

NA CESTÁCH 13

Vrchol sportovního léta. V srpnu do Olympijského parku Rio – Lipno jeďte busem



2 a 9

Rozhovor s Manažerem roku 2015 Miroslavem Dvořákem, šéfem firmy MOTOR JIKOV Group a Jihočeské hospodářské komory

3

Na milion kilometrů bez nehody potřeboval František Koška na Šumavě 22 let



4

Tipy CK Saturn na letní dovolenou

12

Český Krumlov a Milevsko mají od letošního roku nové městské hromadné dopravy

Akciová společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice provozuje od 1. ledna 2016 dvě nové městské hromadné dopravy v Milevsku a v Českém Krumlově. Obě vznikly z již provozovaných linek, které do konce loňského roku financoval Jihočeský kraj.

„Ale protože obsluhovaly pouze území samotných měst, byly vyloučeny ze základní dopravní obslužnosti kraje a nově proto na jejich provoz přispívají radnice,“ vysvětluje obchodní ředitel Ing. Karel Coufal. Další městskou dopravou, s již roční zkušeností z provozu, financuje také město Vimperk.

„Ve srovnání s městskou dopravou, kterou dlouhodobě provozujeme v Písku, jde o menší rozsah služeb. V Písku třeba autobusy MHD ujedou 281 tisíc kilometrů ročně, zatímco v Českém Krumlově 197 tisíc, v Milevsku přibližně 22 tisíc a ve Vimperku 14 500. Výhodou doprav pod správou města je jejich možnost rozhodovat o vedení spojů a tarifních podmínkách. Tedy například o tom, zda budou seniorům nad určitý věk poskytovat cestování zdarma,“ poznamenává.

Tuto možnost využívají všechna uvedená města, která tak dopravu zvýhodňují zejména pro nejpotřebnější skupinu obyvatel, která se pak pro ně stává atraktivnější a tedy ji i víc využívají. Mezi dal-



Také v Českém Krumlově přešlo financování MHD z kraje pouze na radnici.

ší výhody patří zjednodušení systému odbavování formou paušální jízdenky na celou trasu jízdy nebo vzájemně slučitelné odba-

vování se systémem používaným v příměstské dopravě, kdy cestující může využít „Dopravní kartu“ i pro odbavení v MHD.



Autobus MHD na zastávce ve Vimperku.

Města nyní hledají i nové možnosti dopravní obslužnosti v místech, kam dosud MHD nejezdila. V Milevsku jde například o lokalitu Cukavy s rodinnými domky nebo oblast hřbitova, ve Vimperku o výrobní zónu U Sloupu se zřízením zastávky a zavedením dopravy pro zaměstnance firmy SAK do třísměnného provozu. V Českém Krumlově se připravuje změna koncepce dopravního systému, kdy současně čtyři linky se „koncentrují“ do dvou. Dojde také k úpravě počtu ujetých kilometrů a snížení počtu potřebných autobusů pro obslužnost města. „Pracujeme na tom, aby se tyto změny dotkly stávajících dopravních zvyklostí cestujících co nejméně,“ uvedl Karel Coufal.

Do měst ekologické autobusy, na krajské linky přibudou už během června další nová vozidla

■ České Budějovice

Pro rychlejší obnovu vozového parku chce dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice využít dotační programy Ministerstva pro místní rozvoj ČR a koupit nízkemisní autobusy na stlačený zemní plyn (CNG) nebo na elektrický pohon. Jejich ekologický provoz je v městské dopravě velmi přínosný, jak ukazují zkušenosti z Písku a Českého Krumlova, kde v příměstské dopravě jezdí autobusy na CNG.

„V tomto trendu chceme pokračovat u městských doprav ve všech městech, kde je zajišťujeme. Tedy také v Milevsku a Vimperku,“ říká obchodní šéf Karel Coufal. Součástí těchto záměrů je proto také vybudování potřebné infrastruktury, v tomto případě plnicí stanice CNG nebo dobíjecí stanice pro elektrobuses. Zejména pro Písek, zapojený do projektu



Na krajských linkách letos vyjede dvanáct nových autobusů Iveco.

Smart City a s přívlastkem „město v lesích“, je ekologický a bezhlučný provoz elektrobuses přímo v samotném centru města dobrou vizitkou.

Nové autobusy společnost ale nasadí i na krajských linkách. V dubnu bylo ukončeno výběro-

vé řízení na 12 linkových autobusů v délkách do 10,5 a do 12 metrů. Budou nasazeny na vnitřokrajské linky, spojující zejména samosprávné obce s krajským městem. Základní parametry vozidel tvořily zejména pohodlné sklápěcí sedačky s vysokými opě-

ráky, výkonná klimatizace či dvojitě zasklení oken. Do konce června by měly provozovat převzít osm nových autobusů, zbývajících čtyři potom během září.

(Čtete také: Vozový park letos rozšíří dvanáct autobusů Iveco – str. 10)

Dopravní karta zlevňuje jízdné

Od 12. června nastaly v jízdních řádech ČSAD AUTOBUSY České Budějovice některé změny. Mimo jiné byly zrušeny nerentabilní linky 330111 dvěma páry spojují na trase Český Krumlov-České Budějovice-Písek-Praha a omezen sobotní a nedělní provoz na lince 370003 Prachovice-Vodňany-Písek-Praha. Vypuštěn byl také pár spojů ve všední dny na trase Vimperk-Strakonice-Praha. Jde o reakci na dlouhodobě ztrátový provoz těchto spojů, které si nenahradily dost cestujících a nejsou tak finančně soběstačné. Cestující na dálkových linkách mají nyní možnost zakoupit zvýhodněné jízdné o 15% a se slevou 40% si pořídit elektronickou jízdenku - čipové Dopravní karty. Pouze s ní získají slevu a z Písku do Prahy pak pocestují za 84 či 63 Kč (studenti), z Vimperku do Prahy za 106 resp. 79 Kč. Další úsporu nabízí zpáteční jízdné se slevou 12% nebo včas zakoupené jízdenky se slevou až 20%.

Do olympijského parku Rio – Lipno busem

■ Lipno nad Vltavou

Sportovní vrchol letošního roku, Olympijské hry v brazilském Rio de Janeiru, budou mít návštěvníci Olympijského parku Rio - Lipno v Lipně nad Vltavou od 4. do 22. srpna dostupné z první ruky i díky dopravní společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Ta bude zajišťovat linkovou autobusovou dopravu nejen do srdce olympijského parku v Lipně nad Vltavou, ale návštěvníky dopraví i na další sportoviště, která kolem přehrady vzniknou od Horní Plané až po Loučovice.

„Do projektu nasadíme osm autobusů na trasách Frymburk - Lipno nad Vltavou - Loučovice a Frymburk - Lipno nad Vltavou - Přední Výtoň. K dispozici budou také svozy od vlaků a parkovišť pro osobní auta,“ uvedl obchodní ředitel Karel Coufal. Pro organizátory i řidiče autobusů to bude zatěžká-

vací zkouška, protože se očekávají tisíce turistů a návštěvníků.

Když se v roce 2014 konala zimní olympiáda v ruském Soči, olympijská atmosféra rozhýbala Prahu, kam do Olympijského parku Soči – Letná, který vyrostl na rozloze



135 tisíc metrů čtverečních, dorazilo úctyhodných 400 tisíc lidí. Děti i dospělí měli tehdy možnost zkusit si jaké to je hrát lední hokej, běhat či skákat na lyžích, co musí zvládnout biatlonisté, snowboardisté, rychlobruslaři, krasobruslaři nebo hráči curlingu. A totéž teď, v podobě letních sportů, budou moci vyzkoušet díky Českému olympijskému výboru a Jihočeskému kraji také Jihočeši a návštěvníci regionu.

