

Esperanto-Brno

Esperanto-Brno - Kluba prelego 22.5.2013

Aktuale pri fervoja konkurenco en Ĉeĥio

Miroslav Hruška

Enkonduko: En septembro 2011 okazis io, pri kio multaj homoj en Ĉeĥio pensis, ke tute ne povas okazi. Tiam la unuan fojon en historio de Ĉeĥio estis lanĉitaj privataj trajnoj de kompanio RegioJet je linio inter ĉefurbo Prago kaj „ĉefurbo“ de Silezio – Ostrava. Tiu ĉi teksto volas priskribi skize historion de fervoja konkurenco, nunan situacion kaj laste ankaŭ rezultojn de enketo pri uzado de privata kompanio.



Flava trajno RegioJet – fonto <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10150591406721429&set=a.10150591406671429.387027.191987746428&type=1&theater>

Mallonga historio de fervoja konkurenco en Ĉeĥio

Kompreneble, oni povas diri, ke konkurenco ekzistis jam en tempo de Habsburka monarĥio, kiam privataj kompanioj konstruis multajn liniojn laŭ iliaj bezonoj.

Sed, post unua mondmilito tiuj linioj estis plej multe ŝtatigitaj kaj tiel naskiĝis ŝtata monopolo.

La unuaj signoj de konkurenco do estas freŝaj ankoraŭ: maljam en jaro 2005 volas kelkaj kompanioj ne subtenataj de ŝtato trafikaj siajn trajnojn.

Sed maljam en jaro 2010 ministerio pri trafiko anoncis, ke volas elekti transportiston je linio inter Ostrava kaj Olomouc tra Krnov.

Dume ĉeĥaj regionoj en jaro 2009 subskribis kontrakton kun Ĉeĥaj fervojoj. Fakte, je kelkaj linioj dume estis subskribitaj kontraktoj kun aliaj kompanioj, sed ĉiam temis pri regionaj linioj, ne pri gravaj linioj inter plej signifaj urboj.

Do, ne ekzistis sur fervojo ebleco elekti alian kompanion por vojaĝo ekzemple de Brno al Prago. Bone, ekzistis ebleco konkrete sur tiu ĉi linio uzi aŭtobuson, sed je linio inter Prago kaj Ostrava estis kutime pli rapida vojaĝo per trajno ol per aŭtomobilo.

Kaj ĝuste pro tio, ke linio inter Prago kaj Ostrava estas multe uzata, ĉar Ostrava havas pli ol 300 000 loĝantoj kaj en ĉirkaŭaĵo estas aliaj urbetoj kaj trajnoj estas kutime pli rapidaj ol vojaĝo per aŭtomobilo, estis tiu ĉi linio alloga por privataj kompanioj.

Kiel naskiĝis „flava armeo“ – „flavaj trajnoj“?

Pri Ĉeĥaj fervojoj oni iam parolas, ke temas pri „blua armeo“, ĉar firma koloro estas blua. Kaj koloro de konkurenca kompanio estas flava. Sed tiu ĉi kompanio, nomata *RegioJet*, ne estis unua, kiu volis oferti siajn trajnojn, antaŭ ili estis unu kompanio, sed tiu ne sukcesis havi akceptitajn lokomotivojn kaj solvi aliajn problemojn.

Do, kompanio *RegioJet* estis unua kompanio, kiu sukcesis ektrafiki siajn trajnojn je linio Prago – Ostrava. Fakte, oni povas paroli pri tri periodoj de flavaj trajnoj.

Periodo ĝis 2010

Tiu ĉi periodo estis ĉefe periodo de preparado. Oni povis jam de jaro 2009 legi pri grandegaj planoj de kompanio *Student Agency*, kiu maljam pli malfrue fondis filinan kompanion *RegioJet*. Tiam oni planis fondi kompanion *HighJet*, en kiuj ekzistus pluraj klasoj kaj trajnoj estus tre modernaj kaj luksaj (do simile luksaj kiel longdistancaj trajnoj en okcidenta Eŭropo). Kompanio tiam jam trafikis flavajn busojn je kelkaj linioj, do nun estis planoj oferti siajn servojn ankaŭ je fervojo.

Dume kompanio gvidata de *Radim Jančura* kritikis regionestrarojn, ĉar ili volis oferti al ili malmultekostajn kaj tamen pli kvalitajn servojn, sed regionoj anstataŭ tio subskribis kun Ĉeĥaj fervojoj 10-jarajn kontraktojn.

