

Igor Chowanec, Marcel Stancl

Prywatni przewoźnicy na kolejach czeskich

Już od kilka lat na kolejach czeskich mogą prowadzić działalność przewozową prywatni przewoźnicy kolejowi. Stało się to po wprowadzeniu w życie nowych regulacji prawnych, które umożliwiły liberalizację rynku kolejowego.

Warunki ich działalności są jednak szczególne. Spowodowane to jest następującymi przyczynami.

- Aczkolwiek w Republice Czeskiej obowiązują jedne z najbardziej liberalnych regulacji w zakresie dostępu do infrastruktury, atmosfera na kolejach czeskich nie była jak dotąd zbyt przychylna operatorom prywatnym, na co wpływ miały ČD s.a., jak i OSŽ (związki zawodowe kolejarzy).
- Pomimo, że gestor tego prawa (Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej) proklamuje równouprawnienie dostępu wszystkich licencjonowanych operatorów na koleje czeskie, w rzeczywistości jego konkretne kroki przeciwko faktycznemu monopolowi ČD s.a. są niedostateczne.
- W Republice Czeskiej nie oddzielono do końca zarządzania infrastrukturą od eksploatacji, pomimo że działa tutaj już kilka lat (tzn. z czasów jeszcze jednolitych ČD – organizacji pań-

stwowej) kilka prywatnych operatorów kolejowych. Tymczasem np. na Słowacji są dwa zupełnie samodzielne przedsiębiorstwa z absolutnym rozdziałem przedmiotu działania.

- Niektóre z tych prywatnych firm transportowych równocześnie zajmują się budownictwem kolejowym (Viamont s.a., GJW s.a., SOŽ s.a.). Ich pozycja jest problematyczna dlatego, że ich konkurent w zakresie transportu kolejowego (ČD s.a.) jest równocześnie ich klientem i równocześnie firmy te są klientami ČD s.a., której za korzystanie z torów płacą. Taki stan powoduje poniekąd dziwną sytuację, kiedy to same ČD s.a. usilnie szuka jakiejś granicy, na której jeszcze ma klienta płacącego za usługi związane z dostępem do torów i poza nią już konkuruje z nim swoją działalnością.

Powstanie przewoźników prywatnych w Republice Czeskiej ma ścisły związek z porzucaniem niektórych linii kolejowych przez koleje ČD. Przyczyniły się do tego katastrofalne powodzie na Morawach i Śląsku w 1997 r., w wyniku których zlikwidowano linie, obecnie eksploatowane na podstawie umów z firmami prywatnymi (Šumperk – Kouty nad Desnou, Petřov nad Desnou – Sobotín, Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem). Różnica między zakresem eksploatacji tych linii w latach 90. i oczekiwani-

