



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

104/2022

Проездной стоимостью 9 евро в месяц на общественный транспорт в Германии: результаты, тенденции и перспективы

Спустя 3 месяца после запуска новая инициатива Германии по использованию дешевых ежемесячных проездных стоимостью 9 евро на общественный транспорт пригородного и регионального сообщения завершилась, принесла, как выразились представители Ассоциации немецких транспортных компаний (VDV), «ошеломительный успех». Того же мнения придерживается и канцлер страны Олаф Шольц, назвав эту меру «одной из лучших идей, предложенных за последнее время». Теперь на основе полученного опыта, по его словам, необходимо если и не внедрить усовершенствованную версию крайне дешевого единого проездного, то хотя бы упростить систему продажи билетов во всех федеральных землях. Так что же это была за инициатива и как она повлияла на общественный и, особенно, на железнодорожный транспорт? И что хотят с ней делать в будущем?

Проездной стоимостью 9 евро (9-Euro-Ticket) был введен федеральным правительством Германии на 3 месяца (июнь, июль, август) в качестве меры поддержки населения в связи с ростом цен из-за подорожания энергоносителей и затрагивал практически весь общественный транспорт (автобусы, трамваи и все поезда, кроме междугородных ICE), позволяя в течение месяца¹ пользоваться им без ограничений. Затраты на инициативу составили 2,5 млрд евро.

Всего было куплено свыше 52 млн этих проездных, причем еще 10 млн владельцев различных абонементов приобрели их бесплатно². «С их помощью за 3 месяца пассажиры совершили более 1 млрд поездок», – указано в данных соответствующего исследования, проведенного ассоциацией VDV совместно

¹ Важно подчеркнуть, что проездной действовал всего месяц – то есть пассажиру нужно было потратить 27 евро, чтобы пользоваться общественным транспортом все 3 месяца.

² То есть с возвратом всей суммы за приобретенный ранее абонемент, за исключением тех самых 9 евро.

с компанией Deutsche Bahn и входе которого было опрошено около 78 тыс. человек. В результате зафиксирована существенная популяризация железнодорожного транспорта: так, каждый десятый пассажир совершил как минимум одну поездку общественным транспортом вместо того, чтобы воспользоваться личным автомобилем, в то время как каждый пятый вообще решил совершить поездку на региональном общественном транспорте впервые.

Большим количеством проездных воспользовались люди, живущие в крупных городах. 56% всех опрошенных VDV заявили, что цена стала ключевым фактором в пользу решения о покупке билета, в то время как 43% хотели избежать пользования личным автомобилем. При этом в другом исследовании, проведенном Мюнхенским техническим университетом, было указано, что только лишь 3% опрошенных из 1000 человек стали реже пользоваться личным автомобилем. Но стоит учитывать, что данный опрос проводился в июле и привычки пассажиров еще могут поменяться.

В число преимуществ реализованной инициативы также включались гибкость и распространение действия на всю страну. И, действительно, единый тариф для всей Германии оказался крайне удобным – особенно в сфере региональных пассажирских перевозок с разделением на сложно устроенные тарифные зоны, стоимость билетов в которых значительно различается в зависимости от федеральной земли и других факторов.

VDV пошла дальше и предположила, что около 1 млрд совершенных в рамках этой инициативы поездок позволили сократить выбросы углекислого газа примерно на 1,8 млн т, что является существенным показателем.

Реализация этой инициативы пошла на пользу железнодорожному транспорту, повысив его популярность, увеличив продажи билетов и упростив систему тарифов. К тому же, по данным McKinsey за июнь 2022 г., 41% из 500 опрошенных, нечасто пользующихся общественным транспортом, остались удовлетворены поездкой – до этого данный показатель составлял всего 23%. При этом 70% заявили о желании пользоваться общественным транспортом чаще. Кроме того, некоторые эксперты спекулируют, что данная мера помогла замедлить инфляцию внутри страны.

Тем не менее, наблюдаются и негативные моменты – в основном это касается недостаточной пропускной способности, соблюдения графика движения поездов и неудовлетворительного состояния инфраструктуры. Железные дороги страны просто оказались не готовы к такому наплыву пассажиров – в результате поезда задерживались и переполнялись, а персонал испытывал дополнительную нагрузку (особенно это было заметно в сезон отпусков). В сети наблюдается бесчисленное количество постов и видеороликов с вагонами, набитыми пассажирами, жалующимися на сломанный кондиционер и задержки отправления на целый час. К тому же, по

некоторым данным, многие так и остались на личных автомобилях, что негативно сказывается на борьбе с изменением климата.

Также стоит отметить, что вышеупомянутые средства в размере 2,5 млрд евро, выделенные федеральным правительством, не покрывают расходы на обеспечение дополнительной пропускной способности, зарплату сотрудникам и возросший объем предоставляемых услуг.

«Проездной стоимостью 9 евро привлек внимание к проблемам регионального транспорта, – заявил Ральф Дамде, сотрудник DB Regio, оператора региональных железнодорожных пассажирских перевозок и подразделения Deutsche Bahn. – У нас просто нет такого количества сотрудников и поездов, чтобы вместить столько пассажиров в будущем».

Так, два железнодорожных профсоюза, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) и Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), сообщали о том, что работники железнодорожного транспорта в результате всплеска пассажиропотока «работали на пределе», в то время как наблюдался повышенный износ поездов.

Другие критики инициативы утверждают, что выделенные средства с таким же успехом можно было бы потратить на развитие инфраструктуры общественного транспорта. Да, на железную дорогу вывели больше поездов, но недостаток инвестиций становится заметен невооруженным взглядом. Именно этот факт – неудовлетворительное состояние инфраструктуры – мог и послужить одной из причин прерывания такой, пусть и по большей части успешной, инициативы.

Проездной стоимостью 9 евро должен был дать немцам передышку от инфляции, и у него это получилось. И теперь жители страны узнали, как может и должна выглядеть система общественного транспорта – особенно в эпоху энергетического кризиса и изменения климата. И определенно они захотят перемен и реализации подобных инициатив в будущем. Однако они будут уже не такими дешевыми – ожидается, что стоимость нового проездного будет уже в размере 49-69 евро. Вдобавок, нужно учесть уже накопленный опыт и исправить предыдущие ошибки, а именно – ввести более простую систему продажи билетов (без многочисленных тарифных зон), нанять больше сотрудников и обеспечить им оптимальные условия труда, закупить подвижной состав и модернизировать работающую на пределе инфраструктуру.

*Источники: iamexpat.de, 31.08.2022 (англ. яз.);
thelocal.de, 31.08.2022 (англ. яз.);
planetconcerns.com, 30.08.2022 (англ. яз.);
railjournal.com, 30.08.2022 (англ. яз.);
vox.com, 27.08.2022 (англ. яз.).*