

www.e-vsudybyl.cz

všudybyl

osmé
vydání
2005



Další informace najdete na stranách 6–7.

časopis lidí a o lidech v cestovním ruchu

I líbilo mi se to spořádání pěkné, a počal sem Pána Boha chváliti, že stavy světa tak ušlechtilé rozdělil. Než to mi se nelíbilo, že sem ty ulice na mnoha místech jako protržené viděl, takže leckdes jedna do druhé vbíhala: což mi se snadného zmatení a zblouzení znamením zdálo. A k tomu když sem na tu okrouhlost světa hleděl, patrně sem cítil, že se hýbal a v kolo točil, až sem se závratu bál. Nebo když sem po něm sem tam oči obnášel, viděl sem, an se do těch nejdrobnějších věcí všechno hmýzilo; když sem ucha nastavoval, všechno tlučením, boucháním, šoustáním¹, šepem a křikem naplněno bylo.

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

¹šustěním



Než to mi se nelíbilo, že sem ty ulice na mnoha místech jako protržené viděl



Teorie říká, že zvládnout víc než tříprocentní nárůst v dopravě nelze bez dramatických problémů. To potvrzuje tranzitní kamionová přeprava a každoročních cca půldruhé tisíce mrtvých na českých pozemních komunikacích. Co se týče letecké dopravy, v té je v Česku kritická tříprocentní dynamika dlouhodobě překračována více než pětinasobně. Jak dlouho to český dopravní systém, o němž by jen ignorant nebo účelový demagog mohl tvrdit, že letecká doprava je jeho integrovanou součástí, ještě

vydrží? A netýká se to pouze absence paralelní vzletové a přistávací dráhy na nejfrekventovanějším českém mezinárodním letišti – Praha-Ruzyně, ale i návaznosti letecké dopravy na dopravu železniční tak, aby pasažéři mohli kontinuálně cestovat do dalších částí Česka. Týká se to všech mezinárodních letišť na našem území, protože létat v jednotné Evropě z města do města s přestupy v hlavních městech je anachronismus.

Jaromír Kainc, nakladatel Všudybylu



Zisk ve výši 324,2 milionů Kč 6–7



Aby pozitivní vývoj mohl pokračovat 8



Česko mezi nejbezpečnějšími zeměmi světa 9

Od července Manston, od září Miláno 9



Řízení letového provozu
České republiky

Jednou z neefektivnějších firem v Evropě 10–11

Projekt Evropa oceněn 12–13



Mezinárodní letiště Ostrava 14

Páté narozeniny SkyTeamu 14



Shell Aviation

Letecké aktivity s dlouholetou tradicí 15

Mezinárodní letiště Karlovy Vary 16



Britské nízkonákladové společnosti, tahouny 18

Vladařem šedesát let 18–19



Vysoká úroveň servisu a komunikace 20–21

Je to o nastolení rovnováhy 22–23



Ostrava má co nabídnout 24–26

Deset let s námi 27



Z karlovarského letiště mnohem pohodlnější 28

Grand hotel Zvon pětihvězdičkový 28



Sport a cestovní ruch 29



Vzdělávání pracovníků cestovního ruchu 29

Na rybách 29



Koktejl party Ligy pro cestovní ruch 30–31



Kaviár z amerických lososů 31



I malé letiště může přilákat návštěvníky 32



Podpora z Evropského sociálního fondu 33



Na více než stovce renomovaných letišť 34



On-line systém Azur Reizen 35



Novoměstský pivovar 35



Za nejlepší ceny 36



Průvodce labyrintem
českého cestovního ruchu

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

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

Grafická úprava a sazba: Layout s.r.o.,
Dornych 47, 617 00 Brno, tel.: +420 603 871 550

Tisk: Grasp Zlín

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



Zisk ve výši 324,2 milionů Kč

Valná hromada Českých aerolinií schválila účetní uzávěrku za rok 2004. Na základě auditovaných výsledků dosáhly České aerolinie v roce 2004 čistý zisk ve výši 324,2 milionů Kč. Podle mezinárodních standardů finančního vykazování IFRS činí zisk 22,9 milionů USD.

„Za rok 2004 zařadila mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA ČSA k nejdynamičtěji rostoucím leteckým dopravcům. Přes extrémní nárůst cen ropy jsme dokázali zvýšit svůj zisk i provozní výsledky,“ řekl předseda představenstva a prezident ČSA Ing. Jaroslav Tvrdík.

V rámci plánu rozvoje byl v roce 2004 letecký park ČSA rozšířen o deset letadel na celkový počet pětačtyřicet strojů. ČSA klade velký důraz na modernizaci své flotily, jejímž cílem je zvýšení konkurenceschopnosti a snížení nákladů. V pravidelnosti letového provozu za rok 2004 se České aerolinie umístily na 6. místě v rámci pravidelného hodnocení Asociace evropských leteckých dopravců (AEA).

Křest Airbusu A 321

9. června České aerolinie slavnostně pokřtily první letadlo typu Airbus A 321 ve své flotile. V dohledné

době budou letadla tohoto typu dvě a budou létat pod jmény českých měst Havlíčkův Brod a Nové Město nad Metují. Kromě starostů obou měst a vedení společnosti se slavnostního ceremoniálu na ruzyňském letišti zúčastnili i fotbaloví brankáři Petr Čech a Jaromír Blažek. ČSA budou využívat nové Airbusy A321 s kapacitou pro 215 cestujících na svých charterových linkách do oblíbených dovolenkových destinací, např. v Egyptě, Řecku, Turecku a Tunisku. Letadlo Airbus A321 je prodlouženou verzí základního modelu A320, který ČSA již provozují na svých pravidelných linkách. Liší se pouze mírně zvětšenou plochou křídel, zesíleným podvozkem, silnějšími motory a zjednodušeným palivovým systémem. Po technické stránce je obdobně vybaven nejmodernějšími technologiemi včetně elektroimpulzního řízení (fly-by-wire), které nahrazuje tradiční řídicí páku elektronickým sidestickem. Oproti verzi A321-100 je typ A321-200 navíc vybaven dodatečnou centrální nádrží zvyšující objem paliva o dalších 2900 l.

ČSA zahajují spolupráci s Petrem Čechem

ČSA 9. červnem zahájily dlouhodobou spolupráci

s jedním z nejúspěšnějších českých sportovců současnosti, fotbalovým brankářem Petrem Čechem.

„Petr Čech je představitelem moderního úspěšného reprezentanta České republiky v zahraničí, stejně tak jako národní přepravce České aerolinie. Frekvence ČSA do Velké Británie proto pojmenováváme linkami Petra Čecha. Chceme využít Petrovu popularitu na trasách, které spojují naše dva nejvýznamnější trhy. Pro cestující jsme připravili řadu soutěží, například o vstupenky na fotbalové zápasy FC Chelsea, o letenky na akci Petr Čech & Friends, která se koná příští týden v Praze,“ řekl při zahájení spolupráce viceprezident ČSA pro obchod a marketing Ing. Bohuslav Šantrůček.

ČSA létají od dubna letošního roku z Prahy do sedmi bodů Velké Británie šestadešátkrát týdně. Z toho jako jediný dopravce na všechna tři londýnská letiště sedmkrát denně. Česká republika a Velká Británie představují nejvýznamnější trhy ČSA a v loňském roce produkovaly 36 % všech výnosů na celé síti.

O 16 % více cestujících

České aerolinie zaznamenaly za prvních pět měsíců letošního roku 16 % nárůst přepravených cestujících ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Na svých linkách za období leden až květen přepravily téměř 1,8 milionu cestujících. Počet cestujících rostl nejen v období prvních pěti měsíců roku, ale také v samotném měsíci květnu. Na pravidelných a charterových linkách ČSA přepravily čtyři sta čtyřicet čtyři tisíce cestujících, což představuje meziroční nárůst o více než 20 %. V květnu uskutečnily 3400 letů a přepravily 1760 tun zboží a pošty. V období od ledna do května uskutečnily celkem patnáct tisíc letů, což v meziročním srovnání znamená nárůst počtu spojení o více než 26 %. Hmotnost přepraveného zboží a pošty dosáhla téměř 8 800 tun. Na charterových linkách za období leden – květen letošního roku ČSA přepravily sto třicet osm tisíc cestujících, což je ve srovnání se stejným obdobím loňského roku trojnásobný nárůst. Od letní sezony 2005 ČSA využívají na svých charterových linkách speciály Airbus A321 pro 215 cestujících.

Catering ve čtyřiačtyřicetém týdnu

České aerolinie ve čtyřiačtyřicetém týdnu tohoto roku dokončily rekonstrukci provozní budovy cateringu. Cílem bylo zvýšení produkce a rozšíření nabídky cateringových služeb. ČSA tím reagují na rostoucí požadavky spojené s nárůstem cestujících na svých vlastních linkách a na zájem dalších leteckých společností.



„Produkce jídel se zvýšila z patnácti tisíc na osmnáct tisíc denně, což umožní pokrýt naše vlastní rostoucí požadavky, dále uspokojit poptávku cizích společností po špičkových službách v oblasti cateringu na pražském letišti a v neposlední řadě se ucházet o zakázky v segmentu neletecké přepravy,“ říká viceprezident pro pozemní provoz ČSA Ing. Jiří Pos.

Rekonstrukcí budovy na ruzyňském letišti se rozšířila plocha pro kompletování hotových jídel, stoupl počet odbavovacích ramp z pěti na deset a zvýšila se skladová kapacita pro palubní materiál. Celkové investice do rekonstrukce dosáhly 136 milionů Kč. Rozšířená kapacita může přinést zvýšení výnosů ze služeb pro třetí strany až o 25 %.

Novinky pro cestující

Pro cestující připravily ČSA v oblasti cateringu a palubních služeb řadu novinek vycházejících z aktuálních trendů stravování. Od letní sezony jsou v business třídě na dálkových letech servírovány míchané nápoje. V ekonomické třídě je nové menu více přizpůsobené délce letu a denní době. Na zimní sezonu společnost chystá nové business menu na všech linkách včetně nabídky sedmnácti druhů speciálních jídel vyhovujících specifickým požadavkům létajících klientů a respektujících například náboženská (košer) či zdravotní omezení (jídla bez lepku, vegetariánská jídla). Jídla a nápoje budou podávány na zcela nových jídelních servicech. Z dalších palubních služeb mohou cestující využít nové dětské programy a vybrat si ze širší nabídky periodik a filmů.

Palubní služby ve spolupráci s DUNI

ČSA budou v oblasti poskytování palubních služeb spolupracovat s renomovanou belgickou společností DUNI. DUNI se bude podílet na vývoji designu a dodávce prvotřídního vybavení používaného na palubách letadel, jako je například palubní nádobí, přístroje či ubrousky. ČSA se tak podařilo snížit počet dodavatelů palubních materiálů z původních osmačtyřiceti na osm a během příštích tří let uspořit náklady o 39 milionů Kč. Catering ČSA představuje evropskou špičku. Své služby poskytuje i dalším leteckým společnostem, jako je např. Air France, British Airways, Lufthansa, Korean Air, Scandinavian Airlines, TAP Portugal, Turkish Airlines aj.

>>> www.csa.cz



V souvislosti s hlavním tématem osmého vydání *Všudybylu*, kterým je letecká doprava, jsem si opět dovolil oslovit místopředsedu vlády a ministra dopravy Ing. Milana Šimonovského. Pane ministře, Česko, to není pouze Praha a mezinárodní letecká doprava se neodehrává pouze na letišti Praha-Ruzyně. V dubnu loňského roku jste pro *Všudybyl* řekl:

„V současné době připravujeme speciálním zákonem odsouhlasený převod regionálních letišť v Ostravě, Brně a Karlových Varech do majetku krajů. 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 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.“

Přestože plnění vašich očekávání je „během na dlouhou trať“, nakolik jsou ke dnešku naplňována?

Všechna tři zmíněná letiště přešla do majetku krajů k 1. červnu loňského roku. Nyní, rok po tomto převodu, mohu konstatovat, že tento převod letišť opravdu prospěl. V letošním roce jsem tak například na letišti Brno-Tuřany otevíral pravidelné letecké spojení Londýn – Brno, které zajišťuje společnost Ryanair. Počátkem června zde otevřela své zákaznické centrum také německá společnost Lufthansa. Nárůst pasažérů zaznamenávají i další regionální letiště. Zatímco v Brně se od doby převodu letiště meziročně zvýšil počet cestujících o 6 %, na letišti Ostrava-Mošnov to byl nárůst o 12 % a v Karlových Varech dokonce o 30 %. Velký zájem o leteckou dopravu se promítá i do modernizace těchto letišť. Ostrava počítá se 160 mil. Kč na výstavbu nové odletové haly, Karlovy Vary zase chtějí do letištní infrastruktury investovat celkem 210 mil. Kč. S dvě stě miliony korun počítá také brněnský kraj na rekonstrukci stávajícího terminálu na brněnském letišti a na výstavbu terminálu nového, který bude po svém dokončení sloužit jako příletová odbavovací hala.

Od ledna do prosince 2004 pražským ruzyňským letištem prošlo celkem 9 696 413 cestujících, zatímco za celý rok 2003 to bylo 7 463 120 osob. Meziroční nárůst za celé období roku 2004 tedy činil 29,9 %. Letos je zřejmé, že pražské letiště překročí deset milionů odbavených cestujících, přičemž limitujícím faktorem není ani tak propustnost terminálů, jako absence paralelní startovací a přistávací dráhy. V jakém horizontu by mohla sloužit?

Letošní rok se očekává, že by počet odbavených cestujících na letišti Praha – Ruzyně měl dosáhnout 11 milionů. Z tohoto důvodu intenzivně



Aby pozitivní vývoj letecké dopravy v České republice mohl pokračovat

probíhají práce ke zvýšení kapacity letišť. Koncem letošního roku bude zahájen provoz terminálu Sever 2 na letišti Praha – Ruzyně. Výstavba paralelní dráhy je nyní ve stádiu územního řízení. Počítá se s tím, že by měla být stavba zahájena v roce 2007 a uvedena do provozu nejpozději do roku 2010. Na zvýšenou leteckou intenzitu už však ruzyňské letiště reagovalo alespoň částečným navýšením kapacity dráhového systému. V těchto dnech se dokončily stavební úpravy stávající hlavní vzletové a přistávací dráhy 06/24.

Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně je jedním z největších zaměstnavatelů v regionu Prahy a středních Čech. V letošním roce by přímo na něm mělo pracovat více než 15 tisíc zaměstnanců. Počet pracovních příležitostí, které letiště letos vytvoří ve svém okolí, by měl dosáhnout až 22 tisíc. Během dvou let by pak počet těchto pracovních míst měl dosáhnout až 30 tisíc. Zkušenosti z České republiky i ze zahraničí přitom říkají, že s každým dalším milionem odbavených cestujících vznikne v okolí letiště tisícovka nových pracovních příležitostí, což se bezesporu týká i mezinárodních letišť v Brně, Ostravě, Karlových Varech a Pardubicích. Čím si vysvětlujete trvale stoupající zájem

cestujících létat z/do Česka?

Nárůst leteckého provozu do a z České republiky byl a je způsoben mnoha faktory, ať už zajištěním dostatečné propustnosti vzdušného prostoru při zachování nízké míry zpoždění způsobené službou řízení letového provozu, zachováním vysokého standardu bezpečnosti při poskytování letových provozních služeb, zabezpečením dostatečné kapacity dráhového systému nejvytíženějších českých letišť, ale i dostatečnou kapacitou odbavovacích terminálů na dotčených letištích. Nemalou roli zde hraje i samotná geografická poloha České republiky.

Co vám, coby ministru dopravy, udělalo v oblasti letecké dopravy radost?

Nastartovaný pozitivní vývoj letecké dopravy v České republice. Učiním všechno proto, aby mohl pokračovat i v budoucích letech. Hlavní aktivity budeme proto vedle budování letištní infrastruktury směřovat do zvyšování bezpečnosti a zavádění nejmodernějších technologií v oblasti řízení leteckého provozu. Věřím, že Česká republika bude patřit mezi ty země, které dokáží nejen držet krok s vývojem letecké dopravy ve světě, ale také se na jejím dalším rozvoji bude sama podílet.

>> www.mdcz.cz

Česko mezi nejbezpečnějšími zeměmi světa

Ústav pro odborné technické zjišťování příčin leteckých nehod je nezávislou institucí, která vznikla podle požadavků Evropské unie a příslušných mezinárodních organizací civilního letectví rozhodnutím vlády České republiky na základě zákona č. 258/2002 Sb. o civilním letectví a doplnění zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů. Jeho posláním je zjišťovat příčiny leteckých nehod a incidentů, provádět prevenci a přispívat tím k bezpečnosti civilního leteckého provozu. Ředitele ústavu, Ing. Pavla Štrůbla, jsem oslovil v souvislosti s hlavním tématem. Pane řediteli, od loňska, kdy jsme spolu dělali poslední interview pro VŠudybyl, jsem v Česku v oblasti velké letecké přepravy nezaznamenal žádnou větší mimořádnou událost, a pokud, pak ve všeobecné, tzv. malé letecké dopravě.



