

Кейс: ценность общественного транспорта в жизни людей

Интернет-ресурс **GVE** (*The Global Value Exchange* / «Всемирный обмен ценностями») в сотрудничестве с экспертами и заинтересованными пользователями формирует знания о социально-экономической ценности различных отраслей и видов деятельности, и публикует сведения о желаемых изменениях / результатах, показателях эффективности и ключевых стейкхолдерах. Одним из сегментов рынка, представленных в этой уникальной базе данных, является **общественный транспорт**, который всегда играл важную роль в жизни любого сообщества и привлекал значительное внимание инвесторов, общественных деятелей и рядовых граждан.



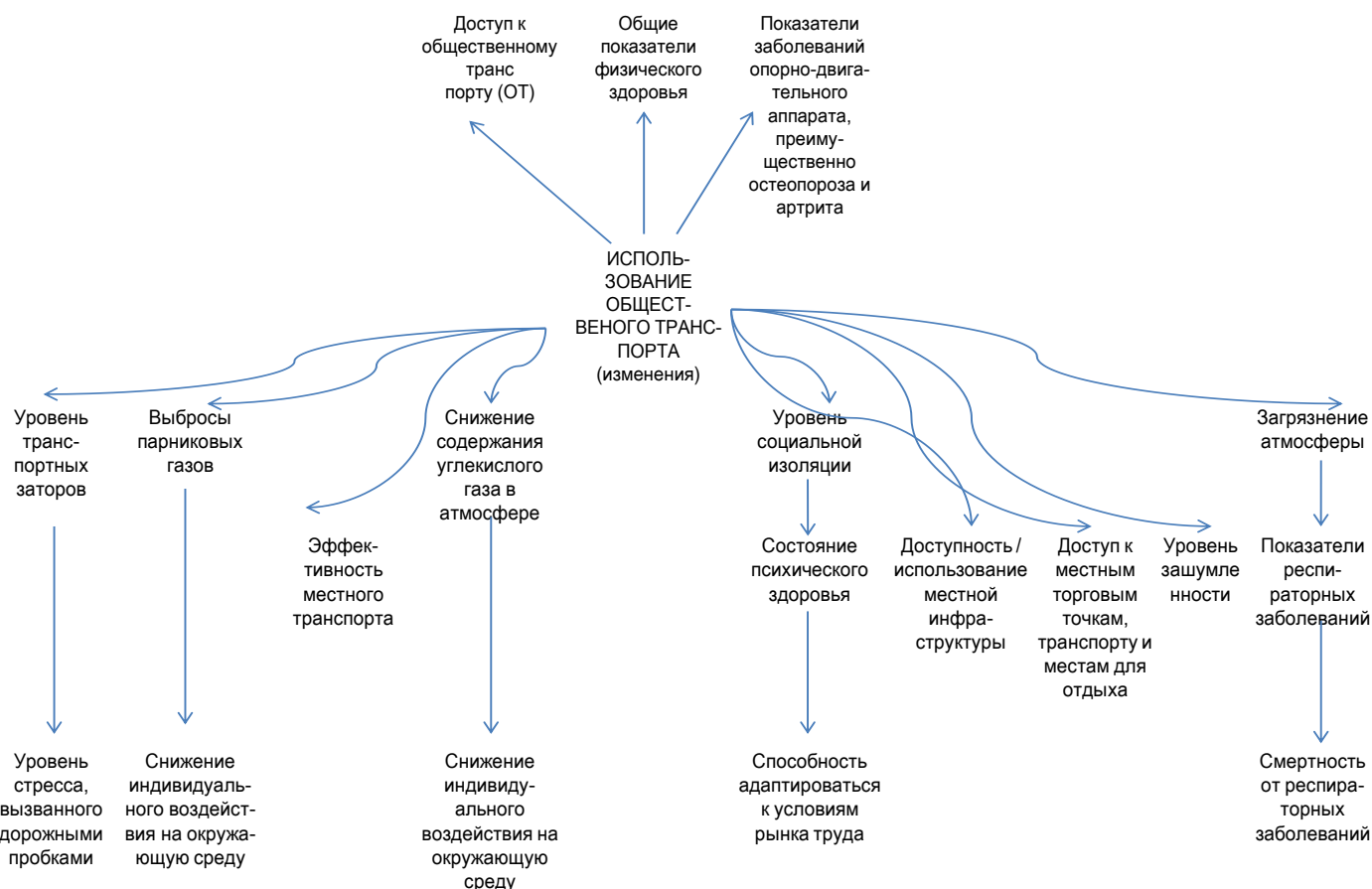
Общественный транспорт (ОТ) – это отрасль, которая ориентируется на многочисленные и/или влиятельные группы стейкхолдеров - граждан, сферу услуг, инвесторов и органы власти.

Изменения в практике управления и пользования ОТ неизбежно затрагивают те сектора экономики и общественной жизни, которые определяют характер освоения природных ресурсов, состояния окружающей среды и влияния хозяйственной деятельности на климат, экологию и физическое / психическое здоровье населения. Поэтому для оценки ОТ исследователи предусмотрели три группы индикаторов:

1. Доступ к общественному транспорту
2. Общие показатели физического здоровья
3. Заболевания опорно-двигательного аппарата (в т.ч. остеопороз, артрит)

Первая группа показателей имеет непосредственное отношение к состоянию жилищно-коммунального хозяйства и местной инфраструктуры, а показатели (2) и (3) отражают интересы различных категорий населения (например - пожилых людей, которые не могут ездить в переполненных автобусах и нередко отдают предпочтение частному транспорту).