Kolej	Odcinek linii kolejowej	Długość linii [km]	Właściciel kolei	Operator	Przewoźnik	Najdłuższa linia	Uwagi
Oczekiwany stan w 2004 r.							
	Karlovy Vary dol. n. – Sokolov	26	SŽDC s. o.	ČD a. s.	Viamont a. s.	Karlovy Vary dol. n. – Zwickau Zentrum	
	Sokolov – Kraslice st. hr.	28	SŽDC s. o.	Viamont a. s.	Viamont a. s.	Karlovy Vary dol. n. – Zwickau Zentrum	wynajęta od SŽDC s.o.
	Trutnov hl. n. – Svoboda nad Úpou	10	SŽDC s. o.	Viamont a. s.	Viamont a. s.	Trutnov hl. n. – Svoboda nad Úpou	wynajęta od SŽDC s.o.
	Jindřichův Hradec – Nová Bystrice	46	JHMD a. s.	JHMD a. s.	JHMD a. s.	Jindřichův Hradec – Nová Bystrice	
	Jindřichův Hradec – Obrataň	33	JHMD a. s.	JHMD a. s.	JHMD a. s.	Jindřichův Hradec – Obrataň	
Železnice Desná	Šumperk – Kouty nad Desnou	19	Svazek obcí údolí Desné	SOŽ a. s.	Connex Morava a. s.	Šumperk – Kouty nad Desnou	
Železnice Desná	Petrov nad Desnou – Sobotín	3	Svazek obcí údolí Desné	SOŽ a. s.	Connex Morava a. s.	Petrov nad Desnou – Sobotín	
	Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem	20	SŽDC s. o.	OKD Doprava a. s.	OKD Doprava a. s.	Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem	wynajęta od SŽDC s.o.
	Seiffhennersdorf Gr. – Grossschönau Gr.	4	SŽDC s. o.	ČD a. s.	SBE GmbH	Löbau – Zittau	
Jizerská dráha	Hrádek nad Nisou st. hr. – Tanvald	49	SŽDC s. o.	ČD a. s.	Connex Lausitzbahn AG	Binz Ost – Liberec	
	Liberec – Česká Kubice st. hr.	328	SŽDC s. o.	ČD a. s.	Connex BOB AG	Gorlitz – München Hbf.	
	Varnsdorf – Bakov nad Jizerou	90	SŽDC s. o.	ČD a. s.	SBE GmbH	Zittau – Praha hl. n.	
	Bad Brambach Gr. – Cheb st. hr.	34	SŽDC s. o.	ČD a. s.	Vogtlandbahn GmbH	Zwickau Hbf. – Marktredwitz	
	Cheb – Mariánské Lázně	30	SŽDC s. o.	ČD a. s.	Vogtlandbahn GmbH		
	Karlovy Vary – Potůčky st. hr.	43	SŽDC s. o.	ČD a. s.	Erzgebirgbahn GmbH	Zwickau Hbf. – Karlovy Vary dol. n.	
	Železná Ruda/ Bayerisch Eisenbahn – Špičák	7	SŽDC s. o.	ČD a. s.	Regentalbahn GmbH	Plattling Hbf. – Špičák	
Poprzednia sytuacja (lata 90.)							
	Sokolov – Hraničná	27	ČD s. o.	Viamont a. s.	Viamont a. s.	Sokolov – Hraničná	wynajęta od ČD s.o.
	Trutnov hl. n. – Svoboda nad Úpou	10	ČD s. o.	Viamont a. s.	Viamont a. s.	Trutnov hl. n. – Svoboda nad Úpou	wynajęta od ČD s.o.
	Jindřichův Hradec – Nová Bystrice	46	ČD s. o.	JHMD a. s.	JHMD a. s.	Jindřichův Hradec – Nová Bystrice	wynajęta od ČD s.o.
	Jindřichův Hradec – Obrataň	33	ČD s. o.	JHMD a. s.	JHMD a. s.	Jindřichův Hradec – Obrataň	wynajęta od ČD s.o.
Železnice Desná	Šumperk – Kouty nad Desnou	19	ČD s. o.	SOŽ a. s.	SOŽ a. s.	Šumperk – Kouty nad Desnou	wynajęta od ČD s.o.
Železnice Desná	Petrov nad Desnou – Sobotín	3	ČD s. o.	SOŽ a. s.	SOŽ a. s.	Petrov nad Desnou – Sobotín	wynajęta od ČD s.o.
	Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem	20	ČD s. o.	OKD Doprava a. s.	OKD Doprava a. s.	Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem	wynajęta od ČD s.o.
Jizerská dráha	Liberec – Harrachov	39	ČD s. o.	GJW a. s.	GJW a. s.	Liberec – Harrachov	wynajęta od ČD s.o.
Jizerská dráha	Smržovka – Josefův Důl	7	ČD s. o.	GJW a. s.	GJW a. s.	Smržovka – Josefův Důl	wynajęta od ČD s.o.
Jizerská dráha	Tanvald – Železný Brod	17	ČD s. o.	GJW a. s.	GJW a. s.	Tanvald – Železný Brod	wynajęta od ČD s.o.

nym zakresem w 2004 r. zestawiono w tablicy. Oprócz innych przyczyn, następstwem porzucenia linii Jizerské dráhy przez GJW s.a. była wewnętrzna sprzeczność – budować dla ČD linie kolejowe czy lepiej konkurować z nimi. Następnym takim przykładem z takich samych powodów było porzucenie przez SOŽ s.a. (Stavební obnova železnic) linii kolei Desná (pozostała tam jednak jako operator).

Na terenie Republiki Czeskiej wprost lub na podstawie licencji innych firm działają następujące spółki kolejowe:

– Connex Morava, s.a.,



Pociąg Desiro na stacji Liberec (29.05.2003 r.)

Fot. M. Altmann



Strážovice – JHMD lokomotywa 705.919 z jednym wagonem jako pociąg do Obratnia (14.10.2001 r.)

Fot. R. Rusak



Bayerische Eisenstein – pociągi prywatnego operatora WALDBAHN, operującego na pograniczu czesko-niemieckim (23.11.2003 r.)

Fot. M. Knappe

- Erzgebirgbahn GmbH (na licencji firmy ČD, s.a.),
 - JHMD, s.a. (Jindřichohradecké místní dráhy),
 - OKD Doprava, s.a. (Ostravsko-karvinské doly Doprava),
 - SBE GmbH (Sachsische-Böhmische Eisenbahn) na licencji firmy ČSD sp z.o.o (Česká – severní dráha),
 - Viamont, s.a.,
 - Vogtlandbahn GmbH (na licencji firm Viamont, s.a. i ČD, s.a.),
- W 2004 r. oczekiwane jest wejście na koleje czeskie następujących spółek:

- Connex Bayerische Oberlandbahn AG,
- Connex Lausitzbahn AG,
- Regentalbahn GmbH,

Plany ma także wieczny rywal firmy Connex AB – Keolis SA Rueil-Malmaison.

■ Connex Morava, s.a. Olomouc

Jest jedną z czterech czeskich „córek“ spółki firmy Connex AB Solna. Założona była w celu eksploatacji połączeń autobusowych na Morawach środkowych. Po odejściu firmy SOŽ, s.a. Olomouc – operatora kolejowego na kolei Desná przejęta od niej jej obsługę. Dzięki temu możliwy jest zintegrowany system transportowy między liniami autobusowymi i kolejowymi.

