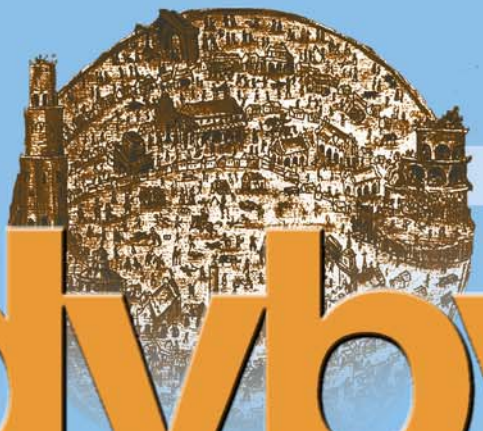
průvodce
labyrintem českého
cestovního ruchu



www.e-vsudybyl.cz

všudybyl

sedmé
vydání
2004

Shell
Aviation

Další informace najdete na stranách 16 až 17.

časopis lidí a o lidech v cestovním ruchu

I dí mi můj vůdce Všudybud: „Nu, tu máš, poutníče, milý ten svět, na nějžs se podívati žádostiv byl. Proto sem tě nejprve na tuto vysokost uvedl, aby sobě naň z cela nejprv pohleděl a jeho spořádání vyrozuměl. Tato východní brána jest Brána života, skrze níž všickni, kdo se na svět dostávají k bydlení, procházejí. Tato pak druhá bližší brána jest Brána rozchodu, z níž jedenkaždý, jak komu los padne, k tomu neb jinému povolání se obrací.“

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

Proto sem tě nejprve na tuto vysokost uvedl, aby sobě naň z cela nejprv pohleděl

Expanze obchodu je do značné míry o létání. Obchod je hlavním hybačem dějin a letecká doprava (tak jako kdysi námořní) obchodu. Ostatně, právě nenáš obchod byl ten, kdo nejhlasitěji tleskal Československu vyklízejícímu nejen atlasy světa, ale i svá tradiční odbytiště jiným, zřejmě humánnějším, zbrojařským uskupením, a nejen jim. Rovněž evropská integrace je především o obchodu. Obchod, a zejména velký obchod je o získávání perspektivních trhů. A Česko je velmi perspektivní, což dokládá nejen každoroční schodek jeho platební bilance a rostoucí zadluženost státu, ale i trvale růstová dynamika leteckého byznysu z/do Prahy a dalších mezinárodních letišť v Česku.

Jaromír Kainc
nakladatel Všudybylu

Dlouhodobý koncept rozvoje 6-7
První vysokonákladová 8
Ruku v ruce s letectvím na sobě pracovat 9
Allianz významným leteckým pojistitelem 10
Nejlepší letecká společnost 11
V Evropské unii už dávno 12
Česká správa letišť rekordně 13
Dva prezidenti křtili nová letadla ČSA 14-15
Bezpečnost na světové úrovni 15
ČSA i letiště Praha mají vynikající reputaci 16
S Appeltonem o amerických vízech 17
První výročí Ramada Airport Hotel Praguev17
Přátelským letištěm 18-19
Hotel TRANZIT Letiště Praha-Ruzyně 20
Golf Cup 20-21
Světovou cenu za nejlepší konstrukci 21
Z Úřadu pro civilní letectví euroúřad 22
Šestý MD-11 v provozu 22
Letecký byznys jde nahoru 23
Nejúspěšnější handling v Praze 24
Hodně špatná zvěst 25
Perfektní zázemí cestujícím 26
Nejmodernější autobus současnosti 27
Setkání v Radějově 28
Světová síť číslo jedna 29
Hotel Garnet Strakonice 29
Pojišťovna roku 2003 30
Veselí v přítomnosti první dámy 30
O nejkrásnější krávu 31
Na den otevřených dveří 31
Hotel Paříž stoletým 31
Jadran expressem rychleji 32
15. výročí založení společnosti 32
Torpedované čerpání peněz z EU 33
Zámek ve Ctěnicích otevřen 33
Slezskoostravský hrad má půvab 34-35
Ostrava výrazně do krásy 35
Hlavní cenu Flash Barrandov speciální efekty 36
Zlaté jablko FIJET Brnu 36

všudybyl
Průvodce labyrintem českého cestovního ruchu

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

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

Grafická úprava a sazba: IMidea s.r.o.,
Příční 12, 602 00 Brno, mobil: +420 603 871 550
e-mail: ivana.mitackova@imidea.cz
foto na titulní straně: Ondřej Kačaba

Tisk: Graspo Zlín

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

Dlouhodobý koncept rozvoje

S generálním ředitelem České správy letišť Ing. Martinem Kačurem se potkáváme při příležitosti prvního příletu společnosti TAP Portugal do Česka 1. června ve VIP salonku České správy letišť na Letišti Praha-Ruzyně. Pane řediteli, veškerá letiště ve správě České správy letišť mají pozitivní dynamiku, což obzvláště v minulých dvou letech v Evropě nebylo pravidlem.

To je pravda, ale teď už Česko není výjimkou. V posledním období, a vykazuje to i statistika IATA, dochází k všeobecnému oživení letecké dopravy. Takže i letiště kolem nás zaznamenávají hospodářské oživení. Letecká doprava se dostává zpátky do konstelace před vypuknutím SARS a války v Iráku. Několik let nazpátek však většina evropských letišť zdaleka nedosahovala dynamiky Prahy a některé letecké společnosti měly vážné problémy, zatímco výkony na Letišti Praha-Ruzyně rostly a letiště se rozvíjelo. Hodně tomu napomohla skutečnost, jak a jaké Česká správa letišť nastavila leteckým dopravcům podmínky. Letiště je možné vnímat jako subjekty, které výrazným způsobem spoluvytvářejí podmínky pro fungování ekonomik. A právě v této oblasti se nám výrazně daří. Námi vytvářené zázemí je kvalitní, tvůrčí, konstruktivní a rovnocenné pro všechny účastníky letecké dopravy.

Stát v čele firmy, obzvláště takto strategické, je mj. také o vizi. Malí lidé mají malé vize, zato velcí prý jsou jako hvězdy: Sami sebe spalují, aby ozářili druhé. Toto moudro není z mé hlavy. Kdyby díky odvaze, a to i u vás v top managementu České správy letišť, v rozhodujících okamžicích nedošlo k prosazení k zásadních kroků, jež v dlouhodobém horizontu umožňují rozšiřování možností Letiště Praha-Ruzyně, došlo by nejspíš k dlouhodobé ztrátě zájmu létat z/do Prahy. Nicméně rovněž „překážílkové" se činili, seč mohli, a tak dnes Letiště Praha-Ruzyně např. nemá paralelní startovací a přistávací dráhu.

Paralelní dráha, neboli „BIS", je pro rozvoj pražského letiště inklinujícího na pozici evropského hubu zásadní věcí. S dostavbou nového terminálu sice získáme další odbavovací kapacity, odletové východy, stojánky, avšak s dráhovou kapacitou o moc víc nenaděláme. Už dnes jsme ve špičkových časech téměř na její maximální kapacitě. Stávající možnosti jednodráhového systému se snažíme vylepšovat procedurálními i stavebními zásahy, jako např. vybudováním rychlých výjezdů z dráhy. Ty její využitelnost umožní zvýšit ještě o zhruba deset procent, což je ve špičkových časech docela zásadní. Avšak opravdovým a systémovým řešením problému bude až výstavba paralelní dráhy. Obdobně je dráhový systém řešen na řadě dalších letišť, jako je například Londýn Heathrow, Mnichov či Paříž CDG. Při výstavbě paralelní dráhy je jednou z priorit ochrana životního prostředí. Už samotné směrování nové dráhy bude minimalizovat dopady letecké dopravy na okolní obce a také na samotnou Prahu. Abychom nic nezanedbali, okamžitě poté, co na pražském letišti začaly strmě stoupat výkony, jsme se začali dráze intenzivně věnovat. Na podzim by měla být hotova studie vlivu na životní prostředí a pracujeme i na všech dalších podkladech, které jsou pro spuštění výstavby paralelní dráhy nezbytné.

Její excelence velvyslankyně Portugalské republiky v České republice Mrs. Ana Martinho a generální ředitel České správy letišť Ing. Martin Kačur.

Spousta politiků, včetně pražského primátora MUDr. Pavla Béma, konstatuje, že za to, že je Praha tak oblíbeným cílem, může Karel IV. a další osvícení vládci. Bezesporu však za to může rovněž fakt, že k nám, a to i díky Letišti Praha-Ruzyně, vůbec kdo (za současného tlaku poptávky) může...

Určitě. Co nám bude platné, že máme krásnou zemi a ta země krásné hlavní město, pokud se k nám nebude moci turista nebo obchodník pohodlně a rychle dostat? A co nám bude platné mít nádherné letiště, pokud nebude mít napojení na celkový dopravní systém České republiky, nebo alespoň na dopravní systém hlavního města Prahy? Ano, vylepšujeme jednotlivé prvky zde na letišti. Ale už dávno se mělo začít řešit kolejové spojení pražského letiště s Prahou a dalšími městy vůbec.

Ano, z hlediska české makroekonomiky je hrubou strategickou chybou (průvodním projevem chronického podceňování cestovního ruchu v oblasti gene-

rování zahraničního inkasa), že součástí dnes již transatlantického a transpacifického leteckého uzlu - Letiště Praha-Ruzyně není regulérní železniční nádraží, z něhož by návštěvníci Česka mohli plynule pokračovat do všech koutů naší krásné země utrácet tam své peníze. Navíc když vše nasvědčuje, že Letiště Praha-Ruzyně bude mít ještě vyšší dynamiku, než udávaly i ty nejsmělejší prognózy.

Dynamika prvního kvartálu letošního roku byla hodně vysoká, přes čtyřicet procent. Nárůst je vyšší, než vůbec kdo kdy předpokládal, a to včetně expertů IATA.

Jaké jsou za této situace priority generálního ředitele České správy letišť?

Dívat se na rozvoj letiště v dlouhodobém horizontu. Kdo v souvislosti s naším letištěm plánuje s pohledem pěti- nebo desetiletým, plánuje krátkozrace. Padesát let je doba, o níž musíme, mimo jiné i s ohledem na objem potřebných investic, uvažovat. Dnes je důležité dotáhnout projekty, které jsme před zhruba pěti lety začali plánovat, a realizovat je. Ruku v ruce s tím nastavit střednědobý plán a současně připravit dlouhodobý koncept rozvoje letiště.

➤➤ **www.csl.cz**

Za vydatné pomoci Celní správy ČR

Ve čtvrtém vydání Všudybylu (str. 35) JUDr. Václav Slavíček konstatoval, že: „duty free na letištích v Brně, Praze, Karlových Varech, Ostravě, prostě na všech mezinárodních letištích v České republice, budou mít možnost prodávat stále bez poplatků, ovšem už jen do destinací mimo státy Evropské unie. Tzn. když někdo poletí do Paříže, bude za stejné zboží platit o něco více, než když poletí do Moskvy nebo do Curychu, z toho důvodu, že Švýcarsko ani Ruská federace nejsou v Evropské unii.“ Náměstka generálního ředitele České správy letišť JUDr. Miloslava Stodoly a vedoucího obchodního útvaru Obchodního a právního úseku České správy letišť Jana Valtra jsem se proto zeptal, jak je řešena symbióza prodejů duty free a duty paid na letišti v Praze-Ruzyni.

Jan Valtr

JUDr. Miloslav Stodola

Co se týče duty free prodejů, nejedná se jen o teritoria zmiňovaná Dr. Slavíčkem. V současné době k nám expandují letecké společnosti, které vozí pasažéry z asijských zemí. Začal k nám od května létat Korean Air ze Soulu, od června Saudi Arabian Airlines z Rijádu a projednává se otevření dalších linek. Nemůžeme pominout ani státy amerického kontinentu, tj. pravidelné linky do USA a Kanady. Duty free shopy u nás mají stále opodstatnění, protože cestujících, kteří od nás létají do destinace mimo Evropskou unii, stále přibývá. Pochopitelně, česká legislativa musela reagovat na vstup Česka do Evropské unie. Museli jsme aplikovat některé posuny týkající se uplatňování nové výše daně z přidané hodnoty a spotřební daně a velmi pečlivě zvažovat, jakým způsobem se prodeji duty free postavíme. Za vydatné pomoci zaměstnanců Celní správy ČR působících zde na letišti se změna podařila zvládnout ve velmi krátkém čase. S výjimkou několika málo dnů, kdy se prováděly inventury, se kontinuálně pokračovalo v prodeji, takže ani Česká správa letišť ani prodejci nezaznamenali žádné významnější ekonomické ztráty, které by vyplývaly z uzavření prodejen. Se všemi prodejci se nám podařilo projednat, že sortiment zboží zůstane zachován. Abychom neomezovali možnosti cestujících v rámci Evropské unie nakupovat v neveřejné zóně, umožnili jsme jak jim, tak lidem směřujícím mimo Evropskou unii nakupovat v tom samém obchodě při uplatnění principu dvojích cen. Pro první skupinu s daní z přidané hodnoty a se spotřební daní, pro ty ostatní bez daní. Rozdíl v cenách je u některého zboží značný, protože spotřební daň u alkoholu, ale i u dalších komodit výrazně ovlivňuje finální cenu zboží. Zboží s daní nebo bez daně je kupujícím prodáno na základě předložení jejich palubní vstupenky.

V současné době dokončujeme obchodní strategii prodeje v terminálu Sever 2. Česká správa letišť obdržela desítky nabídek na zabezpečení služeb cestujícím, takže má z čeho vybírat. Dohodli jsme se, že budeme vytvářet prodejní sekce a v nich našim zákazníkům nabízet co nejkvalitnější zboží. Budou zde proto zastoupeny světoznámé značky oblečení, šperků, hodinek, psacího náčiní, skla apod. Protože světoznámé zboží není pouze zahraniční, soustřeďujeme se i na české výrobce. A úplná novinka, která není bezprostředně vázána na terminál Sever 2, reflektuje vyhlášení programu „KLASA“, který byl předmětem soutěže a který se realizuje pod garancí Ministerstva zemědělství ČR. Program „KLASA“ počítá s prezentací nejlepších z potravinářských výrobků České republiky, a na letišti by měl být otevřen jeden z obchodů, který by měl takovéto zboží prodávat. Jeho otevření předpokládáme na přelomu září a října 2004 na místě, kde v tranzitu původně stávalo kasino.

➤➤ **www.csl.cz**

ČESKÁ SPRÁVA LETIŠŤ, s. p.

První vysokonákladová ve střední Evropě

„Hop valašku od země...," tak nějak prostořece mohlo začít mé povídání si s předsedou dozorčí rady zlínské společnosti Discovery Travel, a .s. panem Romanem Vaškůjem. Potkáváme se spolu v hale terminálu Jih Letiště Praha-Ruzyně, abychom si těsně před odletem pravidelné linky Discovery Travel z Prahy do Kunovic povídali o jejich společnosti a mimořádně zajímavých strojích. Ne, nejedná se o „Valachia Air Force", jednu z recesí Valašského království Bolka Polívky & spol. Proudová BAE 146-200 a BAE 146-300 „Jumbolina" jsou letouny skutečně královskými. Svědčí o tom fakt, že svůj mimořádný komfort, spolehlivost a provozní schopnosti poskytují nejen klientům zlínské společnosti Discovery Travel, ale i skutečné panovnici, anglické královně Alžbětě II. Pane předsedo, sedačky v kůži, větší velikost sedadel i rozestupy mezi řadami... Je to pro leteckou společnost, létající pravidelné linky z Kunovic do Prahy, Antverp, Bruselu, Sionu, Monastiru či na Brač ekonomické?

Běžně létáme i do dalších evropských destinací, jako jsou Tivat, Ženeva nebo Zadar. Naše letadla absolvují také řadu speciálních charterových letů pro firmy a např. i fotbalové kluby. Naše základní filozofie je totiž trošku odlišná. V segmentu trhu cestovního ruchu a mezinárodní letecké přepravy totiž útočíme na oblast speciální regionální přepravy. Ve střední Evropě zatím další dopravce tohoto charakteru neexistuje. Soustřeďujeme se na krátké a střední vzdálenosti, a to jak v pravidelné dopravě, tak v oblasti charterů. Ano, a máme speciální letadla, která jsou pro tyto typy tratí vhodná. Mají vynikající výkonové parametry. Umožňují létat jak speciální byznys, tak prázdninové destinace, jako je např. Sion, Antverpy,

Brač a spoustu jiných letišť, kde letadla konkurence ani nemohou přistát. Discovery Travel se neprofiluje - a ani do budoucna nebude - jako nízkonákladový přepravce. Profiluje se jako přepravce, který klienta za co nejlepší cenu přepraví co nejrychleji a přesně z bodu „A" do bodu „B", který je co nejblíže finálnímu cíli cesty pasažéra jak z hlediska byznysu, tak volnočasových a prázdninových aktivit. Na palubách našich letadel poskytujeme vysoký standard služeb. Zaměřujeme se i na to, co v oblasti charterové přepravy není zvykem: nabízíme přesný letový řád. V prvních dvou týdnech operací jsme měli jedno malé zpoždění, a to ještě zaviněné přetížením letového prostoru v oblasti Bruselu. O odlišnostech našich letadel a služeb bychom se mohli bavit poměrně dlouho. Nejlepší je se přesvědčit přímo na palubách našich letadel. V současné době jdeme cestou získávání osobních zkušeností jak z hlediska odborné veřejnosti, tak novinářů. Má to obrovský úspěch. Zřejmě každý, kdo je na palubě našeho regionálního „jetu", cítí tu jinakost v pozitivním slova smyslu. Na jednom z novinářských letů do Antverp a Bruselu nám byl přiřknut terminus technicus: „první vysokonákladová společnost" ve střední Evropě, protože prý tvoříme vysoce hodnotné služby ve prospěch zákazníka, aniž bychom útočili na hranice jeho finančních možností, a přesto nám to ekonomicky vychází.

Roman Vaškůj

Vaše letadla jsou schopna přistát a startovat téměř všude...

Discovery Travel, a.s. je českou akciovou společností, jež má, mj., anglického akcionáře - společnost Flightline Ltd., na základě jejíhož certifikátu operujeme i v České republice a v Evropě. V současné době Discovery Travel požádalo české úřady o registraci a licenci leteckého přepravce i v České republice a bude operovat pod obchodním názvem Discovery Link. Používáme letadla British Aerospace modelové řady 146 a RJ 100. To jsou stroje, kterých momentálně používá královna Alžběta II. a anglická královská rodina. Tyto stroje patří mezi nejbezpečnější na světě. Mají čtyři proudové motory o velkém výkonu. Díky tomu dosahují vynikajících parametrů strmosti klesání a stoupání a mají minimální nároky na délku startovací a přistávací dráhy, tzn. že při velkém objemu (v našem případě 96) cestujících dokáží přistát i na dráze dlouhé 1280 m. To je světově ojedinělý parametr, což nám umožňuje vybírat destinace, které běžnými proudovými letadly není možno operovat. Kromě technických předností nabízí naše letadla řadu dalších výhod - jsou pověstná svým tichým provozem, ne nadarmo mají přezdívku „šeptající jet", poskytují zákazníkům vysoký komfort, vysoce kvalitní palubní služby za výhodnou cenu.