Ing. Pavel Štrůbl

Jak se říká, sláva Bohu, že velká letecká doprava opravdu neměla žádné problémy. Vyskytly se „jen“ případy typu incidentů, jak my říkáme: „drobné závady za letu“. Byl bych hrozně rád, kdyby to tak vydrželo než půjdu do důchodu. Letecká nehoda, to je velice smutná záležitost. Samozřejmě, velice pečlivě se připravujeme i na tuto variantu. V celém světě je na takové ústavy, jako jsme my, obrovský

tlak, abychom byly na „toto velké“ připraveny. Vyhodnocujeme poznatky z nehod ve světě, jako byla srážka nad Bodamským jezerem nebo egyptské letadlo v moři atd. Je třeba být připraveni.

U malé letecké dopravy se Česko rovněž řadí mezi nejbezpečnější země světa. I u ní byl loňský rok méně nešťastný než předloňský. Zahynulo sedm lidí. Když to porovnáte se silniční dopravou, je to sice podstatný rozdíl, ale ani tak není důvod k radosti. V porovnání se sousedy, když vezmete v úvahu to obrovské množství letadel, letišť a pilotů v přepočtu na počet obyvatel a plochu Česka, vysoko převyšujeme světový průměr. I v absolutních číslech v porovnání s daleko většími zeměmi, jako je např. Polsko. V Česku je registrováno půltřetího tisíce ultralehkých letadel a v Polsku tři sta. Při této hustotě to dokládá, že dobrou práci pro bezpečnost dělá nejenom Ústav pro odborné technické zjišťování příčin leteckých nehod, ale i další organizace a firmy, od ČSA přes aerokluby až po leteckou amatérskou asociaci.. Proto (a to „zaklepu“) není těch problémů tolik.

Jaké jsou trendy v oblasti zvyšování bezpečnosti letecké dopravy?

U každého případu, který se stane, analyzujeme příčiny a zveřejňujeme je i na internetu. Firmy si tyto informace dávají do svých bulletinů, aby se s nimi všichni seznámili. Pokud je to nutné, vydávají se další bezpečnostní opatření. V prosinci tohoto roku čeká celé české civilní letectvo audit – kontrola úrovně bezpečnosti – Mezinárodní organizací pro civilní letectví ICAO se sídlem v kanadském Montrealu. Tam asi budeme hodně trénováni a přezkušováni, ale to je dobře.

>>> www.uzpln.cz



Od července britský Manston, od září Miláno

Od července se letecká mapa Smart Wings rozrostla o britský Manston. Jde o novinku v podobě unikátní low cost code share spolupráce s EU Jet, britskou low cost leteckou společností. Travel Service od 8. září zprovozní pravidelnou (nízkorozpočtovou) linku pod značkou Smart Wings do italského Milána (4× týdně). Miláno se tak stane po Římě druhou italskou metropolí, kam letadla Smart Wings budou směřovat. Code share linky (lety jsou označeny kódy a čísly obou dopravců) Praha – Manston (letišťe Kent International) jsou od 12. července provozovány 3× týdně. Smart Wings tak bude marketingovým dopravcem na letech provozovaných společností EU Jet. Spolupráce stejného typu byla uzavřena také letos v únoru s Helvetic Airways, švýcarskou low-cost leteckou společností, na lince Praha – Curych. Tyto spolupráce při provozování některých linek mezi low cost dopravci představují revoluční krok v low-cost letecké dopravě. Travel Service přepravil během svého ročního provozu na nízkorozpočtových linkách pod značkou Smart Wings více než 280 tisíc cestujících, a do konce roku 2005 chce zvýšit počet přepravených cestujících na více než půl milionu. Během letní sezony nabízí Smart Wings také lety do destinací, které mnoho dopravců na přímých pravidelných linkách z Prahy nenabízí a které na trhu pro individuální turistiku chyběly. Tyto „dovolenkové linky“ do čtyř evropských přímořských letovisek u Středozemního moře – Heraklion, Palma de Mallorca, Soluň a Larnaca jsou provozovány až 3× týdně a jednosměrnou letenku je možné zakoupit již od 990 Kč. Na pravidelných linkách létají letadla typu Boeing 737-500. Kapacita letadel dosahuje 131 míst. Smart Wings díky plnohodnotnému prodeji přes internet (internet booking engine) je dnes schopen zajistit kompletní prodejní servis jak pro individuální cestující, tak pro cestovní agentury, touroperátory, prodejce letenek či korporátní klientelu. Letenky si cestující mohou rezervovat a kupovat nejen on-line na jeho webových stránkách, ale také telefonicky, v cestovních kancelářích a u všech prodejců letenek. Prodej letenek Smart Wings přes internet již dosáhl 55 % všech svých prodejů. Prostřednictvím webu si cestující mohou provést také on-line rezervaci hotelů či si on-line půjčit automobil v každé destinaci, do které letadla v barvách Smart Wings směřují.

>>> www.smartwings.net



ŘLP ČR jednou z nejefektivnějších firem v Evropě

Mám radost, když svou práci mohu ilustrovat, že my Češi nejsme „žádná ořezávátka“. Že nejsme národem pouze kýmsi vedených loutek na scéně světa, ačkoliv se nám to řada „takynašinců“ snaží podsouvat, tvrdíc, že „tam venku je tráva zelenější“ nebo cosi ve smyslu „že už zase je kdosi naším nedostižným vzorem“. Řízení letového provozu České republiky je totiž jednou z nejúspěšnějších institucí řízení letového provozu v Evropě. Lidé, kteří v této firmě pracují, dokládají to, co v pátém vydání letošního Všudybylu (str. 12) naznačil generální ředitel Ing. Aleš Bartůněk, když se zmiňoval, že v laboratořích IBM na vývoji softwaru na rozpoznávání lidského hlasu pracuje český tým vedený Ing. Janem Šedivým, jehož členové jsou nositeli řady patentů uznaných Americkým patentovým úřadem. Obdobně jako jiný slavný Čech, sir Frank, zmiňovaný v rozhovoru s generálním ředitelem Bovis Lend Lease Ing. Petrem Paličkou (Všudybyl 2/2005 str. 30-31) i zaměstnanci Řízení letového provozu České republiky svými úspěchy budují (a to odsud z domova) pozitivní povědomí o naší vlasti ve světě.

Jde o to, jak můžeme chápat úspěch. Jestli jako míru zisku, míru naplnění státní pokladny daněmi anebo jako míru plnění poslání. Řízení letového provozu České republiky se těžko propracuje mezi „Top 100“, protože nejsme podnikem, pro který je vytváření zisku hlavním posláním. Naš zisk je do určité míry fiktivní, protože to, co je ziskem nad přiměřenou míru kalkulovanou do poplatků v souladu s mezinárodními standardy, musíme za dva roky vrátit leteckým dopravcům tím, že o převýběr snížíme nákladovou bázi. Přesto Řízení letového provozu České republiky daňové povinnosti vždy plnilo. Pracujeme v rámci legislativy, a když jako statutární zástupce státního podniku každého půl roku podepisují prohlášení, že nikomu nic nedlužíme, tak je to pravda.

Poslání Řízení letového provozu České republiky je ale daleko významnější než „jen“ vytvářet vlastní firemní hospodářský zisk. Podle mne je vaším daleko vyšším a přesahujícím posláním vytvářet a hájit bezchybnou činností prostor proto, aby česká ekonomika mohla co nejlépe fungovat. Mezinárodní i domácí byznys je totiž vysoce citlivý na to, je-li daná destinace (včetně provozu v ní a zejména nad ní) bezpečná.

Co se týče letectví jako takového (a existují na to seriózní studie), to je v současné epoše jedním z nejvýznamnějších generátorů a budičů ekonomiky. Takže nejen přímé souvztahnosti – počet pracovních míst,



Ing. Petr Materna

obraty a zisky v leteckém průmyslu, dopravě a cestovním ruchu, ale i stránka, která se týká všeobecně obchodních vztahů a ekonomiky je velice významná. Letectví v tomto směru předstihuje řadu oborů, které jsou pro hospodářství daných zemí vnímány jako významnější. Multiplikativní efekt letectví je zcela nepřehlédnutelný. Pokud se týká naplňování poslání Řízení letového provozu České republiky – bez-

pečnosti letecké dopravy – tam čísla hovoří sama za sebe, protože Řízení letového provozu České republiky je z několika rovin a institucí (z nichž drtivá většina nemá svá ústředí na území Česka) hodnoceno jako jedna z nejefektivnějších firem tohoto druhu v Evropě. Nejenom co se týče bezpečnosti a ceny za služby, ale i produktivity. Byli jsme pravděpodobně jedni z prvních, ne-li první, kteří přišli s termínem: „ekonomicky optimální zpoždění“. V Řízení letového provozu České republiky jsme si totiž velmi brzy uvědomili, že snaha honit se za nulovým zpožděním, je snaha marná. Proč? Protože buď máte přebytek kapacity a jste drazí, takže letecké společnosti platí více než musí, nebo máte nedostatek kapacity. V mezním případě generujete velká zpoždění a letecké společnosti se vám vyhýbají. Když se vám tento parametr podaří nastavit optimálně, znamená to, že sice generujete určité zpoždění, ale letecké společnosti vás stále vyhledávají. To je náš případ v minulých letech, kdy se nárůst provozu pohyboval v desítkách procent. V letošním roce se jeví, že významně překročí hranici deseti procent (my očekáváme cca 14 %). Je to něco, co nám dá v letošním roce velmi zabrat. Na druhé straně nás to vede k tomu, zamýšlet se nad efektivitou a organizací práce. Samozřejmě i nad technickými prostředky, které dáváme jako nástroje řídicím letového provozu. Tedy, aby se mohli co nejvíce soustředit na činnost řízení, strategické a taktické rozhodování a nemuseli se zdržovat rutinními pracemi. To se týká i historicky zavedeného tzv. „silent hand-over“ – předávání letadla z jednoho sektoru do druhého bez nutnosti telefonické komunikace. Už se to léta dělá automatizovaně, kliknutím myši. Týká se to způsobu a rozsahu prezentace informací, které pro svou činnost řídicí potřebuje. Nástrojů, které má z hlediska predikce konkrétního provozu, který vidí před sebou. V letošním roce se poprvé dostáváme do fáze, kdy plánujeme, že zrušíme papírové letové proužky. Veškerá práce s letovými plány a aktuálními informacemi o jed-

notlivých letech se bude odehrávat v elektronické podobě a bude prezentována na zobrazovacím zařízení. To je také velká pomoc, protože když pracujete s letovými proužky, musíte do nich psát, maniplovat s nimi, a to je něco, co řídící letového provozu odvádí od hlavní činnosti. Musí svou pozornost dělit mezi proužek papíru a obrazovku. V momentě, kdy to je všechno v jednom, budou mít prezentovány informace, které potřebují, v okamžik, kdy je potřebují, v rozsahu, který je nezbytný. To nám také pomůže zvedat produktivitu práce. Nicméně, provoz roste takovým tempem, že prostory, ze kterých jsme historicky po desetiletí poskytovali služby, už nám fyzicky nestačí. Není možno je zvětšit a adaptovat je na provoz, který budeme během dalších deseti patnácti let zajišťovat. Proto jsme se rozhodli k výstavbě nového řídicího střediska.

A co ambiciózní integrační plány jednotného řízení letového provozu nad střední Evropou?

Ty se ukázaly nereálnými z důvodů, které jsou mimo rozsah tohoto rozhovoru. Zkrátka jsme zjistili, že nemůžeme spoléhat na to, že za nás někdo tuto službu převezme, nebo že nám vytvoří podmínky, abychom mohli své řídicí letového provozu přestěhovat pod společnou střechu s ostatními sedmi státy. Zodpovědnost za řízení letového provozu nad Českem je stále na nás, každý den, každou minutu. Proto jsme se v roce 2001, kdy bylo jasné, že plánovaný termín roku 2005 pro výstavbu nového společného střediska je málo reálný, rozhodli, že to budeme řešit vlastními silami. V roce 2003 jsme měli k dispozici nejenom plány, ale už i vybraného generálního dodavatele. Měli jsme jasno, jakým způsobem a co ve svém novém objektu všechno chceme zajišťovat a co všechno musíme v průběhu projektu řešit. V polovině roku 2003 jsme položili základní kámen a jsem rád, že mohu říci, že provozní budova byla převzata k 31.12. loňského roku. Administrativní budova byla kolaudována v polovině května tohoto roku. Na podzim tohoto roku se do ní bude stěhovat administrativní a výjimkou té, která se váže na bezprostřední řízení letového provozu, protože to budeme realizovat ve stávajícího technického bloku až do začátku roku 2007. V současné době v provozní části objektu v Jenči probíhají instalace. V příštím roce budou dokončovány. Bude probíhat testování, přebírání nových systémů a výcvik řídicích. Cíle, které jsme si zadali, ať už z hlediska finančního, časového nebo kvality tak, jak se projekt dosud vyvíjí, se zcela naplňují. Tzn., že nemáme v tomto smyslu žádné dluhy a mimořádné výdaje. Je to také dáno tím, že jsme spolu s dalšími partnery byli schopni připravit velmi kvalitní smlouvy, které generální dodavatel nemá jinou možnost než dodržovat. Ostatně se ukázalo, že generálního dodavatele, firmu Hochtief VSB, jsme ve veřejné obchodní soutěži vybrali dobře. Pro výstavbu svého objektu jsme zvolili lokalitu s pozemkem, který máme ve své správě. Perspektiva tohoto objektu daleko přesahuje rok 2015. Troufám si tvrdit, že pokud by se v nejbližší době objevil ve středoevropském regionu nedostatek kapacity způsobený tím, že někteří naši kolegové či státy neinvestovali nebo nemohli investovat nebo neměli dostatečnou vizi, budeme schopni jim nabídnout část naší vlastní kapacity pro řízení jejich vzdušného prostoru, anebo poskytnout příštější jejich řídicím, kteří by mohli z našeho systé-



Řízení letového provozu
České republiky

mu řídit letecký provoz ve svém vzdušném prostoru. Bude tam špičková technika. Perfektní energetické zajištění. Perfektní komunikační zajištění. Spolehlivé připojení na evropskou radarovou síť. Dnes můžeme mít radarové informace z celé Evropy. Záleží jenom na tom, co si vybereme. Samozřejmě můžeme nabídnout odpovídající pracovní prostředí i zázemí pro rehabilitaci a odpočinek řídicích. Ti musí mít pro povinné přestávky podmínky, které jim dovolí intenzivně relaxovat a na pracoviště se vracet se schopností maximálně se koncentrovat.

Zmínil jste čtrnáctiprocentní nárůst. Přesto, že velký podíl na výkonech Řízení letového provozu České republiky dělají přelety nad územím Česka, Česká republika na všech svých letištích zaznamenává nárůsty pohybů. Ty v Praze, domnívám se, už dávno překročily kapacitu hlavní vzletové a přistávací dráhy.

Provoz na Letišti Praha-Ruzyně drží krok s přelety nad územím Česka. Dokonce je nárůst v posledních letech i o něco vyšší. Praha-Ruzyně je nejvýznamnější letiště ve státech bývalého RVHP mimo Ruskou federaci. Z okolních letišť se mu prakticky nemůže rovnat žádné. Blíží se úrovni Vídně, ke které jsme vždy vzhlíželi s jistou závistí a říkali si, kdyby to

u nás také takto létalo... Dráhový systém pražského letiště začíná představovat významné omezení. V současné době, po ukončení úprav dráhy 24, po dokončení systému rychlých odbočení, se její kapacitu podařilo zvýšit asi o deset procent. To je poměrně významné. Nyní je hodinová kapacita dráhového systému osmatřicet pohybů. Obdobný limitující faktor na Letišti Praha-Ruzyně představuje i počet stání. Tak, jako se dříve o zpožděních, které by generovalo samo letiště, nevědělo, nebo byla neměřitelná, v poslední době se ve statistikách objevují. Podobně jako my, i letiště je "obětí svého úspěchu". Ale to cestující nezajímá a oba státní podniky jsou tu i proto, aby s potřebnou vizí dbaly o rozvoj svých služeb. Pravdou je, že velice významným faktorem pro další rozvoj pražského letiště je dokončení terminálu EUropa, nicméně klíčovou záležitostí je výstavba nové paralelní dráhy.

Ale s tou naší předchůdci velmi moudře počítali...

