

Zpráva z Podnikatelské mise SD ČR 2017

Singapur a Jižní Vietnam 1. - 11. března 2017

Doprava: z Prahy společností Emirates s jediným přestupem Dubaj Airbus A-380.
Vnitřní spoj mezi Singapurem a Saigonek leteckou společností Jetstar Pacific.

01.03.2017 PRAHA DUBAI 15.15 00.25

02.03.2017 DUBAI SINGAPORE 03.15 14.40

10.03.2017 SAIGON DUBAI 23.40 04.10

11.03.2017 DUBAI PRAHA 8.55 12.40

SINGAPORE

Singapur je svého druhu unikátem mezi asijskými destinacemi. Netvoří jej pouze 1 ostrov, ale kromě hlavního ostrova dalších 63 ostrůvků. Během pouhých 150 let se Singapur stal významným centrem obchodu a průmyslu, zároveň patří mezi nejrušnější přístavy světa. Dynamické město plné barev, kvalitní architektury s mnoha atrakcemi a mnoha zákazy. Proslulé jednou z nejlépe organizovaných veřejných městských doprav světa. Měna: singapurský dolar.



Vietnamská socialistická republika (Nuoc Cong hoa xa hoi chu nghia Viet Nam) s politickým systémem vlády jedné strany. Vedoucí úlohu má Komunistická strana Vietnamu. Počet obyvatel 85 milionů, složení obyvatelstva: 80 % Vietnamci, 20 % jiná etnika. Místní měna: Vietnamský dong (VND). Vietnam je zemí bývalé Indočíny, nabízející turistům nejen bohatou historii ovlivněnou mocnými kulturami jihovýchodní kulturami jihovýchodní Asie a zároveň odedávna silným čínským vlivem. Mísí se zde francouzská tradice s doteky orientu a vlivy komunismu. Přes krvavou minulost, se země rychle vzpamatovala a otevírá se turistům. Plná nádherných scenérií a pestrou přírodou (rýžová políčka, pláže bílého písku, tyrkysové moře, horské hřbety s bujnou vegetací), ale také specifickou kulturou, zvyky a výbornou kuchyní. Pravou atmosféru dokreslují zdejší rušná velkoměsta což byl jeden z důvodů proč byl pro návštěvu zvolen Saigon. Země má protáhlý tvar a připomíná písmeno "S". Na severu se nachází delta Rudé řeky a na jihu delta Mekongu, které jsou spojené úzkou centrální částí. Nebezpečí na jihu představují záplavy a povodně (zejména v deltě Mekongu) a sezónní tajfuny. Místní čas: SEČ + 6 hodin



Den 1, středa 1. března 2017

Sraz účastníků Podnikatelské mise na ruzyňském letišti ve 13.00 hodin. Odbavení k letu Emirates do Singapuru

Den 2, čtvrtek 2. března 2017

V odpoledních hodinách místního času (časový posun je +6 hodin oproti Praze) přistání na mezinárodním letišti v Singapuru, transfer do centra města, ubytování v hotelu The Fullerton Singapore*****



Den 3, pátek 3. března 2017

Po snídani v hotelu návštěva singapurského dopravního muzea. První zmínky o dopravě pochází z roku 1911 z doby kdy Singapur vlastnili angličané. Do roku 1929 na křižovatkách nebyly semaforey a na každé křižovatce stál koordinátor provozu, který měl na sobě pověšena pohyblivá ramena /návěsti/, která ovládal pomocí tkaniček viz foto. Rikši v Singapuru končily v 50-tých letech a byly nahrazovány stále silnější automobilovou dopravou se značným zahušťováním provozu. V roce 1987 začala stavba metra. V současné době jsou v provozu 3 linky a dvě ve výstavbě. Počet osobních aut je regulován velmi tvrdými předpisy. Při koupi osobního auta se musí dopředu zaplatit ekologická daň na 10 let ve výši 90 000,- SD. Registrační značky jsou dále omezovány platností časového vymezení provozu v průběhu 24 hodin. Dále byla představena vize města do budoucna v provozování veřejné dopravy

