



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

63/2025

Будущее популярного в Германии ежемесячного проездного билета Deutschland-Ticket под вопросом

Популярный в Германии ежемесячный проездной билет Deutschland-Ticket (D-Ticket), введенный в мае 2023 года как удобное и недорогое решение для ежедневных поездок, кардинально изменил систему общественного транспорта страны, сделав ее доступнее для миллионов граждан. По единому билету за 49 евро в месяц пассажиры получили возможность без ограничений поездок пользоваться любым видом регионального и местного общественного транспорта, в том числе железнодорожного, по всей Германии. Например, D-Ticket, купленный в Мюнхене, действителен для проезда во Франкфурте и его окрестностях. Бюджетный проездной стал неотъемлемой частью ежедневной мобильности для примерно 14 млн активных пользователей в Германии.

D-Ticket является персональным абонементным билетом, действующим независимо от федеральной земли, транспортного объединения или тарифной зоны по всей стране. Он дает право на проезд в вагонах второго класса в региональных и пригородных поездах железных дорог Германии (DB) – Regional Bahn (RB), Regional-Express (RE), S-Bahn, а также в метро, автобусах, трамваях, канатных дорогах в любом немецком городе. Билет также действителен на паромов, если они являются частью системы общественного транспорта, например, в Гамбурге или Берлине, а также на автобусе Lufthansa Express до аэропорта Мюнхена. Единый проездной не распространяется, как правило, на скоростные поезда дальнего следования Intercity (IC), EuroCity (EC), Intercity-Express (ICE), эксплуатируемые компанией DB Fernverkehr AG (подразделение DB) или другими операторами

междугородних перевозок (например, FlixTrain). Для многих пассажиров это является большим неудобством. Использование скоростных поездов дальнего следования позволило бы им сократить время в пути и снизить нагрузку на часто переполненные региональные поезда. В настоящее время DB Fernverkehr ведет переговоры с федеральными землями и местными транспортными властями об исключениях на определенных маршрутных участках. D-Ticket можно использовать до и после поездки на IC, EC или ICE. Однако в этом случае всегда требуется отдельный билет. Это влияет на любые права пассажиров. В случае опоздания на стыковочный поезд дальнего следования, пересадка не отменяется, претензии по возврату денег не принимаются. Кроме того, D-Ticket не дает право проезда в туристических поездах с отдельным тарифом и автобусах частных перевозчиков.

Это цифровой билет, который можно купить только в виде подписки в приложении DB Navigator (доступно для iOS и Android) или на сайтах региональных транспортных компаний с ежемесячным списанием фиксированной стоимости D-Ticket. Предусмотрена возможность отмены подписки раз в месяц. Также билет выпускается в виде чип-карты (рис. 1).



Рис. 1. Проездной билет Deutschland-Ticket

В настоящее время из-за увеличения случаев мошенничества при продажах цифровых билетов внедряются более высокие стандарты безопасности. Крупные компании могут приобретать D-Ticket для распространения среди своих сотрудников.

Неограниченная гибкость, возможность покупки онлайн и использование цифрового билета по фиксированной цене в месяц, понятная структура тарифа делает D-Ticket привлекательным вариантом для экономически эффективного и гибкого путешествия по Германии, особенно среди той категории пассажиров, которые часто пользуются общественным транспортом, например, для поездок на работу или на отдых. Абонемент доступен как местным жителям, так и туристам. Особенно он привлекателен для пассажиров и путешественников, преодолевающих расстояния около 30 км за поездку. D-Ticket действует и за пределами Германии, если тарифная зона транспортной компании включает в себя соседние страны.

Например, пассажиры могут добраться до австрийского Зальцбурга или Базеля в Швейцарии.