➤➤ **www.discovery-travel.cz**
➤➤ **www.discovery-link.com**

travel discovery

Ruku v ruce s letectvím na sobě pracovat

Ředitele Odboru civilního letectví Ministerstva dopravy České republiky JUDr. Josefa Tureckého jsem oslovil otázkou, jak se vstup Česka do Evropské unie podepsal na resortu, který řídí.

Téměř každý, když nastupuje do nového zaměstnání, má určité vize. Tou mojí bylo zvýšit poptávku po létání po České republice nastavením vhodné dopravní politiky. Tedy pokračováním toho, co bylo započato, jistou liberalizací trhu, ale tak, aby přitom nebyli poškozováni domácí dopravci a uživatelům zajištěna jejich práva a slušná úroveň služeb. Trh se skutečně podařilo otevřít. Praha je dnes obsluhována čtrnácti nízkonákladovými dopravci. Zvyšuje se poptávka po letecké dopravě směrem k nám i u nás, protože jak tradiční, tak nízkonákladoví dopravci oslovují jiný segment trhu, a tím přitahují k letecké dopravě i jiné zájemce, kteří třeba volí standardní druhy letecké dopravy. Při nastavení této politiky (což vůbec nebylo snadné) zde bylo mnoho obav, že to ohrozí uplatnění českých dopravců. Nicméně kapacity českých dopravců, zejména pak Českých aerolinií, jsou povětšinou umísťovány v zahraničí a mají své pevné místo na trhu. České dopravní letectví, co se dynamiky týče, je na světové špičce. Exemplárním příkladem je Letiště Praha-Ruzyně, podnik Řízení letového provozu a výstavba nového centra řízení letového provozu v Jenči u Prahy. V současné době je dokončována první etapa nového terminálu Sever 2 - EUropa, který bude orientován na cestující zemí Schengenské dohody. Stávajícího terminálu (bojím se říci starého) bude využívat neschengenská klientela. Další dominantou letiště jsou dva cargo terminály, Menzies Aviation Group (Czech) a ČSA, kde je evidentní rozvoj přepravy zboží, přesto, že se vstupem do Evropské unie jsou naše země především tranzitním územím nákladní kamionové dopravy.

JUDr. Josef Turecký

Evropská unie je o propojování evropských regionů. Z tohoto důvodu se zvyšuje význam ostatních letišť České republiky, nejenom oněch druhdy spravovaných Českou správou letišť, ale i Kunovic, Pardubic, Plzně a dalších. Když jsem se ministra dopravy Ing. Milana Šimonovského ptal (v pátém vydání letošního Všudybylu, str. 10) v dubnu tohoto roku na česká regionální letiště, odpověděl: „V současné době připravujeme speciálním zákonem odsouhlasený převod regionálních letišť v Ostravě, Brně a Karlových Varech do majetku krajů. Ostatní letiště ještě připravena nejsou, protože jsou stále vázána zájmem Armády České republiky. Ona tři letiště v péči krajů budou mít zcela mimořádné podmínky pro další rozvoj, protože budou sloužit spojení krajů s různými regiony Evropy. Díky tomu se k nám podaří přilákat i další letecké dopravce. Věřím, že se tato letiště stanou součástí základního systému rozvoje a zpřístupnění krajů. Nejhorší věc, kterou Česká republika zdědila po předchozích režimech, je její špatná dopravní přístupnost v rámci Evropy, a to se musí v nejbližší době změnit.“

Dopravní politika Ministerstva dopravy České republiky, ačkoliv letecká doprava není řazena do základního systému dopravní obslužnosti státu, s takovýmto vývojem počítá. Proto již před vstupem do Evropské unie Odbor civilního letectví Ministerstva dopravy ČR v kompetencích daných mu zákonem uvolnil možnosti přímých spojení regionálních letišť, jež jsou omezeny pouze kapacitou letadel a jejich maximální vzletovou váhou. Tato politika je završena převedením letišť v Ostravě-Mošnově, Brně a Karlových Varech pod krajské samosprávy. Jsme přesvědčeni, že letiště využijí pro své euroregionální kooperace. Faktem je, že naše země má velkou řadu letišť s mezinárodním statutem. Na jednu stranu je hezké, že jich je hodně, na druhou je třeba vidět, že na tato mezinárodní letiště, jak pro provoz uvnitř schengenské zóny, tak pro případ spojení mimo schengneskou zónu, budou kladeny určité požadavky na vybavení zejména při celním a pasovém odbavení cestujících. V evropském kontextu regionální letecká doprava velmi zdatně funguje v místech, kde se zpravidla může odvíjet od industrializace příslušných regionů. Mluvím teď o letecké přepravě osob. Podnikatel či manager při vizi strávení čtyř i více hodin ve „šňůře“ kamionů na dálnici (a mám na mysli zejména Německo) raději sáhne po letecké dopravě, a to nejen proto, že čas jsou peníze, ale že to začíná patřit k dobrému tónu a image. I u nás je řada podnikatelů, kteří pro své služební cesty používají vlastních letadel, a bude jich stále víc. Já se domnívám, že spojují účel s koníčkem, protože létání je krásný sport. Lidé, kteří létání podlehli, mají významnou motivaci k celoživotnímu vzdělávání se a růstu, protože jsou ruku v ruce s letectvím nuceni pracovat i sami na sobě a na svém intelektu. V této souvislosti chci jen pro zajímavost dodat, že sportovní letectví je naším nejúspěšnějším sportovním odvětvím, co se týče zisku mezinárodních i zahraničních ocenění, a to i navzdor tomu, že není zdaleka tak dotováno a sponzorováno jako jiné sporty.

>> www.mdcr.cz

Allianz je celosvětově významným leteckým pojistitelem

Ověřenou kvalitu nabízí i na českém trhu

V České republice není mnoho pojišťoven, které mohou nabídnout kvalitní letecké pojištění jak pro malá sportovní letadla, tak pro největší letecké přepravce. Jednou z těch, která to umí, je Allianz pojišťovna. Proto jsem si domluvil schůzku s předsedou představenstva Allianz pojišťovny, panem Miroslavem Taclem. Povídali jsme si nejen o leteckém pojištění, ale také o změnách v pojišťovnictví po vstupu do Evropské unie a konkurenci evropského trhu.

Allianz je velmi úspěšnou pojišťovnou, na českém trhu působíte již více než deset let. Za tu dobu jste se vypracovali mezi tři největší pojišťovací ústavy v České republice. Jistě jste zažili lepší i horší časy. Jak z vašeho pohledu vypadal uplynulý rok, patřil k těm lepším?

S rokem 2003 jsme velmi spokojeni. Dostali jsme se z veliké ztráty, kterou jsme utrpěli v důsledků povodní v roce 2002. Na škodách jsme vyplatili zhruba tři miliardy pět set milionů korun. Stane-li se něco podobného, pak místo zaměření se na růst a nový obchod musíte dělat věci, které normálně neděláte: zmobilizovat firmu a zaměřit se na mimořádnou likvidaci škod. A to jsme dokázali rychle a kvalitně. Ukázali jsme svoji sílu. Naši klienti o nás ihned věděli. Vyplatili jsme jim zálohy na pojistná plnění a na postižená místa jsme vyslali své specialisty, aby likvidace pojistných událostí proběhla co nejrychleji a klienti cítili, že „stojíme na jejich straně". Velkým firemním klientům, kteří utrpěli největší ztráty, jsme ukázali, že pojištění je velmi důležité a že díky rychlé reakci pojišťovny mohou brzy obnovit své podnikatelské aktivity. Dokázali jsme, že Allianz je silná pojišťovna, která rychle plní své sliby, a díky tomu jsme získali i nové klienty.

PhDr. Miroslav Krupička

Před nedávnem vstoupila Česká republika do Evropské unie. Mimo jiné to znamená i otevření našeho pojistného trhu pro zahraniční pojišťovny. Očekáváte, že se nabídka na českém pojistném trhu významně rozšíří?

To si nemyslím. Český pojistný trh i legislativa byly na vstup do unie dobře připraveny. Neočekáváme tedy žádné výrazné změny. Nový zákon o pojišťovnictví, který vstoupil v platnost k 1. květnu, přináší spíše kosmetické úpravy. To však neznamená, že se zde neobjeví „noví hráči". Bude to bezpochyby vítaný jev, neboť se zvýší konkurence, což může mít vliv na zvýšení kvality poskytovaných služeb, tlak na redukci nákladů, vývoj produktů a zkvalitňování distribučních kanálů.

Hovořil jste o možnosti vstupu nových hráčů na trh. Stejné to ale bude i u klientů, budou mít snadnější přístup k pojištění v zahraničí. Neobáváte se, zejména u velkých firemních klientů, jako jsou letecké společnosti, že se poohlédnou po pojištění za našimi hranicemi?

Ne, jednou z oblastí, kde se cítíme velmi silní, je pojištění letadel a leteckých společností. Díky tomu, že Allianz je celosvětově velkým leteckým pojistitelem, můžeme i českým leteckým společnostem nabídnout odpovídající pojistné produkty. Proto jsme dlouholetými partnery největších českých leteckých společností, jako jsou například České aerolinie. A jsme na to patřičně hrdí. České aerolinie jsou velmi stabilní firmou s jasnou strategií rozvoje. Flotilu letadel ČSA pojišťujeme již šest let. Za tu dobu se ČSA vypracovaly do světové špičky a v leteckém byznysu hrají první ligu. Jsme rádi, že se na této úspěšné cestě můžeme podílet.

Co vlastně obsahuje letecké pojištění? Dá se porovnat s pojištěním pozemních motorových vozidel?

Princip leteckého pojištění je velmi podobný. Každý provozovatel letadla, ať je to velká letecká společnost nebo majitel „ultralightu", musí uzavřít povinné pojištění odpovědnosti z provozu letadla. To je jako povinné ručení u automobilu. Hradí se z něho škody způsobené provozem letadla třetím osobám, včetně cestujících. Obdobně jako u automobilů je postavené také základní havarijní pojištění letadel, ze kterého se hradí škody vzniklé na letadle. Letecké pojištění nabízíme pro velká dopravní letadla, menší sportovní stroje nebo vrtulníky, ale i pro „ultralighty". K našim klientům patří největší české letecké společnosti, jako ČSA nebo Travel Service a Fischer Air, pojišťujeme ale také několik desítek menších společností, které provozují malá dopravní nebo sportovní letadla, pilotní školy nebo vrtulníky. Kromě pojištění letadel si mohou sjednat také klasické pojištění firemních zákazníků, např. pojištění budov a majetku, životní pojištění pro zaměstnance atd. Rovněž v tomto jsme velmi flexibilní.

Allianz pojišťovna a. s.

Všudybyl se zaměřuje na osvětu a propagaci cestovního ruchu jako jediného hospodářského odvětví, které umí do daného geoekonomického prostoru dostávat spotřebitele nad rámec stávající populace. Tedy i významným způsobem (v Česku v řádech miliard eur ročně) generovat zahraniční inkaso, aniž by exportoval. Cestovní ruch je báječný byznys nevyčerpatelných možností a způsob, jak poznávat cizí kultury i sama sebe. To ale vyžaduje čas. Máte čas cestovat?

Pracuji v globálně působící firmě, takže často cestuji. Díky tomu jsem poznal spoustu krásných míst po celém světě. Rád se setkávám s jinými kulturami a snažím se vcítit do jejich způsobu života. Když jsem byl na návštěvě Brazílie, cítil jsem se tam za dva dny jako doma. Je to nádherná země deštných pralesů. Najdeme zde ohromná území, kde vládne příroda a člověk se musí přizpůsobit jejím zákonům. To se mi líbí. Také v České republice je mnoho krásných míst, které stojí za vidění. Vždy se například velmi rád vracím do jižních Čech nebo si na kole vyrazím do okolí Prahy. Vůbec se proto nedivím zahraničním návštěvníkům. Jejich obrovský zájem nevídaným způsobem (třiceti až čtyřicetiprocentní dynamikou) podněcuje rozvoj letecké dopravy směrem do/z České republiky, takže by jich už letos jen Letištěm Praha-Ruzyně mohlo projít k deseti milionům. A pokud se daří leteckým dopravcům, což je možné prohlásit o všech, které v České republice pojišťujeme, zejména pak o našem vlajkovém dopravci, Českých aeroliniích, je to samozřejmě pozitivní i pro nás, jejich pojistitele.

➤➤ **www.allianz.cz**

ČSA jednou z nejpříznivěji vnímaných evropských leteckých společností

Rozhovor s předsedou představenstva a prezidentem Českých aerolinií Ing. Jaroslavem Tvrdíkem jsem zahájil prohlášením primátora hl.m. Prahy MUDr. Pavla Béma, který ve třetím vydání letošního Všudybylu (str. 6) řekl: „Hlavní město Praha je úctyhodnou a atraktivní turistickou destinací nejenom ve středoevropském kontextu, ale v celosvětovém měřítku. Z tohoto pohledu se nelze divit dynamickému růstu osob létajících do Prahy, kdy pražským letištěm v loňském roce prošlo již 7,46 milionu cestujících. Navíc díky úspěšnému začlenění Českých aerolinií do letecké aliance SkyTeam výrazně posílilo jeho postavení jako tranzitního uzlu, takže razantně stoupají i počty přes Prahu tranzitujících pasažérů, jejichž počet se v loňském roce vyšplhal ke tři čtvrtě milionu. Tento fakt mne jako primátora hl.m. velmi těší a vítám jej.“

Pane prezidente, rád bych začal tématem otevírání nových linek Českých aerolinií a zvyšování poptávky po létání do Prahy.

Zvýšená poptávka po létání do Prahy, jako významného tranzitního bodu, je jedním z předpokladů pro růst a rozvoj ČSA. Snažíme se o maximální využití současného růstu našeho mateřského trhu s cílem dosáhnout minimálně 55 % přepravených cestujících na hubu (mateřském letišti) Praha. Souvisí to s dalším rozvojem sítě našich linek, kdy se v souladu s tržní strategií naší společnosti zaměřujeme především na rozšíření přepravních toků mezi východní a západní Evropou. S platností letního letového řádu jsme otevřeli nová spojení do sedmi evropských a asijských destinací. Ruské Samary a Jekatěrinburgu, ázerbajdžánského Baku, polského Krakova, německého Dortmundu, Marseille ve Francii a Lucemburku. Výrazně jsme také posílili spojení do již stávajících destinací, jako je Varšava, Tallin, Riga, Birmingham, Dublin a další. V letní sezoně plánujeme přepravit téměř 3 miliony cestujících, což je o 22 % více než v letní sezoně loňského roku. O tom, že se nám daří tyto plány nejen plnit, ale také překonávat, svědčí rostoucí přepravní výkony za období pěti měsíců letošního roku, kdy jsme přepravili 1,54 milionu cestujících, což je o 29 % více než ve stejném období loňského roku.

Ing. Jaroslav Tvrdík

Jaké výhody a nevýhody Českým aerolíniím přinesla či ještě přinese skutečnost, že jsme součástí Evropské unie?

Vstup České republiky do Evropské unie přináší českým společnostem snazší přístup na evropské trhy a možnosti další expanze. Můžeme též předpokládat, že členství v Evropské unii bude mít dlouhodobě kladný vliv na české hospodářství, což povede k růstu hrubého domácího produktu, růstu příjmů obyvatelstva, a tedy i k růstu poptávky po letecké dopravě. Hovoříme-li o ČSA, vstup do Evropské unie znamená zásadní změnu, která se promítá do všech činností naší společnosti. Především se nám otevírají nové trhy s možností zřídit další linky na základě nových leteckých svobod. Tyto svobody nám bez jakýchkoliv omezení umožňují provozovat linky mezi destinacemi v jiných státech Evropské unie, aniž by vycházely či směřovaly na území České republiky. Prvním konkrétním příkladem je nová linka ČSA Marseille-Barcelona a zpět, kterou provozujeme od června. Další výhody vstupu do Evropské unie, které se pak dotýkají přímo cestujících a znamenaly pro ně například zjednodušení odbavovacího procesu, jsou spojeny s akceptací občanských průkazů jako dokladů totožnosti při cestách v rámci Evropské unie. K cestování do států Evropské unie je tedy nyní možné kromě pasu využít i národní identifikační průkaz (občanský průkaz) České republiky. Na druhou stranu bude ale i Česká republika otevřena pro všechny evropské dopravce, což pro nás může znamenat možný nárůst konkurence na domovském letišti. Jsem však přesvědčen, že klady ze získaných leteckých svobod převáží případná negativa.

Zahraniční zastoupení Českých aerolinií zabezpečují kolem osmdesáti procent veškerých tržeb ČSA. Rád bych v této souvislosti vzpomněl na vyjádření ředitele londýnského zastoupení Českých aerolinií pana Bohuslava Šantrůčka pro třetí vydání Všudybylu roku 2001:

„České aerolinie zde mají velmi dobrý zvuk. Jsou známé vysokou kvalitou palubních služeb, příjemným personálem, chutným a kvalitním cateringem. Druhým důvodem kupodivu je, že řada pasažérů a priori nechce letět s British Airways. Dělají jim to natruc! British Airways na svém teritoriu vystupují vysoce suverénně, až monopolně. To u řady lidí vyvolává reakci: „Tak co kdybychom zkusili jinou společnost?“ Ohlasy, s nimiž se pak setkávám, jsou: „Ano, my jsme byli s Českými aeroliniemi spokojeni.“ Kouzlo úspěchu tkví v tom, do jaké míry se nám podaří ušít průběh každého z letů klientům na míru tak, aby každý jednotlivý pasažér mohl nabýt pocitu, že si jej ČSA váží. Že jsou tu kvůli němu a ne, že je to obráceně. Významnou roli, kromě již zmiňovaného pozitivního přístupu a vysoké profesionality palubního personálu, zde jistě sehrávají vynikající výkony našich pilotů. Na jejich měkká přistání se zde již tradičně pějí ódy. Jsou jimi pověstní prakticky za jakýchkoliv meteorologických podmínek.“

Na vyjádření pana Šantrůčka si, pane prezidente, dovolím navázat tím, že ČSA vždy těžily z vynikající úrovně svého personálu a jeho přístupu ke klientům.

Jsem rád, že mohu říci, že díky zaměstnancům ČSA, zvláště pak palubnímu personálu, jsou České aerolinie jednou z nejpříznivěji vnímaných evropských leteckých společností. Spokojenost našich cestujících a kvalita poskytovaných služeb jsou jedněmi z priorit ČSA. O to, aby se cestující cítili „ve vzduchu jako doma“, se stará téměř pět tisíc našich zaměstnanců, z toho třináct set činí posádky letadel. Také sdílené základní hodnoty, jako je bezpečnost, spolehlivost a vysoká kvalita poskytovaných služeb, oslovují naše zákazníky a jsou jednoznačně spojovány s naší společností. Svědčí o tom i ocenění „Nejlepší letecká společnost se sídlem ve střední a východní Evropě“, které nám udělil letos v květnu ve Velké Británii prestižní letecký průvodce OAG (Official Airline Guide).