viz foto. Po návštěvě muzea následovala detailní prohlídka metra které se zkráceně nazývá SMRT (*Super Mass Rapid Transit*) a je nejčastěji využívaným druhem městské hromadné dopravy v Singapuru. Každý den se zde pomocí něho přepraví přes dva miliony cestujících. Jde o komfortní jízdu v prostorných a klimatizovaných vozech místního metra. Stanice i soupravy jsou přehlídkou toho nejmodernějšího co městská hromadná doprava na celém světě nabízí. Ať už linky bez strojvedoucího s průhlednými uzavíratelnými stěnami nástupiště, které znemožňují pád do kolejí nebo například znaky na podlaze naznačující kde mají cestující stát při výstupu a nástupu. Pořádek a kvalitní údržba vytváří příjemné prostředí.

Na oficiální adrese [>> SMRT.COM.SG <<](http://SMRT.COM.SG) naleznete kromě kompletní mapy všech linek metra v Singapuru také online kalkulačtor. Ten Vám vypočte cenu jízdného ze stanice A do stanice B. Pro vstup i výstup z prostoru metra je zapotřebí mít dobitou kartu na konkrétní úsek, to je kontrolováno jak u vstupních tak výstupních turniketů.



Den 4, sobota 4. března 2017

Po snídani odjezd k okružní jízdě po Singapuru, začínající ve čtvrti Singapore River, která byla v minulosti jedním z nejrušnějších center města. Při ústí řeky stojí Merlion, symbol turistiky a nejvíce fotografovaná socha, jež je z poloviny lev a z poloviny ryba chrlící proudy vody viz foto. Cesta vedla do míst, kde Sir Stamford Raffles poprvé

vystoupil, když připlul k ostrovu. Následovala projížďka Bum Boat, které byly tradičním přepravním prostředkem veškerého nákladu a zároveň se stávaly plujícími obchody. Po skončení plavby následovala návštěva národního parku orchidejí, jež se rozprostírá na 52 hektarech. Odpoledne pomocí lanovky proběhla návštěva ostrova Santosa, jež měl v minulosti strategický význam – chránil vjezd do přístavu, od 70. let 20. století se ostrov změnil na turistickou atrakci plnou zábavních parků a plážových center s nádhernými plážemi. Lanovka nabídla fascinující výhled na ostrov, ze 70% pokrytý deštným pralesem, kde žije spousta původních druhů zvířat. Následovala návštěva místního S.E.A. Aquarium s více než 850 druhy mořských živočichů podmořského světa kde nad hlavou plavou téměř všechny druhy ryb a to včetně místních žraloků.

Den 5. neděle, 5. března 2017

Po snídani odjezd z hotelu na mezinárodní letiště k letu do Ho-Chi-Minh, (Saigonu). Přílet v odpoledních hodinách a transfer do hotelu Renaissance River Side***** v centru města, ubytování.

Den 6. pondělí, 6. března 2017

Celodenní návštěva do oblasti tunelů Cu Chi, které se nevalně proslavily během americké války. Návštěva hlavních tunelů a míst války [viz příloha](#). Při zpětné odpolední jízdě do Saigonu prohlídka Palác Sjednocení, Muzeum války, bývalé velvyslanectví USA, koloniální Saigon, francouzskou čtvrť, slavnou budovu pošty atd.