Flava printempo 2010

Tiu ĉi periodo estas periodo de realaj flavaj trajnoj. Direktoro de Ĉeĥaj fervojo, *Petr Žaluda*, do devis agnoski, ke li vidis flavajn trajnojn, ĉar antaŭ tio li diris, ke li neniam vidis kaj vidos flavajn trajnojn.

Tamen, tiu ĉi flava printempo ne estis ankoraŭ grava por linio Prago – Ostrava, ĉefe temis pri demonstrado kaj prezentado de kompanio en regionoj.

Tiam estis uzitaj du prunteprenitaj flavaj Desiro-trajnoj.

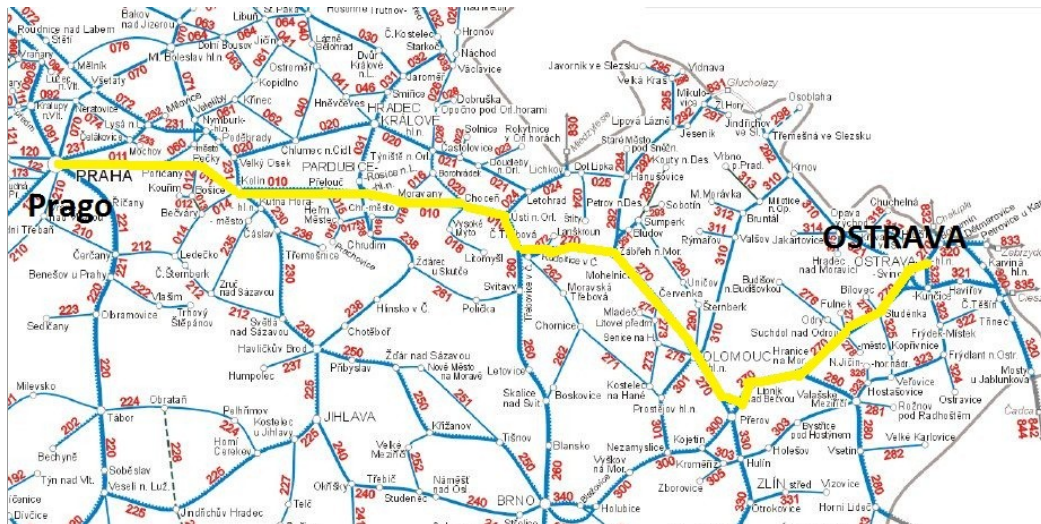
Biletoj estis venditaj kiel revenbiletoj kaj kostis ĉiam 0,20 €. Fakte, pro bona prezo trajnoj sukcesis allogi homojn provi tiujn trajnojn ne nur pro tio, ke ĝi ofertis ion ĝis tiu tempo ne konatan (senpaga reto en trajno, ebleco mendi kafon de aŭtomato en regiona trajno), sed kompreneble ankaŭ pro tio, ke la prezo estis kompare kun prezoj de Ĉeĥaj fervojoj ridinda.



Flavaj Desiro-trajnoj en finstacio sude de Brno – propra verko

Septembro 2011 – ĝis nun

Post jaroj de planoj venas grava tago – la 26-an de septembro RegioJet ektrafikas siajn trajnojn je linio Prago – Ostrava. Por eviti problemojn kun akceptado de tute novaj lokomotivoj aŭ trajnkompletoj, RegioJet decidis aĉeti naŭ lokomotivojn de Italio, kiuj ja estis produktitaj en Ĉeĥio. Tial kompanio ne havis multajn zorgojn, ĉar tiuj lokomotivoj estas uzataj ankaŭ en Ĉeĥio. Malgraŭ tio, ke planoj de *RegioJet* kalkulis kun aĉeto de tute novaj vagonoj de rumania kompanio *Astra*, firmao decidis aĉeti iom malnovan vagonaron de Aŭstraj fervojoj. Ankaŭ per tiuj vagonoj eblas vojaĝi en Ĉeĥio je du *EuroCity* trajnoj, sed se oni volas pli da spaco kaj komforto, oni devas pagi por luksa unua klaso.



