řadu možností k výletům do poněkud neprávem opomíjeného kraje a k mnoha zajímavým památkám v okolí.



Čím jiná dráha?

Na první pohled se zdá, že se od jiných lokálek může lišit nanejvýš svým úzkým rozchodem. Je to ale jinak: Jindřichohradecké úzkokolejky vám nabídnou služby, aktivity a zážitky, které jsou na jiných drahách prostě nemožné. Posuďte sami:

Provoz parních lokomotiv

V sezoně podle jízdního řádu pro veřejnost, celoročně kdykoliv na základě vaší objednávky vyjždějí se svými vlaky naše historické parní lokomotivy. K nim patří samozřejmě i náročně restaurované stoleté osobní vagony, které poskytují teprve ten správný prožitek při cestě do minulosti – nebo kamkoliv jinam, kam vedou naše koleje a kam si budete přát.

Zvláštní vlaky na přání

Připravíme pro vás jízdu vaším soukromým vlakem podle vaší objednávky, s jízdním řádem podle přání. Jízda může být zakončena večírkem či piknikem v lesním nádražičku Hůrky, jehož prostory jsou upraveny právě pro tyto účely barem a posezením (případně i prostorem pro hudbu a tanec) v historickém dřevěném skladišti, upravenou travnatou plochou s ohništěm, sociálním zařízením a dalšími vymoženostmi, které na nádražích obvykle nehledáte.

Vlak doplníme programem podle vašeho přání (hudba, občerstvení včetně opékání nejrůznějších pamlsků, vystoupení ve stylu přeapadení vlaku, a dále

„sedím si na uhláku a vyhlížím přes okraje“? Žádný problém! Jízda v otevřeném nákladním voze vybaveném lavicemi a stoly, požitkem poskvrněný snad jen nějakou tou sazí. A propos – bylo zjištěno, že saze na chleběčkách v malé míře neškodí... Stejně tak můžeme nabídnout kryté nákladní vozy zvané „dobyččáky“ nebo vozy plošinové. Na pomyslné druhé straně pak stojí oběd či raut v „séparé“ oddíle bývalého poštovního vozu. A když budete při návratu vlaku kolem půlnoci pozorně sledovat měsícem ozářené louky Na radosti u Senotína, možná uvidíte v trávě tančit vílu...

Pojali jste nápad vzít s sebou vlakem bicykl? Samozřejmě. A koně? Oznamte nám to, prosíme, tři dny předem...

Edmondsonovy lepenkové jízdenky

Pro cestující vašeho vlaku připravíme podle přání i dobové pamětní železniční lepenkové jízdenky, takové, jaké ještě před dvaceti lety neodmyslitelně pa-



tržily ke každé jízdě vlakem, ale dnes je odvál čas. Jedinou tiskárnu takových jízdenek v republice jsme zachránili před šrotem a jsme schopni vám v tomto tradičním provedení vytisknout i vizitky, příležitostné tisky a repliky jízdenek.

Dovolená na nádraží?

I v tom jsme „jiná dráha“. Nikde jinde vám nenabídnou pobyt v zařízených apartmánech



na venkovských nádražičkách, kde lišky (a vlaky) dávají dobrou noc a od nichž jejich vesnice dávno utekly blíž nové době. Prožijte týden či dva v roli pana přednosta stanice „na ztracené vartě“ uprostřed lesů. Apartmány jsou pohodlně zařízeny včetně kuchyňky a sociálního vybavení, v blízkosti koupání, stravování z vlastní „produkce“. Turistika, cyklovýlety, houbaření. Parkování přímo na nádraží. Ideální pro rodinné dovolené.

Balíčky služeb

Kromě výše popsaných produktů zajistíme pro vaši skupinu či zájezd nocleh v některém z partnerských hotelů v okolí. Pro znavené účastníky jízdy vlakem nebo jako doplnění programu zabezpečíme transfer z/na nádraží historickým (nebo naopak současným) autobusem. Obdobně je program jízdy možno doplnit návštěvou některé z památek v okolí tratě (jindřichohradecký zámek, hrad Landštejn, klášter ve vsi Klášter...). Fantazii se meze nekladou!

První byl Cimrman

Jindřichohradecké úzkokolejky navštívila celá řada významných osobností naší minulosti i současnosti. Prvním velkým, který okusil, pravda, poněkud nedobrovolně, dobrodiní tohoto dopravního prostředku, byl sám Jára Cimrman. Proto byla na věčnou paměť této události na zastávku Kaproun umístěna za účasti členů Divadla Jára Cimrmana pamětní deska a posléze vztýčena – či spíše položena – i socha. Zastávka se tak stala kulturním cílem cimrmanologů celého světa. Přesvědčte se sami!

>> www.jhmd.cz



co vás napadne a bude proveditelné).

Jsme zvyklí nejen na cestovní kanceláře a podnikové výlety, ale i na svatby ve vlaku, soukromé oslavy, speciální vlaky pro fotografy a filmaře profesionální i amatérské včetně jejich specifických požadavků, školy, tiskové konference a mnohé další varianty. Služeb našich vlaků využili mimo jiné i prezident ČR Václav Havel a premiér Vladimír Špidla...

Speciality aneb Už jste jeli v uhláku?

Tak tohle vám jsme schopni splnit opravdu pouze a jen my; na jiných železnicích s takovým přáním neuspějete. Láká vás jízda podle slov klasické písničky

Česko má topologii, která nahrává objížďení zpoplatněných úseků

IBM poskytuje zákazníkům v České republice široké portfolio produktů a služeb. Zahrnuje více než čtyřicet tisíc položek počínaje výkonnými mainframy pro e-business přes midrange eServery a intelovské servery, pracovní stanice IBM NetVista, notebooky řady ThinkPad až k serverovým platformám a inovativním službám. Generálního ředitele IBM České republiky pana Aleše Bartůňka jsem



Ing. Aleš Bartůňka

který považujeme za klíčovou součást IT infrastruktury a do jehož vývoje se neustále investuje.

Jak se u IBM uplatňují Češi?

IBM má v Česku část svých vývojových laboratoří, které se nazývají Watson Laboratories. Pražská skupina vedená Ing. Janem Šedivým se zabývá vývojem softwaru na rozpoznávání lidského hlasu a následných aplikací.

Její členové jsou nositeli řady patentů známých Americkým patentovým úřadem. Je to špičková laboratoř a výsledky její práce IBM používá po celém světě včetně vesmírných programů.

Hlavní téma tohoto Všudybylu je doprava a jedním z jejích velkých českých témat je elektronické mýtné.

Elektronické mýtné je projekt, o který má IBM velký zájem. Bude-li v Česku vypsáno na mýto výběrové řízení, IBM se jej hodlá zúčastnit. Na problematiku elektronického mýta se cítíme být dostatečně kompetentní, abychom ve spolupráci se svým partnerem, konsorciem švýcarských firem Ascom – Fela, připravili velice dobrou nabídku vhodnou pro potřeby českého trhu.

V loňském „dopravním“ Všudybylu jsem prezentoval úspěšnou realizaci elektronického mýtného ve Švýcarsku (viz www.e-vsudybyl.cz, heslo pro full textový vyhledávač: „fela“). To, co mne na něm fascinovalo, byla návratnost umožňující financovat ekologicky šetrné způsoby dopravy.

To na něm IBM fascinuje také. Švýcarský projekt má z fungujících výběrů elektronického mýta nejnižší provozní náklady a nejlepší návratnost investic. U některých projektů je příliš brzy na to, aby se posuzovaly. My jsme ale přesvědčeni, že model švýcarského mýta, který je založen na celoplošném výběru a zpoplatnění silnic, je systém pro Česko nejhodnější.

Na jakém principu funguje?

Každý kamion může být vybaven tzv. OBU - „on board unit“, která sbírá příslušné údaje. Systém švýcarského celoplošného mýta je založen na kombinaci tachografu a satelitního systému GPS. Je několik variant zpoplatnění kamionů. Není zde povinnost mít všechny soupravy vybavené OBU. Platit se dá u různých terminálů, kiosků, které jsou ve Švýcarsku na hranicích. Systém je

Společnost IBM je největším výrobcem produktů a poskytovatelem služeb informačních technologií na světě s více než osmdesátiletou tradicí v inovacích. Převažující činností IBM Česká republika je prodej širokého spektra informačních technologií – všech typů počítačů, zálohovacích a komunikačních systémů včetně programového vybavení a služeb. K hlavním cílům IBM celosvětově patří poskytování komplexních služeb systémového integrátora a prosazování výhod elektronického obchodování do každodenního života. V Česku IBM navazuje na dlouhou tradici. Její pražská pobočka byla ustavena jako šestá v Evropě již v roce 1932.

velice propracovaný, efektivní a funkční.

Proč tedy Rakousko použilo systém zpoplatnění pouze dálnic, a vy u Česka zastáváte celoplošné mýto švýcarského typu?

Jeden z důvodů je, že Česko má topologii, která přímo nahrává objížďení zpoplatněných úseků. V případě, že bude zpoplatněna pouze část pozemních komunikací, resp. jenom dálnice, nastane problém. Dojde k neúměrnému zatížení nejen silnic první třídy, ale i dalších paralelních komunikací, které umožní převoz nákladů z bodu A do bodu B. Že se tak stane, je možné doložit situací v Německu. V určitých regionech zde dochází k objížďení zpoplatněných úseků právě proto, že se Německo rozhodlo použít systém neceloplošného mýta pouze na dálnice a některé silnice první třídy. V Rakousku je situace trochu jiná, protože topologie silniční sítě tolik nenahrává objížďení. Dvě třetiny jeho plochy pokrývají Alpy. Rakousko se ale dá objet přes Česko, a to se také děje, protože speditérské firmy z velké většiny preferují náklady na dopravu před rychlostí. Další věc je, že neceloplošné mýto znamená podstatně nižší výběr peněz. U celoplošného mýtného se vybere o 80 % více než u neceloplošného. Zároveň i výstavba celoplošného mýta je z hlediska projektu a technologie jednodušší, protože systém nemusí rozlišovat, které silnice jsou zpoplatněné a které ne. V případě neceloplošného mýta se budou muset díky systému a technologiím stavět na všech vjezdech ze zpoplatněných komunikací různé konstrukce, ať už rámy nebo stožáry apod.

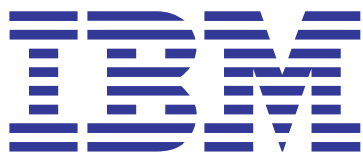
To ale je pro řadu firem dobrý byznys...

To asi ano, ale znamená to častokrát i velice zdoluhavá stavební řízení. Jsme přesvědčeni, že systém celoplošného mýta je realizovatelný podstatně dříve. A i kdyby se Česká republika teď rozhodla pro neceloplošný výběr mýta, stejně se v bu

>> www.ibm.com/cz

sice oslovil v souvislosti s tématikou elektronického mýtného, avšak má první otázka byla, jaká je podnikatelská filozofie IBM.

IBM je firmou podnikající v oblasti informačních technologií, služeb, konzultací, outsourcingu. Oproti konkurentům se pyšní i dlouhou historií. Vznikla ve Spojených státech amerických na přelomu předminulého a minulého století. Začínala jako firma vyrábějící průmyslové váhy a hodiny. Postupně se dostávala ke strojům a přístrojům na hromadné zpracování dat. IBM stála u několika inovací, které radikálně změnily trh informačních technologií i pohled na něj. V roce 1964 uvedla na trh první systém IBM 360, což byl první mainframe. Byl to tehdy nejdražší privátně financovaný projekt v historii. IBM vsadila celou svou existenci na to, že projekt bude komerčně úspěšný. A byl! Byl to zárodek dnešních velkých počítačů. IBM byla i u zrodu osobních počítačů, tzv. „PC“. Mnozí si pamatují dobu, kdy bylo standardem „PC IBM Compatible“. IBM byla vždy leaderem na trhu informačních technologií a v současné době zaznamenává výrazný posun ve směru vysoké přidané hodnoty ve prospěch zákazníka. Jedná se především o oblasti komplexních projektů a služeb, obchodních konzultací a strategického outsourcingu. Tento krok byl navíc před několika lety podpořen akvizicí konzultační divize PricewaterhouseCoopers. Čím dál více směřujeme od dodávek produktů a služeb ke strategickým partnerstvím. To ale neznamená, že bychom opouštěli technologie. IBM investuje velké objemy prostředků do vývoje. V porovnání s konkurencí je IBM firmou s absolutně nejvyšším počtem patentů přijatých během jednoho roku. Těžiště inovací IBM je v současné době v oblasti IT infrastruktury, konkrétně serverů. Naše serverové řady jsou známy vysokou výkonností, spolehlivostí, odolností proti chybám a jsou v podstatě zárukou téměř nepřerušovaného chodu a příznivého poměru nákladů na vlastnictví takovéto infrastruktury. Další směr je IBM software,



Koleje Českou Kanadou

Duben – měsíc výluk, říká se na jindřichohradeckých úzkokolejkách. Koleje, do nichž se desetiletí neinvestovalo – vhodný důvod se vždycky našel, třeba že bude trať stejně brzy zrušena – vyžadují rozsáhlé opravy. A jaká by to byla dráha bez kolejí? I úzkokolejka potřebuje pro bezpečnou jízdu svých vlaků dobře udržovanou trať, po které se její lokomotivy motorové i parní mohou bez obav „rozběhnout“. Stavební činnost na trati je však omezena na krátké období na jaře, kdy v hlubokých lesích konečně zmizí sníh, a na podzim, než sníh znovu ovládne pole. Ne nadarmo se zdejšímu kraji říká Česká Kanada... Přes léto, kdy je jízdní řád posílen a stovky lokálka musí zvládnout nápor desítek a stovek tisíc cestujících, není na opravy tratě prostor.

