

«Мы стремимся к умеренному повышению цен на транспорт» | «We are striving for a moderate increase of transport fees»

Автор: Азамат Рахимов, [Женева/Берн](#) , 27.03.2014.



Вокзал Лозанны

Глава Швейцарских железных дорог Андреас Майер представил планы развития основных транспортных узлов и описал возможные методы их финансирования.

The head of the Swiss Railway Andreas Meyer presented his plans of developing major

transport clusters and described the possible ways of their financing.

«We are striving for a moderate increase of transport fees»

Последние десять лет Швейцарские железные дороги (SBB) совместно с министерством транспорта планомерно проводят программы обновления железнодорожной сети страны. Эти проекты сопровождаются повышением тарифов. Так, в прошлом году была разработана программа реконструкции сети [СТОИМОСТЬЮ 6.4 млрд франков](#). Предполагается, что она будет полностью реализована к 2015 году. Однако столь масштабные затраты не учитывают текущие расходы. И если в течение года SBB не успевают заработать достаточно денег, чтобы закрывать брешь в собственном бюджете, руководство компании вынуждено поднимать цену за проезд. Но даже этот, казалось, бы безотказный метод не дает гарантированного результата.

В прошлом году доходы SBB сократились почти на 40%, говорится в официальном отчете компании. И это при том, что в 2012 году выросли тарифы на все поездки внутри страны, а также заметно увеличилась цена годовых абонементов. А ведь только в начале года руководство компании объявило о новом рекорде: ежедневно швейцарские поезда перевозят более 1 млн пассажиров.

«Ежегодно на эксплуатацию всей железнодорожной сети требуется от 100 до 150 млн франков. Мы не позволяем себе идти на уступки в вопросах качества и безопасности. Аналитические данные показывают, что эти расходы совершенно необходимы», - рассказал в интервью Le Temps глава SBB Андреас Майер. Федеральное правительство не учитывает эти траты в принятом бюджете, следовательно, транспортники должны сами найти способ заработать необходимую сумму.

Рост расходов SBB объясняет довольно банально: сторонние компании, которые привлекаются для выполнения специальных работ, постоянно повышают стоимость своих услуг. Подрядчики же обвиняют SBB в том, что компания требует выполнения большего объема работ с использованием дорогостоящих материалов. В итоге, получается замкнутый круг, выход из которого видится только один - еще одно повышение цен.

Тут Майер выбирает осторожные формулировки, объясняя, что не стоит воспринимать ситуацию столь прямолинейно. «Расходы растут. Это факт. Но это совсем не значит, что тарифы будут увеличиваться с той же скоростью. Мы надеемся найти альтернативные пути. Например, мы изучаем способы, которые позволят улучшить заполняемость поездов в часы, когда они ходят полупустыми. Для этого мы предложим новые выгодные предложения», - добавил Майер. Также он уточнил, что компания «стремится к умеренному повышению цен».

Иными словами, тарифы, скорее всего, снова будут расти, но на этот раз ценовая политика станет гораздо разнообразнее. Например, в Швейцарии могут последовать примеру соседей, которые предлагают пассажирам целый веер возможных услуг.

Тариф на проезд в швейцарском поезде не зависит от того, когда вы купили билет: поездка по маршруту Женева-Базель обойдется в 73 франка, даже если вы решитесь отправиться в путешествие в последний момент. Зато в Германии или во Франции действует совсем иной принцип: чем раньше вы приобретаете билет, тем дешевле он

СТОИТ.

Также стоит учитывать, что цена билетов в Швейцарии не привязана к конкретным поездам. Вы покупаете билет на определенную дату, а каким именно поездом воспользоваться, решаете сами в течение дня. Подобной роскоши вам не предложат в соседних странах. И в этом одно из преимуществ швейцарской системы, уверены в SBB.

Если тарифная политика в отношении отдельных билетов предполагает относительную гибкость, то цена на годовой абонемент вырастет значительно и сразу для всех. Еще в 2012 году SBB [подсчитала](#), что обладатель годового проездного, живущий в Лозанне и работающий в Женеве, тратит в день на дорогу 16.75 франков (при условии, что он пользуется своим проездным 200 дней в году). Обычный билет в оба направления обойдется пассажиру в 41 франк. Разница очевидна. Неудивительно, что число клиентов, предпочитающих сэкономить на дороге, довольно велико. В 2012 году годовыми проездными обзавелись более 431 тысячи человек. Если SBB продолжит взятый курс, то число пассажиров может сократиться, и про рекорды придется забыть.

[Швейцария](#)
[транспорт](#)
[спорт физическая активность в Швейцарии](#)
[транспорт](#)

Статьи по теме

[«Железка» за 6.4 млрд франков](#)
[Безбилетники в швейцарских поездах против штрафов](#)
[Проездной за 10000 франков](#)

Source URL: <http://www.nashagazeta.ch/news/swiss/17396>