Mapo de linio de Prago al Ostrava – propra verko

RegioJet aĉetis do aŭstrajn vagonojn de unua klaso kaj diris, ke ĉe ili tio estas dua klaso. Eble iam estos eĉ pli luksa unua klaso, sed ĝis tiu tempo oni devas „travivi“ tiun fakton, ke ekzistas nur unu klaso (dua), sed pli luksa ol dua klaso de trajnoj de Ĉeĥaj fervojoj.

Komence temis nur pri tri trajnoj tage, de decembro 2011 jam 5 trajnoj tage kaj nove estis aldonita konekto al slovakia urbo Žilina. *RegioJet* solvis relative elegante problemojn kun internacia tarifo, kiu devigas spertulojn dividi diverse biletojn por ŝpari: biletoj kostas de Prago al Žilina kompreneble pli, sed la prezoj havas logikan kaj facilan sistemon de tarifo.

Hodiaŭ estas jam 9 trajnoj tage. Krome, tiu ĉi linio ankaŭ influis alian linion, ĉar antaŭe ekzistis busa linio de Prago tra Brno al Zlín. Poste ja estis koncepto ŝanĝita – busoj de Zlín daŭre estas, sed nove estas al Olomouc, kie vojaĝantoj elbusiĝas kaj poste uzas trajnojn *RegioJet*. Dank al ĝi estis konekto de Zlín al Prago rapidigita. Tamen, pro intereso de klientoj *Student Agency* en februaro 2013 relanĉis linion inter Brno kaj Zlín.

Biletoj de Ĉeĥaj fervojoj aŭ aliaj internaciaj biletoj ne estas en flavaj trajnoj akceptitaj kaj male, Ĉeĥaj fervojoj ne akceptas biletojn de *RegioJet*.



Por multaj homoj bildo tute imagebla, tamen hodiaŭ reala...- fonto <http://www.flickr.com/photos/mdanielka/7113739017/sizes/l/in/photostream/>

Kion ofertas RegioJet al siaj klientoj?

- Bileto por trajno ĉiam = lokbileto – tio signifas, ke vi ĉiam havas garantion, ke vi sidos.
- Senpagaj taggazeto, akvo, kafo – krom senpaga akvo tiu ĉi koncepto estis uzita ankaŭ en busoj.
- Senpaga interreto – komence ĝi ne estis tro stabila kaj ne ĉiam funkcia, sed nuntempe la reto en trajnoj jam estas pli rapida kaj pli stabila.
- Malmultekostaj manĝoj – ekzemple torteto kontraŭ 9 kronoj ☺
- Se oni pli ofte vojaĝas, oni povas havi kreditbileton – sur ĝi oni havas krediton por vojaĝo kaj laŭ bezone mendas biletojn per interreto. Kaj se oni decidas ne vojaĝi, eblas facile 15 minutojn antaŭ vojaĝo malmendi bileton kaj ricevi monon reen.
- Vojaĝo en trajno preskaŭ sen kontrolo de biletoj – simple forgesu pri biletoj. En kazo, ke vi havas kreditbileton, vi montras vian karteton aŭ nur diras numeron de tiu ĉi karteto kaj tio estas ĉio (en kazo, ke vi ne bezonas havi studentan rabaton). Kontrolo en trajnoj funkcias tiel, ke stevardo vidas en komputileto, se iu devas sidi je iu konkreta loko de kiu halto.
- Entute kvar tipoj de lokoj por sidi – *RegioJet* ofertas eblecon sidi en grandspaca vagono, sed tiu estas grandspaca nur en duono, dua duono de tiu vagono estas kupeoj de origine aŭstra premia unua klaso kun kvar sidlokoj. En Aŭstrio oni devas por vojaĝi en tiuj kupeoj krompagi 15 €. Dua tipo de vagonoj estas kupea vagono kun kupeoj de unua kaj dua klasoj. Jes, vere, oni povas en trajnoj de *RegioJet* vojaĝi en kupeo, kiu antaŭe estis dua klaso kaj ankaŭ ĉe Ĉeĥaj fervojoj ĝi estas dua klaso. Do, la oferto de sidlokoj estas iom diversa kaj popularaj estas ĉefe kupeoj kun kvar sidlokoj.



