Seriál LN – Český recept cestovat po Jadranu na vlnách a v sedle získává příznivce i v zahraničí

Kololoď brázdí moře i ostrovy

Zdeněk Kukal a jeho cestovní kancelář Geotour přišla s unikátním konceptem dovolených – **výlety na kole spojené s okružní plavbou po jadranských ostrovech.** S nápadem mezi českými cyklisty slaví úspěch a rozšiřuje nabídku i pro cizince.

ONDŘEJ LINC

„Kola na lodi, to je jako slon s křídly,“ mysleli si Chorvaté. Zdeněk Kukal se nevzdal. Letos vypraví na dovolenou 50 turnusů. FOTO MAFRA – PETR TOPIČ

PRAHA Když si Zdeněk Kukal a jeho kamarádi poprvé přivezli na zájezd po jadranských ostrovech horská kola, dívali se na ně místní jako na Marťany. Zatímco ostatní turisté trávili svůj pobyt na chorvatských plážích, oni se vydali po nezpevněných cestách a kozích stezkách zkoumat kopcovité vnitrozemí.

„Kapitáni v přístavech nám říkali: ‚Ostrovy jsou suché, nezáživné, zajímavé je na nich jen pobřeží.‘ Jenže oni sami z ostrovů nic jiného než to pobřeží neznali,“ vzpomíná Kukal. Nenechal se odradit a zkusil po ostrovech na Jadranu zorganizovat cyklistický zájezd spojený s okružní plavbou na lodi.

Podařilo se. Zatímco v roce 1999 vypravil jeden turnus, letos jich odpluje 50. Majitel cestovní kanceláře Geotour založil unikátní cestovatelský fenomén, takzvanou kololoď. A místní obyvatelé si na blázny na kolech velmi rychle zvykli – díky každoroční návštěvě zhruba 1500 cyklistů na místech, která turisté často opomíjejí, se dokonce i částečně rozhýbala tamní ekonomika.

„Bylo to velké překvapení i pro kapitány na lodích. Nevěděli, kolem jak krásné krajiny se celé roky plavili,“ vypráví Zdeněk Kukal. Chorvatské ostrovy mu ostatně už učarovaly dávno. Dokonce tak moc, že na ně zájemce vozil i během války po rozpadu Jugoslávie.

Poválečná příležitost

„K cestovnímu ruchu jsem měl blízko, během studia geografie jsem si přivydělával v Čedoku jako průvodce. Ještě za minulého režimu jsem jel do tehdejší Jugoslávie a v přístavu jsem se dal do řeči s nějakými Holanďany. Říkali, že tam plují na krásné dřevěné lodi a pozvali mě na palubu. Mně se tak líbila, hned jsem si řekl, že bych se na ní také rád plavil a třeba někdy takové zájezdy i organizoval,“ popisuje Kukal začátky svého podnikání.

Na Ivana, kapitána lodi, si proto vzal kontakt, a když po revoluci založil cestovní kancelář, ozval se mu s nabídkou spolupráce. Jugoslávie ale patřila k nejoblíbenějším destinacím a Ivan už měl po celou sezónu plno. To se však změnilo, když v roce 1991 v zemi vypukla válka.

„Někdy o dva roky později mi Ivan sám od sebe napsal: ‚Hele, vy Češi jste tady takoví tradiční návštěvníci. Je tu klid, žádného cizince během války nezabili a já teď mám volno pořád. Dám ti skvělou cenu, přijeď.‘ Já jsem to využil, domluvili jsme tři termíny a vyjeli jsme.“

Psal se rok 1994 a skupina českých turistů byla prvním organizovaným zájezdem ve střední a jižní Dalmácii vůbec. Sice se stále bojovalo, na ostrovech a pobřeží ale bylo bezpečno. Jediné kritické místo, kde skupinku v autobusu musela doprovázet obrněná vozidla, bylo severně od Zadaru při přejezdu provizorního pontonového mostu nahrazujícího ten původní, během bojů rozstřílený. Vše ale proběhlo bez komplikací a lidé turisty z Česka v přístavech nadšeně vítali – po letech bojů se věci konečně vracely do normálu. Zdeňka Kukala nicméně lákalo poznat chorvatské ostrovy i ve vnitrozemí.