Ano, a to už na začátku šedesátých let minulého století. Vyčlenili pro ni pozemky, na kterých je od té doby dodnes vyhlášena stavební uzávěra. Bohužel, začátkem devadesátých let, v onom období překotného rozvoje, místní autority v obcích, kterých se dotýkala, ke stavební uzávěře příliš nepřihlížely

a došlo tam k nové výstavbě. Řízení letového provozu České republiky se na paralelní dráhu připravuje mimo jiné i tak, že instalujeme a provozujeme zařízení, která umožní sledovat činnost na všech provozních pohybových plochách. Ať už letadla nebo vozidla. Možná jste si všiml, že na střechách vozidel (a na letištní ploše jich není málo) je bílý kužel. To je anténa odpovídače. Tzn., že řídicí na své obrazovce dnes vidí už nejenom letadla, ale i jednotlivá vozidla, která zajišťují údržbu a provoz. Dokáže je identifikovat, protože každé vozidlo má odpovídač s vlastním kódem. Představy o pohybech na provozních plochách na tak členitém letišti, kterým se Praha stává, tak jsou zásadní a kvalitní. Čidel už máme několik a máme systém, který všechny informace slučuje a prezentuje je do vizuální podoby, s níž může řídicí v aktuálně technologicky nejvyšším komfortu pracovat. Na budoucnost se připravujeme i intenzivním výcvikem nových řídicích letového provozu pro všechna stanoviště. Bez dobře připravených a motivovaných lidí a jejich týmové práce to zkrátka nejde. A to, jak jste jistě pochopil, se vztahuje i na všechny zaměstnance státního podniku Řízení letového provozu České republiky.

>>> www.rlp.cz

Ze slavnostní prezentace při příležitosti dokončení Národního integrovaného střediska řízení letového provozu (IATCC) v Jenči u Prahy 22. května 2005



Projekt EUropa oceněn mezinárodní cenou Bovis Lend Lease Incident & Injury Free Awards 2005 za bezpečně prováděnou stavbu



S generálním ředitelem České správy letišť, s.p. a Letiště Praha – Ruzyně Ing. Martinem Kačurem se setkáváme 16. června při příležitosti zprovoznění tzv. rychlých výjezdů z hlavní startovací a přistávací dráhy na Letišti Praha-Ruzyně. Pane řediteli, při současném tempu růstu letového provozu z/do Prahy se mi jeví takovéto opatření jako důležitá. Tj., že ani všechna racionalizační opatření nedokážou eliminovat absenci paralelní dráhy. Bude, nebude, a pokud bude, kdy začne sloužit?

Česká správa letišť připravuje výstavbu nové, paralelní dráhy 06R/ 24L, která by měla nejen odpovídat způsobem zvýšit kapacitu dráhového systému tak, aby odpovídala poptávce aerolinií, ale měla by také výrazně omezit dopady hluku ze startujících a přistávajících letadel na hustě obydlené oblasti Prahy 4, 5, 6, 13 a 17. V současné době se dokončuje studie vlivu na životní prostředí – EIA, která bude předložena na Ministerstvo životního prostředí ČR

projekt **EUropa**®
VÝSTAVBA TERMINÁLU SEVER 2

k veřejnému projednání. Dalším krokem je příprava dokumentace pro územní rozhodnutí, po kterém následuje žádost o stavební povolení. Výstavba by měla být zahájena v roce 2007, dráha by mohla začít sloužit v roce 2009 a letecký provoz by odvedla nad oblastí, kde je osídlení výrazně nižší.

Začátkem května mezinárodní Letiště Praha - Ruzyně získalo prestižní ocenění v soutěži World Airport Awards 2005 v sekci Nejlepší letiště střední / východní Evropy, a vůbec bych řekl, že výsledky letiště překonávají všechna pozitivní očekávání.

Loňský rok zaznamenal vynikající provozní výsledky, více než 9,69 milionu cestujících odbavených za jeden rok je absolutním historickým rekordem pražského letiště a odpovídá více než dvojnásobku počtu cestujících za celý rok 1999, kdy jím prošlo 4,82 milionu osob. Velmi důležitý je fakt, že Praha tak svými výkony dosahuje k vyšší kategorii světových letišť odbavujících více než 10 milionů pasažérů v průběhu jednoho roku, a tomu odpovídají hospodářské výsledky. Pozitivní je také růst podílu letadel příznivé hlukové kategorie a s vyšší kapacitou cestujících, a naopak stabilní podíl

nákladní dopravy. Příznivý růstový trend pokračuje i v aktuálních měsících: v květnu dosáhl nárůst cestujících 14,4 %, když jsme odbavili celkem přes 937 tisíc osob, dvouciferný růst ve výši 16,0 %, porovnáme-li květen roku 2004 a 2005, přinesl další klíčový ukazatel, pohyby letadel na pražském letišti. Jeho hodnota v květnu 2005 dosáhla 14 361 vzletů a přistání, v roce 2004 za stejné období to bylo 12 383. V případě přepraveného nákladu - zboží a pošty, který je poměrně stabilní, dosáhl meziroční nárůst v květnu 5,8 % a jeho objem 4 409,9 tun.





16. června slavnostně do provozu rychlé výjezdy z hlavní dráhy na mezinárodním letišti Praha-Ruzyně uvedli: starosta městské části Praha 6 Mgr. Tomáš Chalupa (vlevo), ředitel Odboru civilního letectví Ministerstva dopravy ČR JUDr. Josef Turecký (napravo) a generální ředitel České správy letišť, s.p. a Letiště Praha – Ruzyně Ing. Martin Kačur (uprostřed).

Tento vývojový trend přepravních ukazatelů potvrzuje, jak nezbytně pražské letiště a hlavní město Praha potřebují postavit novou dráhu, paralelní se současnou hlavní dráhou.



No, na paralelní dráhu si ještě počkáme, ale co je za dveřmi, to je částečné provoznění nového terminálu Sever 2 EUropa. Nedávno jsem byl u slavnostního položení základního kamene. To to tak rychle uteklo, nebo tak rychle pracují stavební firmy koordinované společností Bovis Lend Lease (abecedně), Doprastav,a.s., HOCHTIEF VSB a.s., Metrostav,a.s., Skanska CZ a.s., Strabag a.s., ŽS Brno, a.s. a dodavatel třídiřny zavazadel VanDerLande? A není jejich rychlost na úkor kvality?

V červnu Česká správa letišť, s.p. dosáhla dalšího úspěchu – výstavba projektu EUropa byla oceněna mezinárodní cenou společnosti Bovis Lend Lease

by stanovili. Začátkem srpna bychom měli s předstihem uvést do provozu část spojovací budovy a Prstu C, na přelomu roku 2005 a 2006 hlavní budovu terminálu Sever 2, samozřejmě ve vysoké kvalitě, kterou mimo jiné garantuje projektový manažer výstavby, nadnárodní společnost Bovis Lend Lease.



Letiště Praha-Ruzyně je obrovským generátorem pracovních a podnikatelských příležitostí...

Vedení České správy letišť dokázalo využít nových příležitostí a přitáhnout aktivní obchodní strategii na pražské letiště leteckou dopravu, která je motorem celkového



rozvoje ekonomiky. Letiště Praha daleko za sebou nechalo své dva přirozené konkurenty – letiště ve Varšavě a Budapešti, a má ambice spolu s Vídní a Mnichovem hrát klíčovou roli významného uzlu letecké dopravy ve střední Evropě. Je stabilním zaměstnavatelem, jedním z nejvýznamnějších v Praze 6 a Středočeském



kraji. Z toho má důležitý ekonomický přínos nejen město Praha, ale také Středočeský kraj a Česká republika jako celek. Finančně i provozně úspěšné letiště se stalo v rámci České republiky generátorem pracovních příležitostí. Již dnes v blízkosti letiště existuje více než deset tisíc pracovních míst a jen během letošního roku by jejich počet měl vzrůst až na dvaadvacet tisíc. Podle výsledků studie publikované asociací evropských letišť ACI Europe v roce 2004 je zřejmé, že každý milion



odbavených cestujících se podílí na vytvoření čtyř tisíc nových pracovních míst, přímých, nepřímých a indukovaných.

Kam směřuje letecká doprava a drží s ní Česko krok?

Letecká doprava v Evropě se nachází ve fázi dynamického rozvoje. Svědčí o tom i stabilně rostoucí zájem leteckých dopravců o využívání pražského letiště. Investujeme nejen do nové výstavby, ale i do



Incident & Injury Free Awards 2005 za bezpečně prováděnou stavbu. Cena, kterou přebíral Ing. Dalibor Štáhlavský, náměstek generálního ředitele ČSL pro rozvoj a výstavbu, se uděluje za účinnou podporu ochrany zdraví při práci a kultury práce a má podpořit nastavení a dodržování vysokých bezpečnostních standardů ve stavebnictví. Rozhodli jsme se tento přístup ve státním podniku ČSL prosazovat, protože stavba bez nehod a úrazů je spolu s maximální efektivitou i bezproblémovým plněním harmonogramu a postupu prací cílem, který jsme si při zahájení stav-



stávajícího areálu. Nejen dráhový systém, ale i terminál Sever 1 a Jih 2 zaznamenal v loňském a letošním roce úpravy, které zvýší plynulost odbavení a komfort cestujících. Vybudování dalších odbavovacích přepážek a zvýšení počtu pasových filtrů na odletu, reorganizace přepážek cestovních kanceláří, slotová koordinace pro regulaci provozu, hostinské pokoje a dva letištní hotely pokryjí současnou i očekávanou zvýšenou poptávku po kvalitním servisu, který dove-deme poskytnout za konkurenceschopné ceny.

>>> www.csl.cz

Letiště Ostrava



V roce 2004 216.256 cestujících

Po převodu do vlastnictví Moravskoslezského kraje v červenci loňského roku pokračuje Letiště Ostrava – Mošnov v dynamickém rozvoji. V roce 2004 zde bylo odbaveno 216.256 cestujících, což je nejvyšší počet odbavených cestujících v celé historii letiště. Letos statistiky ukazují, že vzrůstající trend pokračuje a toto číslo bude na konci roku opět překonáno.

Pravidelné lety Ostrava - Mnichov

V květnu zahájilo letiště Mošnov ve spolupráci s německou leteckou společností Cirrus Airlines, partnerem společnosti Lufthansa, pravidelné lety z Ostravy do Mnichova. Na linku jsou nasazovány jedenatřicetimístné letouny Dornier 328. V tuto chvíli jsou v letovém řádu dvě frekvence denně. „V případě většího zájmu cestujících budou nasazeny padesátimístné stroje Dash 8, respektive budou létat tři spoje denně,“ upřesňuje ředitel letiště Ing. Michal Červinka. Spoje navazují v Mnichově na linky do dalších 177 destinací v Evropě a ve světě. Letenky je možno si rezervovat a zakoupit také přímo na letišti Ostrava v nově otevřené cestovní agentuře Airport Travel Services.

Pravidelná linková doprava

Zkvalitnila se také dopravní dostupnost letiště. Byla zavedena pravidelná veřejná linková autobusová doprava z Ústředního autobusového nádraží v Ostravě a v Novém Jičíně až na letiště. Autobusy jezdí v přibližně hodinovém intervalu a navazují na odlety a přílety letadel. Nadále zůstává k dispozici také autobusová linka č. 33.

Výstavba nového terminálu



Doslova před pár dní byla zahájena výstavba nového terminálu. „Letiště Ostrava – Mošnov je jednou z rozvojových priorit kraje. S projektem na výstavbu



nové odletové haly a velké odbavovací haly jsme uspěli v soutěži o evropské peníze. Celkově výstavba přijde cca na 160 milionů korun. EU přispěje 48,6 miliony korun, větší díl investice pokryje kraj z vlastního rozpočtu,“ shrnuje mluvčí Moravskoslezského kraje Šárka Swiderová. Nová odletová hala bude dvoupatrová, rozdělena pro cestující v režimu Schenghen a non-Schenghen. Bude nabízet mnohem větší komfort a rozsah služeb. Součástí bude také kavárna s výhledem na plochu. Dokončení je v plánu na sklonku jara 2006.

>>> www.airport-ostrava.cz

**OSTRAVA
AIRPORT**

Páté narozeniny SkyTeamu

Páté narozeniny slaví mezinárodní aliance leteckých společností SkyTeam sdružující Aeroméxico, Air France, Alitalii, Continental, České aerolinie, Deltu Air Lines, KLM, Korean Air a Northwest. Prostřednictvím nejrozsáhlejší sítě hubů na světě SkyTeam nabízí 343,6 milionům cestujících ročně více než 15 000 letů denně do všech hlavních destinací na světě. SkyTeam rostl od 174,3 milionu přepravených cestujících ročně k červenci 2000 až na 343,6 milionu přepravených cestujících ročně k dubnu 2005. Ještě před tím, než mezinárodní letecká organizace IATA navrhla koncepci „Simplifying the Business“ (plán zaměřený na zjednodušení procesů v letecké dopravě), členové SkyTeamu již investovali například do e-sluzeb. Téměř polovina dohod týkajících se propojení elektronických systémů (tzv. Interlining) mezi členy již existuje a do konce tohoto roku bude SkyTeam nabízet interline e-ticketing v rámci celé aliance. Cestující si tak budou moci pořídit elektronickou



letenku do jakékoliv destinace v síti letecké aliance SkyTeam. Aliance také zvažuje budoucí zlepšení služeb v oblasti samoobslužných letištních kiosků jednotlivých dopravců a použití systému RFID (Radio Frequency Identification) při pátrání po zavazadlech. V roce 2004 podepsal SkyTeam dohody s Aeroflotem a China Southern, které tak otevřely cestu k jejich budoucímu členství v alianci. Oba dopravci úspěšně pokračují v plnění aliančních přístupových požadavků. V červnu 2005 SkyTeam také oznámil první účastníky Programu asociovaného členství. Jsou to – Air Europa, Copa Airlines, Kenya Airways a Tarom.

>>> www.skyteam.com





Letecké aktivity mají ve skupině Shell dlouholetou tradici

Rozhovor s provozním ředitelem společnosti Shell Czech Republic a.s., resp. Shell Aviation Ing. Janem Motyčkou jsem v souvislosti s hlavním tématem VŠudybylu zahájil konstatováním, že Shell Aviation je dnes aktuálně nejvýznamnějším dodavatelem leteckých pohonných hmot v Česku.

Shell Aviation je mezinárodním týmem. Každý den palivem naplní přibližně dvacet tisíc letadel na devíti stech letištích v pětaosmdesáti zemích. V Česku poskytuje služby na třech mezinárodních letištích. První provoz Shell Aviation byl otevřen v roce 1996 na letišti Brno-Tuřany. Provoz na letišti Ostrava-Mošnov jsme zahájili v roce 1997. Třetí v pořadí, avšak rozsahem aktivit pro civilní letectví nejvýznamnější, je ale Praha-Ruzyně, kam se Shell vrátil po téměř padesáti letech v roce 1998.

Bezpečnost leteckého provozu se výraznou měrou odvíjí od kvality pohonných hmot.

Na mezinárodních letištích v České republice dodáváme letecký petrolej označovaný JET A-1. Letecký petrolej představuje (z 90 %) hlavní leteckou pohonnou látku pro proudová letadla značek Airbus, Boeing, Tupolev a další, a to i menší turbopropové stroje, u nichž k pohonu vrtulí slouží turbína. Mezi novinky pro malé typy letadel patří vznětové motory, rovněž na letecký petrolej. Dalším námi dodávaným leteckým palivem je letecký benzín AVGAS 100 LL (Aviation Gasoline 100 Low Leaded). Označení LL znamená snížený obsah olova. Výroba AVGASu 100 LL je natolik náročná, že je v současnosti v Evropě vyráběn pouze na třech místech. Letecký petrolej produkuje většina petrochemických rafinérií. Mezi naše hlavní dodavatele patří Česká rafinérská. Vzhledem k rostoucí potřebě leteckého petroleje a uvedení na trh stále žádanější nízkosíraté motorové nafty, není letecký petrolej produktem, kterého by byl přebytek. V současné době je stále běžnější, že místa spotřeby leteckého petroleje a dlouhodobě stabilních výrobních kapacit jsou od sebe značně vzdálena. Z těchto, ale i dalších důvodů mezi naše dodavatele patří také



Ing. Jan Motyčka

Slovnaft Bratislava či polské rafinerie. Část produktů dovážíme z rafinérií a mezikladů Shell v Německu. Certifikovaná kvalita leteckého paliva je zásadní podmínkou v celém distribučním řetězci. První laboratorní kontrola kvality je prováděna již v rafinerii. Ve všech distribučních fázích: rafinerie – přepravní prostředek – meziklad – přepravní prostředek – letištní sklad – doplnění cisternového plniče až po výdej z plničního cisternového či hydrantového vozidla – je kvalita paliva opakovaně kontrolována. Obdobným způsobem je přistupováno k technice, která je k distribuci pohonných hmot používána.

Co bezpečnost práce, ochrana zdraví a životního prostředí?

To jsou priority společnosti Shell. Používáme komplexně zpracovaný systém školicích programů s moduly volitelnými dle konkrétní pracovní náplně. Modul „Bezpečnost a ochrana životního prostředí“ je velmi obsáhlý a povinný pro všechny naše pracovníky. V rámci obměny naší techniky je nové vozidlo navrženo a vyrobeno dle evropské normy pro mobilní prostředky pro plnění pohonných hmot do letadel s uzavřeným vzorkovacím systémem, kterým je minimalizována expozice pracovníků, příp. dalších osob (kontakt s produktem a jeho výpary) a výrazně snížena možnost úniku nebo rozlití produktu.

Všechna letiště v Česku, a zejména Praha-Ruzyně, prožívají výrazné oživení...