Nově položené koleje lokálky za sebou skrývají scény, které zůstávají cestujícím zpravidla utajeny. Je to trošku jako z románu: uprostřed zeleného ticha parta chlapů klade cestu pro železného oře. Ruku na srdce, nechtělo by se vám občas zahodit notebook, vzít krumpáč nebo perlik a pěkně na čerstvém vzduchu, daleko od všedního shonu do toho praštit?

www.jhmd.cz



TÝTÝ v Top Hotelu Praha

V nové kongresové hale TOP HOTELU Praha se 2. dubna 2005 od 20 hodin v přímém televizním přenosu vyhlášovaly ceny 14. ročníku ankety TÝTÝ o nejpůvodnější osobnosti a pořady televizní obrazovky. Poprvé v historii jí předcházela „Vyhlásovací večer TÝTÝ“, vysílaný rovněž TV Nova z multifunkční kongresové haly TOP HOTELU Praha. Do „Dvorany slávy“ na něm byl uveden režisér Antonín Moskalkyk. Tradiční zakřivené zrcadlo Kurta Gebauera získali: moderátor zpravodajských pořadů Pavel Zuna, moderátor publicistických pořadů Marek Eben, sportovní komentátor Robert Záruba a moderátor zábavných a soutěžních pořadů Vladimír Hron. Ten si posléze spolu s režisérem Františkem Polákem přišel převzít i cenu v kategorii „Pořad“ za „Jsou hvězdy, které nehasnou“. Zatímco u kategorie „Zpěvák“ se překvapení nekonalo a zrcadlo se dostalo do rukou Karla Gotta, mezi zpěvačkami v letošním roce vládne Aneta Langerová. V kategorii „Herec“ byli vyhlášeni Miroslav Donutil a Ivana Chýlková. „Pojišťovna štěstí“ se stala seriálem roku a absolutním vítězem ankety TÝTÝ. „Objevem roku 2004“ po napínavém souboji, který pokračoval během celého slavnostního večera, diváci zvolili Vojtěcha Kotka. Po skončení přímého přenosu byl TOP HOTELem Praha pro hosty připraven bohatý raut. Přilehlé prostory kongresové haly se zaplnily celebritami. Všichni se výtečně bavili až do pozdních večerních hodin.

www.tophotel.cz

TOP
HOTEL®
PRAHA
& CONGRESS CENTRE



Není taxi jako taxi

Pana Viktora Dvořáka jsem na stránkách VŠU-
dybylu již představil v řadě rolí. Jako prezidenta
asociace „Visit USA Committee“; provozovatele
úspěšné půjčovny automobilů „Dvořák, Rent
A Car“; inomingové agentury „Bohemia Travel
Service“, jež na českém trhu zastupuje ame-
rickou sightseeingovou společnost GRAY LINE;
spolumajitele „Květinového servisu“ a ředitele
společnosti „Car Service - Chauffeur Service &
Limousine Service“, jež se podílí na zajišťování
nejprestižnějších akcí, které se v Česku po „Sa-
metové revoluci“ konaly. Právě kvůli poslední
jmenované aktivitě jsem pana Dvořáka oslovil
v souvislosti s hlavním tématem „dopravního“
VŠUdybylu, abychom otevřeli téma a na příkladu
firmy „Car Service“ ilustrovali, proč si hotely na
přepřevu osob (např. na letišti nebo do jiných
míst, jako jsou restaurace a divadla) najímají
smluvní přepravce a zřejmě jim důvěřují více než
klasickému taxi.

Je to mj. proto, aby si udržely vysoký standard
služeb. Proto má dnes většina čtyř a pětihvězdič-
kových hotelů zabezpečenou smluvní přepravu
svých hostů. Špičkový hotelový servis vyžaduje
permanentní dostupnost a spolehlivost. Kvalita
přepravy, hlavně u renomovaných hotelů, je za-
jišťována vozidly se stářím maximálně do tří let.
Renomované firmy provozující hotelový limousine
service (nás nevyjímaje) zásadně používají nová

vozidla. Obnova vozového parku u nás
probíhá po 12 měsících a maximálně
po padesáti tisících kilometrech. Označením vozů
„Limousine Service“ informujeme zákazníky o jiném přístupu
k této službě. Hotelový limousine
service má transparentní pevnou saz-
bu za dopravu od hotelu do daného
pásma a zpět. Také z tohoto důvodu
nejsou limuzíny opatřeny taxametry.
Naši řidiči jsou jazykově vybaveni

a jednotně ustrojeni. Eleganci a styl oblečení pro
nás zajišťuje smluvní partner - společnost OP
Prostějov. Služby musí být stoprocentní a asis-
tence řidičů při nástupu a výstupu pasažérů je
samozřejmostí. Velmi důležitá je čistota vozidla,
a to i v případě nepříznivého počasí. Necháváme je
mýt někdy až čtyřikrát denně.

**Vozy vaší společnosti jsou vybaveny GPS systé-
mem.**

Ano, mj. i proto, že zaručuje zpětnou kontrolu.
Jestli řidič nepřekračuje rychlost, zdali pasažéra
veze po stanovené trase a na místo určení. Pro
zákazníka je důležité, že v případě změny trasy platí
stejná cena.



Viktor Dvořák

**Pokud vím, zajišťovali jste, a již tra-
dičně zajišťujete, limousine service
pro nejrenomovanější VIP návštěvní-
ky Česka. Možná i proto, že na rozdíl
od řady firem provozujících hotelové
taxi vaše společnost používá výhrad-
ně vlastní vozy.**

Ano, naše společnost garantuje kva-
litu služeb vlastním vozovým parkem
a vybraným personálem. Lidské zdroje,
obdobně jako vozový park a technolo-
gie, přispívají k vysoké bezpečnosti a flexibilitě pro-
vozu. Pokud je třeba vyměnit vůz, okamžitě máme
náhradní, odpovídající požadovaným parametrům.

Pokud by pasažér nebo hotel nebyl z jakéhokoliv
důvodu spokojen s řidičem, obratem jej nahrazu-
jeme jiným šoférem, aniž by bylo třeba měnit vůz.
Údržbu vozového parku pro nás provádí výhradně
autorizované a certifikované servisy. Limuzíny i je-
jich obsluha totiž musí odpovídat náročným poža-
davekům našich partnerů - renomovaným hotelům
s mezinárodní prestiží.

- >>> www.limousineservis.cz
- >>> www.dvorak-rentacar.cz
- >>> www.citytours.cz
- >>> www.kvetinovyservis.cz



Hotelový komplex Populus

Ředitele hotelu Ing. Michala Bendy jsem se zeptal na jeho vztah k hotelu.

Investor a majitel komplexu, firma REAL HALUZA & SYN s.r.o, resp. pan Ing. Vojtěch Haluza, se rozhodl pro perspektivní lokalitu mezi Jarovem a Malešicemi. Pan Haluza plně využil toho, že hotelový komplex Populus stavěla jeho vlastní stavební firma. Populus splňuje kritéria velice dobrých tří hvězd a těží z kvalitního kongresového zázemí. Je častým místem firemních prezentací, seminářů, svateb apod. Pan Haluza na stavbě ani na vybavení hotelu nešetřil, což je zřejmé z řemeslného zpracování a uplatněných materiálů. Velkoryse řešil design včetně prostorových dispozic pokojů, gastronomických středisek, kongresového sálu a salonků. Navíc je uvnitř hotelového areálu prostor pro akce pod širým nebem, jako jsou barbecue apod. Hotel je využíván nejen pro krátkodobá a střednědobá ubytování, ale klienti z řad firemních zákazníků si jej oblíbili natolik, že jej využívají i v rámci svých dlouhodobých misí v České republice.



Zprava: ředitel hotelu Ing. Michal Benda, sales manager Gizela Kubíková a F&B manager Bohuslav Vanc.



Kam se podle vás bude vyvíjet hotelový průmysl?

Praha má to štěstí, že je jedním z nejkrásnějších měst na světě. Pražský hotelový průmysl ani tak nemusí mít obavy, že by jej postihl nezájem či destruktivní zásahy zvenku. Totéž se ale bezpečně nedá tvrdit o zásazích zevnitř. A tak je např. otázkou, zůstane-li DPH taková, jaká je. Pokud však naše vnitřní české okolnosti nebudou odvětví cestovního ruchu překážet, nemám o hotelový průmysl v Praze obavy.



Hotel Populus

U staré cihelny 2182/11, 130 00 Praha 3-Žižkov
tel.: 255 712 111, fax: 284 864 318
e-mail: populus@pic-group.cz
rezervace ubytování: kubikova@populus.cz
kongresové centrum: markova@populus.cz
>>> www.populus.cz



Hotelový komplex Populus

tvorí dva hotely: Populus Garni zaměřený na turistickou klientelu a Populus Kongres zaměřený na byznys klientelu. Komplex se nachází v klidové zóně Žižkov v Praze 3. Stanice metra Želivského, Strašnická a Florenc jsou snadno dostupné prostřednictvím autobusových linek MHD.

Hotel Populus Garni***

je třípodlažní budova moderní architektury s klasickým vybavením. Pokoje disponují vlastním sociálním zázemím, TV se satelitním příjmem a telefonem. Struktura pokojů: 23 dvoulůžkových, 2 třílůžkové, 2 junior suite, 1 apartmán. V letních měsících je k dispozici příjemné posezení na terase. Hostům je k dispozici stálá taxislužba.

Hotel Populus Kongres***

je zaměřen na byznys klientelu. Tomu je přizpůsobeno dispoziční řešení a vybavení hotelu. Disponuje 45 prostornými pokoji. Všechny jsou vybaveny psacím stolem, dvěma telefony, TV se satelitním příjmem, trezorem. Struktura pokojů: 38 dvoulůžkových, 2 jednolůžkové, 5 apartmánů. Podlaží jsou propojena osobním výtahem a dvěma vnitřními schodišti. Součástí hotelu je kongresový sál (120 míst) a dva salonky (2x30 míst). Hotel má vlastní parkoviště se 42 parkovacími místy. Zpevněná zahradní plocha mezi hotely Populus Garni a Populus Kongres umožňuje venkovní posezení v zeleni včetně treláží a pergol. Na základě objednávky může být k dispozici terasa ve čtvrtém patře o celkové ploše 60m² s bazénem, grilovacím pultem a venkovním nábytkem. Je součástí velkého apartmá, které je možné využívat pro realizaci komornějších akcí.

Stravovací služby

Komplex disponuje prostornou restaurací s kapacitou 110 míst, oddělitelným salonkem (30 míst) a lobby barem (45 míst).

10. jubilejní reprezentační ples

5. března se v kongresovém sále a ostatních společenských prostorách hotelu Ambassador - Zlatá Husa konal 10. jubilejní reprezentační ples, letos netradičně v maskách. Slavnostního večera se zúčastnily přední osobnosti politického i společenského života. Během plesu byl nabízen velký sortiment výrobků studené a teplé kuchyně, cukrářských výrobků a ovoce. Všichni hosté měli možnost ochutnat ze široké nabídky nejvyšších moravských vín. O nezapomenutelnou atmosféru plesu se postarali svým pestrým programem špičkoví umělci v čele s Leonou Machálkovou, Jiřím Kornem, Jitkou Zelenkovou a skupinou Black Milk. Samozřejmě nechyběla bohatá tombola a vyhlášení nejlepší masky. Jako každý rok i letos patřil tento ples k tradičně nejvýznamnějším událostem plesové sezony, což dokazují stále ohlasy všech zúčastněných.

>> www.ambassador.cz



AMBASSADOR GROUP



Vědomostní ul. 6-7, 711 01 Praha 1, ČR
e-mail: hotei@ambassador.cz
www.ambassador.cz



Karlínská ul. 101/11, Moravské lázně, ČR
e-mail: hotei@eplanade-moravskalazne.cz
www.eplanade-moravskalazne.cz



Vědomostní ul. 311/01, Moravské lázně, ČR
e-mail: hotei@hotei-agricola.cz
www.hotei-agricola.cz





Firma Korál servis LTM s.r.o.

se sídlem v Litoměřicích byla založena v roce 2000. Navazuje na činnost dodnes prosperujících firem Korál servis s.r.o. se sídlem v Liberci (založena 1996), zabývajících se chemickým čištěním oděvů a textilií, a Korál servis RBK s.r.o. se sídlem v Rumburku (založena 1998), orientované na průmyslové prádelnictví a chemické čištění oděvů. Korál servis LTM s.r.o. podniká v prádelnictví, chemickém čištění oděvů a textilií a ve speciálním čištění a doupravách oděvů z kůže a kožešin a sedacího nábytku z přírodních usní. V roce 2004 přebírá firmu GOLDEN CLEAN a.s. včetně jejich výrobních a obchodních aktivit. Všechny zmiňované společnosti spolu úzce kooperují. Výrobní kapacity a infrastruktura tak společnosti Korál servis LTM umožňují pohotově reagovat na aktuální potřeby zákazníků při striktním dodržování technologických postupů a špičkové kvalitě. Realizovat svoz a rozvoz zboží výměnným způsobem v klecích (kontejnerech) i okamžitou a bezkonfliktní reakci na případné reklamace.

Prádelnictví

Korál servis LTM pere a žehlí ložní, koupelnové a kuchyňské prádlo, stolní textil, pracovní oděvy apod. na moderní kontinuální prádelenské lince, v bubnových pračkách, sušičích, třívalcových žehličích a tvarových lisech. Provádí jeho běžné krejčovské opravy. Používá výhradně certifikované prací a pomocné prostředky renomovaných dodavatelů: JohnsonDiversey Česká republika, L.C.E. Odry, Procter & Gamble Czech Republic a dalších. K jeho klientům se řadí: Hradní stráž Praha, Univerzita Jana



Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem, Česká zemědělská univerzita v Praze, Armádní sportovní centrum DUKLA, pražské hotely Moráň, Florenc a Vítkov; Bezděz, Bohemia a Sportcentrum Staré splavy; hotely Maxičky a Česká koruna Děčín aj.

Čistírenství

Korál servis LTM provádí čištění a finální doupravu všech typů oděvů a textilií určených pro tento typ ošetření. Tzn. i oděvů a uniforem zaměstnanců dopravních společností, hotelů apod. záclon, závěsů, drapérií. Technických textilií včetně filtrů vzduchotechniky. Pracovních oděvů v jakékoliv míře znečištění včetně běžných krejčovských oprav atp. Realizuje je v moderních italských čistírenských strojích SUPREMA za použití prostředků renomovaných dodavatelů, např. Seitz a Kreussler (Německo), Chimika Sud (Itálie) aj. Provozuje síť vlastních a agenturních sběrů. K jeho zákazníkům se v této oblasti řadí pražské hotely Kampa a Four Seasons; firmy Nord Logistic Praha a.s., Dopravní podnik hl.m. Prahy, Bohušovická mlékárna, Lafarge cement a.s., Ryko a.s. Děčín, ČD depo Ústí nad Labem aj.

Čištění přírodních usní

Korál servis LTM provádí speciální čištění, ošetření a doupravu interiérového mobiliáře z přírodních usní (kůže a kožešin), jako jsou křesla, židle, různé formy potahů nábytku atp. Čištění a finalizační práce jsou prováděny speciálními postupy s následným plněním struktury usně látkami, které mají pozitivní vliv na její mechanické, estetické a užité vlastnosti. Součástí údržby

povrchu usně je její preventivní ošetření proti špinivosti a zamezení penetrace nečistot do hloubky povrchové struktury kůže. Tuto činnost provádí buď přímo u zákazníka nebo ve své provozovně v Litoměřicích. Z již realizovaných zakázek: Konferenční centrum vlády České republiky v Karlových Varech, hotel Fenix Praha, Betlémská kaple, Francouzská restaurace v Obecním domě v Praze, ČSOB Liberec a na dalších tři sta zakázek, a to bez jediné reklamace.