„Mě i moje kamarády vždycky hodně bavilo ježdění na kole a od samého začátku našich plaveb jsem přemýšlel, jestli by to nešlo nějak spojit. Říkal jsem si, že ty ostrovy jsou tak pěkné, my jsme se ale do vnitrozemí moc nedostali, maximálně na nějaký pěší výlet. Tehdy tam ale na kole nejezdil vůbec nikdo. Když jsem třeba Ivanovi tu myšlenku nadhodil, tak říkal: ‚To je blbost, kola na lodi, to je jako slon s křídly, to nejde dohromady‘.“

První kololodní plavbu Kukal zorganizoval v roce 1999 a na nezájem si nemohl stěžovat. Jednak byl ještě velký hlad po cestování, a velkým lákadlem také právě začínaly být cyklistické výlety. „Žádný jiný národ se v takovém masovém měřítku neoddává cyklistice. Obliba horských kol v české populaci je naprostý unikát a světový fenomén,“ říká Kukal.

Podle vlastních map

Výletníci se ale setkali s nečekaným problémem – mapy ostrovů byly nepřesné, cesty často nikam nevedly. Spolehlivě jezdit bylo možné jen po asfaltových cestách, jenže cyklisté chtěli jezdit i v terénu. Zdeněk Kukal a jeho přátelé se proto rozhodli, že ostrovy na východě a jihu chorvatského Jadranu si raději zmapují sami.

„Ze začátku jsme dělali terénní průzkum metodou pokus omyl. Mnohdy jsme sjeli 200 až 300 výškových metrů a skončili někde v roští. Také jsme se dívali na satelitní snímky, ale někdy se stalo, že jako cesta vypadal i výkop pro kanalizaci. Také jsme hodně využívali místní a ptali se jich na možné trasy. Často nám říkali, že tam s kolem nemůžeme. Bylo pro ně nepředstavitelné, že bychom to mohli sjet,“ vypráví Kukal.

Po nejrůznějších asfaltkách, štěrkových cestách, úzkých pěšinkách a kozích stezkách tak cyklisté najezdili tisíce kilometrů a vše zaznamenávali pomocí GPS. Po letech však díky tomu měli k dispozici přesnější a aktuálnější mapy, než jaké vydávala chorvatská státní kartografická služba. V roce 2010 je Geotour nechal vydat v nakladatelství. Mapy se dnes prodávají nejen u nás, ale i v zahraničí a průvodci Geotouru navíc neustále pracují na jejich aktualizaci.

Na ostrovech se mezitím začaly povídat příběhy o zájezdech Čechů, kteří vnitrozemí křižují na kolech.

„Jednou, asi před deseti lety, s námi přijela skupina bývalých veslařů, pořádní sportovci, kteří uměli hodně pít. Zastavili jsme po delší jízdě v restauraci v jedné vesnici na ostrově Korčula. Jeden z party vešel dovnitř a objednal sto piv. Servírka se nejdřív smála, ale postupně dojel zbytek 30členné skupiny a těch sto piv se vypilo během hodiny. Od té doby až do dneška na nás v té vesnici děti volají ‚Sto piv, sto piv!‘,“ směje se Zdeněk Kukal.