Den 7, úterý 7. března 2017

Odborný program návštěva hlavního vlakového nádraží v Saigonu. Jedním ze symbolů sjednocení Vietnamu je sedmnáctá rovnoběžka, přijmutá v roce 1954 jako dočasná hranice mezi severním a jižním Vietnamem, která se pak na jedenadvacet let stala hranicí trvalou a také Reunifikační expres, propojující dvě centra země, severní Hanoj a jižní Saigon. První železnice začali stavět ve Vietnamu Francouzi v posledním roce devatenáctého století, celá síť byla zkompletována v roce 1936. První expres absolvoval cestu ze severu na jih za čtyřicet hodin a jeho dnešní

nástupci dorazí z Hanoje do Saigonu za třicet hodin, takže namísto rychlosti můžete vše pojmout spíše jako vyhlídkovou jízdu s historickým pozadím. Od začátku druhé světové války jsou dějiny vietnamské železnice sérií bojů o tuto strategickou dopravní tepnu. Za druhé světové války ji kontrolovali Japonci, na které útočili domácí bojovníci za nezávislost, sdružení v gerilách Viet Minhu, a společným nepřítelem spojení také Američané. V poválečných letech Viet Minh atakoval o udržení své kolonie usilující Francouze, kteří zase na oplátku útočili na části železnice pod kontrolou Viet Minhu. Od poloviny padesátých let se vše opakovalo s jediným rozdílem, že Francouze vystřídali Američané. Pro vítězné komunisty se Reunifikační expres stal natolik silným symbolem sjednocení, že na 1726 kilometrů dlouhou trasu ho vypravili již 31. prosince 1976, osmnáct měsíců po pádu Saigonu a ukončení války. Pro dnešní Vietnam má však zásadnější význam, zda a případně jak se jeho dráhy napojí na čínský ekonomický prostor. Z Hanoje do Pekingu sice po kolejích dorazit lze a slovně hospodářské spolupráci také nic nestojí v cestě, ale historické reminiscence, mj. čínský vpád do Vietnamu v roce 1979, zatím brání přetvořit prohlášení ve skutky a tvoří větší překážku než úzký rozchod drah, které ve Vietnamu zanechali Francouzi a které brání přepravě většího objemu zboží. Na domácích kolejích si Vietnam vede úspěšněji, železniční síť dosahuje 2600 kilometrů, na kterých se nachází 1790 mostů a 39 tunelů o celkové délce 11,5 kilometrů. Zrušením diskriminačních dvojích cen, kdy cizinci museli platit oproti domácím cestujícím čtyřnásobek, se k Reunifikačnímu expresu začali vracet turisté, Ti dnes mohou ze severu na jih ve vlcích se sudými čísly a v opačném směru ve vlcích s lichými čísly dojet za šedesát dolarů. Vozový park pochází z 50 tých let a s přihlédnutím ke všemu, čím musely v minulosti vietnamské vlaky projít je jejich technický stav na hranici provozní udržitelnosti.

V odpoledních hodinách návštěva proběhla návštěva společnosti zabývající se dopravou **HCMC Management and Operation Center for Public Transport (MOCPT)** Venue: 27 Pham Viet Chanh, Nguyen Cu Trinh ward, District 1, HCMC

V Saigonu je registrováno více než 5.500 000 motorek. Každý měsíc přitom v Saigonu přibude dalších zhruba 40.000 vozidel. Snahy o posílení veřejné dopravy jsou zatím příliš skromné. Ostatně například v Saigonu využívá veřejné