Přímo v olympijském parku, který na březích přehrady vyrostl, bude

vedle vlastního aktivního sportování možné nasát také olympijskou atmosféru, sledovat přímé přenosy na velkoplošných obrazovkách a na dálku podporovat české reprezentanty. Celkem si bude možné vyzkoušet přes 50 sportů, s jejichž zvládnutím budou pomáhat i současní a bývalí reprezentanti.

Další sportoviště se pak rozprostřou v blízkém i širokém okolí. Například poblíž malebného Frymburka vznikají atraktivní tratě pro horská kola. V Přední Výtoni se uskuteční turnaj v ragby či závod v triatlonu a v korytě řeky Vltavy u Loučovic se na „divoké vodě“ budou prohánět rafty a kajaky. Obec Černá v Pošumaví, která je na Lipensku přirozeným centrem vodních sportů, bude zase hostit závody v jachtingu, kitingu a windsurfingu. Prostě srpnová olympijská sportovní nabídka na Lipensku bude velmi atraktivní. A jak jinak než cestovat, než bezstarostně busem.

Miroslav Dvořák, šéf firmy MOTOR JIKOV Group a předseda představenstva Jihočeské hospodářské komory se stal Manažerem roku a říká:

Budu šťastný, když titul pomůže firmě, nikoli mně. Ta tu je už 117 let

Ing. Miroslav Dvořák o sobě říká, že je Jihočechem každým coulem. V kraji se narodil a žije, je významným akcionářem prosperující strojírenské firmy MOTOR JIKOV Group a také předsedou představenstva Jihočeské hospodářské komory. Od konce loňského roku je i jedním z viceprezidentů Svazu průmyslu a dopravy ČR a od letošního dubna i Manažerem roku. To vyhrál nejstarší českou soutěž podnikatelů, která vyhlásila vítěze už po třinácté v řadě.

Zdá se, že prožíváte dobré období. Je ten dojem pravdivý?

Ale ani předchozí období nebyla podnikatelsky špatná (směje se). I když třeba v době ekonomické krize v letech 2008 a 2009 jsme museli v holdingu Motor Jikov propustit zhruba 350 lidí, abychom přežili. Ale i když jsme propadli s tržbami i ziskem, a byly to opravdu kruté časy, nevzpomínám na ně se sevřeným žaludkem. Naopak jsem pyšný, že jsme tohle období zvládli a dokázali jím úspěšně projít. Hodně nás posílilo.

V čem například?

To by bylo na román... Ale snad pro ilustraci postačí, když řeknu, že z obrátu 1,5 miliardy v roce 2008 jsme hned v tom dalším propadli na 900 milionů korun a mnozí nad osudem firmy už lámali hůl, protože práce nebyla nebo jí bylo málo. Dnes jsme zpátky na obrátu 1,6 miliardy a máme o nějakých 200 zaměstnanců méně než v tom roce 2008. To znamená, že i produktivita práce je zcela někde jinde.

Pokládáte za výhodu, že jste v Motoru Jikov vyrostli, že ho důvěrně znáte?

V některých oblastech určitě. V roce 1986 jsem zde začínal jako konstruktér, a letos to je tedy už třicet let. Ale jak jste starší a zkušenější, tak zjišťujete, že dobře fungující firmy se řídí podle podobných pravidel a zásad. Když se toho držíte, většinou jste úspěšní. Mně třeba hodně baví organizace, nastavování optimálních struktur a schémat, aby procesy byly opravdu efektivní. Tím jsem někdy až posedlý, někomu možná i protivný. Zvláště, když nerad poslouchám, jak se to tady spous-



Prezident České republiky Miloš Zeman předal v dubnu v pražském Paláci Žofín tituly Manažer roku 2015 Miroslavu Dvořákovi, šéfovi českobudějovické společnosti MOTOR JIKOV Group, a Radce Prokopov, ředitelce firmy Alca plast.

tu let dělalo tak a tak, a proč se to teď má dělat jinak. Z toho ale nikdy neuhnu. Takže ano: znalost prostředí je výhodou, ale není rozhodující. Určitě bych se nebál někde převzít odpovědnost jako krizový manažer, kdybych o to byl požádán.

Jak se pak díváte na titul Manažer roku?

Podobně. Mě víc potěšilo, že je spojený s Motorem Jikov, firmou, která existuje už 117 let, zatímco já se takového věku rozhodně nedožiju (směje se). Ano, Dvořák ho spoluvlastní, řídí, někam vede, něčeho dosáhl a porota v čele s ekonomem Janem Preclíkem to ocenila, ale budu šťastný, když ten titul pomůže firmě, nikoli mně.

V čem třeba?

Například v tom, že si lidé řeknou: Hele, to je úspěšný podnik, nestálo by za to v něm pracovat?

Nebo, že naši zaměstnanci na Motor mohou být zase o trochu pyšnější. Nebo že se tak dostaneme do širšího povědomí, protože Motor je historicky spjat se strojírenstvím a automobilovým průmyslem, a protože nemáme „spotřebitelský“ produkt, na němž bychom stavěli marketing, nemusíme být mimo obor tak známí jako třeba výrobci spotřebního zboží.

Co je pravdy na tom, že MJG měníte z výrokové firmy na technologickou?

To je naprostá pravda. Přizpůsobujeme tomu řízení divizí, posilujeme specializace, budujeme odbornost, aby slévárny byly slévárnami a v obrobě se obrábělo. A to samé i na dokončovacích pracích a montážích. Vše je ale podmíněno dostatkem kvalifikovaných lidí, neboť těch obecně ubývá. My jsme třeba obráběli

ve třech divizích, nyní jen v jedné. Má to prostě svou logiku. Stejně jako, abychom zvýšili konkurenční schopnost, jsme založili technologická vývojová centra zaměřená na inovace a aplikovaný vývoj nových technologií, postupů a procesů. Výsledkem jsou zcela robotizovaná pracoviště a věřím, že jsme připraveni stát se lídrem na trhu v oblasti automatizace a robotizace výrobních procesů.

Kdysi byl Motor spojen s karburátory, kompresory, prostě dodávkami pro automobily. Jak byste ho charakterizoval dnes?

Jako strojírenský a slévárenský holding, jehož hlavními obory podnikání jsou slévárny, obrábění, montáže a podpůrné procesy jako je výroba forem a jed nouúčelových strojů.

(Pokračování na straně 4)

Budu šťastný, když titul pomůže firmě, nikoli mně.

(Pokračování ze strany 3)

Vše se zaměřením na automobilový a spotřební průmysl. Konkrétně jde třeba o tlakové odlitky ze slitin hliníku a zinku, nízkotlaké odlitky z hliníku, odlitky ze šedé a tvárné litiny, dílce pro filtrační a hydraulické systémy, manipulační techniku, montážní zařízení, speciální obráběcí stroje, kardanové hřídele. Není toho málo. O to víc mě těší, že dvě třetiny produkce směřují na export.

Nechybí vám ale finální výrobek, který by byl symbolem firmy?