V oboru leteckých pohonných hmot lze vysledovat dva protisměrné trendy. Na straně jedné letecké společnosti vyrazují starší stroje, jež jsou co do spotřeby méně ekonomické, a na straně druhé své flotily rozšiřují o nová moderní letadla. To ve svém důsledku znamená vyšší poptávku po pohonných

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

hmotách. Nejedná se však o přímou úměru nárůstu v souvislosti s počtem letadel, množstvím uskutečněných pohybů na letišti či jiným statistickým údajem, kterým je např. počet odbavených cestujících nebo množství přepraveného zboží. Pokud bychom použili grafické vyjádření, křivka růstu spotřeby leteckých pohonných hmot není zdaleka tak strmá jako u přepravních výkonů a dalších parametrů. S nasazením moderních letadel s účinnějšími motory, vylepšenou aerodynamikou a nejmodernějšími řídicími systémy na stejný přepravní výkon dochází k nárůstu pracnosti na dodávku stejného objemu paliva při snižujícím se průměrném odběru na jedno naplněné letadlo. Současně při zvyšujícím se počtu operací rostou požadavky na urychlení jednotlivých operací tak, aby došlo k celkovému zkrácení času potřebnému na odbavení letadla. Na tyto skutečnosti společnost Shell reaguje svým investičním programem – kontinuální modernizací plnicí techniky, odpovídající novým trendům.

>>> www.shell-aviation.com

>>> www.shell.cz



Shell Aviation

Mezinárodní letiště Karlovy Vary

Rozhovor s ředitelem mezinárodního letiště Karlovy Vary Ing. Václavem Černým jsem zahájil konstatováním, že karlovarské letiště je pro Karlovarský kraj strategickou záležitostí nejen proto, že patří v rámci Česka k turisticky nejnavštěvovanějším. Dopravní dostupnost odněpaměti byla a bude stěžejním limitujícím činitelem obchodu. Ostatně právě díky ní mohl na našem území vzniknout první nám známý státní útvar, tzv. Sámova říše, z níž se po mnoha peripetích vyklubalo to, v čem nyní žijeme. V ne nepodstatné součásti zahraničního obchodu – odvětví cestovního ruchu a lázeňství – je pak dopravní dostupnost limitující dvojnásob. Pane řediteli, když jsme spolu hovořili posledně, projevil jste přání, aby vaše letiště bylo využíváno i k cestám na zahraniční dovolené.

Přání bylo vyslyšeno. Poprvé v loňském roce, kdy od tud cestovní kanceláře EXIM Tours a FIRO-tour začaly nabízet letecké zájezdy do Tuniska a do Řecka na Krétu. Jejich klienti létali s leteckou společností Travel Service stroji Boeing 737-800. A protože se nabídka setkala se slušným zájmem, obě cestovní kanceláře v zájezdech s odlety z Karlových Varů pokračují i letos. Jejich klienti létají s Tunisairem do Tuniska. Mohu-li tedy vyslovit další přání, pak aby vzrůstal počet leteckých zájezdů a destinací z/do Karlových Varů.

K 1. červenci 2004 se provozovatelem letiště Karlovy Vary stala samostatná právnická osoba, společnost s ručením omezeným – Letiště Karlovy Vary s.r.o., spadající pod křídla Karlovarského kraje.

Byl to administrativně náročný krok. Mohu-li jej po tři čtvrtě roce hodnotit, naplnil má očekávání. Nový vlastník má zájem na rozvoji letiště a je si vědom, že kvalitní dopravní infrastruktura významně stimuluje hospodářský rozvoj kraje. Karlovarský kraj se chystá do modernizace svého letiště v příštím roce investovat více než 200 mil. korun. Modernizace je totiž základním předpokladem, abychom k nám dostali další letecké společnosti a umožnili našemu kraji přímá letecká spojení i s jinými destinacemi.

Co všeobecná letecká doprava?

V této oblasti u nás dominují zejména „byznys jety“ obchodní klientely a VIP lázeňských hostů. V té ostatní jsme vstupem do Evropské unie pocítili mírný pokles. Zahraniční turisté, kteří k nám přiletí na výlet, už totiž



Ing. Václav Černý

musí u pohonných hmot a přistávacích poplatků hradit daň z přidané hodnoty, což před vstupem nemuseli. Došlo tak pro ně k výraznému navýšení cen, aniž by Letiště Karlovy Vary cokoliv zdražovalo.

Jaký byl pro Letiště Karlovy Vary loňský rok?

Nejlepší v novodobé historii. Už proto, že národní dopravce ČSA začal na linky Karlovy Vary – Moskva nasazovat kapacitnější verzi strojů Boeing 737-400 až se 168 sedačkami v ekonomické verzi. Byly vyslyšeny požadavky touroperatorů. Zájem mezi hosty z Ruské federace rok od roku stoupá. Krom toho, jak jsem již zmínil, byly odsud zahájeny i lety do Středomoří. Dostali jsme se tak na 38 tisíc odbavených cestujících (včetně tranzitních) a již druhý rok po sobě zaznamenali mírný zisk.

Nicméně se domnívám, že poměr neuspokojených návštěvníků z Ruské federace, kteří do Karlových Varů „létají“ po věčně ucpané „Karlovarské silnici“ z mezinárodního Letiště Praha-Ruzyně, je stejný, tedy v absolutních číslech opět větší než loni či předloni.

Počet hostů, kteří k nám létají přímo, je stále nižší než celkový počet občanů Ruské federace, kteří se v Karlových Varech a dalších západočeských lázních léčí. Drží se zhruba na dvou třetinách. Neznámou v této rovnici je, z kterých oblastí Ruské federace tato třetina pochází. Je totiž možné, že ti, kteří ji tvoří, nelétají přes Moskvu, ale z jiných míst a přes jiné huby. Předpokládám, že tyto informace je Karlovarský kraj schopen vygenerovat na základě rozvíjející se spolupráce mezi ním a podnikatelskou sférou orientovanou na lázeňskou a turistickou klientelu a mezi letištěm na straně jedné a hotely a lázeňskými společnostmi na straně druhé. Na půdě krajské sekce Národní federace hotelů a restaurací České republiky jsem měl před jejími zástupci možnost prezentovat záměry karlovarského letiště. Po modernizaci se dostane na zcela jinou úroveň, již zcela srovnatelnou s obdobnými letišti v Evropské unii.

Jaké to bude, až to bude?

Modernizace je rozčleněna na tři etapy. Investorem I. a III. etapy je Karlovarský kraj, financování II. etapy je plně v naší režii. První zahrnuje rekonstrukci stávající

cí vzletové a přistávací dráhy v současných rozměrech. Rekonstrukce jejího povrchu navýší její únosnost. Dojde současně k úpravě nivelety, tj. k narovnání výškových poměrů na dráze, což je nutná podmínka pro následnou možnost jejího prodloužení a rozšíření. Druhá etapa bude zahrnovat rekonstrukci světelného zabezpečení s výstavbou nové přiblížovací řady a kompletní rekonstrukci veškerého energetického zázemí letiště tak, aby byly splněny podmínky CAT I. ICAO. Třetí etapa bude řešit úpravy odbavovací budovy s ohledem na plnění Schengenských dohod, které v Česku mají vstoupit v platnost v říjnu 2007. Měla by spočívat nejen v úpravách vnitřku. Vzhledem k tomu, že i ČSA nasazují kapacitnější letouny a že očekáváme větší počty pasažérů na nových linkách, bude doplněna o stavbu stávající budovy tak, aby se cestujícím dostalo standardního komfortu.

Pro druhou etapu modernizace jste zabojovali u Evropské unie...



Ano, zadařilo se kraji i nám. Karlovarský kraj získal podporu ze strukturálních fondů EU ve výši 30 % nákladů I. etapy a naše dotace se týká rekonstrukce světelného zařízení tak, aby bylo možno na letišti provádět pravidelné lety denně po celý rok bez ohledu na počasí. Tato klíčová investice, na niž jsme v rámci programu INTEREG III A získali padesátiprocentní evropskou dotaci, nám umožní oslovit další letecké společnosti. Dá se předpokládat, že k nám budou plánovat své linky s daleko větší ochotou. Čerpání peněz je částečně podmíněno zavedením nového leteckého spojení do Mnichova s tím, že tato linka bude prodloužena až do bavorského Hofu – jehož letiště je naším partnerem v tomto projektu. V tom zřejmě významnou roli sehraje participace touroperatorů, hotelů a lázní Karlovarského kraje, např. formou dotazníkového šetření, abychom zjistili, jakým způsobem a kudy se jejich individuální klientela dopravuje do „Lázeňského trojúhelníku“. Předpoklad je takový, že po získání reprezentativního objemu informací a na základě analýzy dat bude s leteckými společnostmi možno vést seriózní vyjednávání.

www.airport-k-vary.cz



© použité fotografie:
letiště – Jaroslav Blažek
logo letiště – Karlovarský kraj
fotografie Václava Černého – Radek Kletečka





Britské nízkonákladové společnosti tahouny

Rok s rokem se sešel a já se při příležitosti leteckého Všudybylu zeptal obchodního ředitele společnosti Menzies Aviation Group (Czech), s.r.o. Ing. Ladislava Klimeše, co je u nich nového.

Máme nové zákazníky. Z nich z hlediska objemu největší jsou British Airways, které jsme začali odbavovat 13. června 2005. Dalšími novými zákazníky jsou Polský LOT, britský „low cost“ Thomsonfly, polský „low cost“ Centralwings – dceřiná společnost LOT Polish Airlines. Patří sem i společnosti, které k nám létají menšími letadly, jako je dánský Sun Air a švýcarský Fly Baboo.

Mezinárodní Letiště Praha-Ruzyně zažívá nebyvalou konjunkturu. Jaké jsou podle vás důvody tohoto boomu?

Výrazně dynamický růst poptávky po letech z/do Česka (nejen do Prahy) zaznamenáváme v rámci



evropské unijní dopravy. Není až tak způsoben dálkovými linkami. Je to o tom, že Praha je populární a že se začíná zhodnocovat úsilí krajů, na jejichž území působí mezinárodní letiště schopná přijímat velké dopravní a cargo stroje. Tahouny jsou zejména britské nízkonákladové společnosti, které své pasažéry do naší vlasti (pro ně nejen mlékem a strdím oplývající) vozí za předem definovanými cíli.

Již jsme dlouho nedělali osvětu na téma handling. A asi bychom měli, už proto, že Menzies Aviation Group je v tomto oboru na světové scéně výrazným specializovaným hráčem. Takže handling je, když...

Pokud někdy jako cestující letíte, někdo vám musí zkontrolovat letenku, přidělit místo v letadle, zvážít zavazadla, označit je kódem, zavazadla se musí naložit do letadla, před tím vyložit zavazadla přiletivších pasažérů, doplnit v letadle pitnou vodu, vypustit palubní toalety, vyčistit a uklidit letadlo, manévrovat s letadlem po ploše, z hlediska bezpečnosti letu se postarat o vyvážení letadla, tzn. o rozmístění cestujících a nákladu. To všechno je handling. V zimním období je to také odmrazování povrchu letadel speciální kapalinou.

Tak, jak se modernizuje technika, činí pokroky i oblast bezpečnosti. Mezinárodní civilní letecká doprava je indikátorem pohody či napětí v meziná-

rodních vztazích. Bezpečnost letecké dopravy je do značné míry záležitostí fungování handlingových společností. To, že se v USA v oblasti bezpečnosti opakovaně stala řada incidentů, bylo zřejmě způsobeno tamním systémem odbavení a personálem.

Co se týče leteckého zboží, to, co se stalo v Americe, že se několik lidí proletělo v bedně jako zásilka z jednoho města do druhého, u nás není možné.

Všechno se musí rentgenovat nebo fyzicky kontrolovat. Americké přístupy u nás nejsou aplikovatelné. Naopak Amerika v tomto dohání Evropu. Pokud jde o bezpečnost letadel, odbavování a bezpečnost na Letišti Praha-Ruzyně, pociťujeme více a více se zpřisňující požadavky České správy letišť. Ať už zvýšenou kontrolu při vstupu na plochu, do letadel nebo i požadavky v rámci naší firmy, které přicházejí z ústředí. Mohu-li srovnávat bezpečnostní kontroly před pěti lety a nyní, je to mnohem přísnější.

Již jsem zmínil, že Menzies Aviation Group funguje v řadě destinací světa. Je to výhoda?

Je. Čerstvým případem jsou již zmiňované British Airways. Spolu s Prahou je dalším významným letištěm v regionu střední a východní Evropy, kde působíme, Bukurešť. Zde již British Airways a Men-



zies Aviation spolupracují několik let. Pracovníci bukurešťského Menzies Aviation jsou nyní v Praze na dočasnou výpomoc v rámci zahájení spolupráce British Airways a Menzies Aviation zde na Letišti Praha-Ruzyně. Obdobně to funguje i v oblasti carga, kdy si v rámci naší celosvětové sítě vyměňujeme informace o zákaznících a můžeme si, takřka, i některé zákazníky předávat. Čerstvým případem je společnost Polar Air, která je naším zákazníkem v Amsterdamu a plánuje



Ing. Ladislav Klimeš

rozšířit své aktivity i do Prahy, kam již přichází jako zákazník Menzies.

Jedno z našich každoročních interview neslo název „Šlo přes nás stádo antilop“...

Zvířata už se tolik nedopravují, ale mohl bych se zmínit o velkých zásilkách. Např. náklad sestávající z pěti kusů, jež celkem vážily 240 tun. Tvořily jej zemní stroje a přepravovaly se naráz jedním letadlem. Byly to ale i sladkosti, 100 tun bonbonů medvídků, přepravovaných z Prahy za oceán. Jistě sem patří i dva lety s pancéřovanými terénními automobily do Iráku. Tyto speciálně upravené vozy měly neprůstřelná skla, pancéřování i uvnitř, neprůstřelné pneumatiky, takže vážily o hodně tun více než na pohled zvenku stejné offroady.

Co odbavování charterových spojů cestovních kanceláří ke koupacím mořím?

Spolupracujeme s několika tureckými společnostmi - Freebird, Onur, Atlas nebo bulharskými Bulgarian Air Charter.

Ještě bychom mohli zmínit nějaké V.I.P., protože nám vlastencům dělá dobře vědomí, že Česko navštěvují lidé, jako je Bill Gates, ruský či americký prezident atd.

Tak třeba Bill Gates, německý prezident, německý kancléř...

Ale o nich už jsme hovořili před rokem.

Jenomže oni jsou tu stále. Takže znovu tu byl Bill Gates, německý premiér, dánský premiér aj., a to je dobře nejen pro Menzies Aviation Group (Czech), s.r.o.

>>> www.menziesaviation.cz





Motto:

*Když jsem slavil
první třicetiny,
tak jsem většinu
z vás neznal.*

*Až budu slavít
třetí třicetiny,
už většinu z vás
nebudu poznávat.*

*Máme proto
jedinečnou příležitost
oslatvit ty druhé.*

J.V.

Vladařem šedesát let

JUDr. Václav Vladař 14. června
v Restauraci U Vladaře slavil své
šedesátiny. Byl to velice pohodový
večer v příjemné společnosti.
Všudybyl se proto ještě jednou
touto formou připojuje ke všem
gratulantům.

►► www.uvladare.cz









Generální ředitel Královského pivovaru Krušovice Ing. Pavel Gregorič (nalevo), výrobní ředitel a vrchní sládek Královského pivovaru Krušovice pan František Šmíd (napravo) a moderátor pan Richard Langer 18. června na „Dni otevřených dveří v Krušovicích“ představili nový výrobek pivovaru – „Jubilejní ležák“. Královský pivovar Krušovice totiž v příštím roce oslaví významné jubileum – 425 let od svého založení a speciálně k této příležitosti krušovickí sládci „Jubilejní ležák“ uvařili. Vrchní sládek pan František Šmíd jej charakterizoval takto: „Jubilejní ležák je extra hořký, vyráběný podle historických receptur krušovických sládků. Je typicky příjemnou dlouho doznívajícím hořkostí, jantarovou barvou a plnou sladovou chutí.“

Velmi vysoká úroveň servisu včetně komunikace

S mistopředsedou představenstva a generálním ředitelem Královského pivovaru Krušovice Ing. Pavlem Gregoričem se setkáváme v areálu Pražského hradu v letohrádku Belvedere, kde pivovar pořádá setkání s obchodními partnery a přáteli.