Pravidelné zájezdy cyklistů, které se kvůli příjemnějšímu počasí konají mimo hlavní letní turistickou sezonu, také částečně pomohly rozproudit místní ekonomiku. Prvotní spontánní pozvání na oběd či na skleničku u místních doma se mnohdy nakonec rozvinulo v dlouhodobou spolupráci. „S některými z nich jsme se domluvili. Dopředu vědí, kdy přijedeme, něco připraví a my účastníkům dáme tip, kde se můžou dobře najíst a ještě poznají typickou místní kuchyni. Na každém ostrově máme takových domáckých restaurací několik a častokrát začínaly tak trochu kvůli nám. Mají samozřejmě i jiné hosty, ale my jsme možná byli tím impulzem.“

Jadranu se nic nevyrovná

Stejně tak se o výhodnou spolupráci s Čechy začali zajímat kapitáni lodí. Dnes s firmou spolupracují čtyři. Jak ale Zdeněk Kukal říká, bez osobních vztahů by takto specializované zájezdy nebylo možné dělat.

„Musím vědět, komu z posádek se narodilo dítě a komu zemřela teta. Často za mnou chodí lidé a ptají se: ‚Jak můžeš s těmi Balkánci spolupracovat? Vždyť tě podvedou.‘ Pokud mám ale někdy problém v podnikání a s dodržováním dohodnutého, je to spíše v Česku než tam. Když se člověk chová férově a předvídatelně, získá dobré jméno a dveře má už otevřené. Do velké míry je to ale zavazující, co se dohodne, musíme dodržet. Termíny na příští rok domlouváme napevno na podzim a pak už to nejde změnit, takže odhadnout, jaká bude poptávka, je někdy docela složité.“

Zájem o kololodě je ale vysoký a také stabilní – roční obrat firmy se poslední roky pohybuje okolo 20 milionů korun. Podařilo se jí získat stálou skupinu klientů, kteří se každoročně vrací, ačkoliv by za stejné peníze mohli pořídit all inclusive zájezd do Egypta. Raději však přespávají v kajutách, ve dne šlapou na kole a poznávají místní přírodu, kulturu i gastronomii.

„V posledních letech se hodně změnilo a je mnohem těžší udržet zákazníky. Cestovkám zbyly jen dvě možnosti – buď mít širokou nabídku, vydělávat na objemu a konkurovat cenou, anebo zůstat malí, ale mít svůj originální program, a tedy vyhraněnou, dobře propracovanou specializaci. Jen tak je člověk schopný konkurovat,“ vysvětluje Kukal.

Zkusit přenést unikátní koncept kololodě do jiné destinace nicméně firma nechystá – průvodcům a spolupracovníkům se totiž nepodařilo najít místo, které by se vyrovnalo Jadranu. Například řecké ostrovy jsou už příliš přizpůsobené masovému turismu. Geotour však plánuje začít do Dalmácie vozit i turisty z cizích zemí.

„Zájem o kololoď je i venku, vloni jsme začali nabízet anglickojazyčnou verzi bikeboat. Zatímco před šesti lety jsme měli na lodi tři Poláky, vloni jich už bylo 50. A to bez reklamy, řekli si to mezi sebou. Vidíme v tom velkou perspektivu a chtěli bychom uspět i v zahraničí. Zájem by mohli mít třeba Němci nebo Rakušané,“ uzavírá Zdeněk Kukal.

Turistika po kozích stezkách. Výpravy z kololodě vyráží do vnitrozemí chorvatských ostrovů podle vlastních map Geotouru.

Na blázny na kolech si místní obyvatelé velmi rychle zvykli. Zvlášť když tihle návštěvníci utrácejí v místech, kam cizinci často nezavítají. FOTO GEOTOUR 2×