dopravní prostředky jen asi 5 % obyvatel. Důsledek: silně znečištěné ovzduší, zácpy, menší rychlost i bezpečnost dopravy, málo prostoru v ulicích. Řešení mělo přijít už dávno, ale lépe pozdě než vůbec. Stavba saigonského metra již započala a plány jsou velkolepé – do roku 2020 by v Ho Či Minově Městě mělo fungovat 6 linek metra v celkové délce 107 km. Budování první trasy bylo zahájeno 21. února 2008. Měla by vést od známé tržnice Ben Thanh v centru města k autobusovému nádraží Suoi Tien a zahrnovat 14 zastávek v celkové délce 19,7 km. Ve skutečnosti povede většina trasy po nadúrovňových drahách, pouze 2,6 km budou pod zemí. Zhruba polovinu nákladů (necelé 2 miliardy amerických dolarů, tato suma ovšem vzhledem k dalšímu očekávanému propadu dolaru může narůst) uhradí japonská Banka pro mezinárodní spolupráci (JBIC), zbytek pak město. Šestivagonové vlakové soupravy mají urazit vzdálenost z jedné konečné na druhou za 29 minut a převzít přitom až 942 osob. Denně by mohla pojmout až půl milionu cestujících. V plánu jsou další trasy: An Suong - Thu Thiem (20 km), národní silnice 13 – Tan Kien (24 km), most Ben Cat – park Nguyen Van Linh (24 km), Saigonský most – Can Giuoc (17 km), Ba Queo – Phu Lam (6 km). Všechny linky by měly spojovat centrum města s periferií. Tržnice Ben Thanh by měla být přestupní stanicí minimálně pro tři prvně jmenované trasy (tj. včetně Ben Thanh – Suoi Tien), na něž už japonští investoři uvolnili významné finanční částky. Tři posledně uvedené linky jsou zatím ve stadiu výzkumů a prověřování. Další saigonské dopravní projekty - otevřen most Thu Thiem přes řeku Saigon, dokončen další, zatím nejdelší, 2,4 km dlouhý most Phu My, s šestiproudou silnicí. Počítá se, že se postaví nadúrovňové silnice v délce 37 km a město by pak mělo být protknuto dálnicí vedoucí skrz 8 městských distriktů, přičemž 1,5 km z její celkové délky 22 km má vést tunelem pod řekou. V plánu jsou rovněž nové periferní tepny a nové dálnice mířící do jižnějších vietnamských provincií. Zajímavé je, že mezi grandiózními saigonskými projekty nechybí ani plán výstavby tří tramvajových linek v celkové délce 35 km. A nakonec, mělo by dojít též k odlehčení námořních přístavů v blízkosti Saigonu a zřízení sítě hloubkových přístavů ve větší vzdálenosti od města – vzhledem k tomu, že přes zdejší přístavy putují 3/4 veškerého zboží vyváženého a dováženého ze a do země, je takový krok také prakticky nezbytný.

Po seznámení s plánem rozvoje saigonské dopravní infrastruktury je třeba konstatovat velkou snahu o zlepšení životního prostředí.

Den 8, středa 8. března 2017

Po snídani celodenní návštěva delty řeky Mekong viz foto.

Den 9, 9. března 2017

Odborný program v Saigonu – návštěva firmy, která se zabývá dálkovou autobusovou dopravou po Vietnamu. **1. Mien Dong Bus Terminal** Venue: 292 Dinh Bo Linh street, Binh Thanh District, HCMC

Vzhledem k poměrně špatnému stavu silnic a infrastruktury je doprava ve Vietnamu celkem dost ztížená. Ve velkých městech se už dlouho plánuje metro, ale zatím to není zcela dotaženo. Vzhledem k velkému počtu obyvatel a rostoucí životní úrovni se běžnými dopravními prostředky staly motorčky. Ulice jsou plné motorek, dopravní zácpy jsou každodenní záležitosti, pravidla nepravidla, tam, kde nejsou policisté, řídíme se zákony džungle a troubením. Kdo vydá větší zvuk, má přednost. Platí tu zde jedno zásadní pravidlo při řízení: "Jed' si jak chceš, ale nenabourej do jiných vozidel". Stejně jako u motorek, pokud přecházíte přes silnici, chod'te pomalu a ničeho si nevšímejte. Pokud budete jak v Evropě čekat, než se všichni zastaví a vy bezpečně přejdete, počkejte si na půlnoc. Jak jsem říkal, chod'te klidně přes silnici, pomalým krokem, dávejte "přednost" autům, jinak motorčky a kola vás samy objedou. Co je na dopravě ve Vietnamu nejhorší? Dopravní zácpy. Slovy se to těžko dá popsat.