V řadě akcí, které každoročně pořádáme, jsou vždy zařazena dvě velká setkání s našimi zákazníky. Jedno v Praze a druhé v Krušovicích. Ty pražské už několik let důsledně umísťujeme do prostor Pražského hradu či jeho nejbližšího okolí. Z Ledeburských zahrad jsme se stěhovali do Mičovny Pražského hradu, na Nebozízek a přes Petřínské

Královský pivovar Krušovice vznikl po roce 1517, kdy Svatováclavská smlouva dovolila šlechtě, aby na svých statcích vařila pivo. Takový statek v Krušovicích koupil Václav Bírka z Násile. Roku 1581 jej jeho dědic Jiří Bírka z Násile nabídl císaři Rudolfovi II. Přestože pivovar během třicetileté války vyplnili zlodáci a poničil požár, vždy bylo vaření piva rychle obnoveno. Velkého zvelebení se dočkal pod správou Arnošta Josefa z Valdštejna, který krušovický statek koupil od české komory v roce 1685. Po jeho smrti r. 1731 jeho vnučka Marie krušovický dvůr přinesla věnem rodu Fürstenberků. Za jejich hospodaření v průběhu dvou století prošel pivovar řadou převratných rekonstrukcí. Mezi roky 1945 až 1991 byl součástí několika státních podniků a jeho výstav dosáhl čtvrt milionu hektolitřů ročně. Samostatným podnikem se krušovický pivovar stal v roce 1991. Od roku 1993 je součástí nadnárodního finančního a průmyslového seskupení Dr. Oetker. Od toho roku začala jeho rozsáhlá rekonstrukce. Výstavba velkoobjemových CK tanků, nové stáčírny lahví, sudů a plechovek, vysoce účinné čistítky odpadních vod a nové varny zařadila krušovický pivovar mezi nejmodernější výrobce značkových piv v Česku. Základem výroby je přírodní voda z chráněné krajinné oblasti křivoklátských lešů, moravské slady a žatecký chmel. Osvědčené receptury zdokonalované generacími krušovických sládků a nejmodernější technologie otevřely pivovaru cestu ke špičkové kvalitě. Královský pivovar Krušovice je dnes v Česku na sedmém místě mezi výrobci piva.



sami čtenáři VŠudybylu. Já se domnívám, že značka Krušovice je velmi silná a navíc disponuje ještě potenciálem růstu. Velmi potěšující je, že se nám také daří prosazovat se v zahraničí. V současné době vyvážíme do pětadvaceti zemí a objem exportu v žádném případě není zanedbatelný. V roce 2004 to bylo sto padesát tisíc hektolitřů a letos očekávám přes dvě stě, což je tempo růstu, které jsme zaznamenávali i v letech minulých. V evropských zemích je naše pivo přijímáno velmi pozitivně. Někde jako české pivo, ale na řadě míst už jako značka, kterou jsme si tam vybudovali. Vyvážíme i do Izraele a USA.

Když se někde točí Krušovice, podnik zpravidla zdobí vaše markýzy, ubrusy, sklo. Jsou tam vaše výčepní stolice i drobné dárkové předměty...

Nejenom to. Náš servis je také důvodem, proč jsme oblíbeným partnerem nejrozličnějších institucí i jedinců při organizování oslav všeho druhu. Jsme pivovarem, který se specializuje na kulturní a společenské akce. Nevylučujeme ani sportovní. Oblíbeným partnerem jsme i proto, že servis umíme a máme k němu patřičné zázemí a vyškolený personál. Servisní služby spojené s cateringem nezadáme jiným firmám, protože pak bychom

Když se někde točí Krušovice, podnik zpravidla zdobí vaše markýzy, ubrusy, sklo. Jsou tam vaše výčepní stolice i drobné dárkové předměty...

neomluvíme. Každoročně věnujeme na charitu slušnou sumu. Co se týče mládežnického sportu, vymezuje se naše pomoc především na region, v tom vidíme své poslání. U dobročinných aktivit se ale nedá říci, že jsou omezeny na region. Nicméně vždy pečlivě zvažujeme, jakou akci dobročinného charakteru podpoříme, a snažíme se vybírat tak, aby vložené prostředky byly využity co nejlépe. Jsem velmi rád, že se úspěšně rozvíjí spolupráce s obcí Krušovice. Náš pivovar má v tomto ohledu zvláštní postavení. Jsme velkým

Když se někde točí Krušovice, podnik zpravidla zdobí vaše markýzy, ubrusy, sklo. Jsou tam vaše výčepní stolice i drobné dárkové předměty...

neomluvíme. Každoročně věnujeme na charitu slušnou sumu. Co se týče mládežnického sportu, vymezuje se naše pomoc především na region, v tom vidíme své poslání. U dobročinných aktivit se ale nedá říci, že jsou omezeny na region. Nicméně vždy pečlivě zvažujeme, jakou akci dobročinného charakteru podpoříme, a snažíme se vybírat tak, aby vložené prostředky byly využity co nejlépe. Jsem velmi rád, že se úspěšně rozvíjí spolupráce s obcí Krušovice. Náš pivovar má v tomto ohledu zvláštní postavení. Jsme velkým



Je to nastolení rovnováhy aneb Biotechnologie

Dopady dynamického rozvoje cestovního ruchu a průmyslu na životní prostředí a náprava ekologických škod z minulosti jsou aktuálním tématem dneška. To byl důvod, proč jsem se obrátil na obchodního ředitele firmy sídlící v bezprostředním sousedství redakce Všudybylu G-servis Praha spol. s r.o. RNDr. Martina Gutha, jenž je spolu s RNDr. Ondřejem Mrázem a RNDr. Michalem Tylšem jedním ze tří jednatelů této české úspěšné firmy. Společnost G-servis Praha se zabývá geologickými pracemi, úpravou vody a i tím, že prostřednictvím biotechnologií dává přírodě prostor nejen se vypořádat s tím, co jí člověk natropil, ale řešit např. i kvalitu povrchových rekreačních vod apod.

Ano, naše firma se zabývá třemi obory činnosti. Po založení společnosti v roce 1993 jsme se zabývali zejména zpracováním ekologických auditů pro privatizaci a sanaci starých ekologických zátěží. Poté naši zákazníci požadovali dodávky komplexních služeb „na klíč“, takže realizaci vrtaných vodních zdrojů jsme rozšířili o dodávky úpraven vody. Obor biotechnologií je nejmladší, ale velmi perspektivní. Začínali jsme biologickou dekontaminací zemin znečištěných ropnými látkami a dnes pronikáme s biotechnologiemi do různých oblastí podnikání, jako je intenzifikace fungování čistíren odpadních vod, dávkování preparátů do vodních rozvodů, např. kuchyňských, v nichž dochází k degradacím tuků, škrobů, projasnění okrasných jezírek apod. Pro klienty působící v odvětví služeb cestovního ruchu je zajímavá zejména oblast



RNDr. Martin Guth

úpravy vody. Především její změkčování, aby nedocházelo k usazování „vodního kamene“. Pokud má daný subjekt vlastní zdroj, jedná se často o odstraňování železa, manganu, vysokých koncentrací dusičnanů a dalších nežádoucích látek.

Jak dosahujete žádoucího výsledku?

Vypracováváme technologický návrh úpravy vody a poté realizujeme vlastní dodávku. V podstatě lze říci, že dodáváme veškeré velikosti segmentových úpraven vody. Od velkých zahraničních akcí, jako dodávky úpraven pro pivovary v Jakutsku nebo Nižném Novgorodu, až po úpravy pro hotely, penziony a rodinné domy. Co se týče dalších referencí, děláme pro řadu klientů, kteří se rovněž prezentují ve Všudybylu. Zabýváme se i výrobou mobilních úpraven vody. Jednu jsme dodali mj. pro expedici České zemědělské univerzity do Angoly. Pracovníci stavební portugalské firmy se nám po jejím shlednutí svěřili: „Kdybychom o vás věděli dříve, koupili jsme vašich úpraven rovnou pět. Museli jsme něco podobného vyrobit a stálo nás to dvakrát tolik, než je cena té vaší“. V minulém roce jsme se zúčastnili veletrhu Aid & Trade v Nairobi a letos jsme vystavovali na obdobné akci v Dihadu ve Spojených arabských emirátech. Česko je malý trh. Chceme se proto uplatnit i na trzích třetího světa, na Blízkém, Středním i Dálném východě, v zemích Společenství nezávislých států i jinde. Úzce spolupracujeme s českými exportními firmami, jako jsou

Strojexport, Technoexport, ZVU POTEZ a dalšími. Je to ale běh na dlouhou trať.

Co když má někdo zájem snížit spotřebu vody čerpáním z vlastního zdroje?

Ano, tak tomu v současné době opravdu je, a řada klientů chce být co nejméně závislá na dodávkách vodárenských společností. Navrhovali a realizovali jsme vrtané studny například pro golfové hřiště v Beřovicích či v Praze 4 - Hodkovičkách, kde by používání vody z vodovodního řádu bylo ekonomicky neúnosné. Důležitá je prvotní ekonomická rozvaha, zda je vůbec možné v určeném místě a geologických podmínkách získat požadované množství vody. Občas je nutno konstatovat, že ani sebevíce vrtů požadované množství vody neposkytne nebo že úprava vody bude velmi nákladná. I to je však velmi důležitá informace.

Je jen jeden svět, přičemž alfou a omegou současné doby a vyústěním tzv. pokroku je to, že lidstvo vyhyne nejenom na vzájemnou nesnášenlivost a rozpínavost, ale i na špínu a odpady, které produkuje takovou rychlostí a v tak hrozivých objemech, že si s tím sama prvotní příroda nedokáže poradit. Jakoby homo sapiens sapiens zapomněl, že i on je živočišným druhem, a navíc ze všech nejvíce obdařeným sebedestruktivními sklony, tj. rozumem. Část světa se tváří farizejsky, jako že se chová ekologicky, avšak pro větší část modré planety, zřejmě i z důvodů vlastních ekonomických zájmů, vymyslela obezličku – nálepku „rozvojové země“, pro něž ekologické limity neplatí. Ale i při průmyslové velkovýrobě lze přírodě dávat prostor, aby se mohla vyrovnávat s tím, co jí poslední z jejích výstřelků – člověk – tropí.

To je přesně oblast, v níž naše společnost rovněž působí. Naším cílem je navrácení ekosystému přírodním procesem do rovnováhy. Dosažení rovnováhy je sice logicky pomalejší, avšak dlouhodobě efektivnější a levnější. Bohužel, trendem dnešní doby je požadovat výsledky teď hned. Strom také nevyroste přes noc. Biotechnologie a biopreparáty jsou protiváhou člověkem produkováné chemie. Potrubí můžete čistit tím, že do něj nalijete chloran nebo jiný „chemický dryák“, anebo je můžete čistit biologickou cestou. Chemie bakterie zabíjí, my je tam naopak cíleně umísťujeme. Důsledkem je, že čistírna odpadních vod pod hotelem, penzionem či rekreačním komplexem nesmrdí ne kvůli tomu, že chlór by vybil veškeré potřebné mikrobiální osídlení, ale že naopak dobře fungují biologické procesy čištění. Díky přírodním deodórům může paradoxně lidem i vonět. Prováděli jsme takovou aplikaci např. v pražské čistírně odpadních vod



G - servis Praha spol. s r.o. je specializovanou organizací střední velikosti. Provádí geologické průzkumy, sanace podzemních vod a zemin, dodávky úpraven vody, biotechnologické ošetření vod a další specializované práce pro ekologii, vodárenství a stavebnictví po celém území České republiky i v zahraničí. Spolupracuje s laboratořemi s akreditací pro požadované laboratorní výkony. Pro orientaci uvádíme výčet vybraných realizovaných akcí. Pracovníci firmy G - servis Praha spol. s r.o. dosud realizovali více než osm set projektů, studií a akcí v různých oborech týkajících se životního prostředí.

Sanace podzemních vod a zemin

objednatel	lokality	specifikace	realizace
ZPA Ekoreg, spol. s r.o.	Ústí nad Labem	chlorované uhlovodíky	1997-1998
BENZINA, a.s.	ČSPH Trhové Sviny	ropné uhlovodíky	1997
BENZINA, a.s.	ČSPH Český Krumlov - Domoradice	ropné uhlovodíky	1996-1999
BENZINA, a.s.	ČSPH Blovice	ropné uhlovodíky	1997-1998
BENZINA, a.s.	ČSPH Rakovník	ropné a aromatické uhlovodíky	1996-1999
BENZINA, a.s.	ČSPH Lnáře	ropné a aromatické uhlovodíky	1996-1999
BENZINA, a.s.	ČSPH Kostelec nad Černými Lesy	ropné a aromatické uhlovodíky	1996-1999
FAB, a.s.	Rychnov nad Kněžnou	ropné a chlorované uhlovodíky	2001-2005
KOVOSVIT, a.s.	Sezimovo Ústí	chlorované a aromatické uhlovodíky	1996-1997
LOM Praha, s.p.	Stará Boleslav	ropné a aromatické uhlovodíky	1995-2005
Okresní úřad Trutnov	Městská prádelna a čistírna Úpice	chlorované uhlovodíky	1994-1996
MARS Svratka, a.s.	Svratka	chlorované uhlovodíky	1994-1997
Okresní podnik služeb Plzeň - jih, s.p. v likvidaci	Městská prádelna a čistírna Přeštice	chlorované uhlovodíky	1996-1997
Preciosa, a.s., závod 012 Turnov	Turnov	chlorované uhlovodíky	1996-2005
Preciosa, a.s., závod 03 Minkovice	Liberec - Minkovice	chlorované uhlovodíky	1997-2005
VUŠ Pardubice	Letiště Hradec Králové	ropné uhlovodíky	2000-2003
STROS PEGA LIFT - F, s.r.o.	Sedlčany	chlorované uhlovodíky	1997-1998
BENZINA, a.s.	ČSPH Polička	ropné uhlovodíky	1999-2000
BENZINA, a.s.	ČSPH Šumperk	ropné a aromatické uhlovodíky	1998-2000
COMMET Plus, a.s.	ČSAD Tábor	ropné uhlovodíky	1998-2003
LIAS Vintřov, lehký stavební materiál, k.s.	Vintřov	ropné uhlovodíky	1998-2002
Ministerstvo životního prostředí	Vysoké Mýto	ropné uhlovodíky	2000-2002
České dráhy, s.o.	Pečky	ropné uhlovodíky	2000-2002

Dodávky úpraven vody

objednatel	lokality	specifikace	realizace
Hanácká kyselka spol.s.r.o.	Horní Moštěnice	rekonstrukce technologie odstranění železa a manganu	2002 - 2003
NATE Nápojová technika a.s.	Pivovar Nižnyj Novgorod, Ruská federace	dodávka technologie odstranění železa	2001 - 2002
LHOIST, a.s.	Vápenka Čertovy Schody a.s.	dodávka technologie změkčování vody a odstranění dusičnanů	2002
Conoco s.r.o.	Čerpací stanice JET, Horní Počernice	dodávka technologie změkčování, bakteriologické zabezpečení	2000
Elektrizace železnic a.s.	Velký Osek, střediska provozu a údržby	dodávka technologie odželeznění	2000
MESSY s.r.o.	Olešovice	dodávka technologie odželeznění	2001
PFM a.s.	Praha	dodávka technologie změkčování	2001
Správa KRNAP Lesní hospodářství	Jelení bouda	dodávka technologie odželeznění	2001
BENZINA, a.s.	Horní Počernice	dodávka technologie odželeznění	2002
Obecní úřad Mnichov	Mnichov	dodávka technologie odželeznění	2003
Obecní úřad Karlštejn	Karlštejn	dodávka technologie odstraňování dusičnanů	2003
ZVU POTEZ a.s.	Jakutsk, Ruská federace	dodávka technologie dekarbonizace a změkčování	2004 - 2005
Alterstav s.r.o.	Country Life s.r.o., Nenačovice	dodávka technologie reverzní osmozy	2004
SAS Nepřevázka s.r.o.	BAK a.s., Nepřevázka	dodávka technologie odstraňování dusičnanů	2004
Novadus s.r.o.	Obec Hvozdčany	dodávka technologie odstraňování a odželeznění	2004
Novadus s.r.o.	Obec Jesenice	dodávka technologie reverzní osmozy	2004
Obecní úřad Bojanovice	Obec Malá Lečice	dodávka technologie odželeznění	2004
ČKD DIZ a.s.	Hala Sazka, Praha	dodávka technologie změkčování	2005

Inženýrsko geologické průzkumy

objednatel	lokality	specifikace	realizace
ACIS, a.s.	Praha - Kolovraty	Inženýrsko geologický průzkum pro výstavbu rodinných a bytových domů	2004
MCA, a.s.	Újezd u Průhonic	Inženýrsko geologický průzkum a screeningový průzkum kontaminace pro výstavbu rodinných domů	2004
The ADRED Group, s.r.o.	Obec Zvírotice	Inženýrsko geologický průzkum areálu	2003
Janda a spol. s r.o.	Jirny	Inženýrsko geologický a hydrogeologický průzkum pro velkosklad	2002
ACISTAV s. r. o.	Průhonice	Inženýrsko geologický pro sklady	2002
Česká spořitelna, a.s.	Praha	Inženýrsko geologický průzkum staveniště obytného domu	2002
KDT, a.s.	Hradec Králové	Geotechnický dozor při zakládání multifunkčního centra CARREFOUR	2000
PLUS DISCOUNT, spol. s r.o.	Karlovy Vary	Inženýrsko geologický průzkum a průzkum kontaminace horninového prostředí Supermarket PLUS	1999
Sommer Allibert	Praha	Inženýrsko geologický průzkum pro založení haly	1995
NOWACO Czech Republic s.r.o.	Kralupy nad Vltavou	Inženýrsko geologický průzkum pro rozšíření haly	1995

Aplikace biotechnologií

objednatel	lokality	specifikace	realizace
ČEZ, a.s.	Dukovany	Aplikace biopreparátu pro snížení růstu řas v chladících věžích	2004 - 2005
KLIO, s.r.o.	Praha	Redukce zápachu a znečištění po povodních v podzemních garážích CARREFOUR Smíchov	2002
LASSERSBERGER, a.s.	Horní Bříza	Biologické ošetření odpadních vod	2004 - 2005
PRAGIS, a.s.	Praha	Optimalizace provozu čistírny odpadních vod aplikací biopreparátů	2004 - 2005
KNAUF, a.s.	Praha	Redukce růstu řas a sinic v retenčních nádržích na dešťovou vodu	2002 - 2004
Senát ČR	Praha	Projasnění vodního sloupce ve vodní nádrži Valdštejnské zahrady	2004 - 2005
KRK Hájek, s.r.o.	Strakonice	Biologická úprava kalů z čistíren odpadních vod	2004 - 2005
Golf Club Poděbrady	Poděbrady	Ošetření greenů biopreparáty	2004 - 2005
Golf Club Mariánské Lázně	M. Lázně	Redukce růstu řas a sinic ve vodní nádrži golfového hřiště	2004
Českomoravská společnost chovatelů	Buštěhrad	Biologické ošetření odpadních vod s mlékem	2004 - 2005



v Tróji, která je největší v republice a výsledky jsou velmi slibné.