➤➤ **www.csa.cz**

Česká letecká doprava v Evropské unii už dávno

Ing. Petr Matema

Státní podnik Řízení letového provozu České republiky, s jehož generálním ředitelem Ing. Petrem Maternou si povídáme, potvrzuje pozici stabilní společnosti, která je schopna zajišťovat bezpečné prostředí pro letecký provoz a adekvátně reagovat na dynamiku vývoje letecké dopravy. Strategická poloha Česka, pružná kapacita národního systému, kvalita a bezpečnost poskytovaných letových provozních služeb se projevují jako rozhodující faktory, které český vzdušný prostor činí atraktivním. A protože se hraje na výsledky a české nebe spolehlivě funguje, dovolím si, pane řediteli, začít nepatřičností: Kreslíř Jean Effel by tu měl skvělou inspiraci pro „Stvoření světa". Ačkoliv... Effelův ústřední hrdina je univerzálním vládcem nebes, a vy „jen" parciálním, protože Řízení letového provozu České republiky řídí nebeský chod pouze nad Českou republikou. Tak, jako na Effelova hrdinu, jistě i na Řízení letového provozu České republiky kdekdo kuje řadu čertovin. Nicméně, čím dál tím hustší letecký provoz nad Českem zvládá na jedničku.

K Effelovu vládci nebes... V jeho příběhu na to byl Pán Bůh sám. Řízení letového provozu České republiky je kompaktním týmem špičkových odborníků včetně těch, kteří přímo řídí letový provoz.

Hovoříme měsíc poté, co Česko rozšířilo prostor jednotného evropského trhu o svých 78 865 km², avšak lze se mi domnívat, že v oblasti řízení letového provozu k převratným změnám tímto krokem nedošlo.

Máte pravdu. Řízení letového provozu a české letectví vůbec je v Evropské unii prakticky dávno. Od roku 1993 se podílíme na práci mezinárodní organizace Eurocontrol, kam jsem nejdříve jezdil jako pozorovatel a potom jako zástupce státu do Committee of Management. Vzhledem k tomu, že letectví je globálním fenoménem, musí být zdejší prostředí stejné jako kdekoliv jinde na světě, tedy i v zakladatelských zemích Evropské unie. To, co je teď na Evropské unii ve vztahu k letectví zajímavé, je nový program „Single European Sky" (jednotné evropské nebe). To je zásadní krok k zefektivnění řízení letového provozu v rámci Evropské unie. Podobné iniciativy se odehrávají v USA pod názvem Free Flight (let bez omezení), jemuž však federativní uspořádání států dává jiné možnosti. Stejným procesem – integrací nebe, odstraňováním překážek, které přinášejí hranice států při plánování hlavních dopravních toků – pak letectví prochází i v ostatních civilizací stižených světadílech. Letectví v letošním roce opět zažívá boom. Nárůsty jsou v řádu desítek procent už nejenom v Česku, ale i v ostatních státech Evropské unie. To naznačuje, že se letectví vrací do své původní role – obrovského generátoru hodnot v ekonomice. Co se týká projektu „Single European Sky", naplnění principu odstranění státních hranic a sjednocení služeb v organizačním slova smyslu, to je něco, co všichni pocítíme v historicky krátké době. Vytváří se legislativa pro vzájemnou interoperabilitu – spolupráci systému řízení pro vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru. Pro jednotná pravidla koordinace civilního a vojenského leteckého provozu (tam je to vždy otázkou státní suverenity silněji než kde jinde) . Pro výcvik řídících letového provozu. Pro možnosti migrace řídících letového provozu jako pracovní síly a řadu dalších legislativních opatření, která když budou naplněna, vzdušný prostor a řízení letového provozu v Evropě se velmi zefektivní. Cestujícím by to mělo v konečném efektu přinést zlevnění letenek, případně snížení zpoždění letů.

V současné době v Jenči u Prahy roste vaše nové úžasné...

Národní integrované středisko řízení letového provozu. Tam se již v příštím roce přestěhuje podstatná část našeho podniku. V průběhu roku 2006 se odtud začne řídit letový provoz. Je to nejenom středisko, kde se poprvé v historii podniku všichni sejdeme pod jednou střechou. Je to něco, co nám umožní zvládnout další nárůsty provozu v českém vzdušném prostoru a garantovat, že poslání, k němuž jsme byli vytvořeni, splníme i v následujících letech. Tzn., že budeme schopni v každém okamžiku 24 hodin denně řídit vzdušný provoz v našem prostoru na vysoké technické i organizační úrovni. Středisko bude představovat špičku evropské kvality.

Zmínil jste nejnovější program „Single European Sky". Už ale v roce 1997 Česká republika podepsala dohodu o společném středoevropském řízení letového provozu.

Dohoda CEATS (Central European Air Traffic Services) se dodneška nenaplnila. Dokonce ani není ratifikována. A to je také jeden z důvodů, proč jsme byli nuceni postavit vlastní středisko. Bez něj bychom neměli záruku, že bychom (a to již v blízkém budoucnu) byli po technologické stránce s to zvládat provoz nad naším územím. V současné době hledáme způsob, jak využít legislativu „Single European Sky", což je moderní řešení, které je daleko komplexnější. Koncept středoevropského řízení letového provozu byl založen na principu smlouvy Maastrichtského střediska (část Německa a Benelux), které vzniklo před více než třiceti lety. Tato koncepce je již dnes, a to i díky úžasné dynamice v oblasti informačních technologií a přenosu dat, překonaná. Zrovna tak, jako přidávat k současným střediskům další, a zvyšovat tak leteckým dopravcům náklady. Proto se ve spolupráci se státní správou a ostatními podniky řízení letového provozu snažíme najít alternativní řešení. Z našeho pohledu jsou nám přirozenými strategickými partnery naši sousedé. Dobré kontakty a porozumění nacházíme i u ostatních signatářů původní smlouvy. Přitom Maďarsko a Chorvatsko budou rovněž mít nejmodernější střediska v regionu. Společně proto hledáme řešení, která by umožnila uspokojivě řešit i problematiku ostatních vzdušných prostorů.

Je to pro Česko dobrý byznys vlastnit zhruba půldruhého milionu kubických kilometrů letového prostoru?

Je možné říci, že se vzdušný prostor dá pokládat za národní bohatství. V rámci Eurocontrolu existují jednotná pravidla pro zpoplatňování služeb řízení letového provozu. Ceny jsou nákladové a s ohledem na to, že každý poskytovatel má do určité míry monopolní postavení, je vše regulováno mezinárodními dohodami a svázáno pravidly. Díky obrovskému nárůstu provozu a pravidlům, kterými se musíme řídit, Řízení letového provozu České republiky už po několik let snižuje ceny. V letošním roce jsme byli vyhodnoceni tzv. Performance Review Commission Eurocontrolu ve zprávě o ekonomických výsledcích a efektivitě jednotlivých poskytovatelů letových provozních služeb jako nejefektivnější služba řízení v Evropě. V tomto smyslu rovněž očekáváme příznivé hodnocení od sdružení IATA. Nicméně IATA i od nás stále žádá, abychom ceny dále snižovali. Pravidla pro poskytování letových provozních služeb nám pro tržní ceny nedávají žádný prostor. Do budoucna ale lze očekávat, že se i naše cena bude zvyšovat, protože s tím, jak nové středisko uvedeme do provozu, začneme odepisovat majetek. Nepředpokládáme však, že by ceny našich služeb převýšily evropský průměr.

Takže mít na svém území firmu řízení letového provozu, kromě toho, že zaměstnává lidi, není pro daný stát až takovým ekonomickým přínosem?

To bych neřekl. Jsme sice státní podnik, ale ze státního rozpočtu žádné subvence nedostáváme. Ani o ně nestojíme. Nechceme o peníze ze státního rozpočtu soutěžit s učiteli, státními zaměstnanci, se zdravotnictvím... Naopak odvádíme státu daně. Plníme všechny povinnosti i v dalších odvodech za zdravotní a sociální pojištění. Jsme poměrně velký exportér, i když exportujeme služby. Podstatná část našich příjmů je od zahraničních leteckých společností, z nichž některé v Česku ani nepřistávají.

Řízení letového provozu České republiky

>> www.rlp.cz

Česká správa letišť rekordně – o téměř 70 %

Rekordní zisk 1,3 miliardy Kč

Státní podnik Česká správa letišť, který v roce 2003 provozoval tři mezinárodní letiště: Praha-Ruzyně, Ostrava–Mošnov a Karlovy Vary–Olšová Vrata, vykázal za rok 2003 rekordní finanční výsledek a hospodaření skončil se ziskem před zdaněním ve výši 1,306 miliardy Kč. V meziročním srovnání tak vykázal růst zisku o téměř 70 %, když za rok 2002 vykázal auditovaný zisk před zdaněním ve výši 771 milionů Kč. Hospodářský výsledek po zdanění za rok 2003 činil přibližně 934 milionů Kč – zatímco v roce 2002 to bylo 529 milionů Kč. Česká správa letišť zaznamenala růst ziskového hospodaření nejen v meziročním srovnání, ale i oproti svému finančnímu plánu. Ten splnila na 147,5 %. Meziročně také vzrostl ukazatel přidané hodnoty o 431,6 milionu Kč a celková hodnota aktiv společnosti. Ta o přibližně 1 miliardu Kč, čímž dosáhla 26,5 mld. Kč. Generální ředitel České správy letišť Ing. Martin Kačur k tomu poznamenává: „Rok 2003 se pro Českou správu letišť stal rokem rekordních úspěchů. Rekordní finanční výsledek – vyšší o 70 %, rekordní počet odbavených 7,5 milionů cestujících, stejně jako rekordní počet dopravců, kteří zařadili Prahu na mapu svých destinací, to jsou naše výsledky za období, které celý svět obecně hodnotil jako nepříznivé pro rozvoj letecké dopravy. Díky aktivní marketingové politice, kdy jsme dopravcům nabídli flexibilní cenovou politiku, a přes události, jako válka v Iráku či SARS, jsme jim na letišti v Praze vytvořili podmínky, které je motivovaly k dalšímu posilování svých přepravních kapacit, namísto toho, aby své linky rušili.“

Hlavním motorem vynikajících výsledků

Česká správa letišť přišla v roce 2003 s nabídkou pro letecké společnosti létající do Prahy, která je motivovala k dalšímu rozvoji služeb. S padesátiprocentní slevou na přistávacích poplatcích po období trvání válečného konfliktu v Perském zálivu a s ročním osvobozením od přistávacích poplatků u zcela nově otevřených destinací. Hlavním motorem vynikajících finančních výsledků za rok 2003 se stal silný nárůst přepravních výsledků. Za jejich růstem v roce 2003 stálo jak zvýšení provozu klasických leteckých dopravců (včetně charterových), tak nový fenomén letecké dopravy – tzv. nízkonákladoví dopravci. Praha se v roce 2003 stala letištěm s největší nabídkou spojení právě s nízkonákladovými dopravci v rámci celého středoevropského regionu. Za celý rok 2003 letělo z/do Prahy s těmito dopravci celkem 679 tisíc pasažérů, což znamená meziroční nárůst oproti roku 2002 o téměř 100 %. Z dalších výkonů letiště v Praze Ruzyni lze uvést také nárůst počtu odbavených letadel tzv. všeobecného letectví o 13 %.

Nejpopulárnější destinace z hlediska letů z/do Prahy v roce 2003

Londýn	801 295 cestujících
Paříž	403 999 cestujících
Frankfurt	379 483 cestujících
Amsterdam	326 330 cestujících
Moskva	200 569 cestujících
Tel Aviv	184 546 cestujících
Curych	171 722 cestujících
Kodaň	161 289 cestujících
East Midlands	158 969 cestujících
Brusel	150 018 cestujících

Ve znamení dalšího rozšiřování Letiště Praha-Ruzyně

V roce 2003 byla zahájena další etapa rozšiřování pražského mezinárodního letiště – výstavba terminálu Sever 2 – pod názvem projekt EUropa. V roce 2003 se podařilo zajistit jak financování výstavby získáním výhodného úvěru od Evropské investiční banky, tak současně jeho zajištění ze strany komerčních bankovních ústavů. Po svém dokončení by terminál Sever 2 měl zvýšit odbavovací kapacitu pražského letiště na více než 10 milionů cestujících. V současnosti se nachází ve stavu pokročilé rozestavěnosti s tím, že Česká správa letišť plánuje jeho částečné otevření již na letní sezónu 2005. Kromě výstavby terminálu proběhly další aktivity s cílem další podpory růstu pražského letiště. Zde byla vykonána především řada přípravných aktivit se zaměřením na plánovanou výstavbu paralelní dráhy 24L /06 R.

ČESKÁ SPRÁVA LETIŠŤ, s. p.

➤➤ www.csl.cz

Pohraniční veterinární stanice

na letišti v Praze-Ruzyni

Ve středu 2. června 2004 byla na pražském mezinárodním letišti v Ruzyni za přítomnosti zástupců Delegace Evropské komise v České republice, České správy letišť, Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva pro místní rozvoj ČR, Ministerstva zemědělství ČR, Centra pro regionální rozvoj ČR, Městské veterinární správy v hlavním městě Praze, dodavatelské společnosti Zlínstav a dalších otevřena nejmodernější pohraniční veterinární stanice v Česku jako kontrolní vstupní místo na území Evropské unie s cílem zajistit veterinární kontroly živých zvířat a živočišných produktů přicházejících z třetích zemí. Výstavba byla financována z fondů PHARE Evropské unie a národních fondů České republiky a zahrnovala lokaci nové budovy na mezinárodním letišti v Praze-Ruzyni včetně veškerého technického vybavení v návaznosti na stávající infrastrukturu, terénní úpravy a oplocení. Realizace projektu byla jednou z podmínek vyjednávání o přístupu České republiky k Evropské unii. Konečným příjemcem zakázky byla Česká správa letišť, která odpovídala za přípravu podmínek, provedení výběrového řízení a za realizaci stavby podle smlouvy. Provozovatelem stanice jsou České aerolinie. Kontrolu přicházejících zásilek provádějí zaměstnanci Městské veterinární správy v Praze.

➤➤ www.csl.cz

Dva prezidenti křtili nová letadla Českých aerolinií

Podle Gutha Jarkovského se narozeniny slaví již v předvečer výročí. Křtít letadla k narozeninám nebo mít narozeniny ke křtinám dopravních letadel, to se podaří málokomu. Nicméně tato událost je o to významnější, že kmotrem nových letadel ČSA byl náš pan prezident Václav Klaus. A tak se, vážení čtenářové, ke gratulantům k třiašedesátým narozeninám svého prezidenta připojuji i já prostřednictvím vašeho Všudybylu. 18. června totiž prezident České republiky profesor Václav Klaus, starosta Slavkova u Brna Petr Kostík a starosta Náměště nad Oslavou Vladimír Měrka za přítomnosti legendárního pilota letectva RAF Františka Peřiny, prezidenta Českých aerolinií Ing. Jaroslava Tvrdíka, ředitele francouzsko-italské společnosti Aerospatiale Alenia – výrobce letounů ATR – pana Filippa Bagnato a dalších hostů křtili dva nové letouny ATR 42-500 Českých aerolinií. Letadla, která dostala jména Slavkov u Brna a Náměšť nad Oslavou, jsou zcela novou typovou řadou ve flotile ČSA. Jejich nasazení zahajuje modernizaci flotily ČSA. „Dnešní křest letadel navazuje na více než čtyřicetiletou tradici, kdy naše stroje nesou jména českých, moravských a slezských měst a reprezentují ve světě regiony České republiky. Slavkov u Brna má slavnou historii z počátku 19. století a Náměšť nad Oslavou zase mnohaletou tradici letectví," uvedl předseda představenstva Českých aerolinií a jejich prezident Ing. Jaroslav Tvrdík.

➤➤ **www.csa.cz**

ČSA CZECH AIRLINES

Bezpečnost na světové úrovni

V souvislosti s hlavním tématem tohoto vydání Všudybylu jsem si dovolil oslovit ředitele Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod Ing. Pavla Štrůbla. Pane řediteli, již více než měsíc je Česko součástí Evropské unie. Díky komunikačním technologiím a letecké dopravě osob se svět stává jakousi globální vesnicí. Nejenže více lidí cestuje v relativně krátkém čase na velké vzdálenosti, ale jak kdysi ve svých předscénách z Osvobozeného divadla prohlásil Jan Werich: „Kdysi, když jeden panovník chtěl vzkázat tomu druhému, že je vůl, to to trvalo. Dneska to nestačí ani dořict a už jsou toho plné noviny." Tento příklad uvádím proto, že vzdor tomu, že na českých silnicích a dálnicích v rámci pozemní dopravy umírají tisíce lidí, nikdo se nad tím moc nepozastavuje. Zkrátka, když je zabíjení (se) na denním pořádku, všem jakoby otme. Ale když se stane cokoliv ve statisticky bezkonkurenčně nejbezpečnější oblasti dopravy? To je jiné kafe...

V tom máte pravdu. V hromadných sdělovacích médiích se poměrně často objevují informace i o závadách letecké techniky, přičemž jsou zpravidla zveličovány dimenze. Letecká doprava patří v České republice i ve světě k nejbezpečnějším. Statistiky o ní nevycházejí z žádných odhadů, natož novinových článků, ale z faktických údajů. My, jako Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod, a i obdobně zaměřené instituce po celém světě, jsme povinni je vyhodnocovat a předávat o nich závěrečné zprávy a statistiky do Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO a do ústředí Eurocontrolu. Zde se zpracovávají a na jejich základě do života uvádějí bezpečnostní opatření.

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod byl u nás v Česku zřízen teprve před rokem. Co jste dělal před tím?

Absolvoval jsem vojenskou akademii, byl vojenským pilotem a létal různé typy letadel. V roce 1993 jsem byl jmenován do funkce nejvyššího inspektora vojenského letectva a PVO ČR. V roce 2002 jsem odešel z armády a nastoupil na Ministerstvo dopravy ČR na odbor civilního letectví. Mým hlavním úkolem bylo „postavit" Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod.

Bojový letec musí vydržet obrovská přetížení, mít vynikající orientační schopnosti, rychlé reakce a jánevímco. Jednak proto, že trvale prochází náročnými testy, a že pokud by v nich neuspěl, byl by vyřazen z aktivní činnosti. Ale také proto, že pokud by u něho došlo k momentální indispozici v mašině, nebyl by už vůbec ničím. Přesto si dovolím nepatřičně podotknout, že pilotovat špičkový vojenský letoun může být snazší než úřad...

PhDr. Miroslav Krupička

Ono to možná vyzní paradoxně, ale člověk se vždycky cítil nejbezpečněji, když seděl v letadle, sám si jej řídil a sám za sebe zodpovídal. Na tu dobu mám vynikající vzpomínky a nelituji. Dnes se občas „svezu". Občas mne pozvou. Jenom se kochám. Létání hlavou dolů a přetížení 9G, tak ta doba už skončila. Když jsem byl inspektorem letectva a PVO, měl jsem pod sebou zhruba dvacet tisíc lidí. Dneska jich mám dvanáct. Určitě se dají uřídit, ale v současných složitých podmínkách to rozhodně není jednoduché. Co se týče šetření leteckých nehod, často to jsou i velmi složité případy, jimiž se zabýváme i půl roku.