Čištění kožených oděvů

Korál servis LTM čistí oděvy z kůže a kožešin, motocyklistické kombinézy, speciální oděvy a výstrojní součásti atp. Čištění provádí praním v čistícím médiu. Následují speciální úpravy, jejichž smyslem je dodat kůži žádoucí kvalitu povrchu, probarvení a tvar. Používá německou technologii BÖWE a italskou SUPREMA, stříkáčské boxy, kartáčovací stroj na velurové usně, speciální žehlicí lisy a napařovací zařízení. Aplikuje provozní roztoky a barvy od společností STAHL (Holandsko), Chimika sud (Itálie), BASF, Saitz a Kreussler (Německo) a další. Spolupracuje s téměř devadesáti sběrnami sítí GOLDEN CLEAN, Eurobrevets Česká republika a PEZOS.



Čištění koberců

Korál servis LTM se zabývá i čištěním a ošetřováním celoplošných kobercových krytin, volně pokládaných koberců, solitérů a kobercových předložek v zónách vstupů do budov. U celoplošných koberců službu provádí v místě jejich položení, u volně pokládaných koberců ambulantně ve svých provezech v Litoměřicích. Časy a termíny provedení služby jsou voleny individuálně podle potřeb zákazníků.

Na českém trhu zřejmě nejlepší

Na úvod bych konstatoval, že mezi přáteli mám řadu těch, pro něž s jarem nadchází doba jejich drahých burácejících miláčků a neméně drahých kožených motorkářských kombinéz. Ty musí být ve stejně perfektním stavu jako jejich silné motocykly. V byznysu v tržním prostředí je zákonité, že poměr kvality zboží (služby nevýmaje), jeho množství a ceny je v rámci soutěžitelů obdobný. Kvalita je samozřejmostí. To, co rozhoduje, je komunikace – míra sympatií. Nejen ke značce daného zboží, ale i ke konkrétnímu obchodnímu partnerovi. Významnou roli proto sehrávají iniciace – doporučení směřodatných lidí. A tak se stalo, že jsme se právě díky jednomu takovému potkali s Ing. Jiřím Marešem, prokuristou firmy Korál servis LTM s.r.o., jež reprezentuje špičku v oblasti prádelenství a čistírenství včetně čištění a ošetřování kožených motocyklistických kombinéz. Pane Mareši, jak jste se dostal k této oblasti podnikání?



Ing. Jiří Mareš

Jako ekonom náhodou. Jsem z Liberce a v roce 1994, v době, kdy jsem se rozhodoval, v čem budu podnikat, jsem si tu dal vyčistit šaty. Dopadlo to nedobře a reklamační proces ještě hůř. A ačkoliv jsem do té doby v oblasti čistírenství a prádelenství nepůsobil, inicioval jsem vznik firmy Korál servis s.r.o. a v někdejší obchodní domě Ještěd v Liberci (dnes TESCO) otevřel klasickou rychločistírnu se čtyřmi zaměstnanci. Prostor pro podnikání, respektive pro to uspět v daném oboru, je totiž všude tam, kde obor přešlapuje na místě, převládá nekvalita a neochota. Je to věc filozofie. Pokud se chci zabývat službami, je třeba tak činit se vši důsledností. Služby musí být odváděny perfektně. Tak, že o nich mana-

gement klientské firmy v podstatě ani neví. Pokud by se měl neustále dohadovat o kvalitě a reklamaci, je to špatně. Kolegům zaměstnancům proto říkám, že potřebujeme především dvě věci: umět svoji práci a mít chuť uspět, protože pokud člověk něco zná nebo je schopen se naučit a dělá to s chutí, pak je vyhráno. A stane-li se chyba (chybování se neubrání nikdo), je třeba ji promptně napravit. Směrem ke klientovi, řekl bych, v dokonalém předklonu.

Poté, co se liberecká rychločistírna rozběhla, jsme společně s kolegou v roce 1998 založili druhou společnost Korál servis RBK s.r.o. V Rumburku jsme z konkurzní podstaty převzali prádelenský a čistírenský provoz. Byl v dezolátním stavu a bez zakázek. Dnešní spádová oblast Korál servis RBK se rozprostírá od Prahy až po Berlín, Frankfurt nad Odrou a další místa v Německu. V srpnu 2000 se naskytl možnost převzít od města Litoměřice městskou prádelnu a čistírnu. A tak vznikla firma Korál servis LTM s.r.o. Pro Litoměřice jsme se rozhodli kvůli zdejší tradici v čištění a doúpravách oděvů z kůží a kožešin a pro špičkovou technologii. V Litoměřicích jsme tak udrželi nebo nově vytvořili na pětapadesát pracovních míst. Ostatně, dodnes naše aktivity spolu s posilováním technologického vybavení provozů směřují především do oblasti lidských zdrojů.

V roce 2001 Korál servis LTM s.r.o. v oboru čištění kůží a kožešin navázal spolupráci se společností GOLDEN CLEAN. V roce 2004 se akcionáři GOLDEN CLEAN a.s. rozhodli odprodat nám své aktivity



korál

symbol čistoty

v České republice včetně provozů a obchodní sítě osmdesáti vlastních a partnerských sběren. S GOLDEN CLEAN jsme převzali i další aktivitu – čištění celoplošných a jednokusových volně pokládaných koberců.

Začal jsem motocyklovými kombinézami. To proto, že jste v Česku v této oblasti čistírenství zřejmě nejlepší. Korál servis LTM ale čistí a ošetřuje i kožený sedací nábytek, tapety z přírodních usní atd.

K čištění a ošetřování kožených interiérových prvků, tedy zejména čalounění, se chystáme od pololetí t.r. přibrat i čištění textilních potahů. Právě komplexnost nabídky v oblasti prádelenství a čistírenství je pro naše partnery zajímavá. Co se týče rychlosti a operativnosti spolupráce, disponujeme vlastním dopravním parkem. Dvakrát denně operujeme mezi Litoměřicemi a Prahou a mezi Litoměřicemi a ostatními místy podle potřeby. V Praze jsme tak schopni reagovat téměř okamžitě. Pro hotely, respektive jejich hosty, zajišťujeme i čištění oděvů. V kooperaci s pražským partnerem jsme schopni během čtyř až pěti hodin převzít zakázku, nechat ji vyčistit a odvézt nazpátek do daného hotelu. To, co ale děláme převážně, je, že jeden den oděvy či prádlo převezmeme a druhý den je vyčištěné či vyprané přivezeme.

A co životní prostředí?

Legislativa odpadového hospodářství v Česku je velmi přísná. Chemikálie, díky kterým jsme schopni čistit, jsou v uzavřeném cyklu. Kaly a destilační zbytky se likvidují jednoznačně ekologicky prostřednictvím certifikovaných firem. Zní-li otázka, co naše společnost a životní prostředí? Pak to, co vypouštíme do kanalizace, je takového charakteru, že to vypustit smíme a to ostatní likvidují autorizované firmy.

>>> www.koralservis.cz

EuroAgentur otevřel hotel Rokoko

11. dubna večer se za účasti majitelů, jejich hosta mistra Adolfa Borna a dalších osobností uskutečnilo slavnostní otevření Paláce Rokoko na Václavském náměstí v Praze. Ten v nedávné době prošel náročnou rekonstrukcí. Na obnově unikátní secesní památky se podílel i EuroAgentur Praha, jenž zde provozuje nový stejnojmenný čtyřhvězdičkový hotel Rokoko. Zároveň zde, v citlivě zrekonstruované pasáži, jež propojuje palác Rokoko s palácem Lucerna, otevřel novou kavárnu Café Rococo. Hotel Rokoko v unikátním objektu paláce Rokoko nabízí komfortní ubytování. Hosté naleznou pohodlí ve 48 dvoulůžkových pokojích. Nový hotel Rokoko je ideálním místem pro všechny, kdo hledají luxusní ubytování přímo v srdci Prahy.

➤ www.euroagentur.cz



Slavnostní večer s muzikálovými hvězdami divadla Kalich

Na pátek 8. dubna u příležitosti letošního 85. výročí založení cestovní kanceláře Čedok zvali generální ředitelé Čedoku – Ing. Miroslav Res, ESO travel – Ing. Tomáš Cikán a Canaria Travel – paní Lenka Víková do hotelu Ambassador v Praze na slavnostní večer. Zmínovaní touroperátoři jej pořádali pro své obchodní partnery – prodejce jako poděkování za celoroční spolupráci. V průběhu večera byla nejúspěšnějším předána ocenění a hodnotné ceny včetně automobilu Škoda Fabia.

➤ www.cedok.cz
➤ www.canariatravel.cz
➤ www.esotravel.cz
➤ www.travelservice.aero

Výsledky společné soutěže Čedoku, ESO travel a Canaria Travel

1. místo **ZÁJEZDY.CZ**, Třebíč
Škoda Fabia
2. místo **INVIA.CZ**, Praha
digitální kamera
3. místo **GOTTLIEBEROVÁ**, Česká Lípa
digitální fotoaparát

Výsledky soutěže Čedoku

Nejllepší prodejce pobytových zájezdů PCR mimo internet

1. místo **JAROŠÍK CA**, Klatovy
2. místo **DM**, Chomutov
3. místo **ČAS**, Beroun

Nejllepší prodejce poznávacích zájezdů PCR mimo internet

1. místo **HRUBÁ-KACZMARCZYKOVÁ**, Poruba
2. místo **SOLE**, Praha
3. místo **TÁBORSKÁ**, Děčín

Nejllepší internetový prodejce zájezdů PCR

1. místo **ZÁJEZDY.CZ**, Třebíč
2. místo **INVIA.CZ**, Praha
3. místo **LAST.CZ**, Praha

Skokan roku

1. místo **LOSTRIS**, Třebíč
2. místo **NET TRAVEL**, Praha
3. místo **PPF**, Liberec

Nejllepší prodejce zájezdů DCR

1. místo **GOTTLIEBEROVÁ**, Česká Lípa
2. místo **BENEŠOVSKÁ CA**, Benešov
3. místo **KUTNOHORSKÁ CA**, Kutná Hora



Čedok



Pec nám spadla

Hotel Horizont, Lyžařská škola Horizont, Město Pec pod Sněžkou, SKI Pec a Lanová dráha Sněžka zvaly na tradiční symbolické završení zimní lyžařské sezony v Peci pod Sněžkou. Součástí celodenního programu byla tradičně netradiční soutěž smíšených tříčlenných družstev v Areálu Ski Pec. V rámci eurounijních „rovných podmínek“ musela být v každém ze soutěžních družstev zastoupena alespoň jedna žena. Další podmínkou pak bylo, že součet věku členů družstva musí být vyšší třiadevadesáti let. Večerní část akce se pak v duchu country odehrávala v café-restaurantu hotelu Horizont. Hrály a zpívaly skupiny Jam & Bazaar a Countrio. Součástí příjemného večera, jehož moderátory byli Šárka Kubelková a Pavel Svoboda, bylo slavnostní vyhlášení vítězí smíšených tříčlenných družstev, country tance a diskotéka. Hlavními partnery happeningu byly: Grandhotel Pupp Karlovy Vary, JohnsonDiversey Česká republika, Kooperativa, pojišťovna, a.s., VOG, SONIA, Jeep Kratochvíl, hotel Port, BHJ GARANT, Vancl Sport a Ski servis Ploc. Partnery pak: HARMONY CLUB HOTELY, a.s., hotel International Brno, Hotel Horal, Hotel Aurum, Turista, V.M.Est, Kinston Praha, Znovín Znojmo, JIP Východočeská - Jilemnice, Maxxium Czech, Plzeňský Prazdroj, Novaco, Slavníkovský sklípek - p. Bodlák, Segafredo Zanetti, G. Benedikt Karlovy Vary, Schöller, Pizzeria Colosseum, GAST-PRO Trutnov, Espresso s.r.o., Budějovický Budvar, Coca-Cola, Red Bull, Stock Plzeň - Božkov, Jan Becher - Karlovarská Becherovka, Vinohrad CZ s.r.o., Bohemia Sekt, Swing Vrchlabí, Zelenina Trutnov, Vacek Trutnov, Korda maso - uzeniny, Diana Mlékárna, Fibeta, Pivovary Staropramen, Kamelot, V&T Vrchlabí, Global Spirits, Čipa, Knorr, Mlékárna Libříčků...

- >> www.pecpodsněžkou.cz
- >> www.hotelhorizont.cz
- >> www.skipec.com
- >> www.snezkalanovka.cz
- >> www.blauski.cz



PRVNÍ NOVOMĚSTSKÝ RESTAURAČNÍ PIVOVAR

Novoměstský restaurační pivovar je **ojedinelou gastronomickou raritou** v centru Prahy

Celková kapacita je **340 míst** v atraktivních rozsáhlých prostorách

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

Prohlídka pivovaru s odborným výkladem

Vynikající **typicky česká** a mezinárodní kuchyně

Pivní večery s živou hudbou

Bohatá nabídka menu pro turistické skupiny



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

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



Valencijská kuchyně v Praze

4. dubna byly v hotelu Barceló Praha za přítomnosti Jeho Excelence velvyslance Španělského

království v České republice pana Antonia Pedauyé slavnostně zahájeny Dny valencijské kuchyně, které hotel Barceló organizoval ve spolupráci s Valencijským institutem pro podporu vývozu – IVEX. Slavnostního zahájení se kromě vedení obou pořádatelů společnosti, jejich obchodních partnerů a představitelů španělského velvyslanectví zúčastnili zástupci městské části Prahy 4. Po celý týden byly návštěvníkům hotelové restaurace Mediterráneo nabízeny speciality valencijské kuchyně připravované šéfkuchaři Marianem Fernándezem a Pedrem Villenou, kteří oba skvěle reprezentují moderní trendy španělské gastronomie. Jejich umění mohli posoudit také čeští kuchaři, pro které byl v hotelu Barceló Praha připraven zajímavý workshop věnovaný různým způsobům přípravy ryže, která je pro španělskou a především pak pro valencijskou gastronomii jednou z nejdůležitějších ingrediencí. Dny valencijské kuchyně navázaly na úspěšný gastronomický festival, který proběhl v prosinci roku 2003, a jak uvedl ředitel hotelu pan Eric Staub, cílem společnosti je, aby obdobné akce probíhaly pravidelně, třikrát až čtyřikrát do roka, pokaždé se zaměřením na jiný region a jiný styl španělské gastronomie.

»» www.barcelo.cz



Kolik muziky za málo státních peněz?