В настоящее время будущее D-Ticket находится под вопросом из-за финансовых споров вокруг него, требующих согласованности между федеральным правительством Германии, регионами и транспортными компаниями. С целью обеспечения стабильного финансирования общественного транспорта и необходимости компенсировать убытки транспортных компаний, было принято решение повысить стоимость бюджетного проездного, которая с 1 января 2025 года составила 58 евро. В то же время он по-прежнему дешевле многих стандартных абонементов на пригородные поезда, которые действительны только в определенных тарифных зонах.

Также с 1 января 2025 года появилась возможность провозить детей младше 6 лет бесплатно, без оформления отдельного проездного документа. Однако для детей старше 6 лет требуется покупка D-Ticket абонемента. По мнению Социал-демократической партии Германии (SPD) и партии «Зеленые», это создает финансовую нагрузку на семьи. Они требуют улучшения условий для семейных поездок, утверждая, что доступная мобильность должна оставаться главным приоритетом и предложили законодательно закрепить бесплатный проезд по D-Ticket для детей и подростков. Эксперты считают, что такая мера привлечет больше семей к использованию ежемесячного проездного билета, компенсируя негативный эффект от повышения его стоимости.

Эксперты также отмечают, что высокая цена D-Ticket делает его недоступным для многих категорий жителей, в том числе, малообеспеченных. Так, увеличение стоимости на 2,50 евро приведет к потере от 2,4 до 3,9% пассажиров, на 5 евро (10,2%) – от 6,7-7,1% активных пользователей, на 10 евро (20,4%) – будет потеряно от 10,3 до 21,1% обладателей D-Ticket.

Отдельное исследование Немецкой ассоциации социального обеспечения Parity также подчеркивает разрывы в доступности D-Ticket, особенно для лиц с низким доходом. Во многих регионах Германии не предлагается никаких дополнительных скидок, что делает билет непомерно дорогим для тех, кто находится в затруднительном финансовом положении. Кроме того, опросы показывают, что почти 70% пользователей D-Ticket столкнулись бы с более высокими расходами на мобильность без билета. 42% вернулись бы к использованию автомобиля, а около 25% вообще сократили бы поездки.

Главная проблема D-Ticket – покрытие финансовых убытков транспортных компаний, предоставляющих услуги по сниженной цене.

Изначально федеральное правительство Германии и регионы договорились совместно компенсировать эти потери за счет средств федерального и земельных правительств, каждое из которых ежегодно вносит по 1,5 млрд евро. Дополнительные расходы до сих пор покрывались за счет роста цен и остатков средств с 2023 года. Однако на период после 2025 года существующего финансирования будет недостаточно для покрытия убытков. Политические лидеры по-прежнему расходятся во мнениях о том, кто должен нести расходы. По подсчетам, в 2025 году дефицит финансирования составит около 380 млн евро, а убытки перевозчиков по всей стране могут превысить 3,5 млрд евро.

Исследователи утверждают, что D-Ticket экономически выгоден. Greenpeace подсчитала, что в первый год билет помог сберечь экономике Германии около 4 млрд евро – превысив 3,45 млрд евро, необходимых для его финансирования. Экономия обусловлена меньшим количеством дорожно-транспортных происшествий, снижением потребностей в обслуживании инфраструктуры и снижением внешних издержек автомобильного движения.

Согласно долгосрочным прогнозам Greenpeace, если бы программа стала постоянной и была принята более широко, общая годовая экономия могла бы достичь 4,88 млрд евро. В сценарии с дальнейшим снижением цены билета до 29 евро потенциальная экономия могла бы вырасти до 10,7 млрд евро в год при стоимости финансирования всего в 5,2 млрд евро, согласно расчетам Greenpeace.

Ассоциация немецких транспортных компаний (VDV) призвала политиков взять на себя обязательства по финансированию D-Ticket на 2026 год. Только продуманная стратегия и совместные усилия всех сторон позволят сохранить успех бюджетного проездного и укрепить его позицию как ключевого элемента транспортной системы Германии.

Источники: материалы сайта int.bahn.de; zhivemv.de, 27.06.2025; bahnblogstelle.com, 27.06.2025 (нем. яз.)