Již jsem zmiňoval, že letecká doprava je celosvětovým fenoménem a vy jste naznačil, že Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod je součástí celosvětového systému.

Ano, jsme součástí skupiny expertů pro zjišťování příčin leteckých nehod mezinárodní organizace ECAC. Zrovna předminulý týden jsem byl na jejím zasedání v Paříži, kde se řešily otázky „velkých leteckých nehod", podávání informací atd. Je to citlivá a velmi drahá záležitost. Šetření „velké letecké nehody" může jít až do desítek milionů dolarů. Česko je zároveň členem mezinárodní letecké organizace ICAO, jež má sídlo v Kanadě v Montrealu, kde jsme se my dva spolu začátkem letošního května setkali, když jsem tam byl na zasedání se stejnou pracovní náplní. V Česku jsme poměrně krátce působící institucí. Zkušenosti ale bereme nejen ze zahraničí. Získáváme je i od těch, jež tuto problematiku v Česku řešili před námi.

Náš rozhovor začal konstatováním, že letecká doprava je nejbezpečnější ze všech druhů dopravy. Bezpečnost je především o prevenci. Právě její velmi nízká úroveň u české silniční dopravy každoročně způsobuje, že v jejím rámci zahyne kolem patnácti set lidí ročně, tedy jakoby se zcela vylidní jedna větší vesnice.

Ano, naším hlavním úkolem je prevence. Její koncepce vychází ze zjištěných příčin nehod. Na základě zjištění vydáváme bezpečnostní doporučení, aby už k obdobným případům nedocházelo. Z naší strany to jsou jenom doporučení. Správní řízení přebírá Ministerstvo dopravy a Úřad pro civilní letectví, které doporučení prosazují a kontrolují jejich plnění.

Je letecká doprava v Česku bezpečnější než v ostatních evropských zemích?

Na tuto otázku se nedá odpovědět. Vycházejme z toho, že v někdejším Československu a pak v Česku nebyla od roku 1977 „velká letecká nehoda". Musím to zaklepat! Bezpečnost leteckého provozu v České republice je na světové úrovni!

ÚZPLN

>> **www.uzpln.cz**

ČSA i letiště Praha mají vynikající reputaci

Letecké aktivity mají ve skupině společností Shell dlouholetou tradici. A protože kvalita leteckého petroleje, benzínu i maziv je základem bezpečného létání, dovolil jsem si v souvislosti s hlavním tématem Všudybylu oslovit obchodního ředitele Shell Aviation v České republice Ing. Milana Kačabu. Pane inženýre, díky vstupu Česka do Evropské unie Shell Czech Republic a.s. již druhým měsícem operuje na jednotném evropském trhu. Jak tato skutečnost ovlivnila vaši činnost?

Ing. Milan Kačaba

Dnem 1. května se toho pro nás moc nezměnilo. K podstatným změnám začalo docházet dávno před tímto datem, kdy se v rámci procesu příprav vstupu České republiky do Evropské unie český letecký trh, zejména na letišti v Praze, otevíral. Praha se stala jednou z mála destinací bývalého východního bloku, kam dnes létá velké množství nízkonákladových společností. V drtivé převaze vozí především zahraniční návštěvníky do/z Prahy. Masovým importem kupní síly tak významně akcelerují českou ekonomiku. Na druhou stranu je faktem, že nízkonákladoví dopravci vytváří ostatním leteckým společnostem tvrdě konkurenční prostředí, a to všude, kam létají.

Ano, nutí je reagovat službami a cenovou politikou.

Máme radost z toho, že se i za této situace našemu vlajkovému dopravci, Českým aeroliniím, daří úspěšně konkurovat a otevírat nové linky. V této souvislosti se jako strategicky správný tah projevuje jejich členství v alianci SkyTeam. České aerolinie zvyšují nejen objem letů, přepravených pasažérů, ale i zboží.

Především díky ČSA Letiště Praha-Ruzyně posiluje své postavení destinace dálkových linek vedených z východních i západních částí zemského glóbu.

Tento vývoj by měl těšit nejen stát, vlastníka mezinárodního letiště v Praze-Ruzyni, ale těší pochopitelně i nás, dodavatele leteckých paliv a ostatní firmy, které zde na letišti působí. Obrovskou zásluhu na pozitivním trendu, co se vývoje na Letišti Praha-Ruzyně týče, má pochopitelně jeho provozovatel, Česká správa letišť. Vždy se jí dařilo být minimálně o krok napřed. A především zásluhou práce ČSL se zdejší letiště, a s ním i letecký provoz z/do Prahy, velmi dynamicky rozvíjí a rozvíjel i v dobách, kdy takřka všude stagnoval. Když jste zmiňoval posilování postavení Letiště Praha-Ruzyně jako tranzitního uzlu, kde se setkávají dálkové lety, pak bych zmínil, že máme poměrně nového zákazníka Korean Air, rovněž člena aliance SkyTeam, který do Prahy zatím létá s Airbusem. Od července však má začít díky velkému zájmu cestujících o tuto linku létat s Jumbem, Boeingem 747. Už se na to těšíme...

Jumba už Shell Aviation plnil i na dalších českých letištích...

V tomto případě se však bude jednat o pravidelnou linku. Boeingy 747 plníme i v Brně. Ostatně letiště Brno-Tuřany bylo v roce 1995 vybráno jako první místo ve východní Evropě pro vybudování oddělení prodeje produktů pro letecký provoz a pro výstavbu palivového hospodářství Shell Aviation. Provoz depa byl slavnostně zahájen 1.7.1996. Nové depo bylo vystavěno také na letišti Ostrava-Mošnov, kde byl provoz zahájen 16.3.1997. Teprve až po nich, 1. března 1998, po padesátileté odmlce naplnil Shell Aviation své první letadlo na mezinárodním letišti v Praze-Ruzyni. Naše spolupráce s brněnským i ostravským letištěm je rovněž velmi dobrá. Ostrava-Mošnov je letištěm s převážně sezonní, charterovou dopravou, která odtud s našimi, slovenskými i polskými turisty směřuje povětšinou ke Středozemnímu či Rudému moři. V letošním roce by odtud měli odbavit rekordní počet cestujících v rámci celé existence letiště. V Brně, které si rovněž vede dobře, mají rozpracované velmi nadějné projekty, které by měly být zahájeny začátkem prázdnin. Pokud se jejich realizace podaří, bude to pro Brno i jeho letiště další z významných úspěchů.

Proč máte rád Českou republiku?

Protože si to zaslouží! Žijeme v krásné zemi, která má podle mého názoru jedno z nejhezčích hlavních měst. Stali jsme se členem evropského společenství a po plánovaném rozšíření letiště se staneme křižovatkou politického, kulturního a obchodního života, a to nejen Evropy. ČSA i letiště Praha mají vynikající reputaci, a tak se Praha stává lákadlem pro další a další letecké společnosti. Letiště Praha zažívá v současné době přímo expanzi zájmu leteckých přepravců a není pro nás nic hezčího než být při tom a napomáhat dalšímu úspěšnému rozvoji.

Pro každé letiště je jednou z klíčových činností zajištění leteckých pohonných hmot - systém zásobování, skladování a plnění leteckého paliva do letadel. Není pochyb o tom, že se jedná o vysoce profesionální činnost, na jejíž kvalitě závisí nejen včasné odlety leteckých dopravců, ale i životy cestujících i posádek. Letecké aktivity mají ve skupině společností Shell dlouholetou tradici. Ta se datuje už od roku 1919. Za uplynulých pětaosmdesát let rostly nejen objemy prodaného leteckého paliva a maziv, jimiž se firma Shell řadí mezi přední světové společnosti, ale také profesionalita a odborné znalosti jejích pracovníků. Proto se na společnost Shell obrací celá řada světových letišť se žádostí o vypracování nejrůznějších studií a expertiz.

Historie Shell Aviation na území Česka, stejně tak jako národního dopravce ČSA, se datuje od roku 1923. V tomto roce se tu začaly prodávat oleje a maziva společnosti Royal Dutch/Shell Group. Po únorovém převratu v roce 1948 byla činnost Royal Dutch/Shell Group na našem území značně omezena. Padesátá až osmdesátá léta byla ve znamení její spolupráce se společnostmi Transakta a Chemapol. V roce 1991 byla oficiálně založena Shell Czechoslovakia s.r.o., která byla v roce 1993 rozdělena na Shell Czech Republic a.s. a Shell Slovakia s.r.o.

Shell Aviation
K letišti 57/1049, 161 00 Praha 6
tel.: 220 113 878, fax: 233 325 302
e-mail: milan.kacaba@shell.com
➤➤ www.shell.cz
➤➤ www.aviation.shell.com

První výročí Ramada Airport Hotel Prague

EuroAgentur Praha, M.I.P. Group a Česká správa letišť 23. června pořádaly slavnostní setkání při příležitosti prvního výročí otevření Ramada Airport Hotel Prague. Moderně zařízený hotel se nachází na letišti Praha Ruzyně u terminálu Jih. Svou polohou a vysokým standardem služeb je ideálním pro obchodní cesty, krátkodobé pobyty a tranzitní ubytování. Nabízí odpočinek v pohodlně vybavených pokojích, občerstvení v restauraci s českou i mezinárodní kuchyní, prostor pro obchodní jednání v saloncích, klidné pracovní prostředí hotelového business centra a také on-line informace o příletech a odletech letiště Praha Ruzyně.

>> **www.euroagentur.cz**
>> **www.mip.cz**
>> **www.csl.cz**

RAMADA AIRPORT HOTEL PRAGUE
EuroAgentur Praha · Česká správa letišť · M.I.P.

S panem Appeltonem o amerických vízech

VISIT USA COMMITTEE CZECH REPUBLIC

Na 4. června zval prezident Visit USA Committee pan Viktor Dvořák do Francouzské restaurace Obecního domu v Praze na další schůzku Visit USA Committee. Tentokráte s konzulem americké ambasády panem Appeltonem ohledně problematiky amerických víz pro české občany.

>> **www.visitusa.cz**

PRVNÍ NOVOMĚSTSKÝ RESTAURAČNÍ PIVOVAR

Novoměstský restaurační pivovar je ojedinělou gastronomickou raritou v centru Prahy

Celková kapacita je 340 míst v atraktivních rozsáhlých prostorách

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

Prohlídka pivovaru s odborným výkladem

Vynikající typicky česká a mezinárodní kuchyně

Pivní večery s živou hudbou

Bohatá nabídka menu pro turistické skupiny

NOVOMĚSTSKÝ PIVOVAR

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

Novoměstský pivovar s.r.o.
Vodičkova 20, 110 00 Praha 1
tel./fax: 222 232 448, 222 231 662, 602 459 216
e-mail: sales@npivovar.cz
www.npivovar.cz

Přátelským letištěm

Ing. Michal Červinka

S ředitelem letiště Ostrava Mošnov Ing. Michalem Červinkou si povídáme na nejvýznamnějším letišti Evropské unie v prostoru česko-polsko-slovenského trojmezí.

Je to tak. Právě z těchto tří zemí odsud z Ostravy každoročně odlétá největší množství lidí na pobytové zájezdy k mořím. Navíc vstupem do Evropské unie došlo ke zjednodušení odbavení a vyřizování pasových formalit. V těchto chvílích Letiště Ostrava-Mošnov přechází z podkřídel České správy letišť. Od prvního července je jeho provozovatelem akciová společnost Letiště Ostrava, a.s., stoprocentně vlastněná Moravskoslezským krajem. Rádi bychom proto rozšířili a zkvalitnili propojení moravskoslezského regionu s dalšími strategickými místy v Evropě a svými službami přispěli k maximální spokojenosti při cestování. Ostravské letiště se rozvíjí poměrně dynamicky, přesto i v budoucnu zřejmě zůstaneme věčnými nespokojenci. Byli bychom rádi, kdyby se rozvíjelo ještě rychleji, a to přesto, že v letošním roce pravděpodobně překonáme historický rekord z roku 1976, kdy tu bylo odbaveno přes 210 tisíc cestujících. Nicméně, tehdy byla jiná doba s rozvinutou vnitrostátní leteckou dopravou. Letos očekáváme 220 až 230 tisíc cestujících, což by mělo být vykročením k ještě dynamičtějším nárůstům cestujících, jež budou využívat naše letiště.

Historie mezinárodního letiště Ostrava-Mošnov sahá do prvního desetiletí minulého století. Zde, v tehdejší obci Harty, žili letečtí průkopníci Josef a Vilém Žurovcové, kteří tu v letech 1909 - 1914 prováděli své práce a pokusy. Dalšímu pokračování zabránila první světová válka. Po ní se bratři Josef a Vilém vrátili k civilnímu létání s letounem koupeným z válečných přebytků. Jejich podnikání ukončil nedostatek finančních prostředků. Místo, kde se nyní letiště Ostrava nachází, bylo k leteckému provozu poprvé použito německou Luftwaffe, která zde v roce 1939 vybudovala polní letiště. V květnu 1945 je naopak používala první československá smíšená letecká divize. Pak následovalo období nečinnosti. Novodobá historie začíná v roce 1956 zahájením stavebních prací na současném letišti. Od počátku bylo jasné, že bude sloužit především potřebám armády. Oficiální zahájení civilního provozu je datováno 16. říjnem 1959, kdy zde přistál letoun TU - 104A a současně byl převeden veškerý provoz z již nevyhovujícího letiště Ostrava - Hrabůvka. Letový provoz zajišťovaný společností ČSA zahrnoval hlavně vnitrostátní, ale i nepravidelné zahraniční lety. Při nich se na půdě mošnovského letiště vystřídaly všechny typy dopravních letounů ČSA, pístových i proudových. V 60. a 70. letech minulého století tu byl i provoz aerotaxi. Výrazným zlomem se stal rok 1989. Brzy po něm došlo k ukončení činnosti vojenské části letiště, čímž se přenesly veškeré starosti související s provozuschopností letiště na bedra České správy letišť. Letiště Ostrava se stalo dynamicky se rozvíjejícím organismem. Dnes zde můžete potkat letouny nejrůznějších dopravců, bez nadsázky z celého světa, na charterových letech, stejně jako stroje domácích leteckých společností. Mezinárodní letiště Ostrava se stalo klíčovým bodem rozvoje Moravskoslezského kraje a zdejšího česko-polsko-slovenského euroregionu.

Kam se bude vyvíjet česká letecká doprava?

Pokud uvažují nad tím, jak bude v příštích letech vnímána, předpokládám, že s rostoucí životní úrovní obyvatel zdejšího euroregionu ztratí punc výjimečnosti - čehosi drahého. Letecká přeprava se stane dostupnější daleko širšímu spektru lidí. Významnou roli v tomto vývoji sehrají nízkonákladoví dopravci, protože se vyrovnají ceny letenek s cenami pozemní přepravy. Letecká přeprava stále, ale především již filozoficky, bude soupeřit s železniční. Nicméně, i když bude železniční doprava vysokorychlostní, bude vedena pouze v úzkých koridorech, takže přímá spojení

z bodu do bodu budou vítězit v letecké dopravě. Rozhodně pak při cestování přes geografické překážky, jako jsou hory nebo moře.

Nedávno jste na Letišti Ostrava-Mošnov odbavovali dva čerstvě světové rekordmany z ostravské „Zlaté tretry Evropy“, slavného tenora José Carrerase, aktéry a účastníky Mistrovství světa v ledním hokeji 2004 aj.

Co se týče letiště a našich služeb, máme pozitivní ohlasy včetně od vámi zmiňovaného José Carrerase. Významné osobnosti jsou pro každé letiště svátkem. Nicméně, chceme být hodným a přátelským letištěm pro všechny cestující. Naše letiště je vstupní branou do významného integrujícího se euroregionu. Ale nejen z toho důvodu máme snahu, aby cestujícím nezpůsobovalo komplikace, tj. bylo standardní vstupní branou. Díky nedávné rekonstrukci odbavovací haly se nám podařilo zvýšit počet odbavovacích přepážek, což se bezesporu ukázalo jako nakročení správným směrem. Pokud si totiž pasažér letiště téměř nezapamatuje, krom toho, že na něj udělalo povšechně dobrý dojem, znamená to, že jej zbytečně nezdrželo, že vše proběhlo v pořádku a on neměl důvod k nespokojenosti. Tomuto cíli je podřízena výstavba nové části odletové haly, kterou zahájíme letos na podzim, i výstavba nového odletového terminálu, plánovaná v letech 2005 až 2006, i koncepce našich nových interaktivních webových stránek s on-line provozem.

Ozdobou každého letiště jsou nejen význačné a známé osobnosti, ale i to, pokud na něm přistane některý z exotických létacích strojů.

Letos v zimě to byl AN-22. Je zajímavý tím, že má čtyři motory a na každém dvě protiběžné vrtule. Skutečná rarita a vůbec poslední létající letoun tohoto typu na světě. Vývoj v oblasti cargo rovněž vykazuje pozitivní dynamiku. Jen houšť a větší kapky.

OSTRAVA INTERNATIONAL AIRPORT

Letiště Ostrava, a.s.
čp. 401, 742 51 Mošnov
tel.: 597 471 140, fax: 597 471 105
e-mail: hanicinec@airport-ostrava.cz
>> **www.airport-ostrava.cz**

Hotel TRANZIT
Letiště Praha-Ruzyně

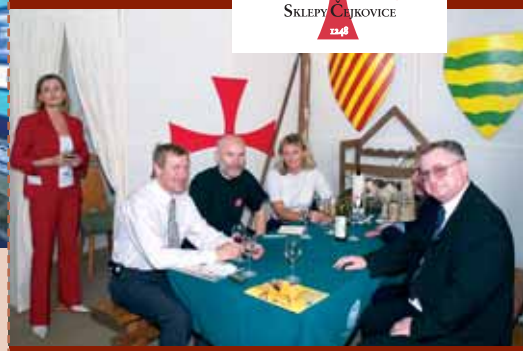
25. května oficiálně zahájil v areálu mezinárodního Letiště Praha-Ruzyně provoz hotel TRANZIT s cílem nabídnout komfort, který dnešní doba umožňuje. Jeho provozovatel společnost ACRON CZECH s.r.o. přišel s koncepcí moderního čtyřhvězdičkového hotelu kategorie garni, který je světu otevřen stejně tak jako výjimečné místo, jakým bezesporu Letiště Praha-Ruzyně je, a který svým stylem a zařízením nabízí osobitý charakter a specifické služby, stavějící jej nad standard hotelů podobného typu. Díky strategické poloze a objemu nabízených služeb je hotel TRANZIT schopen uspokojit široké spektrum klientů, od letových posádek a zaměstnanců servisních firem letiště přes pasažéry tranzitních letů a klienty cestovních kanceláří až po individuální cestující a turisty.