Březnový Klubový den

Asociace cestovních kanceláří ČR se konal v útulném pražském podskalském restaurantu „U dobré myšlenky“ – a dobrých myšlenek, lépe řečeno nápadů, je třeba jako soli. Hlavním tématem totiž byla kvadratura kruhu. Tentokrát v modifikaci, jak to udělat, aby prezentace Česka na zahraničních veletrzích cestovního ruchu nevypadala jako chudá příbuzná, přestože musí vystačit s chudým rozpočtem. Vedení CzechTourism na základě dosavadních zkušeností usoudilo, že někdy méně je více a že není příliš efektivní mít přehlédnutelný ministánek na mnoha veletrzích, ale spíše důstojnou a nepřehlédnutelnou expozici na vybraných akcích (asi tak patnácti). To pak doplnit o případnou „udržovací“ účast na tržích, kde má Česká republika zájem zůstat v povědomí, a s masivnější propagací začít v budoucnu.



Ke cti vedení CzechTourism

budíž řečeno, že kandidáty pro „výběrové řízení“ na patnáct důstojně obeslaných veletrhů nechce jmenovat samo, ale obrátilo se na podnikatelská sdružení s žádostí o tipy. A protože co subjekt, to specifický názor, resp. zájem, rozhodla se Asociace cestovních kanceláří k nejdemokratičtějšímu procesu: veletrhy vytipovat na Klubovém dni, kde se mohli vyslovit všichni zájemci. Jak se dalo čekat, prvním tématem debaty nebylo, co vybrat a co vynechat, ale politika podpory účasti na veletrzích cestovního ruchu nebyla jen státní účast doplněná maximálně o národního dopravce, ale aby se mohli účastnit i podnikatelé tak, jak je to v zahraničí zvykem, a tedy i očekáváno.

Marže cestovních kanceláří

a agentur v Česku rozhodně nedosahují té výše, aby si jejich vlastníci mohli dovolit investovat do účasti na veletrzích vysoké částky. S ohledem na význam cestovního ruchu pro hospodářství země (obzvláště jeho příznivého dopadu na regionální rozvoj a zaměstnanost) se logicky očekává, že stát tuto branži náležitě podpoří. Proč tedy je podpora účasti na veletrzích cestovního ruchu podstatně slabší než ve zbožové oblasti? Proč může Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR dotovat účast malých a středních podnikatelů částkami do sta tisíc korun na subjekt a akci na stovce veletrhů ročně, a CzechTourism hovoří o patnácti veletrzích,



přičemž podpora je řešena jinak a je ve svém důsledku rozhodně mnohem menší?

Ing. Rostislav Vondruška,

ředitel CzechTourism, tyto výtky mohl vzít jen na vědomí a slíbil, že předloženými argumenty podpoří své žádosti o odpovídající rozpočet. Vzhledem k probíhající vládní krizi ale bylo všem jasné, že vládní kruhy mají teď jiné starosti, avšak přihlášky na veletrhy se musí podávat včas. Systém, kdy podnikatel platí metry své výstavní plochy a příspěvek státu spočívá v hrazení zázemí včetně cateringu, ať ho podnikatel chce využívat nebo ne, CzechTourism měnit nehodlá, i když námítky podnikatelů ohledně cen zazněly nepřeslechnutelně. A tak se rozhořela konstruktivní debata, která teritoria jsou nosná, z kterých je naděje na lukrativní klientelu a odkud naopak chodí spíš pěšáci.



Patnáctka nosných veletrhů

se nakonec společně vytipovala. S ujištěním, že pokud některá kancelář hodlá reprezentovat Česko na jiném veletrhu, kterého se CzechTourism neúčastní, nedostane sice žádnou finanční pomoc, ale může dostat podporu formou poskytnutí propagačních materiálů a tam, kde má CzechTourism své zahraniční zastoupení, i organizační pomoc. Letitý požadavek, aby Česká republika a hlavní město Praha vystavovaly společně, již sice nenarazí na animozity, ale zase na to, že Praha má svůj vlastní reprezentativní stánek, tentokrát na téma Mozart, který rozhodně bude uplatňovat všude, kde je to účelné. Takže expozice budou rozhodně samostatné, ale doufejme, že alespoň vedle sebe. Další debaty již probíhaly v saloncích s občerstvením, kde personál restaurantu předváděl, že nejsme jen U dobré myšlenky, ale i u dobrého hostitele.

Marie Mráčková

»» www.ackcr.cz

No, nekup to, když je to tak levný

Kvapem se blíží letní sezona a spolu s ní stěhování národů k teplým mořím. Český člověk je tvor prazvláštní. Řada našinců se naběhá, protože to, co shání, není relax u moře, ale sleva, jejíž zaklínací formule zní „last minute“. A tak to pak s nimi dopadá, jak to formulovali Šimek&Grossmann v jedné ze svých ujetých povídek: „Nechci slevu zadarmo!“ a jsou ochotni si za ni zaplatit v místě pobytu. Každá legrace něco stojí, a tak není výjimkou, když rodina na zahraniční dovolené za běžné věci, jako jsou nápoje, občerstvení, lehátka a slunečníky na pláži, pronájem sportovního vybavení atd. díky „šetřbě“ utratí tolik, jako by si pořídila ještě další zájezd. Není proto divu, že se v Česku začíná hromadně uchyťovat fenomén kvalitních zájezdů, a lze konstatovat, že dochází k posunu v oblasti hodnotového systému a priorit lidí. Pro dřevní doby, poznamenané sháněním devizového příslibu, bylo totiž příznačné, že kvalita odrazovala a nekvalita přitahovala. Tento paradox do jisté míry přetrvává. Ostatně možná, že to znáte z vlastního okolí: „No, nekup to, když je to tak levný!“ nebo: „Tam to vypadá moc nóbl, tam raději nepůjdeme, to bude drahý...“ Ale každý ví, časy se mění...

Kvalita šetří

Kdo šetří, má za tři, a tak jsem o porovnání zájezdů požádal ředitelku cestovní kanceláře Happyland paní Evu Matolínovou.

„Chce to tužku, papír, popř. kalkulačku – psát si a počítat. Pokud jako příklad použijeme jeden z námi obsazovaných resortů na Peloponésu a budeme-li předpokládat, že výdaje za drobné útraty dítěte budou činit 10 € denně (a může to být i více) a že 10 € denně stojí lehátko se slunečníkem na pláži, tak čtyřčlenná rodina za tyto drobnosti během pobytu utratí kolem 30 000 Kč. To je suma, nad níž se už při nákupu zájezdu vyplatí zamyslet. A to nehovořím o tom, že v kvalitních resortech je většina běžných sportovních aktivit zahrnuta do bezplatně poskytovaných služeb.“

Cenový rozdíl mezi kvalitou a nekvalitou

Cenový rozdíl mezi kvalitou a nekvalitou je často minimální. Pokud se na druhou misku vah dají pení-



ze, které účastníci zájezdu nevydají, ačkoliv přitom bydlí v luxusních hotelích, pak dovolená jako package, resp. celek, rodinu vyjde v absolutních číslech výhodněji než v ne až tak kvalitních zařízeních. Navíc, u méně kvalitních zájezdů vstupuje do hry



All inclusive aneb Každý ví, časy se mění...



si mohou jejich rodiče udělat vlastní celodenní program – jezdit i na výlety apod. O jejich potomky nejen po gastronomické a programové stránce, ale i co se týče bezpečnosti, mají (díky zkušeným česky a slovensky hovořícím animátorům) po dobu své nepřítomnosti dobře postaráno. Co se týče her a sportovních aktivit včetně zabezpečení pití a jídla, jsou jejich děti součástí skupin sobě rovných. Takže i takovýto kompromisní charakter all inclusive klientům umožňuje nejen výrazně šetřit ale vychutnávat to, proč se na dovolenou vydali.“

faktor ztráty času, po němž člověk nemůže vychutnávat atmosféru, kvůli které si dovolenou pořizoval. Velkou část pobytu věnuje shánění náhradních služeb, které by v kvalitním resortu automaticky čerpal. Čas, který by měl věnovat svým nejbližším, koupání a dalším dovolenkovým aktivitám, obětuje na oltář náhradních řešení za tzv. „ty“ co nejnižší ceny. Přesto však za peníze navíc, a dovolená poněkud ztrácí smysl.

Kompromis mezi polopenzí a all inclusive

Kompromisem mezi pobyty s klasikou polopenzí a all inclusive je možnost zajistit all inclusive pouze dětem. Ve většině námi obsazovaných zařízení – hotelů a resortů mají děti do 12 let a v některých případech až do 15 let all inclusive bezplatně. Rodiče jim hradí pouze dopravu (formou zvýhodněných letenek). Díky all inclusive zabezpečení dětí



*Kdo jednou na Rejvíz přišel, rád přichází častěji.
Kdo přichází často, nejráději by tu zůstal.*

Jeronym Pavlík

Rejvíz

Na severu Moravy u hranic s Polskem uprostřed trojúhelníku Jeseník – Zlaté Hory – Vrbno pod Pradědem na náhorní rovině s úžasně zdravým klimatem v nadmořské výšce 750 až 800 metrů leží malebná osada Rejvíz. V létě je druhým turisticky nejnavštěvovanějším místem Jeseníků. Z naučné stezky k Velkému mechovému jezírku je možné obdivovat řadu svědků dávné minulosti: borovici blatku, vřesy, či suchopýr anebo nejrůznější druhy mechů a lišejníků. V rašeliništích je ještě jedno, leč oku turisty skryté Malé mechové jezírko. Další zajímavostí je pomník z roku 1929 jedenácti rejvízským občanům padlým v první světové válce od sochaře Engelberta Kapse. Kdo již na Rejvízu byl, bude zřejmě vyprávět o židlích, v jejichž opěradlech řezbář ztvárnil tváře někdejších i současných štamgastů. Současný Rejvíz nabízí na pět set ubytovacích míst, posezení v pěti restauracích, půjčovnu kol, koloběžek, lyží, jízdu na koni, tenisové hřiště, v brzké budoucnosti krytý bazén a saunu, ale i poklidné houbaření a velké množství dobře značených turistických tras pro náročné i pro rodiny s dětmi, právě tak jako trasy pro cyklisty.

Text a foto Josef Halamiček

>>> www.rejviz.info



Cyklobusy v Beskydech a Jeseníkách

Cykloturistika

je v regionu Severní Morava a Slezsko stále vyhledávanější. Destinační management Moravsko-Slezský o.p.s. ve spolupráci s dopravní společností Connex Morava a.s., Moravskoslezským krajem a Olomouckým krajem a regionálními partnery proto pro tuto letní turistickou sezonu zajistil pět cyklobusových linek. Ty přinesou zkvalitnění přepravních služeb i pro pěší návštěvníky.

Beskydský cyklobus

navazuje na úspěšnou loňskou sezonu. Letos budou jezdit dva cyklobusy s přívesnými vozíky pro osmnáct kol. Cykloturisté mohou navštívit řadu zajímavých doprovodných akcí, které se budou v letních měsících v Beskydech pořádat.

Cyklobusy v Jeseníkách

díky třem trasám výrazně zkvalitní dopravní obslužnost centrální části Jeseníků s turisticky nejvyhledávanějšími místy. Téměř ze všech zastávek je možný nástup značenými trasami na nejkrásnější hřebeny Jeseníků v okolí Pradědu či Červenohorského sedla. Fyzicky méně zdatní mohou využít cyklotras v okolí Rýmařova směrem k Bruntálu nebo přes Skřítek k Šumperku. Za návštěvu jistě stojí okolí Jeseníku, rašelinišť na Rejvízu a zlatorudných mlýnů ve Zlatých Horách. Jeden z cyklobusů zajíždí do Polska do města Gluchołazy.

Provoz cyklobusů

bude v Beskydech zahájen od počátku května. V Jeseníkách od počátku června, a to vždy o víkendech a ve dnech státních svátků. V letních měsících bude cyklobus jezdit denně. V září o víkendech a dnech státních svátků. Cena za přepravu kola je 15 Kč a je možné využít rezervčního systému na internetových stránkách dopravní společnosti Connex Morava a.s.

>>> www.tourisms.cz

>>> <http://cyklobusy.connexmorava.cz>

Trasy cyklobusů v Beskydech

Ostrava – Frydek-Místek – (Frenštát pod Radhoštěm – Kunčice – Čeladná) Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice – Staré Hamry – Bílá – Bumbálka – Horní Bečva – Rožnov pod Radhoštěm – Frenštát pod Radhoštěm

Nový Jičín – Kopřivnice – Frenštát pod Radhoštěm – Trojanovice, Ráztoka – Rožnov pod Radhoštěm – Dolní Bečva – Čarták-Sedlo – Velké Karlovice, rozcestí Soláň – Velké Karlovice, hotel Razula – Bumbálka – Třeštík – Bílá

Trasy cyklobusů v Jeseníkách

Lipová-lázně – Jeseník – Gluchołazy – Zlaté Hory – Vrbno pod Pradědem – Karlova Studánka – Hvězda (Ovčárna) – Malá Morávka – Karlov

Bruntál – Malá Morávka – Karlov – Malá Morávka – Hvězda – Karlova Studánka – Vrbno pod Pradědem – Zlaté Hory – Rejvíz – Jeseník – Javorník

Šumperk – Skřítek – Rýmařov – Malá Morávka – Hvězda – Karlova Studánka – Vrbno pod Pradědem – Vidly – Bělá pod Pradědem – Červenohorské sedlo – Kouty nad Desnou



Úspěchy destinačního managementu

Severní Morava a Slezsko

Turistické regiony začínají mít systém řízení cestovního ruchu a jeho správce. Svůj management destinace. Když se uskutečnila první konference na téma Cestovní ruch v turistickém regionu Severní Morava a Slezsko, na programu bylo projednání programu rozvoje cestovního ruchu daného regionu. Někteří řečníci se s auditoriem podělili o své záměry turistických produktů a své záměry vybudovat některou infrastrukturu pro turisty. Letos skončila čtvrtá konference a na ostravské Černé louce se uskutečnila přehlídka již realizovaných turistických produktů. Posluchači se měli možnost přesvědčit, proč se tomuto regionu říká region kontrastů a příležitostí. Kdo by před třemi lety uvěřil, že Osoblažsko bude mít významnou turistickou zajímavost. A je na světě. Úzkokolejka s parní mašinkou Resitou bude pravidelně projíždět mezi Třemešnou a Osoblahou. Na nostalgické jízdy železnou drahou se samozřejmě nabalují další služby – rybolov, lov zvěře, gastronomie, cykloturistika či incentiva. Není bez zajímavosti, že v dříve zapomenuté části Moravy se významně pohnul trh s nemovitostmi. Proč ne, když tam nebude nuda a podnikatelé číhají na příležitost.