To je asi důležitější pro veřejnost, než pro nás. Třeba pro mne je klíčové, abychom prosperovali a zaměstnanci u nás byli spokojeni. Ale ptáte-li se, my ten výrobek máme. Jen nese anglickou značku. Je jím nýtovací nářadí, u nás říkáme nýtovací pistole, které jsou našim know how. Vyrábíme je v licenci prakticky pro celý svět od Asie po Ameriku. A časem se jim mohou stát plničky automobilů, jezdících na stlačený zemní plyn (CNG), s nimiž jsme začali před několika lety. Do objemu 100 kubíků je vyvíjíme a vyrábíme sami, nad tuto hranici pak velké plnicí stanice, využívané i pro autobusy společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, budujeme díky licenční smlouvě s německým partnerem.

Jak dlouho trvá, než k zásadním rozhodnutím dospějete?

Postupně a po vlnách. Určitě to není ze dne na den. Třeba v tlakové slévárně jsme pro automobilku Scania vyráběli vysokotlaké odlitky a ona nás poptávala i na nízkotlaké. Kupovali jsme je proto od jedné firmy v Praze, a v Soběslavi je jen obráběli. To mi časem začalo vadit, a proto jsem jednoho dne svolal své ředitele a zadal analýzu, co by nás technologie nízkotlakého lití stála, protože by šlo o úplně novou výrobu. Kolegové mi předložili čísla, náklady na investice, lidí, odhadovanou návratnost, návrhy na umístění... Když jsme vše zanalyzovali, řekl jsem, půjdeme do toho. A trvalo pět let, než jsme se dostali k prvním zakázkám. Do té doby jsme jen vzorkovali. Nebylo to jedno-



Mezi gratulanty byl také premiér Bohuslav Sobotka.

duché, vše trvalo déle, než jsme čekali, ale dnes jsem rád, že jsme martýrium podstoupili. Máme další podnikatelský obor, na němž lze stavět.

Kde je hranice rizika, za níž byste nikdy nešel?

Když bych neviděl na výsledek, nemohl si projekt propočítat, analyzovat, po všech stránkách rozebrat náklady, cenu peněz, investice. A poznat zákazníka. Obecně držíme tří až čtyřletou návratnost investic, ale často se tyto termíny protahují, protože žádný projekt není bez rizik. Ale tím, že se důkladně připravíte, je snižujete.

Vyšly vám všechny záměry? Nebo jste někdy šlápl i vedle?

Aby byl nějaký nový projekt ekonomický a my ho museli předčasně ukončit, tak to se mi zatím nestalo. Ale třeba u nízkotlaku jsem si myslel, že všechno zvládneme rychleji, náběh i návratnost. Takových případů je víc, protože i zákazníci často mění zadání i parametry, a vše se zpožďuje.

Všechno řešíte se svými kolegy, nebo nabíráte lidi?

Pokud jde o slévárnictví, obrábění, montáže, pak s našimi lidmi napříč divizemi. Já připravuji

strategii, rozhodují o ekonomice, a odborní ředitelé řeší zbytek. V tom to je kolektivní práce. Nedávno jsem vytvořil i pozici projektového manažera, protože nové projekty je třeba připravit, hodně komunikovat uvnitř holdingu i se zákazníkem. U nízkotlaku, kde jsme odborníky neměli, jsme vše řešili tím, že jsme si u výrobce – dříve v Německu, dnes v Itálii – zadali i výrobu formy na konkrétní produkt, včetně vzorkování. Naši lidé se tam jezdili učit, a my přivezli stroj s technologií, formou i vyučenými lidmi. Je to dražší, ale riziko, že vše technicky zvládneme, se eliminuje. Dnes si už jednodušší formy vyrábíme v naší nástrojárně.

O Motoru se ví, že hodně podporuje technické vzdělávání dětí a mládeže. Pomáhá to získávat nové odborníky?

Těžká otázka. Pokud jde o absolventy vysokých škol, ročně jde vždy jen o pár nových, mladých a technicky zdatných odborníků. Kolegové z vedení mají pocit, že by jich mělo být víc, ale je třeba vidět obrovskou konkurenci na trhu práce a poptávku po těchto profesích. Procento lidí, které si takto vychováme, je sice nízké, ale díky tomu, že se této oblas-

ti systematicky věnujeme, ovoce z toho je. Pravda, jde o jednotlivce, ale velmi kvalitní, pokrývající přirozenou obměnu zaměstnanců.

Jak váš model vypadá?

Základem bylo, že jsem se rozhodl rozdělit pozici personální ředitelky na dvě. Jedna má na starost klasickou personální práci pro 900 zaměstnanců, druhá pak rozvoj lidských zdrojů. Rozvoj zaměstnanců je velmi důležitý, pomáhá nám je udržet, motivovat, získat. Ve městech, kde máme závody, spolupracujeme už s vybranými mateřskými a základními školami, a zveme k tomu rodiče. Na to navazuje spolupráce s vybranými středními školami a odbornými učilišti, pro jejichž odborné denní praxe jsme v našich závodech vytvořili výcviková pracoviště se strojním vybavením a mistry.

Stojí to hodně peněz, zhruba čtyři miliony ročně, ale díky tomu Motorem Jikov každý rok projde na dvě stě učňů. Řadě z nich pak poskytujeme i stipendia, abychom podchytili technické talenty. Mnozí zůstanou a to dává těhle práci hluboký smysl, protože posilujeme i dělnické a technické profese.

(Pokračování na straně 5)

Ta tu je už 117 let a takového věku se já nedožiju.

(Dokončení ze strany 4)

Na co jste pyšný?

Na způsob, jakým jsme se dostali z ekonomické krize na přelomu let 2008 a 2009. To nám hodně lidí nevěřilo, banky snižovaly úvěrový rámec a měli jsme tak méně peněz v době, kdy jsme je potřebovali nejvíc... Ale naučilo nás to dívat se na chod a organizaci fabriky jinak. Zbavili jsme se neproduktivních výrob jako byly kompresory, prodali jsme regulátory, řešíme, co se zemědělskou mechanizací.

Pomáhá to posílit pozici, dostat se od jednoho zákazníka k dalšímu?

Základem je nabídnout komplexní projekt, podílet se třeba i na vývoji výrobku. Takže v tomto smyslu ano, protože máme volnější ruce a lze se koncentrovat na výsledek. Podívejte, koncern VW spoluvlastní jak Scanii, tak dalšího výrobce nákladních aut MAN, a už je vidět, že i zde vzniká koncernová platforma, na níž musí dodavatelé, tedy i my, umět reagovat. A na to potřebujete kapacitu i finanční sílu.

Máte ještě podnikatelský sen?

Musím se přiznat, že nejsem moc velký vizionář. Mým snem vždy bylo být svobodným, nezávislým člověkem. A to jsem si splnil. Politicky ani ekonomicky nejsem nikomu povinován. A v podnikání? Mám pár privátních zájmů, ale těžko říct, kudy se vydám. V minulosti mě bavilo zdravotnictví a jeho optimalizace, byl jsem třeba tvůrcem krajského nemocničního holdingu, z čehož dodnes žije. To je téma, co mě baví. Ale záleží i na jiných věcech. Třeba jak mě bude omezovat věk.

Platí to i o vašich společenských funkcích?

Ty beru jako zpestření práce. Díky tomu, že jsem předsedou dozorčí rady Svazu průmyslu České republiky a jedním z viceprezidentů Sdružení automobilového průmyslu, mám zároveň jako předseda představenstva Jihočeské hospodářské komory víc možností prosazovat zájmy podnikatelů než možná lidé v jiných regionech. A rád jim cestu prorážím a různé dveře otevírám, i když musím říct, že nějakého vděku se za to nedočkáte (směje se).