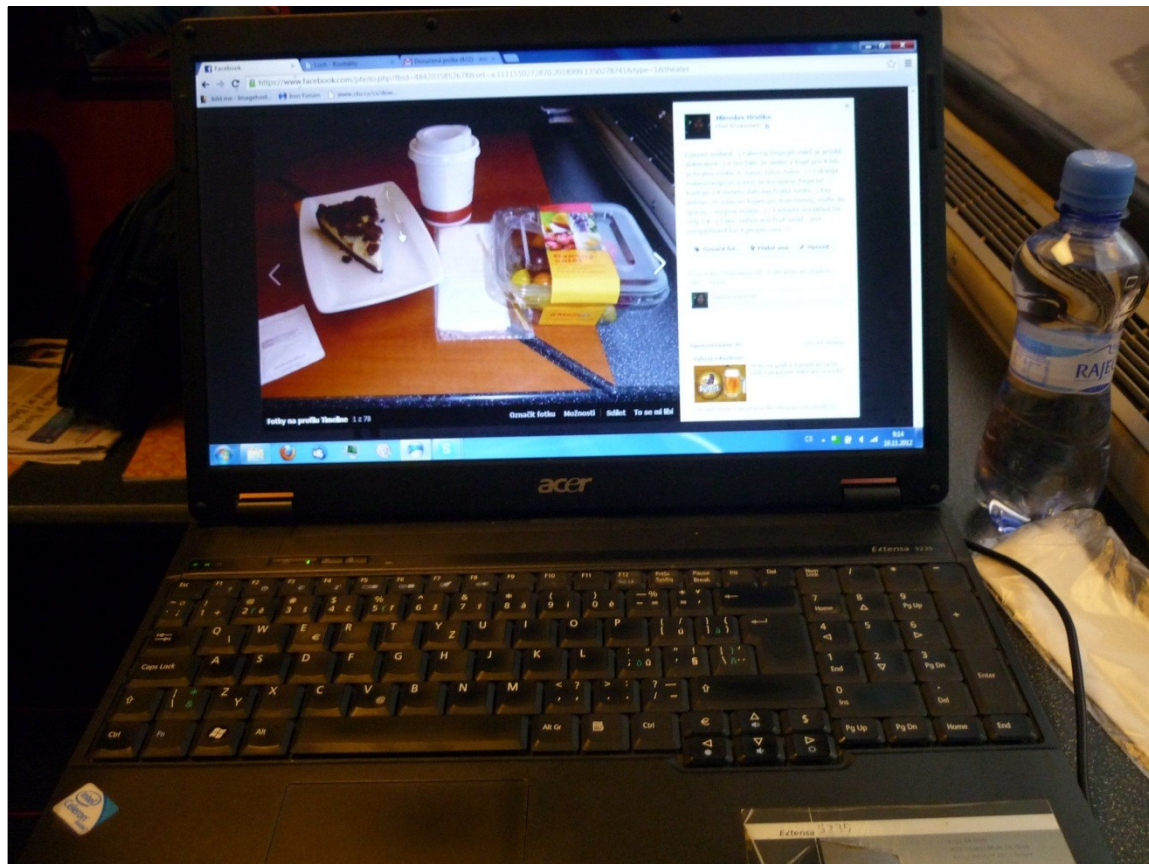
Grandspaca parto de vagono (eks-unua klaso) – propra verko



Luxsa sidloko en kupeo por kvar homoj – propra verko



Torteto, kafo kaj frukta salato – entute mi pagis 2 € – propra verko



Jes, interreto funkcias – foto de mia matenmanĝo ankoraŭ dum vojaĝo alŝutita al Facebook – propra verko

Pozitivaj aspektoj de konkurenco je linio Prago – Ostrava

Kompreneble, nova privata kompanio estis atako kontraŭ de ŝtato subtenataj Ĉeĥaj fervojoj. Ĉeĥaj fervojoj, se volis ne perdi klientoj, devis oferti novajn servoj. Do reago estis tia, ke Ĉeĥaj fervojoj komencis oferti en siaj prestiĝaj SuperCity trajnoj novajn servojn por vojaĝantoj + novaj servoj en kelkaj aliaj trajnoj aperis. Krome, en Ostrava kaj en Prago Ĉeĥaj fervojoj komencis oferti en ĉefstacidomoj aldonajn servojn, ekzemple ebleco ricevi senpagan akvon kontraŭ bileto. Aŭ eblas kontraŭ via bileto ricevi rabaton en manĝejoj en praga stacidomo.