Společným jmenovatelem úspěchu

Kdo mohl věštit, že v Mostech u Jablunkova vznikne v rámci skiareálu jediná visutá bobová dráha s celoročním provozem? Ostrava se právem chlubí slezskoostravským hradem, který pamětníci přirovnávali k hradu z pohádky o Šípkové Růžence. Zarostlé zbořeníště se proměnilo v zajímavou a přívětivou součást výstaviště na Černé louce. Hrad Sovinec se postupně přetváří v historickou vesnici s živým provozem. V Beskydech jezdí cyklo a skibusy. Letos se připojí i Jeseníky. Hornické muzeum OKD Lanek neustále připravuje novinky ve své nabídce a s novým obchodním názvem svého produktu – Lanek park – oslovuje veřejnost i podniky s velmi netradičními aktivitami pod zemí i ve vzduchu. Samozřejmě všichni pak zase skončí spokojeni na zemi. Společným jmenovatelem úspěchu je samozřejmě především aktivita podnikatelských subjektů. Pro jejich realizaci však bylo třeba symbiózy více stran – Destinačního managementu Moravsko Slezského, o.p.s., Moravskoslezského kraje a podnikatelské sféry. Kraj postupuje podle své strategie a projekty v ní obsažené i finančně podporuje. Destinační společnost koordinuje postupy, připravuje zpracování projektů, vyhledává dotační tituly a mobilizuje k aktivitě. Kdo má zájem o spolupráci, je jistě spokojen. Připravila také oceňovaný katalog kongresového cestovního ruchu, vytvořila s podnikateli řadu turistických pro-



Ing. Petr Kratochvíl

duktů k prodeji v cestovních kancelářích. Turistický region Severní Morava a Slezsko je v oblasti rozvoje cestovního ruchu velmi dobrým příkladem a zatím nemá v Česku ve svém nasazení konkurenci. Nejbližší měsíce ukáží, zdali si tempo udrží a jak se podaří kraji zapojit ke spolupráci i kraje, na jejichž území leží části regionu, jak se podaří udržet racionální komunikaci destinační společnosti s ostatními subjekty a jaké budou mít podnikatelé jistoty při

realizaci svých aktivit v cestovním ruchu. Na konferenci byl často skloňován Zákon č. 159/1999 Sb. o některých podmínkách podnikání v cestovním ruchu. Bylo to v souvislosti s tím, že již existuje řada turistických produktů, ale jejich prodej vázne. Právě prodej se stává v současnosti alfou a omegou rozvoje cestovního ruchu v regionech. Ne všechny produkty jsou vhodné pro cestovní kanceláře, které je podle tohoto zákona mohou prodávat. Bude třeba ještě situaci podrobně analyzovat, protože zkušenosti např. z Rakouska, které na konferenci byly prezentovány, ukazují, že produkty lze prodávat i mimo cestovní kanceláře.

Hnědých cedulí přibývá

Pokud zůstaneme v turistickém regionu Severní Morava a Slezsko, je příjemné zjistit, že při příjezdu do regionu vás na jeho hranicích vítají. Další činnost, kterou může destinační management přispět k propagaci regionu, je označování turistických cílů. CzechTourism v této oblasti již několik let úzce spolupracuje s dalšími zainteresovanými úřady. Na Ministerstvu dopravy ČR vznikl metodický pokyn „Označování kulturních a turistických cílů na dálnicích a silnicích“ (KTZ). Tato metodika vychází



z Vyhlášky 30/2001 Sb., se kterou je také v plném souladu. Slouží pro orientaci těch, kteří mají zájem přivést motorizované turisty k cílům, které vlastní či spravují. Problematiku značení cílů totiž řeší několik norem a laik by měl dostat od státu co nejjednodušší „kuchařku“ jak postupovat, pokud si chce nechat zřídit toto značení, které je navíc plně hrazeno z jeho finančních zdrojů. Přílohou metodiky je seznam vybraných cílů, které splňují potřebné podmínky – cíl je nadregionálního významu, leží v okolí komunikace a značení na ní nesnižuje bezpečnost provozu. Za poslední roky na dálnicích, rychlostních komunikacích i silnicích prvé a nižší třídy hnědých cedulí přibývá. Možná nejčerstvější nelze přehlédnout na dálnici D1 – Zámek Rosice. Turisté jistě ocení, že majitelé a správci cílů jim šetří ztrácející se nervy při hledání cíle, čas věnovaný sledování map či oslovování místních obyvatel a peníze nutné na nákup zbytečně projetých pohonných hmot. Za odměnu si budou tyto cíle dobře pamatovat v tom kladném smyslu a buď se k nim vrátí, nebo je doporučí svým známým. A to je přece stále ta nejučinnější reklama, k níž mohou významně přispět i destinační managementy.

Ing. Petr Kratochvíl, CzechTourism

>> www.czechtourism.cz



Priessnitz symbolem úspěchu tohoto kraje

Koncem března jsem navštívil město Jeseník a při té příležitosti o rozhovor požádal starostu města Ing. Jiřího Krátkého. Pane starosto, odkud se rekrutují návštěvníci Jeseníku a jeho okolí?

Z polského Slezska a východních oblastí Německa. Pokud bych použil americké terminologie: to jsou sféry našeho zájmu. Do nich především soustřeďujeme propagaci, organizujeme zvláštní vlaky, účastníme se tamních regionálních výstav a veletrhů cestovního ruchu a již 15 let usilujeme o znovuotevření železničního hraničního přechodu v Glucholazech – Mikulovicích. V Jeseníku a jeho okolí máme 55 % domácí klientely, 25 % Poláků, 15 % Němců a 5 % ostatních. Hovořím o turistech. Ne o lázeňských hostech. Jejich skladba je trochu jiná.

Jesenicko je krajem Vincence Priessnitze, jehož vodoléčebné a přírodní léčebné postupy ovlivnily celou Evropu a daly základ dnešní vodoléčbě Johanna Schrotha, jehož léčebné kúry a diety se používají nejenom v lázních Lipová v oblasti obezitologie, ale také u indikací z dalších oblastí. Rovněž Schrothovy kúry se od vás rozšířily do Německa a řady dalších evropských lázní.

Jestliže Baťa proslavil Zlínsko a Vsetínsko, pak Priessnitz dokázal něco podobného. Měl talent a byl obchodně velmi zdatný. V pravý okamžik vystihl možnosti našeho kraje. Začínal ve dvaceti letech jako nepříliš majetný sedlák, a když ve dvaapadesáti letech



Ing. Jiří Krátký

umřel, nechal tu ohromný majetek. Objekt, kterému říkáme „Hrad“, postavil za tři tisíce zlatých. Jeho pozůstalost zahrnovala dalších 33 tisíc zlatých na hotovosti, pozemky, statky a nemovitosti v hodnotě, která se v podstatě nedala vyčíslit. Patřil mu také statek v Bílém Potoku, tzv. Kohout, a dům čp. 42 v Javorníku, kde byly vychovány jeho děti. Priessnitz je symbolem úspěchu tohoto kraje, v němž mezi lidmi

nebyly tak velké majetkové rozdíly jako ve vnitrozemí. I ten poslední dům tady byl z kamene a pálených cihel. V roce 1900 ve zdejším městech Javorník, Vidnava, Zlaté Hory a Jeseník byly městské plynárny. Lidé topili i vařili na plynu, města byla osvětlena plynovými lucernami. Dnes, patnáct let po řekněme revoluci a rok po vstupu do Evropské unie, je na tom náš region v aktuálním evropském kontextu mnohem hůř – stále jakoby za „železnou oponou“. Ta je už sice poněkud prorezavělá, ale pořád tu je. Periferní konec republiky. Totální geografické oddělení.

Dopravní dostupnosti Jesenícka z českého vnitrozemí, zejména v zimním období, by ale měl výhledově pomoci uvažovaný tunel masivem Jeseníků. Ostatně zkušenosti z Rakouska či Itálie s takovými řešeními jsou vesměs pozitivní.

To, jestli budeme nebo nebudeme mít tunel, glosuji, že to bude tunel tak akorát na peníze. Copak se pro 43 tisíce lidí bude stavět nějaký tunel za minimálně šest miliard korun? Není lepší, když už nás všichni předurčují k tomu žít se lázeňstvím a cestovním ruchem, abychom konečně spravili Červenohorské sedlo? Na každé serpentíně udělali odpočívadlo s výhledem? Pokud by tu byl tunel, jaký z toho budou mít místní lidé přínos? Cestující projedou tunelem a než se rozkoukají, budou v Nise. My je ale potřebujeme tady. Tedy, aby vyjeli zpod inverze. Vjeli do serpentín. Museli zpomalit. Aby zjistili, že svítí slunko. Že je zde nádherná krajina. Potřebujeme je pozitivně naladěné. Tunel nikoho pozitivně nenaladí. Když někoho zvu do Jeseníku, zvu jej do oblasti, kde máme nejméně narušené životní prostředí. Nejlepší sněhové podmínky posledních desetiletí. Pohodu. Speciálně u Pradědu používám podobenství, že je to dvoulitrový hrnek do kterého zkrátka nelze nalít tři litry vody. „Jestliže tam chceš lyžovat, týden se u nás

ubytuj, a my tě za odměnu ‚pustíme‘ na Praděd“. Těch turistů, kteří přijedou, proběhnou městem a nechají nám tady jenom pytlík od svačiny, těch máme dostatek.

V brzké době má v Jeseníku vyrůst multifunkční centrum pro cestovní ruch a lázeňství...

Ano, cílem projektu je vybudovat chybějící základ lázeňské kolonády a komplexní centrum zaměřené na kongresovou turistiku, volnočasové aktivity a doprovodné služby pro návštěvníky města a lázeňské hosty. Pro tyto účely bude postaven nový objekt s pasáží, infocentrem, kavárnou a galerií, službami apod. a rekonstruován stávající, v němž vzniknou konferenční prostory, hostinské a ubytovací kapacity. Projektu se dostalo podpory v rámci „Společného regionálního operačního programu“ Ministerstva pro místní rozvoj ČR. Prakticky každým rokem získáme od Ministerstva pro místní rozvoj ČR nějakou dotaci podporující cestovní ruch. Ať je to na infrastrukturu, vybavenost, úpravy kulturní krajiny. Velmi si např. cením obnovy „Muzikantské stezky“ mezi městem Jeseník a Lázněmi Jeseník. Po druhé světové válce totiž Jesenícko začalo přicházet o kulturní krajinu. Louky s vyhlídkami zarostly nálety. Dnes to řešíme tak, že pro živočichy, kteří v nich našli azyl, vytváříme jakési oázy s jejich biotopem. A „Muzikantská stezka“? Ta musí být upravena tak, aby byla bezpečná a opět umožňovala jedny z nejkrásnějších výhledů údolím Jeseníků, táhnoucím se až do Polska. Pro ekonomiku a zaměstnanost na Jesenícku jsou totiž pozitivně naladěni návštěvníci nesmírně důležití.

>>> www.jesenik.org

Informační centrum Jesenícka na radnici



Kaple poblíž lázeňské kolonády, zasvěcená Panně Marii. Pod ní je umístěna Priessnitzova rodinná krypta.



Výletní místo Křížový vrch (671 m.n.m.) s kaplí Sv. Anny a zno-voobnovenou restaurací.



Jedenáct kamenných objektů na Jižním svahu nad lázněmi. Moderní dílo, symbolizující sepjetí člověka s přírodou, vytvořil v letech 1979–1985 brněnský sochař J. Šimek.



Divadlo Petra Bezruč.



Zámecké náměstí s Vodní tvrzí a kostelem Nanebevzetí Panny Marie obnoveným v r. 1651. Vodní tvrz, obehnaná vodním příkopem, byla založena ve 2. polovině 13. století k obraně města. Nyní je v ní umístěno Okresní vlastivědné muzeum.



radnice



Priessnitzovo sanatorium z r. 1911 se svým architektonickým ztvárněním stalo symbolem Lázní Jeseník.



Čertovy kameny s výhledem do Polska k Otmuchovskému a Glebinovskému (Nyskému) jezeru.



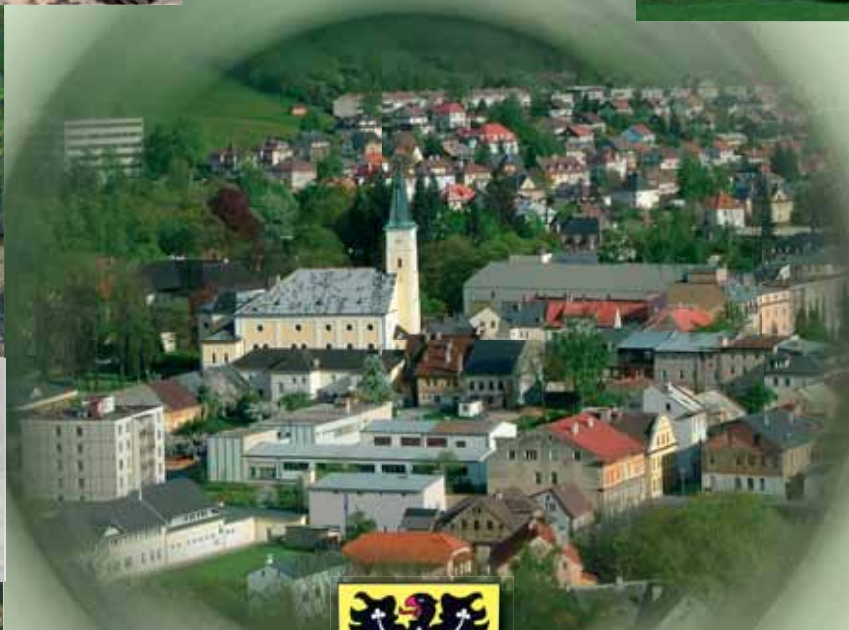
Jeskyně Na Pomezí.



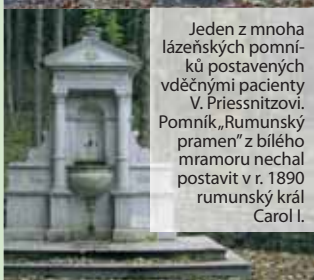
Restaurovaný interiér kaple v bývalém klášteře Voršilek z přelomu století. Dnes slouží ke koncertní a výstavní činnosti.



Pomník čarodějnických procesů.



26 m vysoká kamenná rozhledna na Zlatém chlumu (875 m.n.m.) z r. 1899 skýtá pohled na hřebeny Jeseníků i do polských rovin.



Jeden z mnoha lázeňských pomníků postavených vděčnými pacienty V. Priessnitzovi. Pomník „Rumunský pramen“ z bílého mramoru nechal postavit v r. 1890 rumunský král Carol I.



Farní kostel Nanebevzetí Panny Marie. Kostel je v jádru pozdně gotická architektura, v r. 1862 romanticky upravená.



Muzeum Vincenze Priessnitze v jeseníckých lázních.



Alegorické sousoší „Zdraví a nemoci“ ve Smetanových sadech z r. 1909. Dílo sochaře Josefa Obetha je věnováno zakladateli lázní Vincenci Priessnitzovi.