Vladimír Homola, místopředseda představenstva Jihočeské hospodářské komory, říká:

Přes nepovinné členství je zájem podnikatelů o práci a činnost komory poměrně velký

Ing. Vladimír Homola, generální ředitel ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, je místopředsedou představenstva Jihočeské hospodářské komory (JHK), a tedy i jedním ze spolupracovníků jejího předsedy představenstva Miroslava Dvořáka.

Jaký to je šéf? Jak se vám s ním spolupracuje?

Stručně řečeno: bez problémů. V prostředí hospodářské komory lze mluvit o přátelském prostředí a partnerství, které zde Miroslav Dvořák při jejím řízení upřednostňuje. Většina zásadních rozhodnutí je podrobena diskusi a ze společných názorů pak vzejde rozhodnutí. A pokud vím, podobný způsob pan předseda používá i při řízení svých firem. Prestižní ocenění Manažer roku jen potvrzuje, že jsou za ním nesporné úspěchy.

Jaké má JHK mezi jihočeskými podnikateli postavení?

Od mnoha kolegů vím, že si váží už toho, že mohou používat logo Jihočeské hospodářské komory, což beru jako výraz stavovské cti. Komora je seriózním a stabilním partnerem pro členy



Vladimír Homola, jako místopředseda představenstva Jihočeské hospodářské komory, podepsal 24. května s hejtmanem Jiřím Zimolou dokumenty o vzniku Jihočeského paktu zaměstnanosti.

i vnější svět, jako jsou úřady, samospráva, státní správa či školy. Ty mohou své žáky díky komoře motivovat a odborně připravit. Spolupráce se školami je velmi těsná a pomáhá podporovat technické obory a techniku obecně. Mimo jiné i prostřednictvím poznávání výrobního i podnikatelského prostředí a služeb.

Jak si v komoře stojí dopravci a spediteři?

Doprava má při JHK vlastní sdru-

žení a řadu věcí spojených se clem a poplatky také komora zajišťuje. Spolupráce je tedy podle mne na velmi dobré odborné úrovni.

Co pokládáte za její nejatraktivnější nabídku?

Činnost hospodářské komory se od jejího vzniku zaměřuje na podporu podnikatelů a živnostníků. Jde tedy o servisní pracoviště, pomáhající či přímo zajišťující řadu podkladů pro jejich činnost. Komora dokáže pomoci nejen se

clem a poplatky, ale i se založením firmy, přípravou a řízením projektů, dokumentací nebo zajištěním výhodných úvěrů pro podnikání. Těch činností je řada.

Jste také předsedou Oblastní hospodářské komory v Písku. Co zde nejčastěji řešíte?

Písecká komora je partnerem města Písek při jeho strategickém plánování a řešení věcí, spojených s podnikáním. Díky vstřícnosti a zájmu politiků, kteří řídí město, je vzájemná spolupráce oboustranně prospěšná. A samozřejmě i zde se staráme o potřebný servis podnikatelů v regionu.

Jaká je síla písecké nebo jihočeské komory problémy řešit?

V České republice není, na rozdíl třeba od Německa, Rakouska či Švýcarska, členství v hospodářské komoře povinné. Přesto je zájem podnikatelů o členství poměrně velký. I to jí pak dává sílu k prosazování svých zájmů a hájení zájmů svých členů. Jejich počet také garantuje odbornost a profesionalitu, což zvyšuje její kredit.

Na milion kilometrů bez nehody potřeboval František Koška na Šumavě dvaadvacet let

■ Vimperk

Mnozí řidiči autobusů svůj první milion kilometrů bez nehody ujedou za třetinu nebo polovinu doby než devětapadesátiletý František Koška. A pak ještě přidají druhý, nebo dokonce i třetí milion. Jemu to trvalo plných 22 let, od roku 1994, kdy nastoupil do společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a v její vimperkské provozovně začal jezdit šumavské spoje mezi Zdíkovem, Vimperkem, Kvildou a Horskou Kvildou.

Ročně to vydá na něco přes 40 tisíc kilometrů a rekordy s nimi lámat nelze.

„Jenomže, kdo z kolegů zase uvidí přes silnici přeběhnout rysa? Nebo tetřeva, jak se na ní napařuje? To zažijete jen na Šumavě. Jsou to sváteční zážitky, které z paměti jen tak nezmizí. Ale zpoza volantu čas od času vidíte i srně nebo jelena. Tyhle končiny nikdy nepřestanou překvapovat,“ říká František Koška.

Na Šumavě je doma a neměnil by, i když přiznává, že život tady není jednoduchý. A to i ten šoféřský, který ho zavádí po místních silničkách mezi vesnice. Za ta léta je projel tisíckrát, dokonale zná každou rovinku, stoupání i zatáčku, ale přesto říká, že pro bezpečnost jízdy je stále nejdůležitější čistá hlava a klid. A také tolerance.

„S rozvojem turistiky a novými penziony a hotely hlavně kolem Kvildy přibývalo na cestách hodně aut. Zvýšil se provoz a bohužel i agresivita mnoha řidičů. Mají „čtyřkolky“ a pocit, že všude pojedou a musí být v cíli cesty hned, ne-li první. Přitom leckde bývají silnice hodně úzké, a v zimě se sněhovými bariérami ještě víc. Takže kolikrát raději přibrzdím, než bych se nechal vytlačit ze silnice anebo cestující vystavil nějakému riziku. Tohle je bohužel kolorit doby. Řada lidí neumí stres za volantem zvládat,“ povídá. A těší ho, že „milionářskou“ hranici letos v únoru zdolal. Je to jako sto gólů v lize. Prostě zdolaná meta. I když odhaduje, že i s ki-



Za volantem autobusu prožil František Koška už dvaadvacet let života.

lometry před rokem 1994 by jich to dohromady dalo nějaký milion a sedm set padesát tisíc.

Už spoustu let vstává ve čtyři, aby v půl páté vyrazil s prvním ranním spojem ze Zdíkova. A vrací se o půl šesté večer. Mezitím má přestávky nebo volno. Což je úděl šoférů. Doma nejsou skoro celý den, ale výkon mají jen, sedí-li za volantem. A pokud se potřebný počet hodin nenajede přes týden, musí se doplnit čas od času prací přes víkendy.

„Manželka z toho zpočátku nadšená nebyla, protože opravdu doma přes den příliš nejsem. Ale postupně si zvykla. Dobré rodinné zázemí je pro profesionálního řidiče nezbytné. Bez něho se neobejde. Když se rodina tomuhle řemeslu nepřizpůsobí, dělat se nedá. Na druhou stranu, jak jsem pořádku mimo, o to víc jsem doma rád. Než jezdit ve volnu na nějaké výlety, raději dělám na baráku nebo na zahradě. Přitom si opravdu odpočinu, vyčistím hlavu a můžu

zase za volant,“ říká a dodává, že když má jet někam autem, kolikrát je rád, když řídí manželka. Sice jí do toho trochu mluví, ale ještě ho nikde nevysadila.