Hotel TRANZIT
Letiště Praha-Ruzyně, 160 08 Praha 6
tel.: 236 161 111, tel.: 236 161 112, fax: 236 161 115
e-mail: info@hoteltranzit.cz
➤➤ **www.hoteltranzit.cz**

Templářské sklepy vzbudily pozornost

Originálně řešený stánek Templářských sklepů Čejkovice byl v květnu k vidění na mezinárodním veletrhu „Víno a destiláty 2004“ v Praze. Templářské sklepy tu představily několik novinek ze sklizně r. 2003. Nejvíce se líbily partie vín odrůd Sylvánského zeleného, sytě červeného Alibernetu, dále zaujalo lehké svěží rosé odrůdy Zweigeltrebe. Templářské sklepy jsou tradičním dodavatelem vynikajících archivních vín. Z představené kolekce nově zařazených vín vzbudily pozornost výborně nazrálé partie Rulandského šedého r. 1998 a Neuburského ročníku 1999. Červená vína Templářských sklepů Čejkovice pocházejí ze severněji položených vinařských oblastí. O to více byli odborníci překvapeni ochutnávkou Modrého Portugalu nebo Frankovky ročníku 2000.

Templářské Sklepy Čejkovice 1248



Cestovní ruch potřebuje infrastrukturu

Nová stanice Kobylisy na trase IV.C1.

Ve třetím vydání Všudybylu tohoto roku (str. 6-7) byl prezentován projekt EUropa, jenž mi byl ve Všudybylu, jehož hlavním tématem je letecká doprava, záminkou k interview s generálním ředitelem Metrostavu a.s. Ing. Jiřím Bělohlavem.

Projekty se nejprve rodí v hlavách investorů. V tomto případě České správy letišť, kterou ve zmíněném vydání primátor hl.m. Prahy Dr. Bém ocenil jako odvážného a předvídavého hospodáře. Vlastní realizaci ale mají v rukou stavební firmy. Na Ruzyni stavíme tzv. „Spojovací objekt“ a ve sdružení s Doprastavem estakádu před odbavovací halou. Investorovi jsme nabídli kvalitu, spolehlivost a rychlost. Jsme rádi, že se zde můžeme prezentovat svou prací. Letiště je vstupní branou do země, kde si návštěvník utváří první dojem. Bývá i tečkou za pobytem, která může umocnit jeho výsledný dojem.

Generální ředitele Metrostavu a.s. Ing. Jiří Bělohlav (první zleva) při podpisu kontraktu na Spojovací objekt Ruzyň.

Co si pod pojmem „Spojovací objekt“ představit?

Zázemí cestujících. Jde o rozsáhlou budovu o šestnácti tisících metrech čtverečních, v níž budou restaurace, obchody, konferenční prostory pro tři sta lidí, několik hotelových pokojů a zázemí pro zaměstnance. To vše umístěné mezi stávající odbavovací halou a novým terminálem Sever 2. Mimo tento objekt na letišti provádíme několik staveb, které budou sloužit dopravě. V prostoru před odbavovací halou společně s Doprastavem 376 metrů dlouhý most ve výšce šest metrů nad zemí, který končí u nového terminálu Sever 2. Na opačné straně u odbavovacích hal, v prostoru letiště, razíme tunel pro zavazadla, který spojí nový terminál s odletovou halou.

Jak stavebnictví vnímá cestovní ruch?

Určitě pozitivně. Realizovali jsem již řadu objektů infrastruktury cestovního ruchu. Většinou jde o projekty vhodně zapadající do krajiny, citlivé k životnímu prostředí. Počátkem devadesátých let startovala stavební konjunkturu rekonstrukce hotelů. Metrostav a.s. jich má za sebou několik, mezi nimi i hotel Bristol v Karlových Varech. Dělali jsme i zcela atypické projekty. Hezký a nápaditý je Marina Lipno, jenž povýšil cestovní ruch na znovuobjevované Šumavě na novou úroveň. Jachetní přístav na Lipenském jezeře, apartmány, zázemí, parkové úpravy. Patrioti říkají, že Lipno je naše moře. Nyní má i řádný přístav a zázemí pro jachting. V rámci infrastruktury cestovního ruchu pracujeme i na řadě dopravních komunikací včetně dálničních tunelů.

Metrostav a.s., člen DDM Group, do něhož spolu s Metrostavem patří společnosti DOAS a.s. Bratislava a Doprastav a.s. Bratislava, je univerzální stavební společností zajišťující řízení a realizaci náročných děl. Je řazen mezi nadprůměrně prosperující evropské stavební firmy s trvalým růstem produkce, tržní hodnoty a s úrovní řízení odpovídající standardům Evropské unie. Působí ve všech oborech stavebnictví na celém území České republiky. V segmentu podzemního stavitelství dominuje nejen na domácím trhu, ale úspěšně proniká i do zahraničí. Daří se mu i v segmentu dopravních staveb. Realizace v průmyslové výstavbě a při rekonstrukcích historických objektů mu otevírají cestu lídra kvality. Rozvíjí developerské aktivity v bytové a občanské výstavbě. Ve vysoce konkurenčním prostředí těží ze své seriózní cenové politiky a vstřícnosti vůči požadavkům zákazníka. Ta je založena na plném garantování kvality, lhůt realizace a na nadstandardních metodách, umožněných vysokou technicko-technologickou i kulturní úrovní a dlouholetou finanční stabilitou Metrostavu.

Ražený zavazadlový tunel mezi novým terminálem a odbavovací halou.

Metrostav realizuje unikátní projekty nejen v Praze na letišti. V minulém Všudybylu v povídání o Lázních Mšené jejich generální ředitel Dr. Dušek zmiňuje architekta lázeňského domu „Dvorana“ Jana Letzela, jenž je daleko známější ve světě, zejména pak v Japonsku, než doma. A to nejen proto, že jeho (na svou dobu revoluční technologií realizovaný) skelet tzv. „Atomového dómu“ z přepjatého betonu přestál výbuch atomové bomby v Hirošimě. Zmiňuji to proto, že se i Metrostavu, obdobně jako českému architektu Janu Letzelovi, dostalo v Japonsku velkého uznání. Stalo se tak při příležitosti historicky prvního světového kongresu fib (Féderation internationale du béton). Rád bych proto zavedl řeč na realizaci betonových tubusů, jimiž pražské metro „C“ podchází tok Vltavy z Holešovic do Troje. Unikátnost tkví nejen v tom, že jste železobetonové kolosy vytvářeli v tzv. suchých docích a pak zasunuli a ukotvili do předem připravené rýhy ve dně Vltavy (to už údajně dokázaly i jiné firmy jinde), ale že oba 6.700 tun těžké a 168 metrů dlouhé tubusy mají horizontální i vertikální zakřivení. U všech předchozích známých realizací se vždy jednalo o projekty tubusů rovných.

Dvojkolejný tunel metra IV.C1 před stanicí Ládví.

To je tak. K investorům se snažíme přicházet s vlastními řešeními a nápady. Málokdy se nám ale takováto nekonvenční a světově unikátní variantní řešení daří prosadit. V tomto případě jsme však našli v progresivně uvažujícím investorovi partnera, který společně s námi projekt vyvíjel. Život pak ukázal, že cesta, kterou jsme zvolili, byla ta pravá. Realizovali jsme řešení na špičkové světové úrovni technicky i ekologicky. A za něj pak v Japonsku v Ósace obdrželi světovou cenu za nejlepší betonovou konstrukci této kategorie. Především jsme však ale investorovi touto netradiční koncepcí ušetřili značné náklady. A to navíc nikdo netušil, že do rozestavěného projektu přijde „tisíciletá voda“! Kdybychom stavěli klasicky, jistě by došlo k obrovské havárii a nedozírným škodám. Objekt staveniště v korytě řeky by totiž vadil průchodu velké vody.

➤➤ www.metrostav.cz

METROSTAV

Z Úřadu pro civilní letectví euroúřad

Úřad pro civilní letectví byl zřízen ze zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů jako úřad pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví a je podřízen Ministerstvu dopravy České republiky. Jeho ředitele doc. Ing. Jindřicha Plocha, CSc. jsem v souvislosti s hlavním tématem vydání požádal o rozhovor.

Ing. Jindřich Ploch

Hlavní smysl práce inspektorů Úřadu pro civilní letectví je ochrana a zajištění bezpečnosti civilního letectví. Od toho se odvozují veškeré procesy i struktura našeho úřadu. V jeho rámci pracují inspektoři, kteří např. dohlížejí na činnost posádek a kontrolují ji za letu, inspektoři - technici, kteří kontrolují stav techniky, jež je přebírána provozovateli od výrobců. Pracují zde inspektoři, kteří kontrolují stav letišť, zabezpečovacích a přistávacích zařízení, radiolokátorů, komunikačních prostředků atd. Tato kontrola je vždy zakončena vydáním nebo nevydáním příslušného certifikátu, který říká, že je toto letadlo bezpečné, tento pilot způsobilý, tento pilot na takové úrovni, že se může stát kapitánem, že řídící letového provozu mohou řídit letový provoz, že jsou letiště způsobilá buď za podmínek viditelnosti, za nočních podmínek, ztížené viditelnosti atd.

Byl jste jmenován členem správní rady Evropského úřadu pro civilní letectví. Jak se do činnosti Úřadu pro civilní letectví promítla skutečnost, že je Česko součástí Evropské unie?

Po vstupu do Evropské unie se z našeho Úřadu pro civilní letectví stal euroúřad. Oprávnění, která teď vydáváme, vydáváme na základě rozhodnutí ,,Evropské agentury pro civilní letectví", (EASA – Europien Aviation Safety Agency), jež vytváří harmonizované prostředí v rámci celé Evropské unie. Naše certifikáty tak platí v rámci celé Evropské unie a máme možnost hovořit do vývoje evropského letectví.

Je úroveň českého civilního letectví srovnatelná s „evropským"?

Jsme minimálně na stávající úrovni zemí někdejší evropské patnáctky. Česká republika se z hlediska civilního letectví nachází ve fázi obrovského růstu. Česká letiště, a zejména pak Praha, se zřejmě stanou přestupními mosty do destinací směrem na jih a především směrem na východ, jako jsou Korea, Indie, Čína, Japonsko a území Ruské federace.

Jaká jsou současná očekávání z hlediska letecké dopravy?

Zúčastňuji se mezinárodních akcí, povětšinou organizovaných Ekonomickým institutem v Londýně, kde se tyto tendence probírají za účasti představitelů renomovaných leteckých společností, letišť atd. Je zřejmé, že se civilní letectví bude i nadále rozvíjet velmi dynamicky. Osobní doprava o dvě procenta ročně a cargo zhruba o pět procent. V zemích na západ od nás je poptávka po leteckém provozu takřka plně saturována. Očekávání nárůstů je především v naší části Evropské unie. Očekává nás nejen mohutný rozvoj velké mezinárodní letecké dopravy, ale i regionální. Tu už nemůžeme vnímat jenom jako přepravu mezi body ležícími na území našeho či jakéhokoliv jednoho státu, ale jako přepravu mezi regiony členských zemí Evropské unie. Hranice zmizely. To pro Česko vytváří předpoklady, že se tu výkony letecké dopravy do roku 2020 zvýší na dvojnásobek současných. Ostatně vývoj od počátku devadesátých let tuto dynamiku mnohonásobně překročil. Jenom za uplynulé období letošního roku jsou nárůsty na úrovni desítek procent oproti obdobnému období loňského roku. Další tendencí je, že dochází k demokratizaci letectví. Díky internetu se osobní letecké doprava stává snáze dostupná i pro ne tak ekonomicky silné sociální vrstvy. Z toho jevu těží fenomén nízkonákladových leteckých společností. V Evropě i v USA nízkonákladové společnosti zaujímají zhruba pětadvacet procent trhu. Dá se očekávat, že se jejich podíl na letecké dopravě bude zvyšovat, a to i u nás. Pro české občany je to další zajímavá možnost využívat relativně levné a bezpečné dopravy, což iniciuje další nárůst poptávky po letecké přepravě. Domnívám se, že tento jev není z hlediska velkých aerolinek hodnocen veskrze negativně. Díky nízkonákladovým společnostem se pasažéři mimo okruh zdrojových skupin tradičních leteckých společností učí cestovat letadly a objevovat tak další dimenze letecké dopravy, kterých nejsou nízkonákladoví dopravci s to dosáhnout.

>> **www.caa.cz**

ÚCL
ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ
ČESKÁ REPUBLIKA

Šesté MD-11 v provozu – více letů do Šanghaje

Finnair zvýšil počet frekvencí letů do Asie a dal do provozu šesté letadlo typu Boeing MD-11, které využívá pro lety do dálkových destinací. Počet letů do Šanghaje se zvýšil o dva lety týdně na nynějších pět. Nové letecké spojení je operováno ve dnech pondělí a neděle. Již začátkem dubna společnost začala létat denně do Pekingu. Hongkong je létán třikrát týdně. To znamená, že Finnair nabízí celkem 15 letů týdně do tří destinací v Číně. Další dva lety jsou během letní sezony přidané na lince Helsinki-Osaka, a to ve čtvrtek a v pondělí. Tím se zvýší

počet letů do Osaky na pět týdně. Nově zavedené linky budou provozované do začátku října. Se dvěma lety týdně do Tokia tak Finnair nabízí denní spojení do Japonska. Vzhledem k tomu, že Finnair létá tzv. severní cestou, cesta trvá pouhých 9 hodin 30 minut. Šesté letadlo typu Boeing MD-11 začalo svůj provoz v úterý 1.června. Prvním letem letadla v barvách Finnair je let do Pekingu. Finnair zvýšil počet letů do Asie během posledních dvou let dvakrát. Mimo nově zavedených letů do Pekingu, Šanghaje a Osaky společnost operuje denně do Bangkoku, ze kterého dále pokračuje čtyřikrát týdně do Singapuru a třikrát týdně do Hongkongu.

>> **www.finnair.cz**

FINNAIR

Letecký byznys jde nahoru, a to je moc dobře!

Ing. Miroslav Kůla

Ing. Miroslav Kůla je od 1. července prezidentem letecké společnosti Travel Service. Pane prezidente, jaké bude vaše směřování?

Budu se snažit zachovat všechny výhody této vysoce flexibilní a dynamicky se rozvíjející společnosti, a k tomu přidat standardní procesy typické pro zavedené letecké společnosti, mezi něž se Travel Service zařadil. Jenom charterový provoz, který donedávna dělal, je nepotřeboval v plné míře. Dnes už to ale není pouze o charterovém provozu. Od 1. května je Travel Service pod obchodní značkou Smart Wings i v pravidelné dopravě. Navíc chystá zavedení dálkového stroje a jeho zařazení na dálkové tratě.

Tak jako mimo Česko donedávna téměř všude letecká doprava stagnovala, dnes, a o to více v Česku, u ní dochází ke zřetelnému oživení. Jako kdyby někdo zasadil koště a ono se okamžitě zazelenalo. Na tak úrodném poli se nyní letecká doprava nachází...

Ano, letecký byznys jde teď obrovsky nahoru, a to je moc dobře! Nicméně je to o sedmi tučných a sedmi hubených letech. S tou periodou to úplně neplatí, ale sinusovka funguje. Neustále je třeba myslet na to, že po letech tučných opět přijdou léta hubená, kdy se sinusovka otočí opačným směrem, a být na to připraven. Ono se hrozně dobře hospodaří, když je všeho dostatek, ale pokud se v této době vytvoří některé fixní náklady, s nimiž se v následujících obdobích nedá moc dělat, lze dopadnout jako Swissair nebo Sabena. Nejvíce je třeba dbát na oblast nákladů v době, kdy se zdá, že to vůbec není potřeba. Varuji před určitým nebezpečím z euforie, z toho, že se zdá, že i koště, když se zasadí, se zazelená, ale to nebude trvat věčně.

Česko je součástí Evropské unie a Travel Service, vzhledem k velikosti své flotily, toho využívá měrou vrchovatou.

Travel Service byl jednou ze společností, které se dařilo připravit se na vstup s předstihem. Měl své dceřiné společnosti v Maďarsku a ve Španělsku, čímž si vytvořil dobré předpoklady pro uplatnění na společném evropském trhu. Hodlá toho využívat v daleko větší míře, než by se dalo čekat.

Travel Service je v osobní přepravě pravděpodobně největším partnerem letišť v Ostravě a v Brně.

To je o tom, využít obchodní příležitost a nabídnout zákazníkovi službu, která se mu přiblíží co nejvíce. Proč by měl zákazník jezdit na letiště do Prahy, když stejná služba za ním může přijít do Brna nebo Ostravy? Pragmatický důvod. Vyplácí se to oběma stranám. Nicméně, na straně letišť je stále ještě prostor, aby více podporovala vytváření povědomí o tom, že existují, o svých službách, a přispěla tak k rozvoji létání právě z nich. A služby nabízela za rozumné ceny.

Ano, rozvoj létání z/do Brna či Ostravy apod. je i o byznysu daných letišť coby podnikatelských subjektů a možná i o prostoru pro další dopravce. Už proto, že Evropská unie by měla být v neposlední řadě o regionální integraci.

Obecně bych nepovažoval za důležité, je-li zde prostor pro další dopravce, ale jestli je tady prostor pro napojování dalších destinací. Pak je úplně jedno, jestli je napojí existující dopravci nebo noví. Co se týče dopravců, jsem přesvědčen, že se letecký svět bude vyvíjet směrem ke snižování jejich počtu. Bude docházet ke spojování a zánikům leteckých společností v daleko větší míře, než stačí vznikat dopravci noví. I „low cost business“ projde po obou amplitudách sinusovky. Teď jde dobře. Počet nízkonákladových dopravců stále ještě roste. Ale to nepůjde donekonečna. Vůbec bych nevylučoval, že i v této oblasti začnou vznikat něco jako aliance leteckých dopravců a kooperace, které budou připomínat „code shareovou“ spolupráci tradičních leteckých dopravců. Zkušenosti z oblasti pravidelné dopravy jsou v řadě svých aspektů využitelné i v oblasti „low cost“ .

➤➤ **www.travelservice.aero**

Nejúspěšnější handling v Praze

Menzies Aviation Group působí na šestadevadesáti letištích v Evropě, Asii, Severní a Jižní Americe a v Austrálii. Poskytuje služby nejvyšší kvality od pozemního handlingu po cargo logistiku s širokým akčním rádiem navazujících služeb.

S Ing. Ladislavem Klimešem, obchodním ředitelem Menzies Aviation Group (Czech) navazuji na náš rozhovor pro loňské vydání „leteckého Všudybylu“, v němž na dotaz, co dělá českému Menziesu radost, prohlásil: „Nízkonákladoví dopravci, protože jsme u nich vysoce úspěšní. Je to ale i cargo, které nám utěšeně roste. Náš terminál byl koncipován do budoucna, a očekávaný vstup Česka do Evropské unie dá ještě více za pravdu těm, kteří tvrdili, že jej má smysl takhle velkoryse dimenzovat. Věřím, že za rok budeme mít objemy výkonů v cargu větší o desítky procent.“ Pane řediteli, splnila se vaše očekávání?