Informační centrum Jeseníka
 Masarykovo náměstí 1/167
 790 01 Jeseník
 tel.: 584 498 155, fax: 584 401 279
 e-mail: mic@mujes.cz
 >> www.jesenik.org

foto a texty k obrázkům – archiv a Josef Halamiček

Aby i Česká republika byla celoročně rozkvetlou zahradou

Společnost Compag působí v oblasti komunálních služeb. Jsou společnými podniky veřejného a soukromého sektoru, který v nich zastupují dceřiné firmy COMPAG GmbH rakouské společnosti Brantner. Ta na území Rakouska, Maďarska, Německa, Slovenska a Česka podniká v odpadovém hospodářství a dopravě. V Česku spoluvlastní firmy v Mladé Boleslavi, Voticích a Praze. Právě její



Radek Lizec

pražská filiálka COMPAG CZ má nejagilněji otevřít nové možnosti. Privatizovat stávající technické služby ve vlastnictví měst a obcí, účastnit se výběrových řízení na výpisy veřejné zakázky a získávat zakázky i z řad firemní klientely. Jednatelé společností Compag pana Radka Lizce jsem oslovil nejenom proto, že se firmy Compag úspěšně zabývají čištěním a údržbou pozemních komunikací, ale také proto, že fenoménem současné doby je péče o životní prostředí. První téma proto bylo: evropské trendy v hospodaření s odpady.

Určitě sem patří třídění odpadů. Spolupracujeme s akreditovanou společností EKO-KOM a.s., která je dotována výrobcí produkujícími základní složky odpadu, jako jsou plasty, papír, sklo a tetra-pak. Tyto peníze slouží k dotacím do rozpočtů měst a obcí, aby svoz a případné využití těchto odpadů prováděly.

Umíte likvidovat vyřazené automobily a jejich vraky?

V současnosti je toto téma na území Česka vysoce aktuální. V letošním roce vstupuje v platnost zákon o likvidaci autovraků. Proto jsme rozhodnutí vstoupit na český trh i v této oblasti. Budeme se snažit navázat kontakty se všemi výrobci a dovozci vozidel a nabídnout jim tuto službu. Naše mateřská společnost Brantner má s likvidací vyřazených motorových vozidel velké zkušenosti.

Proč je pro město či obec výhodné vytvořit spolu s rakouskou společností COMPAG GmbH společnou firmu zabývající se komplexním řešením komunálního odpadu?

Protože tyto služby provádí ve vysoké kvalitě. Mohli bych to k něčemu přirovnat, pak jsme jakoby takový Porsche na českém trhu. Jsme rychlí, kvalitní, jenom porovnání s cenou tohoto vozu výrazně pokulhává, protože jsme (a to ve prospěch obyvatel obcí a měst) relativně levní. Díky dobře zvládnuté logistice jsme

schopni služby realizovat za daleko příznivější ceny než konkurenční firmy. Zřejmě i proto, že máme na vysoké úrovni zvládnuto využití odpadů, od čehož se konstrukce konečné ceny rovněž odvíjí. V již zmiňovaném třídění odpadů jsme schopni nabídnout komplexní službu. Postarat se o plnění veškerých legislativních norem při nakládání s odpady, jimiž jsou města a obce vázány.

Současné Česko za Rakouskem výrazně pokulhává, co se týče inkasa z cestovního ruchu i míry pořádku, resp. uklizenosti. Zmiňují to, protože blahoslavení tvrdí, že je tomu tak i proto, že Rakousko má Alpy. Podle mne to je ale tím, že tu máme binec, nejen neuklizeno, ale i systémový – vyznáváme jiné hodnoty. A tak, přejedeme-li česko-rakouské hranice, můžeme mít pocit, že se ocitáme v jiném světě. Pro vaši mateřskou firmu je bezesporu skvělou referencí, že se dokázala na tak náročném trhu prosadit a je na něm stálíci.

Společnost Brantner je rodinnou firmou vlastněnou panem Brantnerem. Byla založena před třiceti lety. Má velmi silné postavení ve Vídni a v oblasti Dolních Rakous. Velmi intenzivně spolupracuje s představiteli veřejného sektoru na tom, aby nakládání s odpady splňovalo aktuálně nejvyšší ekologická kritéria. Z tohoto důvodu přichází s inovacemi a novými nápady v oblasti nakládání s odpadem, zejména směrem k jeho maximálnímu druhotnému využití. Tj. aby procento konečné likvidace nezužitkováného odpadu bylo co nejmenší a využitého co nejvyšší.

Občas proběhnou zprávy, že některé firmy chtějí ze zahraničí do Česka vozit odpad k likvidaci. Co říkáte na tyto snahy?

Že dnešní trend už takový není. Česká ministerstva, obzvláště životního prostředí, se k těmto snahám staví striktně záporně. Firmy provozující spalovny už v současné době nemají šanci k nám importovat odpad ze zahraničí.

Spalování a skládkování je až ta poslední možnost jak nakládat s odpadem.

Určitě. Nejen z ekologického, ale i z ekonomického hlediska. Odpad se dá využít daleko rentabilněji. Zejména asijské země přicházejí s dalšími tématy na jeho využití. Rada firem se např. orientuje na zpra-

cování plastového odpadu. Existují i v Česku a naše společnost s řadou z nich spolupracuje.

Jaký je akční rádius COMPAG GmbH v rámci Česka?

Momentálně působíme v kraji Středočeském, Libereckém, Ústeckém a Jihočeském. Jsme ale schopni operovat po celém území Česka. Investovat do racionálního nakládání s komunálním a dalším odpadem se vyplácí. Strategie rakouského vlastníka je taková, že tyto investice chce podstoupit. Chce investovat do vybudování dalších třídících linek a úpraven odpadů.

Je to jen (ne)kulturou, obecně tolerovanými zvyklostmi, že je u nás běžné vyvázet odpad do volné přírody?

Je to i tím, že obce a města nemají takové finanční prostředky, aby svým obyvatelům dopřály komfort, který je dnes možný a běžný v Rakousku. Velmi rádi bychom, a také tak činíme, oslovovali města a obce s nabídkami svozu a třídění odpadu. Nejen prostřednictvím barevných kontejnerů, do nichž jej mají ukládat. Jsme schopni dodávat do domácností barevně rozlišené pytle tak, aby lidé mohli odpad třídít rovnou doma a v určitý den jej připravit ke svozu. Faktor, který brzdí racionální nakládání s komunálním odpadem, je, že si řada obyvatel neuvědomuje, že jim třídění cosi přináší. Navíc v řadě míst České republiky pro ně může být problémem dopravit tříděný odpad do k tomu určených kontejnerů. Tříděním doma se to dá výrazně eliminovat. Jsou i možnosti zaměřit se na svoz kompostovatelných odpadů. To, aby do pokladen obcí a měst přitékalo více finančních prostředků od producentů, popř. zpracovatelů odpadů, je v první řadě otázkou společenské poptávky, na ní navazující legislativy a investic.

Objevují se názory, že firmy podnikající v oblasti svozu a likvidace komunálního odpadu tento stejné sesypávají na skládku na jednu hromadu.

Pro každou společnost zabývající se nakládáním s odpady by dnes mělo být kritériem číslo jedna další využití odpadu jako zdroje surovin. To není „pouze“ kvůli životnímu prostředí. Kooperovat s partnery,



Skupina společností COMPAG, tedy COMPAG MLADÁ BOLESLAV s.r.o., COMPAG VOTICE s.r.o. a COMPAG CZ s.r.o., držitelé certifikátu jakosti ISO 9001 a environmentálního systému ISO 14001, podnikají v oblasti hospodaření s odpady a dalších komunálních služeb. Jejich hlavními činnostmi jsou sběr, svoz a zneškodňování komunálních odpadů, provozování skládek, strojní i ruční čištění komunikací včetně zimní údržby, sběr tříděného odpadu, sběr nebezpečného odpadu, provozování sběrných dvorů a provádění údržby veřejné zeleně. Poskytují i řadu doplňkových služeb, jako jsou stavba a údržba hřišť, provoz nákladní dopravy, prodej nádob na odpad, mytí vozidel, prodej zahradnických výpěstků, zajištění provozu vodovodů a kanalizací. Ve všech svých činnostech usilují o zajištění trvale udržitelného rozvoje v oblasti životního prostředí.

Skupina COMPAG CZ zajišťuje pravidelný svoz odpadu z odpadových nádob z více než stovky měst a obcí a nespočtu podnikatelských subjektů. Odvoz směsného komunálního odpadu provádí z kontejnerů a popelnic o různých objemech dle přání zákazníka. Zajišťuje i svoz odpadu umístěného do zvláštních pytlů včetně distribuce těchto pytlů. Provádí odvoz tříděného odpadu skla, papíru a plastu, pro nějž zajišťuje druhotné materiálové využití. Pro řadu obcí zajišťuje i mobilní svoz nebezpečných složek vytríděných z komunálních odpadů (televizí, lednic, baterií, zářivek, barev, olejů atd.). Připravuje i další projekty v oblasti třídění odpadů. Při tomto významném spolupracuje s akreditovanou společností EKO-KOM a.s.

Zahradnictví společnosti se stará o veškerou městskou zeleň v městech Mladá Boleslav a Votice. V rámci volných kapacit provádí služby i pro další zákazníky - obce, obchodní centra. Zajišťuje kompletní projekty zahrad včetně realizace, výzdobu při významných kulturních akcích apod.

Společnost provozuje skládky komunálního odpadu v Michalovicích a Voticích včetně připojené recyklační plochy, skládku interního odpadu Chrást. Skládky Michalovice a Votice jsou moderními areály vybudovanými dle legislativních požadavků Evropské unie. Jsou vybavena elektronickou vahou, mycím zařízením, jímkami bioplynu a veškerou další technikou. Kapacity těchto skládek zaručují stálý provoz ještě mnoho let.

Skupina COMPAG CZ provádí čištění veškerých komunikací, vozovek, parkovišť a chodníků. Používá k tomu nejmodernější čisticí techniku. V případě potřeby provádí i ruční dočišťování. V zimním období zajišťuje sjízdnost vozovek a komunikací pro pěší. Zájem o tyto její služby projevují nejen velká města, ale i obce a obchodní a průmyslové společnosti.



kteří se orientují na zpracování druhotných surovin, nebo je zpracovat v rámci vlastních kapacit, je i ekonomicky výhodné. To, že nejde pouze o proklamace, můžeme prokázat i tím, že to ve Spolkové republice Rakousko funguje. A tak naším cílem je, aby i Česká republika byla celoročně rozkvetlou zahradou. Naše společnost totiž v komunální sféře poskytuje nejen služby zaměřené na svoz a likvidaci odpadů, ale také mnohé další. Např. úklidy a čištění veřejných ploch, zimní údržbu



ulic a chodníků, údržbu veřejné zeleně. Máme pro to vhodnou techniku a neustále zvyšujeme odbornost svých pracovníků. Hlavně prostřednictvím školení, která jsou propojena s celoevropskými. Poskytujeme i konzultace městům a obcím. Např. jak mají ošetřovat zeleň.

Možná, že se někteří z komunálních politiků budou obávat, že pokud tyto služby svěří vaší firmě, přijdou místní lidé o pracovní místa a oni o volební preference.



Opak je pravdou. Naše firmy působící na českém území jsou společnými podniky měst a nás, tzv. soukromého sektoru. PPP - Public Private Partnership (partnerství soukromého a veřejného sektoru) je směr výrazně podporovaný (a to i ekonomickými stimuly) Evropskou unií, protože značně rozšiřuje možnosti realizace některých významných potřeb měst a obcí. Při vytváření společných podniků je v našem případě možné uplatnit

několik scénářů. Podle toho, jaké pozice chce město či obec v našich společných firmách zastávat. Město či obec může ve firmě vlastnit až 49 % podíl. Přesto, že je COMPAG GmbH většinovým vlastníkem, hlasování valné hromady je smluvně ošetřeno rovným poměrem - jeden ku jednomu hlasu. Rozhodující nemá nikdo. Vždy se musí obě strany dohodnout. Obava, že bychom nechtěli zaměstnávat místní obyvatele, je lichá nejen proto, že se dá předpokládat, že zástupci města budou hájit zájmy svých voličů, ale i proto, že v Česku je sice vysoká nezaměstnanost, ale najít lidi na práci...? Naší personální filozofií je využívat především domácích lidských zdrojů. Místní obyvatelé mají k dané práci a své obci či městu zpravidla výrazně pevnější vztah, mj. už proto, že jsou obvykle součástí společenství tamních jim blízkých lidí. Rozdělení kompetencí a využití synergií, kdy rakouská společnost přináší investice a know-how a město



lidské zdroje, popř. stávající majetek svých technických služeb, je oboustranně výhodné. Naší snahou je, aby momentem, kdy město do společného podniku vstoupí, mělo také garanci, že zisky budou mezi oba vlastníky děleny podle poměru jejich zastoupení. Proto je vždy snahou této společnosti, aby působila nejen v katastru města, jež je jejím spoluvlastníkem, ale i v jeho okolí. Tím firma, potažmo v ní zastoupené město, může profitovat ze služeb poskytovaných v okolních obcích a firmách. Ostatně každý se může seznámit s tím, jaké zisky plynou do pokladen měst, jež jsou spoluvlastníky našich společných firem. Jedná se o miliony korun ročně. Např. dividenda města Mladá Boleslav za rok 2003 činila tři miliony devět set dvacet tisíc korun. V roce 2004 předpokládáme obdobnou výši, ale ta bude známa až po valné hromadě.

»» www.compag.cz
 »» www.brantner.com

8. výročí Zlaté hvězdy

Hotel Zlatá hvězda Třeboň oslavil 7. dubna letošního roku 8. narozeniny pod vedením společnosti Adria-Neptun s.r.o. Během těchto let se mu podařilo, jako prvnímu hotelu v Třeboni, získat certifikát Národní hotelové federace ČR – Hotel****. Jako dárek k narozeninám se Zlatá hvězda rozhodla spektrum svých služeb rozšířit o další speciální nabídku, tak příznacnou pro lázeňské město Třeboň. Svým hostům bude kromě ubytování, stravování a bowlingu nabízet pod jednou střechou i možnost relaxace a uvolnění v nově zbudovaném wellness centru. Svíčky, aromalampy, vonné esenciální oleje, relaxační hudba... Harmonie mysli, těla i ducha. Co všechno se zde nabízí? Perličkové koupele, whirlpool, sauna, infrasauna, masáže, rašelinné thermoobklady a fitness.