Vzpomíná, jak ho to jako vyučeného automechanika táhlo za volant, jak po příchodu do ČSAD dřív než usedl do autobusu, musel na praxi do dílen, aby poznal provoz, pak si sedl na Avii, na nákladák bez vleku a pak i s ním, a teprve až potom mohl konečně na autobus. „V tomhle to je dnes jednodušší – stačí „papíry“ na osobák, a už si můžete udělat ty na autobus a jezdit. Proto si myslím, že jsme byli na tuhle profesi lépe připraveni. Není totiž jednoduchá. Pomínou-li všechno kolem, pak nejdůležitější je, aby se cestující dovezli včas a v pořádku do jejich zastávek. Pak se rádí s autobusem svezou opět,“ dodává. I když jich, bohužel, v posledních letech poměrně dost ubylo. Na druhou stranu, když jezdí člověk jen po místních linkách, potkává hlavně ty slušné, skoro by se po těch letech dalo říct, že už i dobré známé. „Někomu už vozím prarodiče, rodiče i vnoučata. Některé děti jsem vozil do školky a dnes do ní vozím zase jejich děti.“

Většinu ze svého milionů kilometrů ujel na českých autobusech značky SOR, a oceňuje, že se během let jejich úroveň a spolehlivost zlepšovala. „Vývoj je znát, i když pořádku je to technika. Ale nikdy se mi nestalo, že by mě autobus nechal někde trčet na krajnici. Je to i vizitka práce chlapů z našich dílen, kteří se o ně především starají,“ podotýká.

Vimperkská provozovna má tři desítky šoférů, o nichž František Koška říká, že tvoří dobrou partu, i když už trochu vyššího věku. Vylepšilo se zázemí v prostorách autobusového nádraží, doplňuje se vozový park. Její dispečer Pavel Mandák to poslouchá a povídá, že bez kvalitních řidičů, a ještě k tomu srdcařů, by se firma neobešla.

(Pokračování na straně 7)

Na milion kilometrů bez nehody potřeboval František Koška na Šumavě dvaadvacet let

(Dokončení ze strany 6)

„To není jen Fanda, ale i řada dalších jako je Jiří Voldřich, František Rod, Jiří Roučka a Jiří Kovář, kteří už také najezdili přes milion kilometrů bez nehody. Musí být dost odolní i otrlí, protože podmínky, zvláště v zimě, mají tady bezesporu horší než kolegové v nížinách,“ dodává.

Dálkové linky ani zájezdy Františka Koška už nelákají. Na těch najel jen nějakých tři sta tisíc kilometrů. Nechává to už mladším, i když by mu to přineslo vybočení z denního stereotypu, kdy se pár kilometrů jede a staví - a tak dola. „Ale pořád mám tu práci rád, i když provoz na silnicích hrubne. Takže za volantem autobusu do penze určitě ještě vydržím. Věřím přitom, že se dožijeme i lepších základních tarifů, protože společenská poptávka po řídicích roste. A stejně jako ve zdravot-



Mezi gratulanty byl také Radek Polata, zástupce vedoucího Dopravního inspektorátu Policie ČR v Prachaticích a její mluvčí Martina Joklová.

nictví, školství nebo technických profesích, se jejich nedostatek odstraní jen tím, že se tahle práce lépe ohodnotí. I když musím ocenit,

že nám firma platí životní pojištění a důchodové připojištění, což jinde není pravidlem. Ale pořád by měl být základní tarif vyšší,

aby profese přilákala mladé kluky a vytvořila se tak nová generace šoférů, až my dědkové už za volant usedat nebudeme.“

ze Šumavy do Prahy		
Šumava	Vimperk (okružní)	Praha
Kvíčba	4:30 → 5:45	8:00
	9:00 → 8:15	10:30
	8:00 → 8:30	11:50
	12:40 → 12:50	15:50
Zabov	7:25 → 8:10	10:30
	11:45 → 13:30	15:50
Strážný	6:25 → 8:25	8:30
	6:40 → 8:10	10:30
	8:30 → 8:30	11:50
	12:45 → 16:30	18:50
H. Vltava	7:25 → 8:10	10:30
	8:30 → 8:30	11:50
Záblava	8:50 → 8:50	11:50
	16:00 → 16:30	18:50

z Prahy na Šumavu		
Praha	Vimperk (okružní)	Šumava
	11:35 →	Borová Lada → Kvíčba
	12:05 →	Stachy → Zabov (hotel Churáňov)
	12:45 →	Kubova Huť → Lenora → Strážný
	13:45 → 16:30 →	Stachy → Zabov (hotel Churáňov)
	16:35 →	Kubova Huť → Lenora → Strážný
	15:00 → 17:15 →	Borová Lada → Kvilda
	17:15 →	Horní Vltavice → Lenora → Strážný
	17:15 →	Vacov
	17:15 → 18:30 →	Záblava, Stachy

Free Wi-Fi

1 zavazadlo na osobu ZDARMA Free Baggage

Zvýhodněná obousměrná jízdenka

Soutěž o dopravní karty

*Zvýhodněné jízdné platí při zakoupení jednosměrné nebo obousměrné ("zpáteční") jízdenky. Jízdenku lze zakoupit ve všech informačních kancelářích ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. nebo online přes rezervační systém na adrese www.e-jizdenka.cz. Platnost od 28. 2. 2016. Více na www.busem.cz.

Busem do Prahy. Na autobusovém nádraží ve Vimperku velkoplošný billboard dopravní společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice podporuje prostřednictvím značky Busem spoje ze Šumavy do hlavního města a zpět. Vedle zvýhodněných dvousměrných jízdenek cestujícím, které tvoří zvláště studenti a turisté, nabízí volné wi-fi připojení, přepravu zavazadla zdarma a soutěž o dopravní karty. „Po příjezdu do Vimperka na linku navazují spoje do vyhledávaných šumavských obcí jako je Kvilda, Horní Vltavice, Strážný a Kubova Huť,“ uvedl Pavel Mandák, dispečer vimperského provozu. Od 12. června byl billboard nahrazen novým.

Řidiči chtějí nové pravidlo. Jihočeský kraj se mu nebrání

■ České Budějovice

Představitelé a odboráři autobusových společností z jihu Čech se 30. května sešli s hejtmanem Jiřím Zimolou a radním pro dopravu Antonínem Krákem, aby debatovali problémy, které v některých regionech hrozí až protestním zastavením veřejné dopravy. To je motivované především nespokojeností řidičů autobusů s vyšší jejich mezd.

Nástrojem k jejich zvýšení má být i změna pravidel tak, aby zajištění veřejné dopravní obslužnosti, tedy cesty do škol, k lékařům nebo do zaměstnání, které objednávají obce a kraje formou výběrových řízení u různých dopravců, zahrnovalo přímo část peněz pro řidiče. Podle odborářů jsou totiž jednou z mála položek, kde lze v tendrech ušetřit, právě mzdy. Ty už dnes ale pokládají za neodpovídající náročnou práci.

Podle hejtmana Jiřího Zimoly si nikdo nepřeje, aby děti do školy vozili unavení, podhodnocení řidiči. Kraj jako objednatel veřejné autobusové dopravy v regionu proto začne v příštím roce připravovat nová výběrová řízení na období po roce

2019 tak, aby byla řidičům zaručena důstojná mzda a to hlavně za období čekacích lhůt, na které si řidiči nejvíce stěžují.

Podle Antonína Kráka by se věc mohla domluvit v rámci republiky, aby to měly všechny regiony upravené stejně. První jednání v tomto směru už probíhají. Jihočeský kraj má dopravce nasmlouvané do roku 2019. Další smlouvy se tedy budou týkat let 2019 – 2029. Zatím se na nich podílí jedenáct autobusových a tři dražní dopravci.