Ing. Ladislav Klimeš

Nejdříve bych ale asi měl pohovořit o celkových výsledcích roku 2003. Pokud budeme brát v potaz veškeré zboží odbavené na Letišti Praha-Ruzyně včetně zboží ČSA, pak Menzies Aviation Group (Czech) odbavil 47 % z tohoto celkového objemu. Když ale vynecháme vlastní zboží ČSA, které si tato letecká společnost sama odbavila, náš podíl vzroste na 76 %. Tzn. tři čtvrtiny zboží pro veškeré ostatní letecké společnosti šly přes nás. Pokud porovnávám první čtyři měsíce letošního roku, dostávám se k jistému paradoxu. Ve srovnání s rokem 2003 došlo k nárůstu o 30 % na objemu odbaveného zboží v exportu i importu. Pokud vezmu výsledky za květen 2004, je ten letošní srovnatelný s květnem 2003. Zde sehrály roli dva brzdící faktory: Jednak to, že se vývozci v prvních čtyřech měsících snažili vyvézt co nejvíce zboží, aby se snáze dostali k vratce DPH, a v importu se projevuje to, že někteří zákazníci proclívají na import mimo Českou republiku a jejich zboží pak už jde k zákazníkům mimo náš terminál.

Vaše společnost odbavuje pasažéry většiny nízkonákladových společností létajících z/do Česka, aby zde svými útratami výrazně podpořili českou ekonomiku i neekonomiku.

Ano, i v letošním roce jsme nejúspěšnější handlingovou společností v oblasti nízkonákladových aerolinií. Co do objemu je z nich největší „easyJet“, která bude od 1. září do České republiky létat celkem 63× týdně! Z destinací Newcastle, Londýn-Stansted, East Midlands, Londýn Gatwick, Bristol a Dortmund. Je to úžasný fenomén, když uvážíme, že předchůdcem „easyJet“ byla společnost „Go Fly“, kterou „easyJet“ koupil. Začala v roce 1999 s deseti lety týdně a byla tehdy jedinou nízkonákladovou společností létající do Česka. Naším dalším zákazníkem je „bmibaby“, která sem létá 28x týdně, a to z letišť East Midlands, Manchester, Cardiff, Londýn Gatwick a Teesside. Dalšími nízkonákladovými společnostmi, které svým pasažérům nabízejí Prahu, jsou „Jet2“, které létají z Leeds-Bradford a Belfastu, což je unikum, protože Belfast nemá mnoho leteckých spojení se zahraničím. Společnost „Germanwings“, která létá z Kolína nad Rýnem, „Flyglobespan“, která létá z Glasgow, a „Sterling European“, jež létá z Kodaně a kterou výsledky natolik uspokojily, že bude létat i ze Stockholmu, „Norwegian Air Shuttle“, ta létá z Osla a Trondheimu. Její výsledky, pokud jde o vytíženost letů, překonávají všechny do současné doby známé skutečnosti. V Norsku je Praha zřejmě ještě větším fenoménem než ve Velké Británii.

➤➤ **www.menziesaviation.com**

Menzies AVIATION GROUP

GROUND SERVICES

Hodně špatná zvěst

Rozhovor s pražským zastupitelem Ing. Františkem Laudátem jsem začal konstatováním, že se nejvýznamnější české letiště Letiště Praha-Ruzyně letos zřejmě velmi blízko přiblíží deseti milionům odbavených cestujících.

Ano, Praha je čím dál významnějším evropským letištěm, a jsem rád, že se takto rozvíjí. Odmítavý postoj, který byl ještě v devadesátých letech např. k možnosti výstavby paralelní BIS dráhy, se postupně mění. Úspěšnost Letiště Praha-Ruzyně by měla přispět k tomu, aby se včas podařilo navýšit jeho kapacitu, což je existenčně důležité. Praha si ve svých strategických plánech vůbec nemusí dávat za cíl, že bude kulturní metropolí. Tou bude i bez jakýchkoliv strategických plánů. Musí ale mít ambice být evropským centrem obchodu, inovací apod., a k tomu je moderní a příjemné letiště, včetně jeho spojení s vnitrozemím, potřeba.

Chronicky zanícenou neléčenou patou letecké dopravy v Česku, a zejména v Praze, je její propojení s ostatními součástmi dopravní obslužnosti České republiky. V tomto případě se rozhodně nedá hovořit, že jdeme s dobou. Už jsem, a to i na stránkách Všudybylu, zmiňoval, že evropským vzorem pro mne je švýcarský integrovaný systém dopravní obslužnosti, a to i provázaností letecké s ostatními druhy dopravy. Přitom má představa je daleka toho, že zahraniční návštěvník Česka přijde kdesi v cizině na letiště, ČSA mu odbaví zavazadla, on po příletu do Prahy přesedne do vlaku, aniž by se staral o svou bagáž, protože ví, že na něj bude čekat na jeho pokoji v hotelu v Bechyni, kde má zajištěn pobyt. To, co mne mrzí, je, že se v souvislosti z pražským letištěm nepočítá s regulérním železničním nádražím. Že se pasažéři leteckých společností budou do českého vnitrozemí dopravovat přes centrum Prahy (možná) tzv. rychlodráhou, která zřejmě bude, hned po té z šedesátých let minulého století mezi Mostem a Litvínovem, druhou nejpomalejší na světě. Nebo po věčně ucpaných silničních a dálničních komunikacích.

Opravdu nevím, jestli lze vůbec hovořit o nějaké rychlodráze, má-li mít v pražské části maximální rychlost 80 km/h. Co se týče tzv. rychlodráhy, domnívám se, že to skončí jakousi modernizací železnice. Musím se přiznat, že čím dál více začínám být skeptický k tomu, že tento systém bude lákat pasažéry leteckých společností. Jiná věc je, že bude mít klíčový význam pro cestování z Kladna do Prahy. Dnes se projekt kolejového napojení letiště víceméně překlápí pod gesci Českých drah. Nicméně je výzvou pro příští generace, aby se Letiště Praha-Ruzyně po všech stránkách stalo plnohodnotným letištěm. Zřejmě to nebude Buštěhradská dráha, ale propojení železnice Praha - Děčín s železnicí Praha - Plzeň. Pokud by toto spojení bylo dostatečně rychlé, což se zdá, že ano (jedná se o trasy evropských rychlostních koridorů), pak je to o něčem jiném. Letiště Praha-Ruzyně by mohlo využívat možnosti zástupu v případě nepříznivého počasí např. ve Vídni apod., přičemž časové prodlevy cestujících by nemusely být tak veliké.

Kdyby mne někdo podezíral, že nemám rád přírodu, není to pravda. Jen mne štvou „na topole podle skal, zelený mužík zatleskal“ tzv. ochránci přírody, díky jejichž přečasto uplatňované „vyčůranosti“ či naivní stupiditě doprava zažívá kolapsové stavy a příroda ekologická traumata.

Nicméně dopravní stavby jsou velikým zásahem do přírody. Ale kde je chyba? U nás je spousta tzv. ekologických hnutí. Pokud pominu klíčovou skupinu, které jde o konkrétní profit, pozemkové spekulace apod., pak skutečně existuje skupina lidí, kteří to s ekologií, jež je součástí plnohodnotného života, myslí dobře. V téhle zemi se skokově přejala legislativa, jež v západoevropských zemích a v USA vznikala celá desetiletí a kde ani není až tak přísná jako tady v Česku. Dnes jsme v situaci, kdy není vytvořena systémová podpora ekologických zájmů země a kdy schází kvalitní management. Takže i z tohoto důvodu se teď nákladní doprava vrhá na silnice, které se pod jejím náporem rozpadají. To je naprostá tragédie! Vedle planých válek, jestli někde zasáhneme nějaké území, nebo jestli v Ústí nad Labem zvedneme hladinu Labe o třicet centimetrů, které může někdo hodnotit jako krajinářsky citlivé, nikoho nezajímá, že by se měla posílit role architektury dopravních staveb. Už i v tvrdě ekonomických Spojených státech amerických přijali zákon o scénických dálnicích, protože tyto stavby jsou budovány s horizontem sto padesáti roků. To je dnešní názor. Nicméně tak, jak velí zkušenost, do dneška v Evropě jezdíme po římských cestách. Jsem proto přesvědčen, že tento horizont bude podstatně delší. Pouze budou po těchto trasách jezdit jiná vozidla na jiný pohon. A to už si zaslouží nejenom naše slezská, moravská a česká krajina, ale jakékoliv místo na téhle planetě, aby bylo posuzováno velice striktně, jak do dané krajiny zapadne. A také, jestli budeme akcentovat ekologicky více šetrnou železniční a kombinovanou železniční dopravu, nebo ji rušit, protože top management železnic předem rezignuje na to pokusit se dát špeditérům obchodně akceptovatelnou konkurenční nabídku.

PRAHA
PRAGUE
PRAGA
PRAG

Dopravní obslužnost Letiště Praha-Ruzyně je limitována také díky neexistenci silničního obchvatu Prahy. Ale možná, že je v tom nějaký zámysl „ochránců přírody“. Že by obstrukce, jejichž důsledkem jsou ploužící se kolony motorových vozidel na stávajících pozemních komunikacích, umenšovaly ekologickou zátěž v České republice? „Kde jen ti soudruzi z NDR udělali chybu...?“

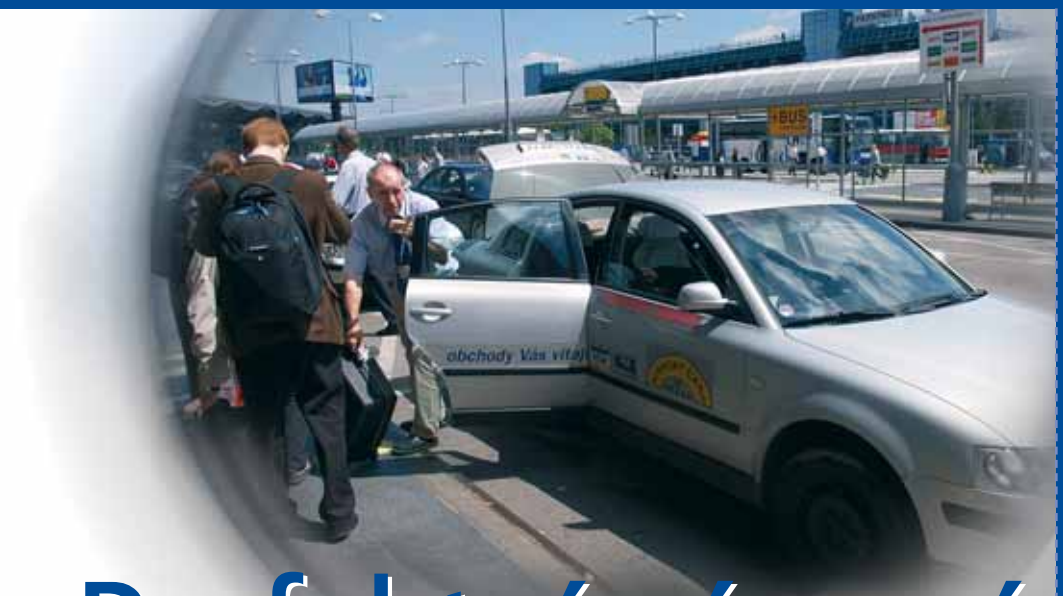
Ing. František Laudát

Věřím, že už se snad příští rok začne na dvou úsecích pražského obchvatu stavět ve větším rozsahu. Obstrukce tzv. „ochranářů“ stojí tuhle zemi miliardy korun. Dnes je cena za jeden úsek výstavby pražského obchvatu stejná jako před několika málo lety za oba úseky kompletně, protože mezi tím došlo ke dvojnásobnému nárůstu cen. Jestli mne Ministerstvo životního prostředí ČR něčím štve, tak svou katastrofální nekompetentností! Jen bych připomněl, že nejsou zvládnuty prováděcí předpisy pro to, aby tato země mohla žádat o finance z kohezních fondů Evropské unie na dopravní stavby, které leží v dopravním systému evropských koridorů. To je např. obchvat Plzně; stavby na dálnici D8 od Lovosic až po státní hranici; kompletní pražský okruh a patří tam také ostravská D47. K rozpočtu Ministerstva životního prostředí ČR by mělo být fakticky přičteno nejenom to, co dostávají z našich daní, ale ještě bych jim na vrub připočítal astronomické ztráty, které způsobují svou nekompetentností, nečinností či pomalou činností.

Hovoříte o obrovských sumách...

Aby si lidé udělali názor, musím říci, že kohezní fondy na tyto stavby na evropských dopravních koridorech nabízejí až 85 % ceny vlastní stavby. Takže to jsou desítky a desítky miliard korun. A jestliže o ně zbytečnými obstrukcemi či spíše odbornou neschopností Ministerstva životního prostředí ČR přijdeme v době, kdy Česku horentně narůstají státní dluhy a dopravní infrastruktura zaznamenává prohlubující se deficit zanedbanosti a nedokončenosti, to je hodně moc špatná zvěst.

>> www.praha-mesto.cz



Perfektní zázemí cestujícím

Josef Skála

Kdo se kdy ocitl na některém z velkých evropských letišť, a nemusí to být zrovna Moskva – Šeremeťévo, ale např. Londýn-Heathrow v zemi s puncem distingované akurátnosti, ví, že je nesmysl jet drožkou a přepočítávat cenu jízdného na koruny. Samozřejmou součástí každého velkého mezinárodního letiště je zkrátka samozřejmé využívání individuální přepravy. To byl také důvod, proč jsem si dovolil oslovit pana Josefa Skálu, jednatele společnosti FIX spol. s r.o., provozovatele AIRPORT CARS na pražském ruzyňském letišti.

Provozovat smluvní přepravu přímo v areálu letiště zavazuje. Důsledně dbáme na to, aby naše služby měly trvale vysoký standard za konkurenční - s ostatními dopravci zde působícími – srovnatelné ceny. Na rozdíl od většiny z nich se u nás ve firmě jezdí za předem smluvený paušál. Ceny jsou stanoveny podle pásem. Do centra Prahy to stojí 560 Kč. 500 Kč stojí Staré Město. Provozní čekací dobu neúčtujeme. Jednou smluvená cena je stejná bez ohledu na to, zdali cestující jede patnáct či dvacet minut nebo v případě obtížné průjezdnosti Prahou déle. Provoz AIRPORT CARS je řízen z dispečinku na Letišti Praha-Ruzyně prostřednictvím vysílaček. Pohyb vozů před příletovou halou je řízen dvěma dispečery. V příletové hale je informační přepážka AIRPORT CARS, v níž hostesky od sedmé hodiny ranní do třiadvacáté večerní podávají cestujícím informace. Všichni řidiči jsou vybaveni viditelně nošenými identifikačními kartami s fotografiemi a číslem, takže pokud zákazník něco zapomene ve vozidle apod., je poměrně snadné zpětně dohledat, kdo jej vezl. Protože operujeme na exponovaném místě, všichni naši řidiči prošli školením proti terorismu, které zajišťují České aerolinie.

Na pražském letišti jste již od roku 1991. Za tu dobu se zde udělal obrovský kus práce. Jak ve Všudybylu řekl pan primátor Bém, i díky lidem v čele České správy letišť, kteří viděli dál než ostatní.

Přesně tak. Za ty roky, co zde máme čest působit, ať už za generálního ředitele pana Ing. Miloše Šťastného nebo nyní za generálního ředitele pana Ing. Martina Kačura, jde letiště obrovsky nahoru. I v tom, jaké nám podnikatelům krok za krokem vytváří lepší a lepší podmínky k podnikání. Dnes díky této strategii v areálu před terminálem Sever 1 disponujeme pronajatým stanovištěm a parkovištěm s budovou, v níž se naši řidiči mohou občerstvit a odpočinout si, což je nezbytnost, protože mají ze zákona povinné přestávky. Česká správa letišť cestujícím vytváří perfektní zázemí, a naše práce tak má díky této strategii úplně jiný šmrnc, než v začátcích. Pro řadu cestovatelů je AIRPORT CARS jakousi tečkou za příletem nebo před odletem. Plně si uvědomujeme, že mezinárodní letiště Praha-Ruzyně je vstupní branou do celé České republiky a že jsme první, s kým se její návštěvníci mají možnost setkat. Rozhodně děláme vše pro to, aby svoji cestu, ať do hotelu nebo místa bydliště, zdárně završili a byli spokojeni až do poslední chviličky.

Doprava je o lidech ...

Ano, jak o pasažérech, tak o nás, kteří pro ně přepravu zajišťujeme. Provozní ředitel společnosti FIX, pan Miroslav Šedivý, má na starosti nejen zastřešení provozu, ale zejména administrativu. Naši řidiči zajišťují služby 24 hodin denně. Co se týče oprávněných reklamací, ano, vyskytnou se. Tak jedna dvě do roka. Jsou za ně vysoké postihy. A pokud řidič způsobí markantní kiks, okamžitě s ním ukončíme smluvní vztah. O práci u nás je trvale větší zájem, než jsme s to využít. Je to práce na vyšší úrovni s komfortním, bezpečným vozidlem. Dalo by se říci, s lepší klientelou. Osmdesát procent tvoří zahraniční návštěvníci a dvacet procent tuzemská klientela. Jezdíme pro velké mezinárodní kongresy, pro Českou národní banku aj. Při návštěvě amerického prezidenta Billa Clintona si nás americká strana vybrala, abychom zajistili dopravu pro část jeho doprovodu. Pro královnu Alžbětu II. jsme, v rámci její návštěvy Česka, zajišťovali obdobné služby.

AIRPORT CARS

Společnost FIX spol. s r.o. byla založena v r. 1991. Ve stejném roce uspěla ve výběrovém řízení na zajištění smluvní přepravy uživatelů služeb České správy letišť. Od roku 1991 rozšířila svůj vozový park z 66 na dnešních 205 vozidel (do poloviny prázdnin by jich mělo být na 230). Jejich prostřednictvím zajišťuje vedle individuální přepravy osob z Letiště Praha-Ruzyně přepravu na jakékoliv místo v Praze, Česku i Evropě, včetně případných vývozů – na přání zákazníků – z Prahy a blízkého okolí zpět na letiště, i mnohé významné akce, jako např. přepravu doprovodu amerického prezidenta při jeho návštěvě Prahy, kongresové akce apod. Dopravu zajišťuje výhradně vozidly Volkswagen Passat s klimatizací v bezvadném technickém stavu a čistotě. Stanoviště vozidel se nachází před příletovou halou letištního terminálu Sever. Všichni řidiči AIRPORT CARS jsou zkušení, slušně oblečení s minimálně základní znalostí anglického jazyka. Ve všech vozech AIRPORT CARS je možno platit platebními kartami VISA, Eurocard, MasterCard, Diners Club a American Express. Jízdné z Letiště Praha-Ruzyně do cílových míst v Praze je účtováno za pevné ceny dle cenové mapy AIRPORT CARS v rozmezí od 120 do 870 Kč za vozidlo obsazené jedním až čtyřmi cestujícími. Při vývozech zákazníků z Prahy a blízkého okolí zpět na letiště je poskytována dvacetiprocentní sleva z jízdného

A vaše vozba?