Narozeninová oslava byla zahájena v 19 hodin v Divadle J.K. Tyla recitálem Jitky Zelenkové. Po ukončení koncertu generální ředitel společnosti Adria-Neptun, pan Miloš Končický, poděkoval odcházejícímu řediteli hotelu Zlatá hvězda Třeboň, panu Františku Hesovi, za jeho skvělé osmileté působení a zásluhy o rozvoj hotelu a pak společně předali žezlo jeho nástupkyni, paní Mgr. Simoně Ptáčkové. Po ukončení ceremoniálu byli hosté pozváni do hotelu na slavnostní raut, prohlídku nového wellness centra a ke hře bowlingu.

»» www.zhvezda.cz



*„Ta vaše Praha, ta mě vzala.
Ty staré paláce, ty velebné chrámy“
„A to jsme ještě nebyli U Pinkasů.
Tam je výčepní, ten to pivo teda úplně hejčká!“*



Ta vaše Praha, ta mě vzala

aneb 162. výročí U Pinkasů

6. dubna 2005 se U Pinkasů slavilo 162 let od okamžiku, kdy byl Plzeňský Prazdroj poprvé přivezen do Prahy, a to právě k Pinkasům. Oslav se mj. zúčastnili i Michal Dočolomanský, alias detektiv Nick Carter, a Naďa Konvalinková, alias Květuška, aby mezi přáteli zavzpomínali na film „Adéla ještě nevečeřela“ (1977), v němž zazněl výše uvedený dialog mezi Michalem Dočolomanským a Rudolfem Hrušínským: „Ta vaše Praha, ta mě vzala.“

»» www.upinkasu.cz



Praha, přes 10 milionů přenocování

Vstup Česka do Evropské unie se zřejmě pozitivně odrazil i v návštěvnosti Prahy. Rozhovor s ředitelem Pražské informační služby Ing. Václavem Novotným jsem zahájil připomenutím prohlášení radního Magistrátu hl.m. Prahy zodpovědného za cestovní ruch RNDr. Igora Němce. Ten si dal za cíl, aby počet přenocování turistů v Praze do konce jeho funkčního období překročil deset milionů ročně. Pane řediteli, jak se tomuto objemu přiblížila Praha v roce 2004?

S potěšením mohu konstatovat, že Praha v loňském roce zaznamenala rekordní počet deset milionů šest set šedesát šest tisíc přenocování. To je zhruba patnáctiprocentní nárůst oproti roku 2003. Před rokem jsem se zúčastnil konference, kterou pořádali vídeňští kolegové pro tamní podnikatele v cestovním ruchu. Spolu se mnou tu své zkušenosti předávali i kolegové z Budapešti a Barcelony. Na ní si Vídeňáci jako ambiciózní cíl vytýčili, že deseti milionů přenocování chtějí dosáhnout do roku 2010.

Více než deset milionů přenocování ročně není moc obvyklé...

Podle mého soudu této úrovně dosahuje asi tak pět měst v Evropě. Spolu s Prahou ještě Londýn, Paříž, Řím, pak možná Berlín, ale ten má osmdesát procent domácích turistů, zatímco Praha pětadešát procent zahraničních. V souvislosti s dynamikou návštěvnosti Prahy se stává aktuální otázkou, jak turisty rozprostít po celém prostoru města a nabízet jim atraktivitu i mimo klasické koridory od Orloje přes Karlův most a zpátky. S potěšením konstatuji, že se takové dvě osy samovolně vytvářejí. Jsem přesvědčen, že na tento aspekt budeme při prezentaci Prahy muset klást větší důraz. Poukazovat např. na to, že v Karmelitské ulici vzniklo Muzeum české hudby. Že v letohrádku Kinských nad náměstím Kinských je pro veřejnost otevřena expozice Národopisného muzea. Měli bychom se snažit podsouvat turistům myšlenku, že z Malostranského náměstí mají odbočit ke Smíchovu. Další osa, která se samovolně vytváří, směřuje do Holešovic a Tróje. Zde pak jsou hlavními atraktivitami Veletržní palác, pražské Výstaviště a kousek přes Stromovku agilní Pražská zoologická zahrada, botanická zahrada a nádherný Trojský zámek. Turisticky atraktivních míst a cílů je na území velké Prahy nepřeberné množství. Jako dobrý příklad výjimečné aktivity na severovýchodním cípu Prahy mohu spolu s Leteckým muzeem Kbely jmenovat zámek Ctěnice, který se bude 28. května otevírat pro veřejnost. Bude zde zpřístupněna stálá expozice s názvem „Za císaře pána“. Je o Habsburcích. To je téma po roce 1918 na historických územích Česka opomíjené. Skutečnost, že Habsburkové nejsou v Česku nikde systematicky vystaveni, znamená, že



depozitáře muzeí jsou plny zajímavých exponátů. Jsem přesvědčen, že to bude vděčný počín, zapadající do logického rámce tendence rozprostít turisty v ploše města. Do této představy spadá fakt, že

už prioritně neusilujeme o turisty, kteří do Prahy přijdou poprvé. Už jsme i modifikovali své prezentace po Evropě. Dříve jsme se potenciálním návštěvníkům snažili sdělovat základní fakta. Že Praha je plná památek, kultury. Že je dobře dopravně dosažitelná a že ve srovnání s dalšími metropollemi není drahá. Souhrnem těchto tezí jsme se je snažili motivovat k příjezdu do města, které neznali. Když nyní prezentujeme Prahu, ve většině případů předpokládáme, že Praha je známým pojmem. Paříž také každému „nebuší do hlavy“, že existuje a že má Eiffelovku... Proto se nyní o hodně víc tematicky soustředujeme na to, co je v Praze nového. A je toho hodně! Jde o to, oslovit ty, kteří už zde byli, aby přijeli znovu. Takže i řadu brožur, které produkujeme, jsme museli filozoficky uchopit v souladu s tímto směřováním. Pro příští rok proto připravujeme témata, jako např.: „Praha pro děti a mladé“, „Praha pro handicapované“, „Praha pro seniory“, protože další z tendencí je podporovat návštěvnost Prahy mimo nejvyšší sezony. V období, kdy jezdí právě studenti a důchodci. Připravujeme i brožuru, která má pracovní název „Praha třetí den“, protože první dva dny návštěvníci Prahy zpravidla věnují notoricky vyhledávaným památkám, ale co třetí den? Pojďme se podívat na to ostatní!

Pražská informační služba vyvíjí značné mezinárodně integrační aktivity.

Ano, už proto, že se v zahraničí snažíme prezentovat



Prahu co neefektivněji. Jsme členy „European Cities Tourism“, jež sdružuje na osmdesát evropských měst. Zveme k nám partnerské instituce a umožňujeme jim prezentovat jejich města v Praze. Recipročně se pak Praha prezentuje u nich. Ve srovnání např. s veletrhy to má velké výhody. Zatímco na veletrh se jede na nějaké výstaviště, které bývá čertvíkde na okraji a musí se tam být se stovkami dalších vystavovatelů, dostáváme se tímto způsobem do informačních středisek metropolí na úplně hlavní náměstí. Jsme tam sami. Místní kolegové jsou motivováni starat se o naši publicitu – sehnat nám novináře a navíc nám to všechno zaplatit. Já vím, my jim to platíme v Praze. Ale hl.m. Prahu to vyjde daleko levněji, a je to vysoce efektivní prezentace. Za dvanáct let, co jsme členy „European Cities Tourism“, se Praha stala jejím nejméně členem. Všichni touží po tom, prezentovat se před jejími návštěvníky. Proto, když projevíme zájem prezentovat Prahu u nich, velmi vstřícně reagují.

Západoevropské země vyvíjejí velké aktivity, aby na svá území směřovali bohatou dálně východní klientelu.

Pokud jde o zaoceání, čímž jsme do předloňska minili hlavně Severní Ameriku a Japonsko, spojili jsme se do uskupení „Seven Stars of Central Europe“, což je obchodní značka pro americký trh. Spojuje sedm středoevropských měst: Vídeň, Drážďany, Berlín, Salzburk, Mnichov, Prahu a Budapešť. Pro Američany není důležité, že Praha je v Česku, Vídeň v Rakousku atd. Jedou-li do Evropy, zpravidla tím miní Londýn nebo Paříž. Uskupení „Seven Stars of Central Europe“ jde o to, převrátit jejich zvyklosti. A protože to Americe docela funguje, řekli jsme si, že své aktivity rozšíříme i na další trhy. Najali jsme si zástupce v Číně a totéž budeme dělat i zde. Předpokládáme, že Číňané jsou na tom obdobně jako Američané. Že nerozlišují, jestli je Budapešť v Maďarsku apod. Ostatně, střední Evropa je pro ně relativně malé území o velikosti ani ne čínské provincie. My je tam nejezdíme učit zeměpis. Nám jde o to, aby přijeli! A tady má Praha v rámci uskupení „Seven Stars of Central Europe“ ještě další výhodu, a tou jsou, díky vstřícné obchodní politice a vysoce dynamicky se rozvíjejícímu pražskému letišti, kvalitní letecká spojení.

»» www.pis.cz



Spalife 2005

Mezinárodní lázeňský festival

Hoteliéři Karlovarského kraje

2002

2003

2004



Jan Jokl



Franz Graf



Roman Vacho

Idea realizovat v Karlových Varech lázeňský festival Spalife vyvstala v roce 2003 během jednání krajské sekce Národní federace hotelů a restaurací České republiky a současného pořadatelského týmu vedeného panem Jaroslavem Dolinou. Jeho nultý ročník proběhl v dubnu 2004. První ročník Spalife pokračoval v naplňování snahy vytvořit tradici, která bude cestovním kancelářím, lékařům, poskytovatelům lázeňských služeb a novinářům poskytovat platformu pro seznamování se s lázeňstvím v Česku. Ředitel festivalu Jaroslav Dolina o směřování Spalife řekl: „Chtěli bychom, aby se v rámci festivalu setkávaly platformy, které mají co do činění s lázeňstvím v Česku. Zapojit do veřejných diskusí medicínskou část veřejnosti, podnikatele i veřejnou správu. Všichni tito by měli, tak jako letos, v rámci veřejných diskusních fór pomáhat utvářet nové trendy v lázeňství a medicíně a v propagaci lázeňství. Diskusní fóra mohou hledat i řešení financování léčebných pobytů včetně motivací praktických lékařů, aby více využívali lázeňství.“

Hejtman Karlovarského kraje JUDr. Josef Pavel mj. hovořil o zapojení VZP ČR do financování lázeň-

ských pobytů a o tom, jak veřejná správa podporuje lázeňské prostředí.

Předseda krajské sekce Národní federace hotelů a restaurací Ing. Jakov Frenkel nastínil možnost festivalu soustředit se v příštích ročnících vždy na jeden stěžejní trh a pro příští rok navrhl Velkou Británii: „Cílená a soustředěná propagace v zahraničí by mohla být efektivnější pro získání touroperatorů a médií a tím přispět ke zlepšení možností připravovat a uzavírat v rámci lázeňského festivalu obchodní kontrakty.“

O udělování „Ceny hoteliéra roku krajské sekce NFHR Karlovarského kraje“ Všudybl poprvé informoval v roce 2003, kdy byla udělena řediteli mariánskolázeňských hotelů Cristal Palace a San Remo panu Janu Joklovi. V roce 2004 si jí svými vynikajícími výsledky zasloužil pan Franz Graf, ředitel karlovarského hotelu Dvořák, letos ředitel Grandhotelu Pupp Roman Vacho. Cenu v jeho nepřítomnosti z rukou hejtmána Karlovarského kraje a předsedy krajské sekce NFHR Karlovarského kraje převzala jeho paní.

Cenu touroperatora roku krajské sekce NFHR Karlovarského kraje, kterou předávali ředitel České centrály cestovního ruchu – CzechTourism Ing. Rostislav Vondruška a prezident NFHR ČR Ing. Pavel Hlinka, opět získala cestovní kancelář Jason Travel.

>> www.nfhr.cz

>> www.spalife.info



V neděli 27. března 2005

zavedením nového letního letového řádu zahájilo Letiště Praha-Ruzyně letní sezonu. Ta se v mnoha ohledech stane přelomovým obdobím v dalším rozvoji pražského letiště, které je v rámci středoevropského regionu nejdynamičtěji rostoucím uzlem letecké dopravy. Za první dva měsíce roku 2005 odbavilo celkem 1,23 milionu cestujících, což meziročně představuje kumulovaný nárůst o 19,6% (při započtení rozdílu počtu dnů v únoru 2004 a 2005 činí kumulovaný nárůst až 22%). Stavebními úpravami – výstavbou dvou rychlých výjezdů z hlavní dráhy 06/24 a úpravami pojezdových drah C a G, které budou ukončeny do poloviny měsíce června, se zvýší kapacita dráhového systému minimálně o 3 pohyby letadel za hodinu. Na přelomu měsíců října a listopadu 2005 letiště plánuje odbavit desetimiliontého cestujícího, čímž jako první v rámci nových členských zemí Evropské unie překoná v rámci jednoho kalendářního roku tuto přelomovou hranici a zařadí se do skupiny velkých evropských letišť. Očekává se, že celkem letos odbaví přes jedenáct milionů cestujících.

1,23 milionu cestujících

odbavených za první dva měsíce letošního roku představuje větší počet cestujících, než letiště odbavilo před 15 lety za celý rok 1990. Letiště ve všech klíčových výkonových ukazatelích vykazuje více než trojnásobnou dynamiku růstu oproti největšímu konkurentovi – letišti ve Vídni. To podle vlastních tiskových materiálů rostlo v počtu odbavených cestujících o 5,9% (Praha o 19,6%), v případě pohybu letadel (počet startů a přistání) činil nárůst u vídeňského letiště 4%. Pražské letiště přitom zaznamenalo za měsíce leden a únor celkem 21 711 pohybů letadel, což ve srovnání s loňským rokem znamená nárůst o 23,7%. O 7,8% se zvýšila také hmotnost přepraveného nákladu, která na letišti v Praze za měsíce leden a únor dosáhla celkem 7784 tun.

112 nalétávaných destinací

bude celkový počet v letní sezoně 2005. Do Prahy začne létat desítky nových dopravců: Air Finland, Centralwings, EasyJet Switzerland, Helios Airways, Hellas Jet, Intersky Lufthart, Malmö Aviation, Meridiana S.P.A., Sun Air of Scandinavia a Thomsonfly.com. Na mapě se objeví nové destinace s pravidelným spojením do/z Prahy, například Bergen, Bournemouth, Doncaster, Florencie, Heraklion, Ženeva či Palma de Mallorca. Nové linky otevřou také domácí dopravci – ČSA a Travel Service/SmartWings, díky nimž Praha získá v letní sezoně spojení například s makedonským Skopje, slovenskou Žilinou a dovolenkovými místy na řeckých ostrovech. Provozovány budou také mezikontinentální spoje – například do Soulu, Kuvajtu, Džidy nebo Rijádu. V nákladní letecké dopravě pražské letiště nabídne pravidelné spojení do desítek destinací – Abu Dhabi, Bruselu, Bukurešti, Kolína n. R., Frankfurtu, Katowic, Liege, Lucemburku, Paříže CDG, Taipei. Počet vypravených linek se tak meziročně rozroste o 14%.