Můžete pro lepší představu uvést nějaké další příklady použití biotechnologií?

Velmi zajímavou zakázkou je biotechnologické ošetření chladicích věží jaderné elektrárny Dukovany společnosti ČEZ, kde aplikujeme biopreparát zabírající růst řas v chladicím systému. V důsledku těsného sousedství vodní nádrže Mohelno zde není přípustná aplikace chemických látek. Aplikaci předcházelo poměrně dlouhé období testování a kontroly toxicity ze strany Povodí Moravy. Možnosti využití biopreparátů jsou poměrně široké i v provozech strojírenských a jiných výrobních podniků, dopravních společností. Jedná se například o snižování obsahu ropných látek v lapolech nebo využití v biofiltrech pro čištění průmyslových odpadních vod. Kromě toho dodáváme speciální biopreparáty pro zlepšení kvality greenů a travnatých ploch ACTIGREEN a pro čištění vody ve vodních překážkách AQUACLEAN. S výsledky aplikace byli greenkeeperi v Mariánských Lázních a Poděbradech velmi spokojeni. Protože nejsme mamuti firma je právě v oblasti dodávek sportovním klubům našim partnerem a distributorem firma AGRO CS, a.s.. Pro našeho partnera v Chorvatsku jsme dodávali biopreparáty pro intenzifikaci čištění odpadních vod v rekreačních rezortech. V letních měsících tam vlivem turistického ruchu dochází k několikanásobnému zvýšení produkce odpadních vod, a tímto způsobem jsme tento problém dokázali eliminovat.

Dominantním posláním projektu Všudybylu je osvěta, že odvětví cestovního ruchu je o tom, jak vydělávat státu a jeho obyvatelům peníze. Proč a jak do Česka prostřednictvím turistů – spotřebitelů nad rámec trvale usazené populace – přivádět inkaso. Desetitisícový náklad Všudybylu je proto zhruba z poloviny distribuován směřovaným lidem mimo okruh profesionálů cestovního ruchu. Dělat osvětu totiž znamená oslovovat lidi, bez jejichž tzv. společenské poptávky kormidelníci českého národního hospodářství nikdy neopustí do blba omilané klíše, „že si cestovní ruch pomůže sám“. Tj. redukované vidění cestovního ruchu pouze jako oblasti k proradostňování peněz na služebních cestách a dovolených. Inu i tady podle sebe soudím tebe... Díky tomuto směřování má tak Všudybyl tu čest být čten i lidmi stojícími v čele největších strojírenských a dalších firem.

Ani našimi klienty nejsou pouze lidé z okruhu průmyslu cestovního ruchu. Spolupracujeme s řadou firem z českých top sto. Namátkou mohu uvést společnost SKANSKA, jejíž předseda představenstva a generální ředitel Ing. Zdeněk Burda (jak ilustruje šesté vydání Všudybylu) letos obdržel prestižní hlavní

cenu „Manažer roku 2004“, Metrostav, Strabag, Unipetrol aj. Objednateli našich prací jsou i orgány státní správy. Tady bych mohl jmenovat Ministerstvo životního prostředí ČR, Ministerstvo obrany ČR, Fond národního majetku, kdy se podílíme na likvidaci starých ekologických škod vzniklých před privatizací.

Zmínili jste zarůstání řasami. Spousta mých obchodních přátel je existenčně závislá na koupacích vodních plochách, tj. bez sinic. Dá se i zde dát přírodě prostor, aby se s příčinami jejich výskytu (tj. zejména s fosfáty, coby důsledkem mohutného užívání pracích prostředků atd.) i s nimi samotnými vyrovnala bez dávkování modré skalice?

Dá. Vámi zmíněná modrá skalice, to je chemická cesta. V určitých případech může fungovat, ale je to o vnášení kovů do přírodního systému, což rozhodně není optimální. Co se týče dosavadních aplikací našich biopreparátů, v Česku zatím bojujeme proti výskytu řas na menších vodních plochách.



Jako jednu z nejzajímavějších referenčních zakázek mohu uvést vodní plochu ve Valdštejské zahradě v gesci Senátu ČR. Každý návštěvník se může podívat, jak je jezírko prosté řas a sinic. U větších vodních ploch se problematika sinic vyskytuje tam, kde je zvýšen obsah fosforu a dusíku. Jedním z těchto případů je např. romantické Máchovo jezero. U vodních nádrží ale nestačí jenom vybagrovat sedimenty. Máme zdokumentované příklady, že po odtěžení rybníčního sedimentu v následující sezoně dochází opět k výskytu sinic a že kvalita vody je, bohužel, opět velmi podobná v některých případech i horší. Vodní systém je třeba uvést do rovnováhy. Tzn. minimalizovat vnos živin a převést redukční prostředí ve věd do prostředí



oxidačního. Nastavit prostě bakteriální osídlení tak, aby spotřebovávalo živiny, a tím neumožňovalo růst sinic a řas. Tržní prosazení přírodních biopreparátů je věc dlouhodobá. Chemické přípravky mají masivní marketingovou podporu a není zájem velkých výrobců podporovat alternativní výrobky. Nadějný je zájem ekologicky smýšlejících občanů a podnikatelů, kteří nesází jen na rychlý efekt, ale na dlouhodobý soulad s přírodou.

No, jak znám našince, bylo by dobré uvést příklady zvenku...

Velmi hezká reference naší partnerské francouzské firmy je z Disneylandu, kde vedení potřebovalo pročistit a projasnit nádrž po níž jezdí pirátská loď. Aplikací preparátu AQUACLEAN došlo k takovému projasnění vodního sloupce, že byly vidět koleje, po kterých loď jezdí, takže vedení zase chtělo snížit účinnost aplikace tak, aby se sice průhlednost zlepšila, ale aby nebyly vidět koleje. Problematika ploch Máchova jezera, Boleveckých rybníků i první údolní přehrady ve střední Evropě ve vašem rodném městě Táboře – Jordánu – již byla v Evropě na řadě ploch pro koupání díky použití biopreparátů zdárně řešena. Řešení se snažíme dodávat tzv. „na klíč“. Bez prostředníků a dalších vstupujících subjektů a přebírat garance za kompletní dodávky. Tzn., pokud subjekt potřebuje řešit problém ve vodním hospodářství, jsme schopni mu navrhnout projekt realizace a zajistit jeho dodávku.

Od Máchova jezera, obecních a metropolitních čistíren odpadních vod a od hotelových zdrojů pitné vody a firemních vodních hospodářství k soukromé chaloupce „na samotě u lesa“. Umíte? Děláte?

Dodáváme úpravní vody a další služby i pro nemovitosti typu objektu, jehož původního majitele hrál ve vámi naznačeném filmu pan Josef Kemr. Dodávali jsme je již řadě nemedializovaných i medializovaných klientů z řad umělců, sportovců či podnikatelů. V případě, že klientům jejich stávající čistírny nefungují, dodáváme jim biopreparáty, které čistírny opět nastaví do funkčního režimu. Tak je možné je používat dál bez toho, aby se člověk na své zahradě dusil smradem, a přitom aby vznik odpadu a manipulace s ním byla minimální. Biopreparáty distribuujeme i v maloobchodní síti zahradnických center, drogerií a specializovaných obchodů. Každý občan může posoudit jejich účinky a rozhodnout se, zda dá přednost chemii nebo vyváženosti. Je to na každém z nás.

>>> www.g-servis.cz



Dick R. Blik je ředitelem čtyřhvězdičkového ostravského kongresového a byznys hotelu Imperial, jež je členem ORCO Hotel Collection. V souvislosti s hlavním tématem tohoto vydání Všudybylu jsem se jej nejdříve zeptal, jaký význam přikládá mezinárodnímu Letišti Ostrava-Mošnov.



Dick R. Blik

Strategický, a toto stanovisko obhajují už dlouho. V mezinárodním kontextu z hlediska motivité klientely, a to nejen z řad byznysmenů, je letiště možná důležitější než napojení Ostravy na mezinárodní dálniční síť. Víím, že pan hejtmán Evžen Tošenovský a Moravskoslezský kraj v tomto dělají velmi vstřícné kroky. Ostatně, pětasedmdesát procent hostů hotelu Imperialu je ze zahraničí. Jede-

Ostrava má turistům co nabídnout

náct procent z Německa a po jednom až dvou procentech z každé jedné další země. Věřím, že i díky svému letišti se Moravskoslezský kraj opět stane frekventovanou destinací a Ostrava důležitým městem uprostřed Evropy. Spousta společností v Ostravě investuje. Bohužel, zatím se to jeví tak, že z Ostravy do Prahy je stále jaksi blíž než z Prahy do Ostravy. Skoro se zdá, že v Praze převládá mínění, že za Brnem začíná Asie. Ale u nás je také Česká republika a české prostředí.

Kam podle vás směřuje české hotelnictví?

K mezinárodnímu standardu, a to i v personálním obsazení. V Česku pracuje čím dál víc zahraničních ředitelů i lidí na dalších postech. V menších kvalitních hotelích bývají lidé vstřícnější, adresnější a přátelštější než ve velkých, přestože v obou typech hotelů mezinárodní třídy jsou personál i služby na vysoké úrovni. Obsluha recepcí hostům říká

Pane řediteli, kde jste působil předtím, než jste přijal místo ředitele hotelu Imperial?

Do Ostravy jsem přišel přímo ze Soči, kde jsem na pobřeží Černého moře pracoval téměř dva roky jako generální ředitel velkého hotelu se šesti sty zaměstnanci. Ostrava mne zaujala. Dokazuje to fakt, že na většině předchozích míst jsem byl vždy maximálně dva roky, kdežto tady jsem už dva a půl a mám v úmyslu tu vydržet ještě déle. Momentálně probíhají jednání s majiteli řetězce ORCO Hotel, protože chtějí, abych paralelně dělal ředitele ještě dalšího z jejich hotelů.



to samé. Ale v malých hotelích je ona zdvořilostní fráze: „Přeji vám příjemný pobyt“ pravdivější. Ve velkých hotelích je to rutina, protože recepční musí v krátkém čase zvládnout stovky příjezdů. Proto svým přátelům, pokud jedou do Prahy, vždy radím, aby raději využili služeb menšího hotelu řetězce ORCO Hotel, jako je Riverside nebo Pachtův palác.

Ostravský hotel Imperial využívají zejména obchodníci. Ostrava ale disponuje i spoustou turistických zajímavostí. Jaké kroky radno podniknout, aby ji ve větší míře navštěvovala také turistická klientela?

Problém je, že v mnoha turistických průvodcích je Ostrava stále zmiňována jako nevábivé město. Kontaktoval jsem např. dva holandské nakladatele,



kteří o Česku vydávají průvodce. Ostrava má turistům co nabídnout. Máme zde proslulou Stodolní ulici, programově agilní Ostravskoslezský hrad, Výstaviště, nádherné planetárium či Hornické muzeum. Pro studenty je Ostrava velmi zajímavou destinací. Má malebné okolí. Je odsud blízko do Beskyd i Jeseníků. Jsou zde golfové možnosti. Zhodnotit tento vklad je obrovským úkolem v oblasti propagace města a především antipropagandy proti těm, kteří Ostravu notoricky očeňují. Tyto kroky je třeba činit



i na domácím poli. Osobně jsem se proto angažoval v oživení ostravského centra. Obdobný směr nastoupilo i vedení statutárního města Ostravy. Významným úkolem je neorientovat se pouze na zahraniční návštěvníky, ale otevřít se domácí klientele. To se pochopitelně týká i hotelu Imperial. Ostravané Imperial vždy považovali za prestižní, a tudíž jim nedostupný. Letos již potřetí proto budeme pro širokou veřejnost pořádat „Beach Party“. Hotelové parkoviště pokryjeme osmicentimetrovou vrstvou písku a po deset dní zde budou probíhat sportovní zábavní akce, jimž bude dominovat plážový volejbal. Na konci loňského roku jsme zde pořádali „Crazy Days“ s cílem prolomit bariéru, která mezi Ostravany a hotelem historicky vznikla. Zvali jsme kolemjdoucí, aby si šli prohlédnout pokoje a další prostory. Během dvou dnů jsme tu měli na osm set návštěvníků, pro něž jsme připravili speciální „welcome brunch“.



Jaká je vaše životní filozofie?

Pozitivní a prosazuji ji i v rámci hotelu Imperial. Tedy aby zaměstnanci na svět hleděli pozitivně, proklíntsky s důrazem na co nejvyšší kvalitu mezilidských vztahů a služeb. A protože se to daří, lidé se k nám rádi vracejí, a to bude i váš případ...

➤ www.imperial.cz



Dick R. Blik is the manager of the four-star congress and business Hotel Imperial in Ostrava, a member of the ORCO Hotel Collection. In connection with the main theme of this issue of *Všudybyl*, our first question to him was: What is the significance of the international airport Ostrava-Mošnov?

A strategic one, and I have been defending this view for a long time. In the international context,

Ostrava has something to offer to tourists



from the standpoint of transient clients, and not only business travelers, the airport is perhaps more important than the connection of Ostrava with the international highway system. I know that hetman Evžen Tošenovský and the Moravian-Silesian region have been putting forward very responsive steps to this end. Also, 75% of Hotel Imperial's guests are from abroad. 11% are from Germany and from 1 to

Mr Blik, where did you work before you came to head the Hotel Imperial?

I came directly to Ostrava from Sochi, where for nearly two years I was general manager of a large hotel on the Black Sea coast with 600 employees. I found Ostrava an interesting place, evidenced by the fact that before this post, I rarely stayed longer than two years in any one place. I've been in Ostrava now for two-and-a-half years and I intend to stay on longer. Currently I'm involved in negotiations with the owners of the ORCO Hotel chain; they would like me to run another of their hotels.



In your opinion, where is the Czech hotel branch heading?

Towards international standards and also in terms of personnel. In the Czech Republic the trend is more and more towards hiring foreign managers and people in other posts. In smaller, quality hotels people are more responsive, approachable and more friendly than in larger hotels. This despite the fact that both large and small hotels of international quality are personal and offer high-quality service. Reception workers say the same thing to all guests. But in smaller hotels the politeness of the phrase

„I wish you a pleasant stay“ is more heart-felt. In large hotels this is routine; receptionists need to process hundreds of arrivals in a short time. This is why I always advise my friends traveling to Prague to use the services of the chain ORCO Hotels, for example the Riverside or the Pachtův Palác.

The facilities of the Hotel Imperial in Ostrava are mainly used by business-people. However, Ostrava also offers tourists a lot of interesting sites. What kind of steps should be

taken to attract more tourist clients?

The problem is that most tourist guide books mention Ostrava as an uninviting town. I contacted two Dutch publishers who put out Czech tourist guides. Ostrava really does have something to offer tourists. We have the famous Stodolní Street, the versatile Ostravsko-slezský Castle, the Fair-grounds, a fantastic planetarium, and the Mining museum. Ostrava is a very interesting place for students. We have very picturesque environs. We're close to both the Beskydy and the Jeseníky Mountains. There are golf courses here. To appraise this importance is a lofty task and with respect to the publicity of a city and above all, anti-publicity against the notorious defamation of Ostrava. It is also necessary to take these steps in the domestic view. I have personally been involved in the renewal of Ostrava's city centre. Also, the leadership of the corporate town of Ostrava has taken up this direction. The significant task is not to orientate only towards international visitors but also towards domestic clients. This also understandably involves the Hotel Imperial. The Imperial has always been considered prestigious and thus inaccessible to domestic guests. To this end, will be organizing this year, for the third time, the „Beach Party“ for a wide public. We will cover the hotel's parking lot with an eight centimeters layer of sand and for ten days there will be various sporting events, with beach volleyball taking center stage. At the end of last year we organized the highly



successful „Crazy Days“ with the goal of lowering the barriers between Ostravers and the hotel. We invited passers-by and offered them a special „welcome brunch“.