V devadesátém roce minulého století jsme uzavřeli smlouvu s Volkswagenem, který nám již čtrnáct let dodává vozy. My i naši zákazníci jsme s nimi velice spokojeni, zvláště pro jejich bezpečnost. Za celou dobu našeho působení nedošlo k jediné újmě na zdraví u některého z přepravovaných zákazníků. Jezdíme Passaty stříbrné barvy, jen několik nejstarších, které tento rok dovyměňujeme za nové, je bílých. Od 1. ledna 2005 to budou samé stříbrné. Už se těšíme na nové modely. K naší radosti si už k nám našli cestu i lidé, kteří se dříve domnívali, že jsme dražší než konkurence, zřejmě pod dojmem kvalitního a špičkově udržovaného vozového parku.

➤➤ **www.airport-cars.cz**

FIX, spol. s r.o.

AIRPORT CARS PRAHA

Nejmodernější autobus současnosti

Firma pana Františka Hejnala je prvním dopravcem v České republice, která vlastní nový unikátní luxusní patrový autobus Neoplan Skyliner-Royal Class, vyhovující nejpřísnějším předpisům Evropské unie. Představila jej 10. června v Praze na Pankráci v hotelu Holiday Inn Prague Congress Centre, v němž následně probíhala tisková konference a raut. Neoplan Skyliner-Royal Class byl postaven přímo na zakázku pana Hejnala, jenž kvůli ještě většímu pohodlí nechal snížit jeho kapacitu z 88 na 81 sedaček. Na motoru a brzdách jsou uplatněny převratné technické novinky. Jde o nejmodernější autobus současnosti. Nový Neoplan Skyliner-Royal Class je určen zejména k pronájmům pro zájezdy do zahraničí.

František Hejnal

Neoplan Megaliner & Neoplan Skyliner

Cestovní a přepravní agentura F. Hejnal-Ouběnice Turismo vznikla v roce 1990. 20. listopadu 1991 její majitel František Hejnal nakoupil první tři zájezdové autobusy. V rámci obnovy vozového parku se pak stoprocentně specializoval na značku Neoplan. V současné době vlastní pět patrových autobusů Neoplan Skyliner s přepravní kapacitou 63 až 69 osob a čtyři vozy Neoplan Megaliner s kapacitou 79 až 87 osob.

Příbram - Praha - Košice

Počátkem roku 1992, jako vůbec první v Československu, pan František Hejnal začal připravovat dálkovou autobusovou linku Příbram - Praha - Košice, jejíž první spoj vyjel 29. února 1992. Po rozpadu Československa se tato linka stala linkou mezinárodní a z původních pětadvaceti spojů měsíčně se rozrostla na současných sto až sto dvacet pět každý měsíc. Ročně tak přepraví na sto tisíc cestujících. 29. dubna tohoto roku pak Cestovní a přepravní agentura F. Hejnal - Ouběnice Turismo oslavila 12. výročí zahájení provozu mezinárodní linky Příbram - Praha - Košice. Kromě toho, že v současné době již jezdí čtrnáctkrát týdně, je prodloužena za Košice, přes Trebišov až do Kráľovského Chlmce, jenž leží deset kilometrů od Čierné nad Tisou na slovensko-maďarsko-ukrajinském trojmezí. Současná trasa je tak vedena: Příbram - Dobříš - Praha - Brno - Starý Hrozenkov - Drietoma - Trenčín - Dubnica nad Váhom - Považská Bystrica - Ružomberok - Poprad - Spišská Nová Ves - Levoča - Prešov - Košice - Sečovce - Trebišov - Slovenské Nové Město - Kráľovský Chlmec.

➤➤ **www.hejnal-turismo.cz**

František Hejnal Turismo
cestovní a přepravní agentura

Chcete překvapit svoje zákazníky?

OBJEDNEJTE

pro ně v současné době nejmodernější a nejpohodlnější autobus vyrobený v květnu 2004 firmou NEOPLAN

- kapacita 76 míst
- satelitní navádění
- audiovizuální příjem (DVD, TV, Radio)

Disponujeme velkým vozovým parkem 9 autobusů NEOPLAN 70–85 míst

TURISMO – František Hejnal
Cestovní a přepravní agentura
Ouběnice 17, 263 01 Dobříš
tel.: +420 318 690 114, fax: +420 318 690 112
email: turismo@hejnal-turismo.cz
www.hejnal-turismo.cz

Setkání v Radějově

Travelex, největší nebankovní poskytovatel služeb v oblasti zajištění a realizace mezinárodních plateb a zároveň největší emitent cestovních šeků VISA a MasterCard, zaujímá vedoucí pozici v oblasti zajišťování hotovostních peněžních transakcí a toků pro finanční instituce a cestovní kanceláře. Má zastoupení v jednatřiceti zemích světa, přičemž to české 19. června v Radějově nedaleko Strážnice organizovalo pracovní setkání za účelem prezentace svých nových služeb – elektronického obchodování (FX Paynet) a pojištění krizových rizik (forwardové kontrakty). Součástí programu byla i nabídka vybraných služeb významným klientům Živnostenské banky a věrnostního programu Českých aerolinií. Setkání se uskutečnilo na agroturistické farmě v penzionu Roseta v Radějově. Při té příležitosti jsem o krátký rozhovor požádal jejího majitele Ing. Františka Mrkvu. Františku, proč ses dal na tuto oblast podnikání?

Ing. František Mrkva

Je to jakýsi návrat ke kořenům. Vyučení v oboru i další studia vinařské problematiky zakončená vysokoškolským diplomem ti dávají předpoklad k temu, abys měl rozhled. Přehled, co sa dá tvořit. A dyž to máš trošičku srovnané a pár roků praxe, řekneš si: „Proč bych nemohl svoje řemeslo uplatnit v soukromém podnikání?“ Uvědomění je jedna věc, a pracovat s přírodú druhá, obzvlášť než nastřádáš potřebné hodnoty, abys je z nuly mohl rozvíjet v soukromých podmínkách. Podařilo se nám nastolit jakýsi model, prosadit ho a rozjet. Mnozí náš úmysl zavrhovali a říkali: „Co tam chcete dělat? Mimo hlavní dopravní komunikace, kdesi na periferii civilizace, na malé dědině?“ Teď ale možu říct, že jsme ve správném čase na správném místě. Návštěvnost penzionu je velmi slušná. Jsou to individuálové i firemní skupiny, správní rady apod. Ať jsou naši hosté odkudkoliv, z každé oblasti, najdou u nás místo ke své realizaci i relaxaci.

Vaše klientela je skutečně pozoruhodná...

Svá výjezdní pracovní zasedání u nás organizují firmy, ministerstva, banky, cestovní kanceláře a jiné, nejen české subjekty. Vzhledem k blízkosti sousedního Rakouska k nám řada hostů přijíždí i z Rakouska. Není to otázka se „jenom“ najíst a napít, ale i estetiky a kongresového zázemí. V tomto se velmi výrazně projevuje vliv a nezastupitelnost mé manželky. Její cit a něžnost, kterými já neoplývám.

➤➤ www.travelex.cz
➤➤ www.roseta-pension.cz

Travelex worldwide money

Roseta

Světová síť číslo jedna

S předsedou představenstva a generálním ředitelem úvěrové pojišťovny a jednatelem a generálním ředitelem servisní společnosti Euler Hermes Čescob Ing. Júliem Kudlou si povídáme při příležitosti změny názvu a vlastnických práv do dnešní aktuální podoby společnosti Euler Hermes Čescob, úvěrová pojišťovna, a.s.

Ing. Július Kudla

Ano, koncem května u nás došlo k zásadní změně, když se z česko-německo-belgické firmy stala firma německo-belgická. Jsem přesvědčen, že spolupráce s českou částí našich někdejších majitelů bude pokračovat i nadále. Akcionářsky se však Euler Hermes Čescob, úvěrová pojišťovna, a.s. stala stoprocentně zahraniční firmou. Změna, k níž došlo ve vlastnictví, je výsledkem procesu, který probíhá v celém světě. Znamená to, že posiluje své členství v nejsilnějším uskupení pojistitelů, protože Euler Hermes Group, člen skupiny Allianz, je největším úvěrovým pojistitelem na světě. Neříkám to proto, abych někoho ohromoval. Nicméně kdyby na český trh v úvěrovém pojištění přišel někdo nový a řekl: „Mám sto padesát šest milionů korun, které vyžaduje zákon, a udělám tady úvěrovou pojišťovnu...“, tak se mu to nepovede, protože nebude mít informační síť a zdroje. Pojištění pohledávek je o tom mít dostatek spolehlivých, prověřených informací. Umět je zpracovat, vyhodnotit a na tomto základě stanovit limity pro jednotlivé klienty. Světová síť číslo jedna znamená i světovou síť v oblasti informací, a my jich v rámci našeho uskupení máme na čtyřicet milionů.

Když nějaká firma dodává někomu své zboží, až ve formě služeb nebo věcí, ve většině případů se tak děje na bázi dodavatelských úvěrů, resp. pohledávek, z čehož vyplývají mnohá rizika. Úvěrové pojištění proto v zemích Evropské unie patří k základnímu vybavení dodavatelů. Pane předsedo, Euler Hermes Čescob, úvěrová pojišťovna, a.s. je první specializovanou soukromou úvěrovou pojišťovnou v Česku. Jaké to je stát v čele úvěrové pojišťovny na českém a podle míry propojištěnosti k pojištění skeptickém trhu?

Před osmi lety jsem si ani nepomyslel, jak moc je pojišťovnictví zajímavá a napínavá hra. Tehdy mi připadalo, že je v něm příliš mnoho tabulkových údajů a suchých výpočtů. Navíc mne mrzelo a dodnes mrzí, že obecně pojišťovny v Česku nejsou společensky příliš akceptovány. Dokumentuje to nejen úroveň propojištěnosti. Ale např. i ohlasy na povodně v roce 2002, kdy pojišťovny zaplatily více než polovinu škod. Nikdo z představitelů státu tehdy dostatečně zřetelně neřekl, že se na tom podílely a že to je pro českou společnost a národní hospodářství důkaz vykročení správným směrem. Pokud by totiž popovodňové škody měla zaplatit samotná státní pokladna, asi by to bylo podstatně horší.

Ptát se vás, je-li náš geografický a ekonomický prostor perspektivní pro podnikání, by bylo nošením dříví do lesa. Pojišťovně Euler Hermes Čescob se v Česku daří, což znamená, že se tu domácí i mezinárodní obchody hýbají. Může to ale být nejen prostředím, ale také tím, že umíte. Čím je to víc?

Kombinací obojího. Byl bych proti sobě, kdybych tuto variantu neakceptoval. Je zde jedna poměrně velká zvláštnost. V době, kdy jsme v Česku s úvěrovým pojišťováním začínali, byl náš obchod orientován vysloveně na exportní operace. V současné době, už proto, že se situace v oblasti informací na českém trhu zprůhledňuje, začíná převažovat pojištění domácích pohledávek. Lidé si uvědomili možnosti rizika a našli cestu, jakým způsobem proti němu bojovat. Nemáme jenom výchovné cíle, ani vzdělávací poslání. Pohledávky nejen pojišťujeme, ale také je preventivně zpracováváme a snažíme se je pro své klienty vymoci i poté, co je odškodníme. To je určitá zvláštnost. Obecně se má za to, že když pojišťovna jednou zaplatí, jsou spokojeni všichni. Ne tak u nás. Pohledávky vymáháme s vysokou úspěšností prostřednictvím kooperujících organizací. Pojištěna totiž nebývá jenom platební neschopnost. Nejvíce pojišťujeme platební nevůli - když někdo nechce zaplatit. A pokud protistranu takovéhoto spekulanta odškodníme a on, spekulant, se domnívá: „Je to v pohodě, nezaplatil jsem, zaplatí jim pojišťovna...“, bojujeme až do konce a využíváme všechny legální prostředky. Dáváme tak trhu signál, že není dobré něco nezaplatit.

Zmínil jste platební nevůli - a cosi takového prokazovat, a v Česku...

Je to tak trochu jako detektivka, protože klient přijde a řekne si: „Fajn, vy mi všechno pojistíte, zaplatím pojistné a když něco nastane, dostanu to zpátky.“ Jenomže situace je trochu jiná. My se snažíme, a to je hlavním prvkem naší činnosti, vystupovat jako seriózní, tj. dlouhodobý partner. Pojistníka potřebujeme nejenom, aby nám zaplatil pojistku. Zkoumáme proto bonitu jeho odběratelů, abychom na základě těchto informací mohli odhadnout limit, kolik dotyčná firma unese úvěrového zatížení. Některé firmy stále nechtějí o svém hospodaření poskytovat informace, i když mají ze zákona povinnost každého půl roku ukládat listinné výsledovky u obchodního rejstříku. Zkuste se podívat, kolik jich tam je. Některé klienty, když nám jejich partneři nechtějí poskytnout výsledky svého hospodaření, zdvořile požádáme, aby je pro nás od nich vyžádaly. Zde platí jednoznačné pravidlo: Kdo, přestože je klientem požádán, řekne: „My vám ty informace nedáme,“ tak tam je jasná nula a nepatří do normálního byznysu.

EULER HERMES ČESCOB

>> www.eulerhermes.com

Euler Hermes Čescob, úvěrová pojišťovna, a.s. je díky svým dvěma akcionářům – Euler Hermes Kreditversicherungs-AG and Euler Hermes Credit Insurance Belgium N.V. – součástí nadnárodního uskupení Euler Hermes Group. Se sedmatřiceti procenty světového trhu úvěrového pojištění je Euler Hermes Group největší pojišťovací skupinou ve své kategorii. Je zastoupena v pětatřiceti zemích světa. Na šest tisíc jeho zaměstnanců po celém světě ročně pojišťuje riziko v objemu přes půl miliardy euro. V rámci on-line databáze má přístup k informacím o více než čtyřiceti milionech společností. Rating všech členských společností skupiny Euler Hermes přiznaný renomovanou firmou Standard & Poor's je A+.

Pojišťovna roku 2003

Tradiční utkání českých pojistitelů při příležitosti udělování titulu „Pojišťovna roku“ na základě prestižní ankety Komory pojišťovacích makléřů se uskutečnilo 15. června v Kongresovém centru Floret v Průhonicích. Pojišťovnou roku 2003 se stala Kooperativa pojišťovna a.s. Česká pojišťovna zvítězila v kategoriích Životní a úrazové pojištění a Pojištění motorových vozidel. Kooperativa je vítězem i v kategorii Občanská pojištění. Nejlepším specializovaným pojistitelem byla i v roce 2003 vyhlášena D.A.S. pojišťovna právní ochrany, a.s. Komora pojišťovacích makléřů se letos rozhodla udělit zvláštní ocenění „Osobnost roku 2003“ Ing. Luďku Menčíkovi, generálnímu řediteli AIG Czech Republic pojišťovny, a.s. za mimořádný osobní přínos ve prospěch profese pojišťovacích makléřů.

POJIŠŤOVNA ROKU 2003

Veselí v přítomnosti první dámy

14. června byla v přítomnosti první dámy, paní Livie Klausové, u příležitosti konání třetího Vítání léta aneb Kloboukové party v Japonské zahradě TOP HOTELU Praha předána značka CZECH MADE firmě ProMoPro pro službu „Pronájem kongresové techniky“. Z rukou předsedy představenstva Sdružení pro Cenu České republiky za jakost Ing. Pavla Ryšánka si ocenění převzali Milena a Jaroslav Veselí, spolumajitelé firmy ProMoPro.

➤➤ www.promopro.cz ➤➤ www.tophotel.cz
➤➤ www.czechmade.cz

ProMoPro
TOP HOTEL® PRAHA & CONGRESS CENTRE
czech MADE

27. května v Praze-Karlíně o nejkrásnější krávu

Velký člověk zval na malý den otevřených dveří

„Patnáctý rok života je první stupeň dospělosti, kdy člověk obdrží občanský průkaz. Naším občanským průkazem při 15. výročí od založení firmy se stala administrativní budova, která vznikla na adrese: K Horkám 16/23, Praha 10-Hostivař.“ Těmito slovy zval generální ředitel Euroagentur Praha Viliam Sivek na „malý den otevřených dveří“ spojený s občerstvením 22. června 2004.

>> www.euroagentur.cz

Hotel Paříž stoletý

V originální atmosféře dvou století se 23. června uskutečnila velkolepá slavnost ke stému výročí Hotelu Paříž. Nejen v elegantních interiérech hotelu, ale i pod širým nebem v ulici U Obecního domu.

>> www.hotel-pariz.cz

Superstar v hotelu Crowne Plaza Prague

Ondyno náš někdejší mocnář postávajíce nahý před zrcadlem, unaveně hledě na svůj obraz, si říká: „Jsem stár. Jsem velmi stár. Jsem velmi velmi stár...“ Ale pak mu nějak „přeskočilo“ a bujaře vzkřikl: „Jsem superstar!“ Tak zrovna tohle se v hotelu Crowne Plaza Prague 26. května 2004 neodehrálo. Zato se tam konala každoroční zahradní party, sice ne zahradní (pršelo, jen se lilo), ale na téma: „Hledá se superstar.“ A na rozdíl od úvodního příběhu ze života to byla skutečně prvoplánová recese.

➤➤ **www.crowneplaza.cz**

CROWNE PLAZA
PRAGUE

PURO KLIMA 1989–2004

Předseda představenstva a generální ředitel PURO-KLIMA, a. s. Ing. Jaromír Ferbr zval na přátelské setkání při příležitosti 15. výročí založení společnosti do reprezentativních prostor Kongresového centra Praha. K blahopřání se připojuje i Všudybyl.

➤➤ **www.puroklima.cz**

ČD travel
CESTOVNÍ KANCELÁŘ

Jadran expressem pohodlněji a rychleji

Do 26. září bude pravidelně každý pátek z Prahy do Splitu vyjíždět charterový vlak cestovní kanceláře ČD travel. V loňském roce odvezl více než šest tisíc pasažérů a šest set automobilů a motocyklů. Cyklistům přepravoval jízdní kola. V letošním roce je jeho provoz vylepšen o: pozdější odjezd z Prahy (ve 12.05); nakládku automobilů kromě Prahy také v Brně; zastávky v Chorvatsku pro přípoje - Perkovič do Šibeniku a Knin do Zadaru; zařazení vozů kvality EC k sezení; autobusové transfery do dalmatských letovisek o 30 % levnější než v loňském roce; snídaně v ceně lůžka; předprodej jídel, polopenze a plné penze v jídelním voze; o prodej a servírování občerstvení z pojízdného minibaru po dobu jízdy a příznivé ceny jídel a nápojů; zachování loňské úrovně cen jízdenek (nejlevnější zpáteční jízdenka stále 1990 Kč).