Jak uvedly jihočeské Deníky, současná hrubá mzda řidičů u autobusových přepravců se v regionu pohybuje průměrně s různými benefity přibližně na úrovni 22 tisíc korun. Noviny citují Františka Bínu, předsedu odborů v ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, který tyto mzdy nepokládá za adekvátní. „Je všeobecně známo, že je nedostatek řidi-

čů a že jsou hodně pracovně vytížení,“ poukazuje na jeden z problémů a dodává, že o podmínkách výběrových řízení, která budou vypsána až za nějaký čas, se ale musí začít vyjednávat už teď.

Skutečností totiž je, že veřejná autobusová doprava v současném rozsahu, a při nedostatku nových pracovních sil, funguje především díky řidičům – důchodcům. Jen ve společnosti ČSAD AUTOBUSY chybí v rámci Jihočeského kraje v současné době čtyřicet až padesát řidičů. Firma má zadané požadavky na úřadech práce a zveřejňuje náborové inzeráty v tisku, ale odezva není velká. Za této situace jsou proto ře-

šením dohody o pracovních podmínkách se zaměstnanci, kteří odešli do penze. Personalista Karel Holan problém vidí i v tom, že mladí pracovníci nemají zájem trávit v práci víc času, než je pracovní doba. „Řidič autobu-

su vstává ráno první, aby rozvezl lidi do práce, a jde spát jako poslední. Ráno jezdí tři až čtyři hodiny a odpoledne také a mezitím má volno. Navíc se jedná o velkou zodpovědnost za cestující,“ uvedl pro Deník.

Aby firma získala perspektivní řidiče, mladým uchazečům o práci poskytuje půjčky na získání řidičského a profesního průkazu. Ti se ale musí zavázat ke splacení této půjčky z budoucí výplaty. Dnešní náklady na získání řidičského průkazu na autobus a k němu potřebného profesního průkazu se pohybují kolem 50 až 70 tisíc korun a firma je proto z vlastních prostředků, jako dříve, už nehradí. Tehdy vyšel řidičský průkaz na pět až sedm tisíc korun a profesní se vůbec nepožadoval. Přitom získání profesního průkazu dnes provázejí i náklady na psychotesty a lékařskou prohlídku.

Nedostatek řidičů autobusů lze řešit i rekvalifikačními kurzy, ale jak se ukazuje, jen málo jejich absolventů nakonec jezdí po českých silnicích – zamíří totiž hledat práci do Německa a Rakouska, kde také šoféři chybí.

„Kraj jako objednatel veřejné autobusové dopravy v regionu začne v příštím roce připravovat nová výběrová řízení na období po roce 2019 tak, aby byla řidičům zaručena důstojná mzda a to hlavně za období čekacích lhůt, na které si řidiči nejvíce stěžují.“

František Bína, řidič autobusu a předseda odborů říká:

Nejtěžší je vyjednat dobré pracovní a finanční podmínky

Předsedou závodní odborové organizace v akciové společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice je od roku 2008 František Bína, který je rovněž členem firemní dozorčí rady. V podniku začínal v roce 2001 jako řidič autobusu a tuto práci dělá dodnes.

Kolikáté volební období už odbory vedete?

Předsedou jsem již podruhé, takže druhé.

Vzpomínáte si ještě, jaké bylo to první?

Nebylo vůbec jednoduché, protože jsem nevěděl, co všechno bude tahle funkce obnášet a jestli na to budu mít, jestli ji zvládnu.

Co je na té práci nejtěžší?

Určitě vyjednat dobré pracovní a finanční podmínky.

Kolik členů v organizaci máte?

Momentálně je v naší organizaci zhruba 140 členů, ale kolektivní



František Bína

vyjednávání se netýká samozřejmě jen jich, ale všech zaměstnanců.

Co jim členství v odborech přináší?

To by měli říct spíš naši členové.

Čím chcete ostatní zaměstnance oslovit?

Aby se přidali k odborům, tím budeme ještě silnější a snáz dosáhneme svých cílů.

Jaké máte vztahy s vedením firmy?

Za ta léta si myslím, že pozitivní.

Pocítujete nějak, že firma patří do rakouské dopravní skupiny?

Náš majitel je největším provozovatelem veřejné dopravy na území Rakouska, propojení našich zkušeností s jejich provozováním veřejné dopravy je přínosem pro obě strany. Jako člen dozorčí rady si uvědomuji výhodu výměny informací.

Jak jsou ve firmě odbory vnímány?

Já si myslím, že vedení firmy s námi musí počítat a nebrat odboráře na lehkou váhu.

V poslední době se hodně mluví o potřebě zvýšit odměnu řidičům autobusů, případně ji vázat i na veřejné soutěže na dopravní služby vyhlášené kraji.

Ano, to je to, co musí Odborový svaz dopravy vyjednat. A protože v Čechách chybí mnoho řidičů,

je ten nejlepší čas si o tu odměnu říct. Připravovaná výběrová řízení nesmějí negativně ovlivnit, tak jako to bylo v jiných krajích, mzdy řidičů. Proti takovým podmínkám výběrových řízení jsme připraveni bojovat i stávkou.

Polepší si tedy řidiči ČSAD AUTOBUSY České Budějovice?

Jsem přesvědčen, že určitě ano. Takový příslib jsme s vedením společnosti již vyjednali. Aktuálně finalizujeme konkrétní podmínky.

Jak jste tedy spokojen s letošním kolektivním vyjednáváním?

Jak jsem uvedl, konkrétní podobu kolektivní smlouvy ještě finalizujeme. Věřím, že se s vedením firmy dohodneme. Už ale to, že odbory dostaly prostor ve firemním zpravodaji prezentovat své požadavky, znamená, že je vedení společnosti bere vážně.