What is your life's philosophy?

It's very positive and I assert this in the scope of the Hotel Imperial. This, so that employees view the world positively and gear themselves towards customer-friendliness with the emphasis on the highest quality of personal relationships and services. And that's why it is working well; people have been returning and surely that will be your case as well...

➤➤ www.imperial.cz



2% are guests from every other country. I believe that thanks to the airport, the Moravian-Silesian region has become one of the most frequently-visited destinations and Ostrava is an important city in Central Europe. Many firms have been investing in Ostrava. Unfortunately, it is perceived that the trip from Ostrava to Prague is closer than the trip from Prague to Ostrava. It almost seems that in Prague there is a prevalent opinion that Asia begins just behind Brno. But here in Ostrava it is also very much the Czech Republic and the Czech environment.



10 let hotelu Casa Marcello

Hotel Casa Marcello v Praze na Haštalském náměstí se nachází v historické budově ze třináctého století, jež byla původně součástí Anežského kláštera a sloužila mu jako ubytovna. První letní večer 21. června se zde v květinové zahradce „Terrazza“ a restaurantu „Agnes“ slavilo desáté výročí jeho otevření. Hosty vítali generální ředitelka hotelu Casa Marcello paní Iva Němcová a resident manager hotelu Casa Marcello pan Pavel Branžovský.

>> www.casa-marcello.cz



Z karlovarského letiště je to mnohem pohodlnější

Generálního ředitele Grandhotelu Pupp Karlovy Vary pana Romana Vacho jsem se v souvislosti s hlavním tématem vydání VŠUDYBYL zeptal, jaký význam přikládá karlovarskému letišti pro Karlovarský kraj a jeho turistický byznys, zejména pak hotelnictví.



Roman Vacho

Každý dopravní koridor je pro rozvoj cestovního ruchu důležitý. Pro náš region je o to důležitější, že dopravní spojení s Prahou je mnoho desítek let zanedbáváno ze strany státu. Každý, kdo musí jezdit mezi Prahou a západní hranicí v Chebu, ví, o čem hovořím.

Jsem přesvědčen o tom, že uvažované investice do rozšíření možností a kvality poskytovaných služeb karlovarského letiště pomohou rozšířit pravidelná spojení s více místy v Evropě, než je tomu dosud. Je nutné si uvědomit, že již nyní využívají služeb letiště nejen zahraniční návštěvníci našeho regionu, ale také naši turisté, kteří odlétají na své dovolené v zahraničí.

Jakou roli při prosazování letecké dostupnosti Karlovarského kraje ze světa, a to i ze zámorí, sehraává Národní federace hotelů a restaurací České republiky?

Krajská sekce jednoznačně podporuje snahy krajského úřadu a vedení letiště. Hoteliéři a touroperátoři již nyní hledají partnery, kteří by na různých místech Evropy dokázali naplňovat pravidelné linky do Karlových Varů. Není to běh na krátkou trať, ale myslíme, že to není tak vzdálená budoucnost. Ekonomika a strategie vytváření podnikatelských příležitostí a politika zaměstnanosti našeho regionu jsou založeny na cestovním ruchu a lázeňství. Jsem přesvědčen, že význam tohoto hospodářského odvětví, a to i ve vztahu k nejširším vrstvám obyvatel regionu, v budoucnosti výrazně poroste. Je nutné se připravit.

A co Grandhotel Pupp a letecká klientela?

Náš hotel každoročně využívá výhod karlovarského letiště, a to i co se týče nejnáročnější klientely, která k nám létá svými soukromými letadly. Transfer z karlovarského letiště je pro ni mnohem pohodlnější a rychlejší než z pražského.

>>> www.pupp.cz

GRANDHOTEL
PUPP



Národní federace v Grand Hotelu Zvon

7. června se v Grand Hotelu Zvon v Českých Budějovicích konalo další z „Road Show“ Národní federace hotelů a restaurací České republiky. V jejím úvodu spolu s prezidentem NFHR

standardu, vybavených speciálně navrženým nábytkem, internetovou přípojkou, žehličkem kalhot atd. Nejenže nabízejí vysokou míru komfortu, ale i překrásný výhled na historické náměstí se Samsonovou kašnou.

Grand Hotel Zvon již předtím, na jaře roku 2004, svoji nabídku doplnil o patnáct pokojů rekonstruovaných ve čtyřhvězdičkovém standardu. V zimě 2005/2006 budou práce v Grand Hotelu Zvon pokračovat rekonstrukcí zbývajících částí hotelu. Bude vytvořeno i prostorné hotelové lobby s recepcí v centru objektu. Vznikne tak moderně řešený hotelový komplex, nabízející kromě sedmdesáti pěti pokojů pětihvězdičkového a čtyřhvězdičkového standardu kompletně zabezpečených systémem elektronických zám-



ČR Ing. Pavlem Hlinkou promluvil primátor statutárního města České Budějovice doc. RNDr. Miroslav Tetter, CSc. a za hostitele ředitelka Grand Hotelu Zvon Ing. Antonie Šaldová. Grand Hotel Zvon v mimosezoně 2004/2005 prošel náročnou rekonstrukcí dvou historických objektů, která vyústila ve vytvoření oddělené luxusní hotelové části. V prostorách bývalých pokojů i půdních prostorů vzniklo šestnáct originálních klimatizovaných pokojů pětihvězdičkového



ků i zázemí fitness a wellness, průchozí hotelovou pasáž s luxusními obchody a patrovou garáž v objektu.

>>> www.nfhr.cz

>>> www.hotel-zvon.cz

>>> www.c-budejovice.cz



GRAND HOTEL ZVON
SINCE 1533

Vzdělávání pracovníků

cestovního ruchu
v zemích Evropské unie
na počátku 3. tisíciletí

je název mezinárodní konference, kterou pod záštitou Ministerstva pro místní rozvoj ČR ve dnech 15.–16. 9. 2005 v Kongresovém centru České národní banky v Praze pořádá Vysoká škola obchodní v Praze, specializovaná na přípravu studentů pro práci v cestovním ruchu.

Konference je plánována jako výměna zkušeností českých škol a profesních organizací cestovního ruchu se zahraničními vysokoškolskými pracovišti pro obor cestovní ruch. Počítá se s účastí více než sta osob ze škol cestovního ruchu, profesních organizací, představitelů odborů cestovního ruchu krajských úřadů a dalších zájmových institucí. Vedle českých přednášejících se svými názory vy-



VŠO
VYSOKÁ ŠKOLA OBCHODNÍ
V PRAZE

stoupí i představitelé vysokoškolských pracovišť ze Španělska, Rakouska, Belgie, Německa, Japonska, Chorvatska a Slovenska. Dvoudenní zasedání bude mít tři sekce věnované jednotlivým předmětům oboru cestovní ruch – managementu, marketingu, informatice a společenským vědám. Jako čtvrtá sekce bude pracovat workshop o otázkách výuky odbornému cizímu jazyku. Referující i diskutující budou hledat optimální způsoby, jak připravit studenty na práci v cestovním ruchu v perspektivách Evropského společenství a jakou bude třeba vytvořit dlouhodobou koncepci celoživotního vzdělávání – zvyšování kvalifikace a rekvalifikace těch, kteří v cestovním ruchu pracují. Konferenční poplatek činí 2500 Kč (pro studenty 1000 Kč) a zahrnuje účast na konferenci, materiály, stravné, společenský večer a sborník. Poplatek je třeba uhradit na číslo účtu 27-3548880297/0100, variabilní symbol 884. Přihlášku s potvrzením o platbě pak zaslat nejpozději do 12.8.2005 na adresu: VŠO v Praze, o.p.s. nebo faxem. Bližší informace naleznete na webových stránkách školy nebo přímo na vědecko-výzkumném oddělení školy.

VŠO v Praze, o.p.s.

Masná 13, 110 00 Praha 1, fax: 222 327 041
e-mail: secretary.veda@vso-praha.cz

>>> www.vso-praha.cz



Sport a cestovní ruch

Při příležitosti vrcholné fotbalové události letošního roku, Konfederačního poháru, se ve dnech 17. až 19. června v Düsseldorfu konalo setkání předních světových touroperátorů specializujících se na zájezdy na vrcholné sportovní akce. Setkání se zúčastnilo více než šest desítek touroperátorů ze sedmatřiceti zemí světa. Vedle řady evropských zemí přijeli do Düsseldorfu i zástupci z USA, Mexika, Japonska, Jižní Afriky, Izraele či Libanonu. Česko zde reprezentovala cestovní kancelář SLAN tour. Podstatná část programu byla věnována jednání o nadcházejícím mistrovství světa v kopané, které se koná právě v sousedním Německu v červnu a červenci příštího roku. Účastníci měli možnost se podrobně seznámit se stadiony v Dortmundu, Kolíně nad Rýnem a Gelsenkirchenu. Rovněž tak se zabývali otázkou organizace dopravy



a ubytování. Další témata se zabývala otázkami spojenými s blížícími se Zimními olympijskými hrami v Turíně i pro Českou republiku velmi zajímavým Mistrovstvím světa 2006 v hokeji. Diskutována byla i různá specifika spojená s takovýmto typem zájezdů. Např. potřeba zajištění služeb s velkým časovým předstihem, bezpečnostní rizika, nepřipravenost místních podmínek a dodavatelů služeb na specifika a požadavky sportovních fanoušků apod. Jednání se zabývalo i přípravou dalších velkých sportovních událostí v horizontu let 2007 až 2010 - Letní olympijské hry 2008 v Pekingu, EURO 2008 v Rakousku a Švýcarsku, Zimní olympijské hry 2010 ve Vancouveru či Mistrovství světa v kopané v Jižní Africe.

-pel-

Kaviár a ryby, jak se to rýmuje

Zveme Vás na ryby, stálo na pozvánce, kterou jsem dlouho obracel v rukou. Proč bych měl jezdit na ryby, vždyť je nechtám a ke všemu meteorologická předpověď není příliš optimistická. Stejně se mnou takto zřejmě uvažovali mnozí, které na druhou červnovou sobotu zval český výrobce lososového kaviáru Lesy Hluboká nad Vltavou do svého areálu lesních školek. V sobotu 11. června jsem se přes zataženou oblohu přece jen na Hlubokou vypravil. Krásné prostředí lesních školek schovaných uprostřed lesa obklopeného rybníky bylo prosluněno ranním sluncem a kolem nevelkých rybníků seděli chytající rybáři. Vedle sebe manažeři hotelů, kuchaři i cukráři, majitelé restaurací. Profesionálně vyhlížející s vlastním špičkovým vybavením i ti, kteří si náčiní vypůjčili na místě, stržení atmosférou a prvními úlovky kolegů. Příjemně prožitý den byl zakončen pasováním nových úspěšných lovců do cechu rybářského. Nejúspěšnější převzali ceny věnované porcelánkou ve Staré Roli. Již se těším na nové setkání kaviáru Imperátor na rybách.

>>> www.kaviar.cz

-el-



Reprezentant hotelu Corithia Towers a nejmladší účastník Vládík Krofta s kaprem 72 cm.



Pasování úspěšného lovce, šéfkuchaře restaurantu Zámecký vrch, pana Jaroslava Václavka do cechu rybářského.



Vítěz rybářského klání, zástupce kuchařského studia Vladimíra Picky.

Koktejl party Ligy pro cestovní ruch v předvečer Dne daňové svobody

Design hotel Falkensteiner Maria Prag

Euler Hermes Čescob, úvěrová pojišťovna, a.s., Liga pro cestovní ruch, Sekce cestovního ruchu Hospodářské komory hl.m. Prahy a Falkensteiner Maria Prag hotel zvaly na Koktejl party Ligy pro cestovní ruch v předvečer Dne daňové svobody 13. června do Falkensteiner Maria Prag hotelu v Praze. Design hotel Falkensteiner Maria Prag není „jen“ hotelem, ale také galerií art deco v samém centru Prahy. Ať navštívíte restauraci, lobby bar, business lounge, salonky, wellness centrum, nebo využijete ubytovacích služeb, všude se setkáte s kombinací současných designových linií, nápaditě a citlivě zasazených do domu z poloviny 19. století, s kombinací, která navozuje jedinečný pocit elegance, pohostinnosti a komfortu. Hotel je díky své poloze a komplexní nabídce služeb, zahrnující bezpečné neveřejné podzemní garáže, mimořádně vhodný pro pořádání exkluzivních školení a seminářů, pro pobyty při pracovních cestách nebo pro ubytování návštěv firem a podniků sídlících v centru Prahy. Právě pro tento typ zákazníků jeho management připravil velmi praktický systém bonusů a výhod, které hosté získají při dlouhodobém využívání slu-

žeb hotelu. Narozdíl od jiných podobných programů je tento individuálně upraven podle potřeb a preferencí konkrétních hostů.

Pivovar Poutník Pelhřimov

Vedoucí obchodu Pivovaru Poutník Pelhřimov pan Jiří Vacek k jejich pivu uvedl:

„Vaříme pivo plzeňského typu, nepasterizované, bez chemických přísad. Pokud pivovar používá mikrobiologický filtr a dodržuje hygienu, není třeba aplikovat drastickou pasterizaci. Kvalitní vodu ze svatého Křemešnického kopce rozmícháme s příslušným množstvím českého rozšrotovaného sladu. Toto dílo se za určitých teplot a stálého míchání vaří, přičemž se škroby převádějí na cukry. Tomuto procesu se říká rmutování. Po uvaření rmutu se z rozšrotovaného uvařeného sladu vyluhuje roztok, který nazýváme sladinka, do které přidáme žatecký chmel a opět vaříme. Po dovaření nám zbyde rozšrotovaný slad, tj. odpad, kterému se říká mláto a dovařená mladina. Mladinu zchladíme a odvedeme na spilku do otevřených kvasných kádí ve spilce, kde přidáme pivovarské kvasnice. Na spilce mladina prokvasí spodním kvašením zhruba jeden týden. Po prokvašení je samospádem (bez použití čerpadel)

přepuštěna do ležáckých tanků v hloubce 13 m, kde zraje 6 až 8 týdnů. Z ležáckého tanku je přečerpávána přes jemný křemenový filtr, kterým jsou odděleny zbývající kvasinky do přetlačného tanku. Někdy se tento proces může vynechat a můžeme stočit pivo, kterému říkáme nefiltrované. Z přetlačného tanku je dopravováno přes mikrobiologický filtr, zachytávající i nejmenší zbytky kvasinek, do lahví a sudů.“

>>> www.falkensteiner.com

>>> www.znovin.cz

>>> www.pivovarpoutnik.cz

>>> www.rjelinek.cz

>>> www.hkp.cz





FALKENSTEINER
Hotel Maria Prag *****
Welcome to the City



ZÁVŘÍN ZÁVŘÍN, a.s.
se sídlem v Šatově





★ prvotřídní surovina z Aljašky
★ unikátní česká receptura
★ světová kvalita

Kaviár Imperátor

original salmon caviar





Objednávky:
Lesy Hluboká nad Vltavou, a. s.
Lesní 691, 373 41 Hluboká nad Vltavou
tel.: +420 387 843 311, fax: +420 387 965 220
zdenka.dusilova@lesyhluboka.cz, www.caviar.cz

Nebojte se létat do České republiky

Pro region jsou samozřejmě nejvýznamnější bohatí turisté, kteří využijí více služeb vyšší kategorie. Do této skupiny hostů patří například i zahraniční majitelé malých letadel. Ti mají poměrně dost prostředků a hlavně po přistání potřebují nejrůznější placené služby. Mají sice letadlo, ale potřebují pro něj servis, palivo, potřebují si najmout auto a dostat se do města či hotelu. Ubytování mají radši v komfortních hotelích vyšší kategorie. Navíc uvítají kvalitní program, který jim může zprostředkovat místní cestovní kancelář. Subjekty činné v letectví sdružené v Asociaci leteckých provozovatelů ČR mají samozřejmě zájem na tom, aby leteckých turistů do naší země jezdilo co nejvíce. Letecká amatérská asociace ČR proto letos připravila pro své zahraniční kolegy atraktivní pozvánku – DVD nazvané „Nebojte se létat do České republiky“. Je ve čtyřech jazycích a seznamuje s krásami a památkami jednotlivých regionů ČR a také s letišti a podmínkami pro přistání. DVD, které obsahuje množství unikátních záběrů naší země z ptáčích perspektiv, je přímo nabito informacemi a mimo jiné i díky CzechTourismu se dostává k potenciálním návštěvníkům České republiky. Už je zde i první ohlas. Je sice ze zámoří a asi nebude znamenat hromadné přiletý malých letadel, ale zato se k nám chystají letečtí fandové, které zaujala letecká nabídka naší země. Vždyť prakticky v každém regionu máme jedno i více malých letišť, která nabízejí široký sortiment služeb. Počínaje leteckou školou přes vyhlídkové lety, tandemové seskoky padákem či provozování paraglidingu.