■ Erzgebirgbahn GmbH Chemnitz

To „córka“ spółki DB Regio AG Mainz (Deutsche Bahn Regio). Na terenie Czech obsługuje kilku pociągów na linii Potůčky, granica państwowa – Karlovy Vary.

■ JHMD, s.a. Jindřichův Hradec

Jest jedyną prywatną spółką w kraju, która jest nie tylko operatorem, lecz także właścicielem linii. Jak jej nazwa wskazuje operuje na kolejach wąskotorowych w rejonie Jindřichohradecka.

■ OKD Doprava, s.a. Ostrava

„Córka“ spółki OKD s.a. Ostrava. Oprócz eksploatacji wynajętej linii kolejowej Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem działa głównie w transporcie towarowym.

■ SBE GmbH Zittau

Eksploatuje pociągi na linii kolejowej Löbau – Zittau i terenach czeskich (przejeżdża tzw. odcinkiem peażowym poprzez Varnsdorf). Chociaż nie jest to typowy przypadek prywatnej firmy na kolejach czeskich, podajemy go z powodu oczekiwanej obsługi transportowej Varnsdorfu, w związku z przygotowywanym zatrzymaniem pociągów na odcinku czeskim (tym samym już to nie będzie tzw. odcinek peażowy). Następnym krokiem firmy jest powiązanie z pociągami dalekobieżnymi Zittau – Praha hl.n.

■ Viamont, s.a.

Prowadzi działalność na wynajętych odcinkach linii Sokolov – Kraslice granica państwowa i Trutnov hl.n. – Svoboda nad Úpou. Oprócz tego firma ta jest na razie jedyną, która (w małej mierze) konkuruje swoimi pociągami

gami także na kolejach państwowych Sokolov – Karlovy Vary z ČD s.a., i to także w transporcie towarowym.

■ Vogtlandbahn GmbH Neumark

„Córka“ spółki Länderbahn Viechtach. Wszystkie jej pociągi eksploatują na podstawie licencji krajowe firmy ČD s.a. (na liniach Bad Brambach Gr. – Cheb granica państwowa i Cheb – Mariánek Lázně) i Viamont s.a. (na linii Kraslice granica państwa – Sokolov – Karlovy Vary dolní nádraží).

■ Connex Bayerische Oberlandbahn AG München

– lub jej firma siostrzana – miałyby od sezonu letniego 2004 spełniać w krajowym transporcie pasażerskim ważną rolę – operatora pociągu dalekobieżnego na linii kolejowej München Hbf. – Regensburg Hbf. – Plzen hl.n. – Praha hl.n. – Liberec – Görlitz

■ Connex Lausitzbahn AG Görlitz

– lub jej firma siostrzana – miałyby od sezonu letniego 2004 dojeżdżać swoimi obecnymi pociągami z Zittau na teren Czech i to minimum do Liberca, może nawet do Tanvaldu. Ze względu na niskopodłogowe pojazdy ich dalsza podróż do Harrachova jest niemożliwa z powodu szyny zębatej na tej linii. Równocześnie firma ta powinna mieć prymat w transporcie pasażerskim jako operator pierwszego prywatnego pociągu dalekobieżnego Liberec – Görlitz – Berlin-Lichtenberg – Stralsund Hbf. – Binz ost.

■ Regentalbahn GmbH Viechtach

„Córka“ spółki Länderbahn Viechtach. Interesuje się wydłużeniem tras niektórych swoich pociągów Plattling Hbf – Żelazná Ruda/Bayerisch Eisenstein do samego Špičáku. Perspektywicznie widzi swoją rolę na całej linii Plattling Hbf – Plzeň hl.n. i Regensburg Hbf – Plzeň hl.n.

Zmiana przewoźnika i dalsza jazda pociągów pod szyldem ČD na podstawie licencji ma związek z fenomenem prywatnych przewoźników. Jej strategia (chodzi o ČD) jest założona na zakładaniu spółek „córek“ z tymi firmami, którym jeszcze się nie powiodło – nawet w przypadku firmy Vogtlandbahn GmbH, z którą prowadzone są najdłuższe rozmowy. Powód ČD s.a do zakładania tych spółek jest prosty – ograniczyć wpływ nowych przewoźników dysponującymi nowoczesnymi pojazdami do komunikacji regionalnej. Również przewoźnicy prywatni podchodzą do tego pragmatycznie, aby minimalizować wpływy ze strony unitarnej przedsiębiorstwa kolejowego, jakim są ČD s.a. W momencie osłabienia kondycji ČD s.a. żadna z firm nie będzie zainteresowana wspólnym przedsięwzięciem, i co więcej żadna z firm prywatnych nie interesuje się wspólnym bankrutwem w oczekiwaniu na wyniki w postępowaniu konkursowym z ČD s.a.



Potrójny skład Desiro kolei DB AG na stacji Liberec (24.04.2004 r.) Fot. M. Altmann



Bremen – pociąg VT523 (typ Coradia Lint 41 firmy Alstom) niemieckich kolei prywatnych NWB (24.04.2003 r.) Fot. M. Knappe