ZPRÁVY DNE

KONEC PROJEKTU

Amazon už nechce stavět v Brně

BRNO Americký internetový obchod Amazon ustoupil od záměru postavit své distribuční centrum v brněnské průmyslové zóně Černovická terasa. Firma hledá jiné vhodné místo ve střední a východní Evropě, uvedl její mluvčí pro Česko Karel Taschner. V Dobrovízi u Prahy se distribuční centrum Amazonu začne stavět v krátké době. „V souvislosti s naším evropským růstem jsme nicméně nadále otevřeni hledání dalších příležitostí v České republice,“ doplnil Taschner. Toho se bude snažit využít i ministerstvo průmyslu a obchodu. „Snažíme se nabídnout jiné tuzemské lokality a uděláme maximum pro to, abychom uspěli v konkurenci okolních zemí, které by tuto významnou investici rády získaly,“ řekl ministr **Jan Mládek** (ČSSD). Amazon sliboval v Brně investici za tři miliardy korun a 1500 pracovních míst. Obyvatelé přilehlých městských částí však měli strach ze zvýšené dopravy, která je podle nich už nyní za hranicí únosnosti. Developer CTP Invest lituje, že se Amazon takto rozhodl, nicméně chápe, že to tak je kvůli nejednotnému postoji brněnských zastupitelů. Podle brněnského primátora Romana Onderky (ČSSD), jehož strana hlasovala pro prodej pozemků developerovi, stále nejde o definitivní konec. „Amazon neřekl, že s Brnem nepočítá, ale jen, že o něj neusiluje. Smlouva města s CTP je platná do konce roku a nyní musí usilovat investor, tedy CTP a město,“ řekl Onderka. Šéf brněnských zastupitelů ODS Libor Šťástka, jehož strana hlasovala proti, je jiného názoru. „Ukazuje se, že se hlasovalo o Amazonu bez Amazonu a šlo spíše o zájem developera získat městské pozemky,“ řekl s odkazem na nedávné prohlášení CTP, podle nějž firma uvažuje o prodeji své české části.

BANKOVNICTVÍ

Česká pošta zvažuje, že se stane bankou

PRAHA Česká pošta by mohla požádat o vlastní licenci k poskytování bankovních služeb. V roce 2017 jí vyprší partnerská smlouva s ČSOB, která na poštách nabízí služby pod hlavičkou Poštovní spořitelny. Uvedl to předseda dozorčí rady Jan Mareš. Podle něj je to zatím pouze úvaha, kterou bude podnik analyzovat. Podotkl, že v jiných zemích je poskytování bankovních služeb přímo poštovním operátorem běžné. Spolupráce s ČSOB přináší poště 1,5 miliardy korun ročně. Podle ministra vnitra Milana Chovance by zřejmě již od příštího roku také mohlo být možné na poštách platit kartou.

PŘÍLIV KAPITÁLU

V Evropě loni nejvíce investovaly USA

BRUSEL Hlavním investorem v Evropské unii byly loni Spojené státy. Do zemí osmadvacítky odtud zamířily investice za 313 miliard eur. Daleko za nimi skončila s 21 miliardami eur Brazílie, následována Švýcarskem, Japonskem, Hongkongem a Ruskem. Informoval o tom evropský statistický úřad Eurostat. Spojené státy byly na druhé straně hlavním cílem investic z EU. Celkově tam ze zemí osmadvacítky odteklo 159 miliard eur. Druhou hlavní destinací pro investice z Unie byla skupina zahrnující například Lichtenštejnsko, Andorru, ale i Bahamy, Bermudy nebo Singapur. Skončilo tam 40 miliard eur.

FOTOVOLTAIKA

Padl trest za podvod na Kroměřížsku

BRNO Tři tresty v rozmezí od čtyř do šesti let a podmínku uložil Krajský soud v Brně za pokus o podvod při získávání licence pro solární elektrárnu v Mrlínku na Kroměřížsku. Filipa Šlezara, Radka Jaroše, Jiřího Provazníka a Jiřího Havlíčka uznal soud vinnými v případu solární elektrárny, která předčasně získala licenci do konce roku 2010. Díky tomu měla mít od státu výhodnější výkupní cenu než elektrárny, které vstoupily do provozu až v roce 2011. Mužům hrozil za podvod až desetiletý trest. Rozsudek není pravomocný.

Zdroj: ČTK