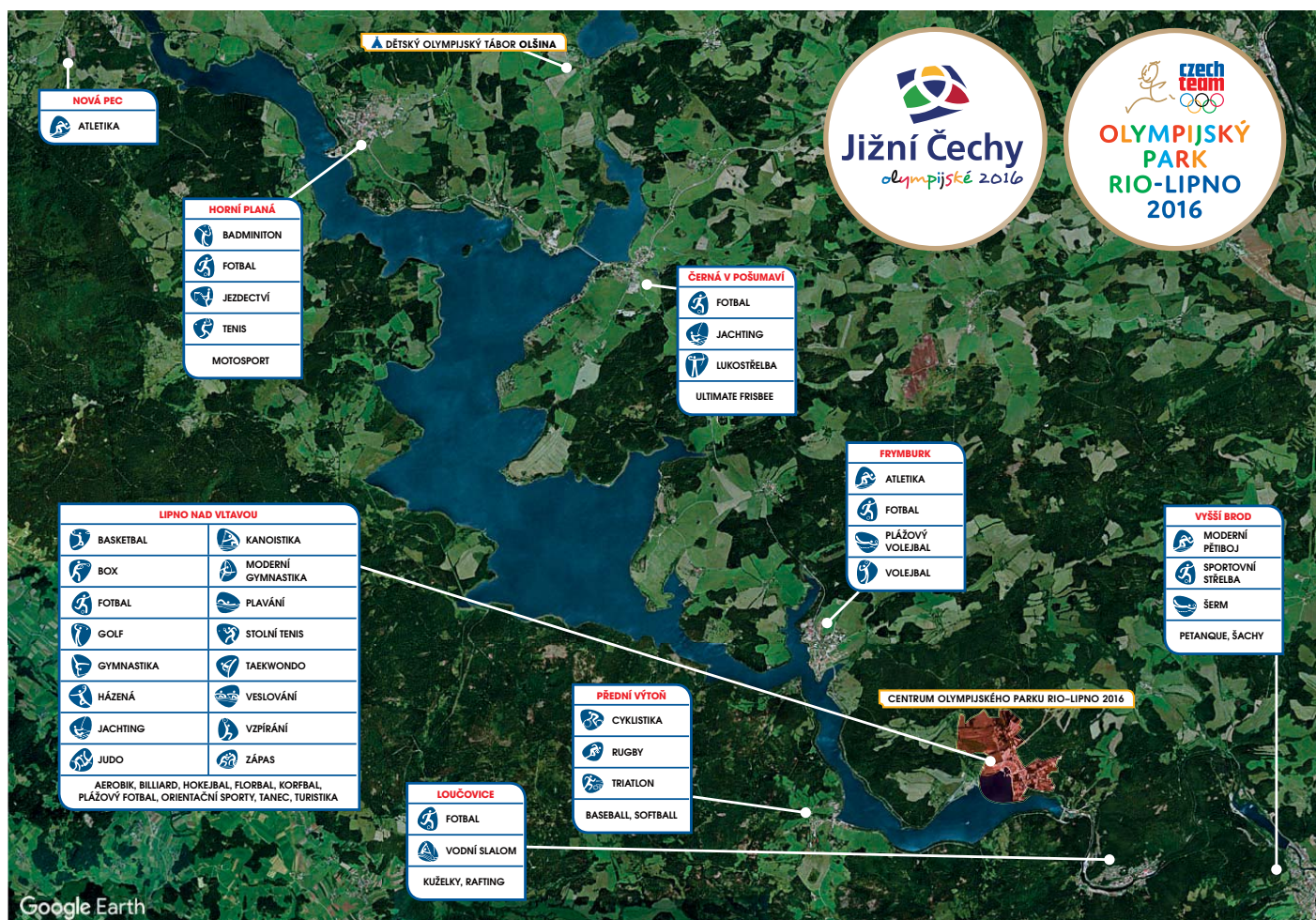
BUSEM do Olympijského parku Rio – Lipno

Dopravní společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice bude v srpnu, po dobu trvání olympijských her, zajišťovat pravidelnou linkovou dopravu do Olympijského parku Rio – Lipno v Lipně nad Vltavou a na všechna sportoviště, která při této příležitosti vzniknou. Vzhledem k rozsahu akce a předpokládanému počtu

návštěvníků nebude možný jejich příjezd a parkování osobními automobily přímo v Lipně nad Vltavou; vzniknou proto dvě záchytná parkoviště v Loučovicích. Odtud bude pendlovat v pravidelných časech autobusová linka ze zastávek Loučovice a Loučovice, pila přes zastávku Lipno, žel. st., kde budou přistupovat cestující z vlakových

spojů, až k Olympijskému parku Rio – Lipno (Lipno nad Vltavou, Olympijský park) a na parkoviště u lanovky lyžařského areálu (Lipno nad Vltavou, lanovka). Další linka bude spojit sportoviště v Přední Výtoni, Nových domech a na přehradě s Olympijským parkem a dále přes Kobylnici do Frymburka k Wellness hotelu (Frymburk, Wellness). Tato

linka přes den obsluhuje dočasnou zastávku Lipno nad Vltavou, hráz v křižovatce od Přední Výtoně na hráz přehrady, ve večerních hodinách po 18té hodině potom zastávku Lipno nad Vltavou, nástupiště ČD u konečné stanice vlaku. I tato linka bude proto zajišťovat dopravu návštěvníků příjezděcích do lokality po železnici.



Rozmístění sportovišť v okolí lipenské přehrady.

Chytrá veřejná doprava zlepšit v Písku životní prostředí i služby cestujícím

■ Písek

Rozvoj udržitelné městské dopravy je jedním ze základních pilířů koncepce chytrého města. Jako místostarosta města Písek jsem proto uvítal záměr společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, která je našim partnerem v rámci konceptu chytrého města a pro Písek zajišťuje dopravní obslužnost, modernizovat vozový



Josef Knot

park a přizpůsobit ho náročným ekologickým požadavkům. Proto jsme vyšli provozovateli vstříc a podpořili jeho žádost o dotaci z Integrovaného operačního programu na obnovu vozového parku. Právě doprava je největším znečišťovatelem prostředí ve městě a nákup nových nízkoemisních a bezemisních vozidel hromadné dopravy povede nejen ke zlepšení životního prostředí, ale i zvýšení

komfortu cestujících, a tedy větší atraktivitě veřejné dopravy. Kromě vozidel s pohonem na stlačený zemní plyn ČSAD AUTOBUSY plánuje také nákup minibusu s elektropohonem. Ten bude po dokončení revitalizace Vnitřního Města nasazen na připravovanou linku projíždějící centrem, která má rozšířit služby nabízené našim občanům.

JUDr. Josef Knot, MBA,
místostarosta města Písek

Vozový park letos rozšíří dvanáct autobusů Iveco

České Budějovice

V dubnu bylo ukončeno výběrové řízení na dodávky autobusů pro rok 2016 pro pravidelnou linkovou dopravu, které bylo vyhlášeno formou otevřeného výběrového řízení podle zákona o veřejných zakázkách. Poptávka byla sestavena pro dvě kategorie autobusů obě s pohonem na motorovou naftu, ale s rozdílnou velikostí a požadovanou výbavou: 9 autobusů s délkou 12–13 metrů a 3 autobusy s délkou 10–11 metrů.

Nabídky předložili dva uchazeči. V tomto řízení byla jako nejvhodnější vyhodnocena nabídka společnosti Zliner, která nabídla autobusy IVECO v obou požadovaných kategoriích. Každá nabídka byla hodnocena zvlášť podle předem zveřejněných kritérií. Otevírání obálek s nabídkami byli přítomni zástupci obou uchazečů, takže se jednalo jednoznačně o transparentní jednání.

Kategorie autobusů s délkou zhruba 10,5 metrů je standardní a jedná se o klasické linkové autobusy, které mají místo pro kočárek/vozik pro tělesně handicapované cestující. Oproti mi-



nulosti mají silnější motor o výkonu 235 kW a jsou na přání vybaveny klimatizací s výkonem 32 kW. Další vylepšení se týká pracoviště řidiče, kde je vyhřívané boční sklo včetně posuvné části a řidič má k dispozici malou ledničku, což jistě v létě ocení. Kategorie autobusů s délkou 12,9 metrů je trochu nadstandardně vybavena na přání zadavatele, aby bylo možné jejich širší využití. Jsou určeny jednak pro delší krajské a dálkové vnitrostátní linky, a dále je lze vyu-

žít i pro zájezdy na kratší a středně dlouhé vzdálenosti. Autobusy jsou vybaveny motorem o výkonu 265 kW, klimatizací o výkonu 32 kW. Převod zadní nápravy je „rychlejší“ – 3,36, což je pro uvažované využití autobusů lepší než standardní převod 4,63 pro klasickou linkovou dopravu. Sedadla pro cestující jsou sklopná, nevysuvná do uličky s dvoubodovými bezpečnostními pásy, na nechráněných místech tříbodové, opatřené madly na straně do uličky. Uvnitř je prostor pro

kočárek/vozik pro handicapované cestující.