Чтобы наглядно показать связь между ОТ и другими сферами жизни общества, эксперты GVE составили Древо показателей, которые меняются в зависимости от практики использования общественного транспорта:



Комментарии к схеме:

- Изменения, касающиеся [Загрязнения атмосферы](#), [Снижения содержания углекислого газа в атмосфере](#) и [Выбросов парниковых газов](#), относятся к категории «Сохранение естественной природной среды» ([Conservation of the Natural Environment](#)) и имеют значение для таких стейкхолдеров, как сообщества и местное население.
- [Уровень транспортных заторов](#) – относится к категории «Жилищно-коммунальное хозяйство и местная инфраструктура» ([Housing and Local Facilities](#)); характеризует состояние дел в экономике и отражает потребности собственников и арендаторов транспортных средств.
- [Эффективность местного транспорта](#) – относится к категории «ЖКХ и местная инфраструктура»; затрагивает интересы населения и активно используется в работе органов власти.
- [Уровень социальной изоляции](#) - относится к категории «Психическое здоровье и благополучие» ([Mental Health and well-being](#)); отражает эмоциональное состояние людей и удовлетворенность граждан качеством жизни.
- [Доступность / использование местной инфраструктуры](#) – относится к категории «ЖКХ и местная инфраструктура»; отражает интересы граждан и используется в матрице социальных результатов британского инвестиционного фонда социальной сферы Big Society Capital (BSC; Капитал «Большого общества»).
- [Доступ к местным торговым точкам, транспорту и местам для отдыха](#) - относится к категории «ЖКХ и местная инфраструктура»; используется в матрице фонда BSC; имеет значение для групп населения, испытывающих потребности в услугах приютов, в доступном жилье и в социальной / медицинской помощи - это пожилые люди, граждане с судимостью, жертвы преступлений, безработные (в течение продолжительного периода времени), малоимущие, люди с проблемами здоровья и развития, добровольные социальные работники, социально уязвимые категории детей и приемные родители.

Оценка изменений

Чтобы оценить практику использования ОТ, исследователь Крэг Фоден (Graig Foden) рекомендует пользоваться таким универсальным индикатором, как [«число поездок в общественном транспорте»](#). В Соединенном Королевстве данную информацию публикует Департамент транспорта (The Department for Transport) [ссылки на документы приведены в разделах [Relevant Information](#) (Соответствующая информация) и [Data Source](#) (Источники данных)]. И еще один показатель, с помощью которого можно составить представление о глубине изменений - это [«среднегодовая экономия доходов семьи, возникающая вследствие использования общественного транспорта»](#). В США, например, сэкономленная сумма оказалась весьма внушительной - 6 251 доллар.

Также, специалисты GVE составили причинно-следственные цепочки (см. выше «Древо показателей...» и/или разделы [Chain of Events](#)), которые помогли проследить связи между разными параметрами качества жизни населения, и рассмотреть изменения под разными углами зрения.

Например, оценка изменений, связанных с «Загрязнением атмосферы» и «Уровнем транспортных заторов» (проведенная с использованием различных оценочных техник), показала, что в Соединенном Королевстве средний показатель «готовности платить» (WTP - willingness to pay) за «сокращение выбросов в атмосферу на 50%» составляет [22,24 фунтов стерлингов в месяц с одного домовладения / семьи](#), а в Китае – всего [1,23 фунта в месяц](#). Такой существенный разрыв отчасти объясняется тем, что потребительская корзина британцев в пять раз дороже китайской, а также тем, что граждане двух стран по разному осознают степень вреда для здоровья от загрязнения воздуха и нарушения экологического баланса.

Другая оценочная техника основана на анализе затрат, которых удастся избежать благодаря реализации мер по контролю за загрязнением воздуха (avoided costs). Крэг Фоден изучил финансовые данные по мониторингу атмосферного воздуха в США, и выяснил, что среднегодовая сумма экономии ресурсов за счет сокращения

выбросов озона составляет 901,80 долларов с каждой тонны, а за счет ограничения выбросов диоксида азота – 8 121,21 доллар. Такой существенный разрыв свидетельствует о том, что мероприятия по контролю за вредными веществами выполняются и финансируются неравномерно.

И еще один способ оценки хорошо показал себя в практике изучения мер по предотвращению дорожных заторов. Так, исследования, проведенные в Австралии и США, показали, что австралийские арендаторы машин согласились бы заплатить 10,39 долларов, чтобы продолжительность их поездок не увеличилась на 60 минут из-за дорожных пробок, а в Америке аналогичный WTP собственников автомобилей оказался чуть меньше - 8 долларов. Незначительная разница в показателях означает, что проблема заторов беспокоит граждан двух стран в равной степени, независимо от их юридических прав на транспортные средства.

В современном динамичном мире от качества транспорта и пропускной способности коммуникаций зависит оперативность оказания услуг и эффективность хозяйственной деятельности в целом. Поэтому оценка деятельности ОТ является источником важнейшей информации, влияющей на социально-экономическую политику, управленческие решения и качество жизни множества людей.

Источник: The Global Value Exchange, <http://www.globalvaluexchange.org/news/the-value-of-public-transport/>