➤➤ **www.cdtravel.cz**

JADRAN EXPRESS

Čerpání peněz z Evropské unie tak trochu torpedováno

Na velmi příjemné večerní garden party v zahradě hotelu Holiday Inn Prague Congress Centre se tři týdny po vstupu Česka do Evropské unie potkáváme s RNDr. Janem Koukalem, ředitelem Pražského domu v Bruselu. Můj první dotaz na něj zněl: „Pane doktore, jak nás, české občany a Česko vůbec, ve svém srdci v Bruselu vnímá Evropská unie?“

RNDr. Jan Koukal

Teď mám zrovna jednu negativní zkušenost, která se týká volební kampaně a názorů v podání potenciálních českých zástupců v Evropském parlamentu, jež byly v Belgii prezentovány v televizi. Ani jedna z kandidujících stran tam nevypadala moc dobře. Jinou věcí však je, jak je občany Evropské unie vnímáno hlavní město Praha. A tady mohu konstatovat, že vysoce pozitivně. Jako pro Evropskou unii očekávaný přínos do kultury, architektury apod. To je pozitivní. To se dobře prodává.

Reprezentujete hl.m. Prahu. Praha je ve světě daleko známější než řada zemí střední Evropy, natož Česko.

Mj. i proto se Pražský dům v Bruselu rychle stává pojmem. Akce tam pořádané jsou hojně navštěvovány a poutají pozornost médií. Když jsme nedávno pořádali dny „Praha - Brusel - Praha“, vzdor tomu, že současně s tím v Bruselu běžela volební kampaň a političtí představitelé lítali od mítinku k mítinku, zpravidla neopomněli navštívit některou z akcí v Pražském domě. Mile mne to překvapilo, protože takovéto kampaně a jejich intenzitu znám i z opačné strany.

Vždy jste byl uznáván, a to i coby politik svými odpůrci, jako organizačně velice schopný člověk s perfektním přehledem, jak co se týkalo agendy primátora hlavního města Prahy, tak souběžně senátora Parlamentu České republiky. Jak svých schopností využíváte, ač placený hl.m. Prahou, ve prospěch České republiky, protože, jak jsem již uvedl, pro drtivou sílu cizinců Praha rovná se Česko?

Teď, v prvním kole, se snažím napomoci koordinaci všech orgánů, které tam za Česko působí. Není to sice moje úloha, ale vzápětí po mém příchodu do Bruselu jsem začal zjišťovat, že ne všichni tam spolu komunikují či vidí společný cíl. A já se budu snažit, aby jej viděli. Vnímám, že obdobný pocit zřejmě má i český velvyslanec a několik dalších lidí. Základem je zapomenout politické rozmíšky, udělat si jakýsi časový a věcný plán a využít možností, které tam máme, a finančních prostředků, které tam vkládáme. Být důstojnými reprezentanty Česka.

Evropská unie nikomu, tedy ani nám, zadarmo nic dávat nebude. Systém je nastaven tak, že peníze, které mají v Česku působící subjekty šanci čerpat z fondů Evropské unie, tam Česko musí vložit, a jen část z nich ve finále může dostat zpátky. Zatím to ale vypadá, že nedostane. Nejenže jsme si neuměli říci o peníze z předvstupních fondů, ale asi si nebudeme umět říci ani o tyto.

Bohužel, k vašemu konstatování nemohu než říci: Ano! Má mise, jež by se povětšinou měla odehrávat v Bruselu, je díky tomuto „českému syndromu“ tak trochu torpedována. Rád bych se co nejdříve vrátil do Bruselu, ale dnes vidím, že mnoho podkladových materiálů budeme muset spoluvytvářet. Přinejmenším musím počítat s tím, že se mnoha přípravných akcí musím zúčastňovat i v Praze. Takže místo v Bruselu teď budu v Praze obíhat instituce a snažit se v nich přimět odpovědné pracovníky najít potřebný standard práce. apod. Je to složitý problém. Na druhou stranu si přiznejme: Rakousku to trvalo šest let, než dokázali získat peníze, které do Evropské unie vložili. Ani u nás to nebude otázka jednoho roku. Musí se začít okamžitě. Ono se totiž mělo začít vytvářet projekty přesahující hranice regionu minimálně rok dva před vstupem. Evropská unie je o multiregionální spolupráci. Rád bych proto vyzval všechny tvůrčí lidi nejenom v Praze, ale v celém Česku (už proto, že Praha jako hlavní město nikdy nebude moci reprezentovat jenom svoje lokální zájmy), kteří jsou s to předkládat rozumné projekty, aby pojem lobbismus začali v souvislosti s Bruselem vnímat jiným způsobem, než je tady v Česku (kde je vnímán převážně negativně) obvyklé. Aby vaše konstatování, že si nebudeme umět říci o evropské peníze, bylo záležitostí pouze tohoto období. A aby toto období bylo co nejkratší.

CITY OF PRAGUE – International Affairs Department
Jan Koukal – Head of Delegation of Prague to the EU
Avenue Palmerston 16, 1000 Bruxelles, Belgium
tel.: 0032 2 230 72 84, fax: 0032 2 230 95 35
e-mail: jan.koukal@cityofprague.cz
➤➤ **www.prague-city.cz**

Zámek ve Ctěnicích otevřen

Pražská informační služba

1. června byl pro veřejnost částečně otevřen zámek ve Ctěnicích na severovýchodním okraji Prahy proslulý mimořádně atraktivní stálou expozicí kočárů. V jeho přízemních prostorách je výstava o historii a rekonstrukci objektu. Postupně tak vrcholí návrat tohoto výjimečného areálu do života. Celé první patro zámku pak bude věnováno stálé expozici, jejíž příprava je v plném proudu. Po jejím otevření na jaře příštího roku bude zpřístupněn celý areál – nejen zámek, ale i půvabně zrekonstruovaný park, na nějž navazuje krajinná partie s rybníkem a lesem. Jak zdůraznil RNDr. Igor Němec, radní hl.m. Prahy pro kulturu a cestovní ruch, jedná se o významný počin jak pro turisty a návštěvníky Prahy, tak pro její obyvatele, neboť na samém okraji města, již v přírodě, ale stále ještě v dostupnosti městské hromadné dopravy, vyrůstá místo, které svým půvabem, bohatým kulturně historickým obsahem i možností relaxace významně rozšiřuje možnost trávení volného času v naší metropoli.

➤➤ **www.pis.cz**

Slezskoostravský hrad má půvab

Karel Burda

S předsedou představenstva Ostravské výstavy a.s. panem Karlem Burdou jsme se potkali na konferenci „Destinační management a zvýšení prodejnosti regionu“ s podtitulem „Cestovní ruch - významný nástroj prosperity turistického regionu Severní Morava a Slezsko“ v půlce dubna v Kongresovém centru na výstavišti Černá louka. Pane předsedo, měl jste zde poutavou prezentaci věnovanou Slezskoostravskému hradu a akcím, které v něm pořádáte. Ostrava je pro mne metropolí nejen stiženou důlní a hutní činností, ale i plnou památek. Nicméně o Slezskoostravském hradu jsem neměl ponětí. Jak se vám podařilo tuto pamětihodnost vrátit do života?

Spousta řečí začíná tím, že v poslední řadě jsou to peníze. Peníze byly v první řadě. Ty se na opravy podařilo vyčlenit díky maximálně pozitivnímu přístupu zastupitelstva města Ostravy. Kolem hradu nebyl žádný boj o pozice. Pětapadesát zastupitelů napříč politickým spektrem si odhlasovalo, že se hrad opraví. To byl základ. Řekl jste, že Ostrava je stižena důlní a hutní činností. V obecném povědomí stále zůstáváme „východem“ republiky. My z Ostravy to sice do Prahy nemáme daleko, ale opačně? Ostrava byla městem s rozvinutým těžkým průmyslem. Ostrava je městem, kde tento průmysl stále ještě je, ale poměry ekologického zatížení tímto průmyslem se změnily natolik, že je dnes nádherným čistým městem. A nesouhlasím ani s vaším druhým výrokem, že Ostrava má mnoho památek. Nemá, a to byla základní myšlenka, proč město zafinancovalo razantní rekultivaci ostravského výstaviště. Když jsme si probírali, kam v Ostravě o víkendech s dětmi, vyšla nám zoologická zahrada, Hornické muzeum v Landeku, Ostravská věž a pomalinku jsme končili. Pak už jen hypermarkety a shopping parky... Od nás z Černé louky jsme koukali přes řeku Ostravici na osiřelou ruinu a přišli s ideou, že by se to tam mělo vyčistit a že by se měla zprovoznit aspoň tzv. malá prohlídka věže a nádvoří. Sklep strašidel, provozovaný zatím v areálu výstaviště Černá louka, byl jednou z našich prvních nových aktivit, kterou jsme zkoušeli správnost našich záměrů. Stále se těší zájmu veřejnosti. Podnikáme další kroky směřující k tomu, aby byl hradní areál čistý, voňavý, uklizený. Aby tam mohli přicházet maminky s dětmi apod. Mnoho lidí potvrzuje, že Slezskoostravský hrad má svůj půvab. V současné době je prakticky co čtrnáct dnů akce pro návštěvníky hradu v širokém spektru zájmů. Slezskoostravský hrad je již opět začleněný do řad českých historických památek a hlavně připomíná občanům starou historii města. Na hradě, díky finanční podpoře města, budou pokračovat další kroky. Neustále se zde pracuje a jsem přesvědčen, že finále by mohlo být pěkné.

Slezskoostravský hrad

postavila ve 2. polovině 13. století knížata z rodu Piastovců u brodiště poblíž soutoku Ostravice a Lučiny jako pohraniční pevnost proti českému státu (Ostravice tehdy byla hraniční řekou). Posláním hradu byla i ochrana zemské stezky z Opavy přes Hlučín a Těšín do Krakova. O jeho významu svědčí i fakt, že byl již ve 13. století obehnán čtyři metry vysokou a 2,5 m tlustou zdí. Byl třípodlažní stavbou s ochranným hradebním systémem. První dochovaná písemná zmínka o jeho existenci se vztahuje k 2. srpnu 1297, kdy se v Ostravě sešli moravští a těšínští šlechtici v čele s těšínským knížetem Měškem a olomouckým biskupem Dětřichem z Hradce, aby projednali spory, které vznikaly tím, že hraniční řeka Ostravice v důsledku častých záplav měnila své řečiště. Od roku 1327 Těšínsko patří k českému státu a Slezskoostravský hrad ztratil funkci pohraničního hradu. Řeka Ostravice přestala být státní hranicí a stala se hranicí mezi panstvími olomouckého biskupa a těšínského knížete, mezi Moravou a Slezskem. Ve čtyřicátých letech 16.století byl Slezskoostravský hrad přestavěn na renesanční zámek. Byla vybudována vstupní brána s věží, která se dochovala dodnes. V roce 1872 zámek vyhořel, byl však obnoven. Hlavní příčinou jeho další zkázy byla těžba uhlí. V důsledku důlní činnosti stavba poklesla o 16 m a v osmdesátých letech minulého století prošla neodbornou rekonstrukcí. V uplynulých dvou desetiletích Slezskoostravský hrad prodělal řadu necitlivých stavebních zásahů, několikrát změnil vlastníka, až mu nakonec hrozil totální zánik. Doslova v hodině dvanácté jej zachránilo statutární město Ostrava.

Programy

9.–11. 7. **„Colours of Ostrava“** – hudební festival

1. 8. **„Oskaráda – SDO Brontosauři“** – o dětech – pro děti – zábavy, hry, hudebníci, jarmark, žongléři

7. 8. **„Výstava psů společenských plemen“**

21.–22. 8. **„Bivoj“** – piknik na hradě, šermíři, divadlo, střelnice a výstava replik historických šípů

11.–12. 9. **„Pohádkový hrad“** – rytířské slavnosti, hry pro děti, překvapení pro malé i velké

28. 9. **Oslavy sv. Václava**

12. 12. **„Stříbrná neděle na hradě“** – koledy, vánoční zvyky a tradice, dobroty, zábava

19. 12. **„Zlatá neděle na hradě“** – koledy, vánoční zvyky a tradice, dobroty, zábava

Provoz hradu

1. dubna až 30. září
úterý - neděle
10.00 až 18.00 hodin
(pondělí zavřeno)

Vstupné

dospělí 30 Kč, zlevněné 20 Kč
rodinné 50 Kč

Primátora Ing. Aleše Zedníka jsem se zeptal, jak vnímá cestovní ruch, jeho zápory či přínosy pro statutární město Ostravu.

Ing. Aleš Zahradník

Ostrava, jako město s výraznou průmyslovou minulostí, se za posledních deset let výrazně změnilo a vyrostlo do krásy. Stále více se prezentuje jako město kultury a sportu. Pro rozvoj turistiky se využívá výhodná geografická poloha Ostravy v blízkosti hranic dalších dvou států - Polska a Slovenska. Město má ideální prostory pro konání výstav, veletrhů, kulturních setkání či sportovní klání. Návštěvníkům nabízí pestrou směsici možností, jak strávit volný čas - pro ty, kdo se chtějí hýbat, bavit, vidět nebo jen tak odpočívat a kochat se krásou přírody. Turisticky velmi lákavé je také nejbližší okolí Ostravy s širokou nabídkou letní i zimní rekreace, lázeňské péče či sportu. Ve své funkci se snažím o to, aby se Ostrava stala městem evropského střihu. O tom, že se to daří, svědčí například úspěšné pořádání letošního Mistrovství světa v ledním hokeji. Každoročně se ve městě koná řada významných kulturních a jiných sportovních akcí, jmenujme například atletický mítink Zlatá tretra, zápasy tenisového Davis Cupu či světová liga ve volejbale. Z kulturních akcí mezi ty nejvýznamnější patří Mezinárodní hudební festival Janáčkův máj, loutkový festival Spectaculo Interesse a také hudební festival Colours of Ostrava. Věřím, že nejen samotní Ostravané, ale také návštěvníci Ostravy naleznou v tomto městě vlastní zalíbení. Je zde řada krásných a zajímaných míst. Stačí jen přijet a prohlédnout si je.

➤➤ **www.mmo.cz**

Ostravské výstavy a.s.
Roman Lilik, správce hradu a pronájmy
Výstaviště Černá louka, 728 26 Ostrava
fax: 596114 962, mobil: 721 262 690
e-mail: vystavy@cerna-louka.cz
➤➤ **www.cerna-louka.cz**
➤➤ **www.slezskoostravskyhrad.cz**

Hlavní cenu Flash Barrandov speciální efekty

Přes šest set tisíc diváků a návštěvníků bylo ve dnech 28. 5. – 6. 6. 2004 přítomno více než dvěma stům akcí festivalu zábavy pod hrady Špilberk a Veveří se společností Skanska „Brno – město uprostřed Evropy“ a mezinárodní ohňostrojné přehlídky „Ignis Brunensis“. V jejich řadách se bylo možné setkat s reprezentací obou komor Parlamentu ČR, vlády ČR, velvyslanectví, státních, krajských a městských institucí, s marketingovými odborníky z Ruské federace, kteří zde jednali o možnosti spolupráce aj. Na pozvání Jihomoravského kraje, statutárního města Brna, agentury Czech Tourism a hlavního producenta SNIP & CO zde byla i skupina třiceti novinářů a touroperátorů z Rakouska, Polska, Španělska, už proto, že v Brně probíhalo zasedání exekutivy světové organizace novinářů cestovního ruchu FIJET. Mezi velmi významné hosty a aktéry bezesporu patřily týmy soutěžních ohňostrojných skupin – Fuegos Artificiales A. Cabbaler ze Španělska, Panzera di Francesco Bauducco z Itálie a představitelé ohňostrojných společností, které se ucházejí o účast v dalších ročnících přehlídky – Pyro 2000 – Velká Británie, Macedos Pirotecnia – Portugalsko, Vogler Feuerwerk – Rakousko, Privatex Pyro - Slovensko. Hlavní cenu mezinárodní soutěžní přehlídky ohňostrojů „Ignis Brunensis“ statutárního města Brna a Jihomoravského kraje si letos z Brna odvezlo Flash Barrandov speciální efekty.

➤➤ www.bmue.cz
➤➤ www.flash-sfx.cz

Zlaté jablko FIJET Brnu

Mezinárodní federace novinářů a publicistů cestovního ruchu FIJET každoročně oceňuje některou z mimořádných lokalit mezinárodního turismu „Zlatým jablkem FIJET“. Tuto cenu si vítězný kandidát – místo, město, památka či oblast nebo areál – získá za svou pozoruhodnou kulturní, historickou, politicko-společenskou, ekologickou či jinou hodnotu nebo význam, popř. za mimořádně zdařilou rekonstrukci nebo péči o udržování turisticky atraktivních cenných objektů, za mimořádný druh nebo rozsah aktivit v oblasti turismu apod. Poslední z uvedených důvodů byl tím, který přinesl prvenství Brnu pro rok 2004. Viceprezident FIJET Miguel Angel García Brera ze Španělska i člen exekutivy Ozcan Sandikcioglu z Turecka při předávání „Zlatého jablka FIJET“do rukou brněnského primátora Petra Duchoně mj. uvedli: „Festival Brno-město uprostřed Evropy je mezinárodně ojedinělý nejen tím, že do období cca jednoho týdne soustřeďuje na stovky kulturních, poznávacích, zábavních a sportovních akcí, které přilákají přes půl milionu návštěvníků, ale také mezinárodní soutěží v komponovaných ohňostrojích, které se zúčastňují nejlepší týmy zemí s ohňostrojnou tradicí“. Mezi destinacemi, které se mohou získáním „Zlatého jablka FIJET“ pochlubit, jsou např. York ve Velké Británii, Pézenas ve Francii, Sarajevo v Chorvatsku, Bukovina v Rumunsku, Turku ve Finsku, Suzdal v Rusku, Antverpy v Belgii, Sharm el Sheikh v Egyptě, Cartagena de Indias v Kolumbii, Tyr v Libanonu, toulky krytými vozy po Irsku atd. Členové exekutivy FIJET v Brně uskutečnili své řádné zasedání, věnované přípravě výročního kongresu, volbě Výkonného výboru FIJET, provozu webových stránek, přípravě publikací, členským otázkám a hospodaření federace. Účastnili se vybraných akcí festivalu – především ohňostrojů a výletů do brněnského okolí. Ocenili zejména Moravský kras, Lednicko-Valtický areál i návštěvu vinného sklepa Kovacs. K úspěšné misi exekutivy FIJET svou podporou přispěly ČSA, hotely Paříž Praha, Pyramida Praha, Ramada Airport a Corinthia Towers Praha, Euroagentur Praha a CK Fertour Praha. O pobyt v Brně se za podpory Jihomoravského kraje postarala firma SNIP & Co., hotel Voroněž, DCK Čebus a další organizace.

Miroslav Navara

Jihomoravský kraj
BRNO
SNIP & CO
SKANSKA
GITY
Ford
25 let
JmE
EXMOST
ČESKOMORAVSKÝ CEMENT
OCHÁČEK
TESCO
SMERAL
OREA HOTELS
ČEBUS
MOBILKOM
ROVNOST
DNES
TRAVEL
BUSINESS
COLOSEUM
BYTASEN • ČEDOK • ELECTROLUX • SEBAK • BS MORAVA • AUTOMOTODROM • AVIATEK SERVIS • TECHNICKÉ MUZEUM BRNO • ČESKÉ DRÁHY
KONZULTA BRNO • DIVADLO RADOST • STÁTNÍ FILHARMONIE BRNO • OFFA JAMU • W.A.K.
při rautu se prezentují
Coca-Cola Beverages