Letecké muzeum a letecký cirkus

Mnohde jsou k vidění i zajímavá letadla – veteráni, která přitahují zase další skupinu návštěvníků. Pro milovníky letecké historie je připraveno letecké muzeum, ale také Letecký cirkus Martina Kindernaye, který předvádí na replikách slavných historických válečných letadel letecké souboje, bombardování i pozemní bitvy z první světové války. Dokonce lze předvést i let Wright Flyer III – věrné kopie letadla průkopníků motorového létání – slavných bratří Wrightů. V letní sezoně lákají naši veřejnost i zahraniční návštěvníky i desítky leteckých dnů a dalších akcí. Je to třeba každoroční veletrh letecké záchranné služby HEMS v Hradci Králové, Aviatická Pouť Ing. Jana Kašpara Pardubice, Memorial Air Show v Roudnici nad Labem a letecké dny v dalších místech naší země.



I malé letiště může přilákat zahraniční návštěvníky

Agentura CzechTourism již několik let aktivně prosazuje oživení cestovního ruchu v našich regionech. Snaží se, aby dosud nekoordinované aktivity přešly na profesionální bázi s vyjasněnými kompetencemi a principy řízení. Podporuje činnost tzv. destinačních agentur a destinačního managementu, s cílem zvýšit příliv turistů do regionu a zabezpečit i finanční přínos regionu.

Horkovzdušné balony

Samostatnou kapitolu tvoří lety horkovzdušnými balony. Ty mohou létat i tam, kde nejsou letiště, a jsou vždy velmi atraktivní. Piloti i doprovod balonů dokáží pro své cestující připravit nevšední zážitek, korunovaný závěrečným křtem nového aviatika a vydáním certifikátu. Velmi přitažlivé jsou i balonové fiesty, kterých se koná každý rok několik, dokonce jedna z nich je tradičně i v hlavním městě Praze.

Kudy z nudy

Nehovořili jsme tu o dalších akcích, jako sletech historických letadel, mistrovství ČR v letecké akrobacii, mistrovství ČR v plachtění, v přesném létání, mistrovství Evropy v letecké akrobacii, soutěže parašutistů atd. Výběr je velice široký a prakticky

každý týden se najde některá ze zajímavých leteckých akcí. A ty jsou prakticky ve všech regionech naší země. Bohužel však ještě není na dostatečné úrovni zahraniční, ale i celostátní domácí propagace, nabídka v programu inomingových cestovních kanceláří atd. Vítáme proto nabídnutou ruku CzechTourism a jejich propagačních akcí. Dobrým počinem je katalog Kudy z nudy, který vydala agentura CzechTourism a jehož denní aktualizace je na internetových stránkách. Zajímavý je mimo jiné i tím, že každý podnikatel či pořadatel může zdarma do katalogu zapsat své regionální atrakce. Každý, kdo chce přidat zápis nebo naopak, kdo se chce jako turista podívat, kam by mohl vyrazit na dovolenou či na víkend, si může otevřít webovou stránku www.kudyznudy.cz a dostane se mu množství nejrůznějších, avšak pečlivě utříděných nabídek. Přijezdový i domácí cestovní ruch má v České republice nepochybně ještě rezervy. Spolupráce s agenturou CzechTourism, ale například i vzájemná spolupráce podnikatelů, kteří mají v jednotlivých regionech cestovnímu ruchu co nabídnout, s využitím sítě destinačních agentur, je tedy velmi vítaná. Všichni víme, že zámky a hrady dnes již nestačí a je třeba vymýšlet nové a nové atrakce. A letectví jich skýtá velké množství.



Jan Lajka

>> www.czechtourism.cz



Podpora z Evropského sociálního fondu pro vzdělávání v oblasti cestovního ruchu

Evropský sociální fond (ESF) je coby strukturální fond klíčovým finančním nástrojem pro realizaci Evropské strategie zaměstnanosti. Hlavním posláním ESF je rozvíjení zaměstnanosti, podpora sociálního začleňování osob a rovných příležitostí se zaměřením na rozvoj trhu práce a lidských zdrojů. Orgánem zodpovědným za řízení pomoci z ESF v ČR je Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR (Řídicí orgán a Platební jednotka).

Odbor rozvojových programů v cestovním ruchu Ministerstva pro místní rozvoj ČR jako konečný příjemce opatření 4.2 „Specifické vzdělávání“ Operačního programu Rozvoj lidských zdrojů (OP RLZ) připravuje projekty vzdělávání v oblasti cestovního ruchu. Projekty zajistí soustavné vzdělávání, které posílí konkurenceschopnost odvětví cestovního ruchu a zvýší kvalifikační úroveň. Celkový objem finančních prostředků na období do roku 2008 činí 260 milionů korun, z toho je 75 % (195 milionů korun) hrazeno z prostředků ESF, 25 % (65 milionů) ze státního rozpočtu. Výuka bude organizována pro zájemce o vzdělávání na nekomerční bázi a bude zahájena koncem letošního roku.

Řídicím orgánem OP RLZ byl schválen projekt „Školení a vzdělávání pracovníků v cestovním ruchu“ a projekt „Odborná školení a vzdělávání pracovníků územní veřejné správy pro oblast cestovního ruchu“. Dodavatelé z řad vzdělávacích institucí, konzultačních, softwarových a případně jiných firem budou vybíráni podle zákona č.40/2004 Sb. Proces výběru bude následovat po zveřejnění výzvy k předkládání nabídek na centrální adrese v průběhu měsíce července tohoto roku.

Projekty lze považovat za průlomové v oblasti mimoškolního vzdělávání pracovníků v cestovním ruchu; vytvořené formy distančního vzdělávání se mohou stát základními elementy celoživotního mimoškolního vzdělávání v oboru. K tomuto účelu bude sloužit rovněž vytvořený portál e-knihovny cestovního ruchu. Kurzy budou zakončeny testy a úspěšní absolventi obdrží osvědčení. Projekty jsou určeny zájemcům o vzdělávání s trvalým bydlištěm mimo území Hlavního města Prahy. K oslovení zájemců o vzdělávání je plánována přiměřená informační a propagační kampaň, která vyvrcholí na podzim letošního roku.



První projekt „Školení a vzdělávání pracovníků v cestovním ruchu“

obsahuje „Katalog vzdělávacích programů“, ze kterého bude již v rámci realizace vybírat dodavatel (ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj ČR a expertní skupinou na základě svých analýz) kolekci vzdělávacích programů pro realizaci, jejich nejvýhodnější a nejvíce efektivní kombinace. Na realizaci této části projektu, tj. na přípravu obsahu a metodiky školení – realizaci a logistiku školení – vyhotovení tiskových materiálů – převod programů do distanční formy – vytvoření e-knihovny cestovního ruchu – je vyčleněno 37 895 tis. korun včetně DPH. Předpokládá se minimálně 6 500 proškolených osob.

Plánovány jsou následující hlavní moduly projektu:

Oborové (mají představovat 50 % z celkové kapacity vzdělávání) – kurz „Standard“ 24 hodin max. 20 osob, kurz „Mini“ 12 hodin max. 20 osob, jednodenní seminář 7 hodin max. 60 osob, konference 7 hodin, praktický trénink dovedností (workshop) 7 hodin max. 12 osob.

Informační technologie (15 % kapacit z celkové zakázky z důvodu realizace dalšího projektu specializovaného na informační technologie /IT/ „Informace v cestovním ruchu“). Realizovány budou obdobné kurzy „Standard“ a „Mini“ s maximálním počtem 16 účastníků.

Jazykové vzdělávací programy s kurzem „Standard“ 40 hodin max. 14 osob, seminář 5 hodin max. 20 osob.

Katalog odborných témat vzdělávacích modulů může obsahovat např.:

„Region a cestovní ruch“, „Obec, region, stát a služby v cestovním ruchu“, „Řešení krizových situací v cestovním ruchu“, „Marketing cestovní kanceláře a cestovní agentury z pohledu jejího zaměstnance“, „Informační a komunikační systémy“, „Prodej produktů v cestovním ruchu“, „Wellness“, „Město jako produkt cestovního ruchu“.

Z oblasti informačních technologií to jsou např. „Internet pro cestovní ruch“, „Náš produkt na webu“, „Maximální využití IT v cestovním ruchu“.

Jazykové kurzy budou obsahovat např. „Angličtina pro cestovní ruch“ a další jazyky podle potřeb daného regionu. Výuka bude zaměřena na středně pokročilé s důrazem na odbornou terminologii cestovního ruchu.



Druhý projekt „Odborná školení a vzdělávání pracovníků územní veřejné správy pro oblast cestovního ruchu“

Cestovní ruch bezprostředně souvisí s veřejnou územní správou, neboť ta má podporovat jeho rozvoj na příslušných územních úrovních a může být partnerem podnikatelským subjektům při společném rozvoji podmínek pro cestovní ruch. Struktura obsahu vzdělávacích programů je do jisté míry obdobná jako v prvním projektu, avšak zaměřená na pracovníky územní veřejné správy, do jejichž kompetence cestovní ruch spadá. Rozpočet základní části projektu je ve výši 36 119 tis. korun včetně DPH, předpokládáný počet proškolených osob je 2 300.

Kompletní informace budou uvedeny ve výzvě na centrální adrese a v zadávací dokumentaci. Ta vymezuje předmět veřejné zakázky v podrobnostech nezbytných pro zpracování nabídky a bude k dispozici u zadavatele.

V letošním roce předloží Ministerstvo pro místní rozvoj ČR návrhy těchto dalších systémových projektů, resp. grantového schématu:

- informace v cestovním ruchu
- destinační management a vytváření produktů v cestovním ruchu
- event marketing pro cestovní ruch
- rekvalifikační programy pro služby v cestovním ruchu
- školení a vzdělávání pro podnikatele v cestovním ruchu a začínající podnikatele včetně agroturistiky, podnikání v cestovním ruchu na územích chráněných přírodních hodnot nebo chráněných hodnot kulturního dědictví (grantové schéma).

Ing. Igor Hartmann
ředitel odboru rozvojových programů
v cestovním ruchu
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR





Na více než stovce renomovaných mezinárodních letišť

Travellex nejznámějším provozovatelem směnárén

K cestování patří nejen letiště, jejich velké odletové haly a letadla různých společností a linek, ale také Travellex. Hlavně proto, že je nejznámějším provozovatelem směnárén nejen v turistických centrech, ale i na letištích. Travellex totiž provozuje směnárny na více než stovce mezinárodních letišť po celém světě, například v Londýně, Amsterdamu, Bruselu, Římě, Frankfurtu, New Yorku, Orlandu, Honolulu, Tokiu, Bombaji, Sydney, Ománu, včetně pražského letiště Ruzyně. Travellex je dnes

již samozřejmou součástí každodenního života na letištích – členové posádek jednotlivých leteckých společností si například mohou vyměnit peníze prostřednictvím jeho poboček bez jakýchkoli poplatků. Britské aerolinie navíc s Travellexem spolupracují natolik úzce, že klienti Travellexu dostávají navíc míle na své karty British Airways, resp. aliance Oneworld, za každou operaci provedenou v hotovosti. Travellex na oplátku nabízí možnost výplaty peněz ve zvolené měně oproti speciálním hotovostním kartám British Airways.

Firmám operujícím na letištích

Zajímavou službu nabízí Travellex všem firmám operujícím na letištích. Aby se vyhnuly transportu velkých objemů peněz v hotovosti z letiště a zpět a možným souvisejícím rizikům, Travellex se postará o jejich hotovostní prostředky a druhý den převede odpovídající částku přímo na jejich bankovní účty. Podle slov Jiřího Krejči, generálního ředitele pro region středoevropských zemí, poskytuje Travellex své služby na špičkové úrovni, reaguje na potřeby trhu a zejména zákazníků.

„Při cestě z České republiky mají cestující příležitost vyměnit své finanční prostředky – ať jsou turisty nebo odjíždějí na pracovní cestu – až těsně před odletem v pobočce Travellexu na pražské Ruzyni. Zákazníci využívající služeb Travellexu pravidelně nebo poprvé se mohou kdykoli spolehnout, že jim budou

nabídnuty všechny významnější zahraniční měny. V případě, že u sebe nechtějí mít hotovost, dokážeme jim vyjít vstříc nabídkou cestovních šeků.“

Travellex je totiž největším poskytovatelem cestovních šeků Visa a MasterCard na světě. Mezinárodní cestovní šeky Visa a Thomas Cook MasterCard jsou přijímány v tisících míst na světě, včetně bank a směnárén; v některých zemích je možné je snadno použít i k přímé platbě za zboží a služby – například v USA mohou klienti ušetřit čas a místo výměny šeků za hotovost jimi platit rovnou při nákupu. Cestovní šeky jsou dokonalými společníky na cestu. Jsou jedním z nejbezpečnějších a nejpohodlnějších způsobů, jak mít u sebe peníze kdekoli na cestách. Jsou dostupné ve všech významných světových měnách, je snadné je používat i vrátit; navíc platí neomezeně!

Přidaná hodnota ve formě škály produktů

Ke službám v oblasti výměny peněz poskytuje Travellex přidanou hodnotu ve formě celé škály produktů, například cestovní pojištění a telefonní karty. K tomu Jiří Krejča dodává:

„V případě, že peníze cestovatel nestihne vyměnit v místě, odkud odlétá, nebo zapomene, při příjezdu



do cílového města stačí jen vyhlížet zřetelné červené logo.“

Při cestě zpět lze využít služby Buy Back Plus, jejímž prostřednictvím Travellex zajistí odkup zbylých prostředků v zahraniční měně ve stejném kurzu, v jakém byly pořízeny. Jen těžko se dá odhadnout, kolik peněz při cestování nakonec klient Travellexu opravdu využije. Travellex nabízí také celou škálu služeb pro obchodníky. V globálním měřítku jim pomáhá zvládnout devizové obchody a zahraniční bezhotovostní platby. V případě, že spolupracují se zahraničními dodavateli nebo mají zahraniční zákazníky, Travellex mj. zajišťuje i forwardové kontrakty, jimiž se mu daří minimalizovat kurzová rizika svých klientů.



Travellex Czech Republic a.s.
tel.: 221 105 371
e-mail: info@travellex.cz
» www.travellex.com



On-line systém Azur Reizen fandí leteckým zájezdům k moři

Mgr. Adel Dridi je ředitelem cestovní kanceláře Azur Reizen, která se specializuje na letecké zájezdy do Tuniska, na Tabarku, do Turecka a Egypta. Začátkem léta jsem se jej zeptal na to, jak se vyvíjí sezona.

Velmi dobře a doufám, že to tak vydrží až do konce, že nepřijde nic, co by ji narušilo. Navíc jsme letos díky novému softwaru velmi výrazně zracionalizovali obchodní styk s partnery – dalšími cestovními kancelářemi a agenturami i s potenciálními klienty, což bylo naším cílem. On-line systémem jsme jim totiž chtěli usnadnit práci, aby nemuseli vznášet telefonické dotazy, máme-li volné kapacity v hotelech a volné sedačky v letadlech apod., snížit jim provozní náklady. Tedy přispět k tomu, aby mohli spolu s Azur Reizen podnikat či pracovat s vyšším uživatelským komfortem.

Jak váš on-line systém funguje?

Stačí si na internetu otevřít naši stránku www.azurreizen.cz, jež obsahuje vyhledávač a v něm zadat kritéria. Volit je možné podle termínu, destinace, ceny a místa odletu z České republiky. Systém vám nabídne dosud neobsazené kapacity splňující požadavky vyhledávání. Zájezd lze okamžitě koupit nebo si jej můžete na 24 hodin zarezervovat.

V Česku vzdor jedněm z nevyšších bankovních poplatků ale není výjimkou, že mezibankovní převody trvají i několik dní...

Bohužel ani platby kartou v Česku moc ne-



Mgr. Adel Dridi

fungují, takže platby za zájezdy klientům umožňujeme realizovat více způsoby. Buď platbou v hotovosti na některé z poboček Azur Reizen nebo bankovním převodem. Z tohoto důvodu vedeme účty u tří renomovaných bank: eBanky, Komerční banky a Československé obchodní banky. V našem systému si zájezd může rezervovat a koupit každý. Pokud ale rezervaci do 24 hodin nepotvrdí platbou, zájezd je nabídnut zpátky do prodeje.

Jak v tomto systému funguje spolupráce s provozními prodejci?

Každý ze smluvních partnerů od nás obdrží přístupové heslo, a i když rezervuje obdobným způsobem jako přímý zákazník, jsou jím prodané zájezdy vykazovány v rámci jeho kontingentu. Od prodaného objemu se pak odvíjí i výše smluvní odměny.

>> www.azurreizen.cz



PRVNÍ NOVOMĚSTSKÝ RESTAURAČNÍ PIVOVAR

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

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

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

Prohlídka pivovaru s odborným výkladem

Vynikající **typicky česká** a mezinárodní kuchyně

Pivní večery s živou hudbou

Bohatá nabídka **menu** pro turistické skupiny



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

Novoměstský pivovar s.r.o.

Vodičkova 20, 110 00 Praha 1
tel./fax: 222 232 448, 222 231 662,
602 459 216

e-mail: sales@npivovar.cz
www.npivovar.cz