Boční okna mají dvojitě zasklení stejně jako výplň předních dveří, okno řidiče je vyhřívané. Autobusy mají zesílenou tepelnou izolaci boků, střechy a čelního panelu. Řidič a cestující budou mít k dispozici 50 litrovou lednici, umístěnou v palubní desce. Sedadlo pro průvodce je sklopné, umístěné klasicky vpředu. Svou výbavou tyto autobusy splňují vyšší standard pro linkovou přepravu a cestující jistě jejich výbavu ocení.



Spolehlivé Mercedesy Tourismo

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice tak pokračuje v modernizaci svého vozového parku. Před více než rokem začaly na trasách Český Krumlov – Praha a Prachatice – Praha jezdit autobusy Mercedes Benz Tourismo. Jedná se o 14ti metrové autobusy se třemi nápravami pro celkem 57 sedících cestujících. Dosavadní zkušenosti z provozu ukazují, že jde o spolehlivé vozy, které za zhruba 16 měsíců ujely 330 a 210 tisíc kilometrů bez zásadních závad. Spotřeba paliva je vzhledem k celkové maximální hmotnosti vozidla 24 tun výborná: 27 resp. 29 litrů na 100km. U autobusů se neprojevily ani „běžné“ problémy, které by bylo možné očekávat s ohledem na vysoký kilometrový proběh v tak krátkém čase. Jednoznačně dáváme „palec nahoru“.

Pravidelnou linkovou dopravu posílí nové autobusy IVECO.

Ing. Zdeněk Hovorka

Helena Bečková, ředitelka Cestovní kanceláře Saturn, říká:

Zájezdy v červenci a srpnu se dobře prodávají

Pro Cestovní kancelář Saturn představuje období od jara do podzimu hlavní sezonu s přírodním letním vrcholem, kdy jsou hektické dny ještě hektičtější, protože o klienty musí být vždy dobře postaráno, jak připomíná její ředitelka Mgr. Helena Bečková.

Kdy začíná letní sezona?

Pominu-li rok příprav, který jí předchází, pak kalendářně v červnu, kdy vypravujeme první autobusy na pobytové zájezdy do Chorvatska. Každý pátek nám jezdí autobus do oblasti severní a střední Dalmácie. Hotely, které nabízíme v oblasti Makarské riviéry, jsou velmi žádané a dobře se prodávají.

Co ještě nabízíte kromě Chorvatska?

Především oblast severní Itálie, kde si klienti mohou vybrat v letovisku Lido di Jesolo z více než 23 hotelů nejrůznějších kategorií, a Španělsko s atraktivním pobřežím Costa Brava.

Jaká je nabídka cykloturistických zájezdů?

Každý rok se snažíme stálým klientům, kteří s námi na kole projeli už spoustu atraktivních míst v Evropě, nabídnout minimálně dvě až tři novinky. Letos mezi ně patří například zájezd do Černé Hory za překrásnou přírodou nebo do Švýcarska.

Mění se vkus cyklistů?

Velmi populární a žádané jsou jednodenní cyklovýlety do sousedního Rakouska a Německa, kam od května do září vypravujeme každou sobotu cyklobus. Rostoucí popularitě elektrokol jsme proto přizpůsobili i přívěs, aby jejich přeprava byla stejně bezpečná jako těch klasických. Velmi příznivé ohlasy máme i na služby nového autobusu Magelys, který využíváme právě pro cyklozájezdy. A jen na okraj zmíním, že nabídku občerstvení jsme doplnili o jihočeské Jerky, tedy drobné plátky sušeného hovězího masa. Nejen je velmi výživná svačinka, ale i regionální



ních lázní. Jsme velmi rádi, že se naši zákazníci do nich vracejí nebo vyzkouší jinou lokalitu. Oproti loňskému roku jsme nabídku rozšířili o maďarské termální lázně Kehidakustány a slovenské termální lázně Velký Meder.

Druhým rokem nabízíte Gold katalog s luxusnější nabídkou

V něm jsou zastoupeny především hotely s wellness službami a se službami all inclusive, tedy pro náročnější klientelu. A jsem ráda, že si své zákaznický nacházejí. V nabídce máme hotely v Itálii, Chorvatsku, Slovinsku, Maďarsku, Německu a Rakousku.

Odhadnete už nyní, jaká letošní hlavní sezona bude?

Určitě nebude lehká vzhledem k tomu, co se děje kolem nás. Prognózy, že největší zájem bude o Chorvatsko a Itálii, se zatím nenaplnují. Je to srovnatelné s loňským rokem. Myslím, že spousta lidí dá přednost tuzemské dovolené, i když musím přiznat, že se zájezdy v červenci a srpnu dobře prodávají.

produkt, což zapadá do naší koncepce regionální cestovky.

Mimochodem, jaký je v létě zájem o termální lázně?

Velmi oblíbené jsou prodloužené relaxační víkendy do maďarských, slovenských a německých termál-



Turistický autobus Magelys v barvách Cestovní kanceláře Saturn podle návrhu grafika Aleše Dokulila. Nové logo nese i přívěs na přepravu jízdních kol.



ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.

Prodejní místa CK Saturn:

PÍSEK,
tel.: 386 100 168

ČESKÉ BUDĚJOVICE,
tel.: 386 100 135, 386 100 134

infolinka: 800 50 50 40 **VOLEJTE ZDARMA**

PRACHATICE,
tel.: 386 100 187

ČESKÝ KRUMLOV,
tel.: 386 100 147

POBYTOVÉ ZÁJEZDY termín: 17.6.–26.6. Chorvatsko

MAKARSKA, hotel Rivijera **
6 590 Kč

PODGORA, hotel Podgorica ***
6 590 Kč

PODGORA, hotel Aurora ***
6 990 Kč

PODGORA, pavilony Lovor
depandance hotelu Podgorica ***

AKČNÍ CENY s dopravou a polopenzí 5 990 Kč

nabízíme velký výběr hotelů ve Španělsku, Itálii a Chorvatsku

Poznávací jednodenní

JEZERO CHIEMSEE A ZÁMEK HERRENCHIEMSEE	18.6.	1 080 Kč
LODÍ Z PASOVA DO LINCE	6.8.	1 150 Kč
VYHLÍDKA „PĚT PRSTŮ“ A VELKÁ LEDOVÁ JESKYNĚ	13.8.	1 860 Kč

Výlety pro rodiče s dětmi

LEGOLAND	25.6.–26.6.	1 540 Kč
----------	-------------	----------

Cykloturistika - vícedenní zájezdy

PODÉL ŘEKY SAALACH	2.7.–3.7.	3 100 Kč
JIŽNÍ TYROLSKO	3.7.–6.7.	6 690 Kč
ENNŽSKÁ CYKLOSTEZKA	22.7.–24.7.	4 690 Kč
SASKO NA KOLE	15.8.–18.8.	6 490 Kč

Cykloturistika - jednodenní výlety

DUNAJSKÁ STEZKA - ÚDOLÍ WACHAU	9.7.	700 Kč
KAŇONEM RETTENBACHU K OFFENSEE	16.7.	790 Kč
OD GOSAUSEE KE GRUNDLSEE	23.7.	810 Kč

Termálně lázně - vícedenní zájezdy

VELKÝ MEDER, HOTEL THERMAL VARGA ***	18.9.–21.9.	4 680 Kč
SÁRVÁR, HOTEL PARK INN ****	1.9.–4.9., 8.9.–11.9.	5 990 Kč