Negativaj aspektoj de konkurenco je linio Prago – Ostrava

Kompreneble, konkurenco estas ankaŭ negativa. Ĉar Ĉeĥaj fervojoj ne havis en komenco multajn modernajn vagonojn, subite je aliaj linioj (ĉefe je linio Prago – Brno) malaperis kelkaj pli bonaj vagonoj. Alia fakto estas tia, ke Ĉeĥaj fervojoj ofertis novajn malmultekostajn biletojn, sed ne komprenis, ke ne ĉiuj reguloj estas por klientoj pozitivaj. Aperis ankaŭ problemoj je parto de linio apud urbo Pardubice, tra kiu trafikis ankaŭ trajnoj de Brno. Novaj flavaj trajnoj kompreneble bezonas siajn tempojn en trajnhoraro kaj pro tio iam okazas, ke personaj apudurbaj trajnoj havas malfruigon.

Rezulto de enketo

Lasta parto de tiu ĉi teksto estas prezentado de mia enketo. Ideo pri enketo naskiĝis en mia kapo, kiam mi post unu jaro denove vojaĝis en flava trajno, en luksa kupeo kaj mi iom ekbabilis kun miaj samkupeanoj – mi volis scii, kial ili sidas en tiu ĉi kupeo, ĉu nur pro tio, ke ili konas kvalitojn de tiu ĉi kupeo aŭ decidis simple laŭ tio, ke en ĝi estis libera loko. En mia kazo tiam mi volis tiun kupeon, ĉar mi antaŭ unu jaro ĝin testis kaj mi tre ŝatis tiun fakton, ke en tiu kupeo estas multege da loko ☺

Do, la enketo estis interreta, sume mi ricevis respondojn de 100 homoj. Enketo havis 11 demandojn, kelkaj el ili estis malfermitaj, kelkaj fermitaj.

Laŭ respondoj mi eksciis, ke:

- Ĉefa kialo de vojaĝo per RegioJet estas pli bonaj servoj kaj garantio de sidloko
- 66 % da homoj aĉetas iun manĝon – do *RegioJet* instruis homojn ne preni manĝojn al trajno.
- Preskaŭ duono de homoj ĉiam provas elekti kupeon – tio signifas, ke per flavaj trajnoj veturas regule vojaĝantoj, kiuj jam bone scias, kiun lokon ili volus. Sidi en kupeo por ses homoj kompreneble estas malpli luksa ol sidi en kupeo por kvar homoj.
- Laŭ 74 % da homoj kvalito de Ĉeĥaj fervojo altiĝis – kaj tio estas bone, ke „laboro“ de Ĉeĥaj fervojoj por allogi homojn videblas.
- 77 % da homoj tute ne uzas rabatojn de partneraj kompanioj – necesas diri, ke *RegioJet* ofertas rabatojn por vojaĝantoj ĉe kelkaj kompanioj, sed evidentas, ke aŭ tiuj rabatoj estas malbone prezentitaj en gazeto de kompanio *Student Agency* (gazeto samas por trajnoj kaj busoj), aŭ la rabatoj ne estas interesaj.
- 65 % da homoj volus pli longajn trajnojn – tio bedaŭrinde daŭre estas problemo kaj *RegioJet* tion devos iel solvi, ĉar iam mankas vagonoj, kiujn oni povus ankoraŭ aldoni.
- 54 % da homoj en kazo de plena trajno vojaĝas kun Ĉeĥaj fervojoj – tio estas ĉefe pro tio, ke Ĉeĥaj fervojoj havas ĝenerale pli da trajnoj je linio Prago – Ostrava.

Estonteco?

En decembro 2012 venis al linio Prago – Ostrava dua privata kompanio – Leo Express. Tiu kompanio uzas anstataŭ *RegioJet* trajnkompletojn kaj kompare kun Ĉeĥaj fervojoj kaj *RegioJet* ankaŭ alian tarifpolitikon – bileto estas kosta laŭ tio, kiam vi mendas bileton kaj kiam vi planas vojaĝi – do sistemo simila al aviadila trafiko.

Do, la estonteco de konkurenca batalo estos certe interesa. Nuntempe eble ĉiuj tri kompanioj havas iom financajn problemojn pro konkurenco, sed ĝenerale eblas diri, ke de konkurenco profitas ĉefe vojaĝantoj – ekzistas kompare kun antaŭaj jaroj pli da trajnoj, aldonaj servoj kaj biletoj ankaŭ estas malpli kostaj.