Výstavba Terminálu Sever 2

(projekt EUropa) v hodnotě 10 miliard korun spěje do finální fáze, 1. srpna 2005 bude ote-

Letní sezona přelomovým obdobím

vřena část jeho odbavovacích prostor. Cestující dostanou k dispozici odbavovací Prst C s 10 novými nástupními mosty a tzv. spojovací objekt, který propojuje nový terminál se stávajícími odbavovacími prostory. Letiště tak bude mít celkem 27 nástupních mostů – o 7 více, než jich má letiště ve Vídni. Cestující budou moci využít nový servis, jako jsou konferenční prostory, nové obchody, hotelové pokoje apod. Terminál Sever 2 posouvá letiště Praha do vyšší dimenze. Kromě dalšího nárůstu kapacity postupně až nad 15 milionů osob nabídne výrazné rozšíření služeb pro cestující i subjekty působící v letištním areálu. Uvedení do celkového provozu včetně hlavní terminálové budovy s 60 odbavovacími přepážkami je plánováno na přelom letošního a příštího roku.

Aktivní obchodní strategii

dokázalo vedení České správy letišť využít nových příležitostí a přitáhnout na pražské letiště leteckou dopravu, která je motorem celkového rozvoje ekonomiky. Letiště Praha nechalo daleko za sebou své dva přirozené konkurenty – letiště ve Varšavě a Budapešti, a má ambice hrát spolu s Vídni a Mnichovem klíčovou roli významného uzlu letecké dopravy ve střední Evropě. Finančně a provozně úspěšné letiště je generátorem pracovních příležitostí a stabilním zaměstnavatelem – jedním z nejvýznamnějších v Praze 6 a ve Středočeském kraji. Již dnes v blízkosti letiště existuje více než deset tisíc pracovních míst a jen během letošního roku by jejich počet měl vzrůst až na dvaadvacet tisíc. Podle výsledků studie publikované asociací evropských letišť ACI Europe v roce 2004 je zřejmé, že každý milion odbavených cestujících se podílí na vytvoření čtyř tisíc nových

přímých, nepřímých a indukovaných pracovních míst. „U České správy letišť, která spravuje Letiště Praha-Ruzyně a zaměstnává v současné době na osmnáct set osob, v průběhu letošního roku najde práci dalších více než tři stovky přijímaných ve spolupráci s personální agenturou Manpower na přesně definované pracovních pozicích s výjimkou administrativních,“ říká náměstkyně generálního ředitele ČSL pro úsek personální Mgr. Ivana Běrešová. Na letišti bude v letošním roce již zaměstnáno přes osmnáct tisíc lidí, kteří najdou pracovní příležitosti především v areálu nově otevřeného Terminálu Sever 2.

Provozní a ekonomická úspěšnost

letiště má návaznost na striktní dodržování přísných ekologických a hygienických předpisů. Tomu mimo jiné napomáhá nebyvalý rozvoj letecké techniky produkující letadla a letecká zařízení s výrazně se snižující hlučností a spotřebou paliva. Od roku 1960 se podle údajů asociace evropských letišť ACI Europe, zveřejněných v roce 2004, snížila hlučnost letadel o 75 %, to znamená, že letadla jsou tišší o 20 dB a redukce hlučnosti nadále pokračuje tak, že v roce 2008 se hluk letadel sníží o dalších 6 decibelů. Ve srovnání s rokem 1960 mají navíc současné stroje o 70 % nižší spotřebu paliva. A nadto každoročně pražské letiště, které je nositelem certifikátu ISO 14 001 provedeného certifikačním orgánem ITI TUV, investuje do programu ochrany životního prostředí několik desítek milionů korun, jejichž využití umožňuje výrazně korigovat dopady z provozu na okolí letiště.



>>> www.csl.cz

ČSA podepsaly smlouvu na 12 letadel nové generace

Představitelé společností České aerolinie a.s. a Airbus SAS 6. dubna v Praze slavnostně podepsali závaznou smlouvu o pořízení dvanácti letadel nové generace rodiny Airbus A320. Podpis následuje po loňském oznámení Českých aerolinií o výběru letadel A319 a A320. Tato smlouva navazuje na partnerství mezi ČSA a společností Airbus, které začalo v roce 1991, kdy se letadla typu A310 stala prvními Airbusy provozovanými touto leteckou společností.



Obsahem smlouvy

je kromě vymezení podmínek pro nákup a dodání samotných letadel v letech 2006–2008 také celá řada dalších služeb a forem spolupráce, jako je dodání výcvikového simulátoru, podpora technického zázemí, výcvik pilotů a technických pracovníků, technická a poradenská asistence při údržbě a servisu letadel. Součástí smlouvy jsou mj. i práva konverze (Conversion Rights) a kupní práva (Purchase Rights), která Českým aeroliniím umožňují za stejných komerčních podmínek eventuální pořízení až dalších dvanácti letadel.

„Nákup letadel je dalším krokem v naplňování strategie ČSA pro roky 2004–2014. Nová letadla zvýší konkurenceschopnost ČSA na trhu, nabídnou zákazníkům vzdálenější destinace a vyšší komfort při cestování,“ uvedl Jaroslav Tvrdík, předseda představenstva a prezident Českých aerolinií.

„Chápeme, že zákazníci jako České aerolinie chtějí svým cestujícím nabídnout výhody nových a dynamických typů letadel“, říká prezident a generální ředitel Airbusu Noël Forgeard. „Jsme velmi rádi, že si ČSA k modernizaci své flotily vybraly letadla Airbus; tato smlouva potvrzuje velkou popularitu letadel rodiny A320.“

Letadla budou dodána

v období od března 2006 do září 2008 a ČSA plánují jejich využití na delších evropských tratích a při expanzi na nové trhy. České aerolinie si vybraly pro letadla A319 motory CFM 56-5B6/P a pro letadla A320 motory CFM 56-5B4/P. Pro všechna letadla si ČSA zvolily uspořádání ve dvou třídách nabízejících nejen pohodlnou business třídu, ale i širší kabinu, a tedy více osobního prostoru v ekonomické třídě.

Letadla rodiny A320 jsou nejprovozovanějšími letadly svého typu; mají velmi moderní design a nejšířší rozměry kabiny. Jsou rovněž velmi ekonomická díky nižší spotřebě paliva, nižším nákladům na údržbu a lepším výkonům na krátkých letištních drahách. Všechna letadla rodiny Airbus A320, tj. A318, A319, A320 a A321, mají navíc stejnou typovou kvalifikaci pro piloty a jsou velmi rozšířená, což umožňuje úsporu nákladů na výcvik a bezkonkurenční provozní flexibilitu.

Jitka Novotná, tisková mluvčí ČSA

>>> www.csa.cz





ČSA chtějí letenky přes internet za 1,2 miliardy korun

Elektronické letenky

České aerolinie plánují v letošním roce prodat přes internet letenky za 1,2 mld. korun. To by znamenalo nárůst o 120 % oproti roku 2004. Návštěvnost internetového portálu www.csa.cz dosahuje více než 1 mil. unikátních uživatelů měsíčně. Trhem s největším počtem letenek ČSA prodaných on-line je kromě České republiky Velká Británie, Německo a Irsko. Prodej letenek přes internet tvoří zhruba 5 % z celkového počtu prodaných letenek ČSA.



„Rozvoj on-line služeb patří k našim prioritám. Jedním z konkrétních projektů je postupné zavádění elektronických letenek s cílem nabídnout e-ticket do všech destinací ČSA počátkem roku 2006,“ řekl na tiskové konferenci 14. 4. 2005 v pražském hotelu Andel's viceprezident ČSA pro marketing a prodej Bohuslav Šantrůček.

V současné době si cestující mohou zvolit e-ticket namísto klasické letenky u 25 destinací ČSA. V prvním čtvrtletí roku 2006 by se tato služba měla rozšířit na všech 77 míst, kam ČSA létají. Elektronická letenka, tzv. e-ticket, plně nahrazuje klasický papírový dokument a rezervační systém ČSA ji



cestujícímu automaticky zasílá elektronickou poštou. Pro zákazníka znamená tento způsob vystavení letenky řadu výhod. E-ticket dostává přímo do svého počítače vzápětí po nákupu letenky bez ohledu na místo a čas nákupu. Není tedy třeba se zdržovat vyzvednutím letenky v prodejním místě ČSA nebo na letišti. Elektronickou letenku není možné ztratit a zároveň odbavení na letišti je jednodušší. Rovněž veškeré změny rezervace se zjednodušují.

Další služby

Kromě rozvoje elektronických letenek připravuje ČSA v dohledné době automatické odbavení přes internet či internetový kiosk v odletové hale letiště Ruzyně. Dále se počítá s možností nákupu komplementárních služeb, jakými je ubytování, půjčení auta či transfery cestujících, přímo na www.csa.cz. Pracovní tým ČSA se zabývá také zavedením mobilních služeb přes rozhraní WAP.

SkyTeam a e-ticket

Důležitá bude i zavedení elektronických letenek v destinacích SkyTeam partnerů a celkové propojení elektronických systémů, tzv. interlining, mezi všemi SkyTeam dopravci. Již v současné době mají někteří SkyTeam dopravci interline dohody o e-ticketingu, přičemž se zavedením interline e-ticketingu mezi všemi dopravci se počítá do konce roku 2005. Cestující si tak budou moci pořídit elektronickou letenku do jakékoliv destinace v síti letecké aliance SkyTeam. Do konce června 2005 by ČSA měly nabízet elektronické letenky do všech destinací leteckých společností AirFrance, KLM a Northwest.

Jitka Novotná, tisková mluvčí ČSA

>> www.csa.cz





Sirius

aneb American Express po šesté

České aerolinie v rámci hodnocení amerického odborného časopisu Global Traveler (Annual GT Tested Awards) převzaly v lednu 2005 ocenění „Best Airline in Eastern Europe“. Podobné ocenění získaly již minulý rok v květnu, kdy byly Official Airline Guide s centrálou v Londýně vyhlášeny „Nejlepší leteckou společností se sídlem ve střední a východní Evropě“. 8. dubna pak v rámci slavnostního večera v pražském Planetáriu naopak oceňovaly ony, a to nejlepší obchodní partnery z řad své agenturní sítě v Česku. Tradiční ocenění poprvé neslo název „Sirius“. Z rukou předsedy představenstva a prezidenta ČSA Jaroslava Tvrdíka jej převzalo dvanáct společností ve čtyřech kategoriích. Viceprezident pro obchod a marketing Bohuslav Šantrůček k tomu uvedl: „Chceme tímto způsobem dát svým obchodním partnerům najevo, jak moc si vážíme jejich spolupráce. Ti nejlepší jsou pro nás prodejními hvězdami, a proto jsme ocenění nově pojmenovali po opravdové hvězdě.“

České aerolinie v Česku spolupracují celkem s pěti sty devíti cestovními agenty. Každoročně jejich prostřednictvím realizují přes 75 % v Česku prodaných letenek. Cenu „Sirius“ si odnesly vždy tři nejlepší prodejci v dané kategorii. První místo mezi agenturami sdruženými v asociaci IATA již po šesté za sebou obsadila společnost American Express. V kategorii non-IATA vyhrála cestovní kancelář FIRO-tour. Prvenství v prodeji charterových letů patří firmě EXIM Tours. V kategorii cargo společnosti Schenker.

kategorie IATA

- 1. místo American Express
- 2. místo Student Agency + Orbix
- 3. místo Čedok

kategorie non-IATA

- 1. místo FIRO-tour
- 2. místo Marco Polo International
- 3. místo Time Travel

kategorie cargo

- 1. místo Schenker
- 2. místo Maurice Ward
- 3. místo DHL Logistics

kategorie chartery

- 1. místo EXIM Tours
- 2. místo Akvila Travel
- 3. místo Goldair Greece Tours



Jak jsem objevil Krušné hory



co Jihočeský kraj připravuje v oblasti cestovního ruchu. Nejvíce mne zaujaly hipotrazy. Podobnost s pojmem „cyklotrasy“ není náhodná. V tomto případě však dopravním prostředkem a zároveň sportovním náčiním nejsou bicykly, ale koně. Tomu odpovídá infrastruktura „cyklostezek“ včetně „úschoven kol“ apod. Utkvěla mi jeho zmínka o záměru využít hraničního průseku coby dálkové hipotrazy. Asi i proto, že jsem jeho infrastrukturu v rámci zimního přejezdu Šumavy s kamarády testoval záhy po pádu „železně opony“.

Hipotrazy nejvíce

31. ledna 2005 jsem se vracel kolem koněspřežky z Lince a v Českých Budějovicích se zastavil u radního Ing. Pavla Pavla. Ten kdysi stočil pozornost světa na Česko tím, že na jedné z misí Thora Heyerdala přiměl „chodit“ obří sochy moai. Potvrdil tak svoji teorii i to, že se na Velikonočním ostrově všechno důležité jmenuje 2x. Např. Rogno Rongo, Aku Aku apod. S Pavlem Pavlem jsme si však povídali o tom,



jako z ponorky: „Mám já zapotřebí upodnikat se k smrti?“ a rozhodl jsem se užít si meteorologických podmínek pro záležitost veskrze mi příjemnější.

Přejezd se zimním tábořením

První únorový víkend mne zastihl v Teplicích. V Krušných horách jsem byl na běžkách naposledy před léty dvaceti. To jsem ještě bydlel Litvinově. Teď nádhera! Sudťe podle obrázků. Navíc se přejezd s tábořením podařil ve skvělé sestavě let dávno minulých. Chyběl jen „vrchní ubytovatel“ Dean Valášek. Jeho nepřítomnost jsme však vykompenzovali tím, že tentokrát jsme si legraci dělali sami ze sebe.

>> www.ceskehory.cz

>> www.sweb.cz/rangiroa



Místo na křižovatku smrti

Z Budějic jsem vyjžděl tak, abych na sedmou dorazil na Pražský hrad na šedesátiny pana Vozdeckého. Leč za Pískem policejní auto přes silnici. Prý se kdesi převrátil kamion. Jedu směr Blatná. Sněží a stmívá se. Za Blatnou už krokem. Kousek před Myšicemi mne ze zaváté okresky smetl kamion. Ze škarpy mne tahá sypač. Směrové ukazatele zalepené sněhem. Poté, co jsem jeden očistil, zjišťuji, že místo na „křižovatku smrti“ jedu do Rožmitálu. Už jsem na „Strakonické“. Pod dvaceti centimetry sněhu led. Smýkán kamsi si říkám: „Tak, a jsem definitivně v p...“ A vskutku! V zase příkopě. Podruhé lezu z auta