Motorčky nyní nejčastější druh dopravy (většinou z Číny či dražší z Japonska) jsou levné, malé a rychlé. Cena již od 20 tisíc Kč. Naučit se řídit na motorce je celkem snadné, ale účinně uhýbat před možnými překážkami ve Vietnamu, to chce kuráž. Ve městech narazíte na lidi, kteří vás svezou. Říká se tomu Xe Ôm. Xe znamená vozidlo, a Ôm, že se za jízdy řidiče držíte :) Celkem praktické a levné, potkáte všude. Když vás uvidí, jak jdete pěšky po silnici, osloví vás. Cena za 1 km bývá tak do 5 Kč. Před nastoupením se běžně smlouvá. Prostě řeknete, že chcete jet sem a sem a oni vám řeknou za kolik. Malá rada, nejed'te moc daleko.

Taxi - klasické taxi auto. K dispozici jsou taxi, kteří vás budou účtovat dle taxametrů nebo od soukromých firem, kde platíte celý den (700-1,500Kč) nebo podle vzdálenosti. U soukromých lze jenom na větší vzdálenosti nebo na delší čas. Taxislužby jsou jenom ve velkých městech, snadno jim zavoláte a do doslova pěti minut na vás bude před domem čekat auto. Cena za km je 9 nebo 19 Kč. Jestli sami řídíte, tak doporučuji, abyste seděli vzadu a nedívali se dopředu. Já, jako veterán jsem málem dostal infarkt. Rychlé brzdění a prudké zrychlení, to by se dalo ještě tolerovat, ale když na silnici, kam se vejdou max 2 auta, před vámi jede auto rovnoměrnou rychlostí, předjede i když v proti směru se blíží vozidlo. O půl metru se unikne srážce. Většinou ale jedou pomalu do 40km/hod, pak si časem na tyto manévry zvyknete. Právě kvůli tomuto zlovyku, ať už jakkoli zkušený řidič z Vietnamu, má v Evropě s řízením velké problémy.

Autobusy - se moc od Evropy neliší. Většina busů je moderních ve stáří do 10 ti let. Dálkové busy jsou provozovány v lůžkové verzi /viz foto/. Je nutné podotknout, že lůžka jsou vyráběna pro výšku cca 165 cm a tudíž osoby vyššího vzrůstu mají problém. Zastávky jsou pouze ve velkoměstech - městská hromadná doprava, v menších městech a na vesnicích jezdí jenom autobusy soukromých obchodníků. Schválně jsem použil obchodníky, protože většina autobusů patří právě podnikatelům, kteří vlastní jeden autobus a staví na něm celý svůj business. Příměstským linkám tedy vládnou soukromé osoby. Chcete-li nastoupit, stačí zamávat. Zastaví také na známých místech, kde bude ještě několik dalších autobusů, každý jede jinam. Cena zhruba 35,-Kč za 20-30km.

Den 10, 10. března 2017

Snídaně v hotelu, check out v 16 h a volno v centru města. V pozdních odpoledních hodinách transfer na letiště a odlet přes Dubaj do Prahy.

Den 11, 11. března 2017

V odpoledních hodinách přilet na ruzyňské letiště v Praze, terminál číslo 1.

Na všech odborných programech byla znát kvalitní příprava, otevřenost a velmi přátelské prostředí. Celkově lze Singapur charakterizovat jako jedno z nejčistších a nejvyspělejších asijských měst, s perfektně fungující dopravní infrastrukturou a funkční veřejnou dopravou, spravující finanční zdroje celého světa. Vietnam, stát s rostoucí ekonomikou s výraznými rozdíly životní úrovně mezi velkoměsty a venkovem. Je patrný jasný vliv snahy o rozvíjení turismu což může být pro Českou republiku velmi vítané.

V Praze 21.března 2017

zpracoval: Petr Kašík, výkonný ředitel