



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

## **Дифференцированное Обеспечение Руководства**

---

67/2023

**Великобритания: «транспортная бедность» может усугубить экономическое неравенство между северными и южными частями Англии. Нужно исправлять это на уровне национальной политики**

«Транспортная бедность» – явление, при котором население определенного региона или всей страны по большей части не имеет удобного доступа к общественному транспорту или лишено возможности платить за проезд на нем. Это проблема, которая оказывает существенное влияние на общество – из-за нее люди становятся более изолированными и не могут эффективно взаимодействовать друг с другом, что сказывается на экономическом росте и психологическом климате (отсутствие сплоченности, взаимное недоверие и презрение, стимулирование ксенофобии, эпидемия депрессивных настроений и т.п.) страны или региона. Определение появилось относительно недавно, поэтому исследования по данному вопросу в нужном масштабе пока не проводились.

В общем и целом, «транспортная бедность» является комплексным явлением, состоящим из нескольких компонентов:

- низкая транспортная доступность (длительные интервалы попутного следования, отсутствие транспортной инфраструктуры или сервисов перевозок – так называемая «бедность мобильности»);
- отсутствие удобств для эффективного пользования транспортом людьми из уязвимых социальных групп (в первую очередь имеются в виду пассажиры с ограниченными возможностями);
- ценовая доступность транспорта (слишком высокая стоимость проезда);
- длительность поездки до пункта назначения («бедность времени»);
- ненадлежащее качество перевозок (доступные транспортные системы обладают низким уровнем безопасности и комфорта).

Важно подчеркнуть, что понятие может не включать качество поездок с использованием личного автомобильного транспорта. Более того, личные автомобили применительно к «транспортной бедности» в большинстве случаев рассматриваются как лимитирующий фактор – любые инициативы в пользу автомобилистов так или иначе негативно сказываются на общественном транспорте.

«Транспортная бедность» влияет на жизнь людей во многих странах, в том числе и считающихся достаточно благополучными. Так, в Великобритании это явление затрагивает миллионы жителей и способствует усугублению экономического неравенства между северными и южными частями страны. В одном отчете, опубликованном государственной организацией Transport for the North (TfN)<sup>1</sup>, утверждается, что около 20% людей, живущих в северных частях Англии, лишаются многих экономических и социальных возможностей из-за недоступности общественного транспорта. Опаздывающие или отменяемые поезда и автобусы там – норма, и многие люди просто вызывают дорогостоящее такси, чтобы успеть на работу.

Отмечается, что жители южных регионов Англии имеют намного (в 7 раз) больше возможностей добраться на работу общественным транспортом, чем их северные соседи. Понимание причин возникновения подобной ситуации поможет законодателям и руководителям компаний исправить эту проблему.

Ключевыми факторами, влияющими на «транспортную бедность» в Великобритании, являются: место, возраст, стоимость проезда, уровень достатка пассажира. Как правило, люди, которые не могут пользоваться всеми благами общественного транспорта, живут в районах с дешевой недвижимостью, поскольку с повышением транспортной доступности растет и цена на жилье. В итоге вместо центра с метро они выбирают пригород, совершая поездки региональным поездом в рамках маятниковой миграции: это ведет к сокращению свободного времени, которое могло бы быть потрачено на другие полезные дела. В результате у человека снижается качество жизни, а с ним и экономические возможности.

Возраст также способствует «транспортной бедности». Согласно переписи населения Великобритании, проведенной в 2021 г., почти одна пятая (18,6%) британцев – старше 65 лет, при этом аналогичный показатель в 2011 г.

---

<sup>1</sup> Организация Transport for the North (TfN) представляет собой государственно-частное партнерство, целью которого является формирование единой стратегии по совершенствованию транспортной инфраструктуры (для грузовых и пассажирских перевозок) в северной части Англии. Разрабатываемые при участии TfN сторонние стратегии затрагивают в том числе и железнодорожный транспорт. Среди них – Northern Powerhouse Rail и Strategic Rail. Все наработки в сторонних проектах организация использует для совершенствования или дополнения своей собственной стратегии.

составлял 16,4%. Пожилым людям сложнее пользоваться общественным транспортом, равно как и пассажирам с ограниченными возможностями.

В дополнение, отсутствие доступа к общественному транспорту влияет не только на самих граждан. Это существенным образом затрагивает и предприятия, сужая потенциальный кадровый резерв работодателей.

В настоящее время не существует единого подхода для избавления от «транспортной бедности». Поэтому британское правительство и компании должны работать сообща и сформировать стратегию, направленную на сокращение негативных последствий этого явления. Ее положения, согласно организации Transport for the North, могут основываться на:

– анализе больших данных: данные в сфере транспорта могут помочь мэрам городов лучше планировать будущую застройку, определить наиболее проблемные транспортные зоны и оптимизировать расписание общественного транспорта. Понимание поведения пассажиров (анализ их привычек) важно для повышения инклюзивности общественного транспорта;

– учете принципов равенства и справедливости: использование «матрицы равенства и справедливости»<sup>2</sup> в ходе торгов позволит уделять больше внимания проектам, направленным на повышение социальной справедливости и борьбы с дискриминацией по степени дохода, этническому и возрастному признаку, а также инициативам, учитывающим интересы всех социальных групп;

– внедрении решений типа «мобильность как услуга (MaaS)»: совершенствование технологий, позволяющих людям (и в особенности – пожилым) планировать поездки, помогут увеличить транспортную доступность. Мобильные приложения, бесконтактная оплата проезда, проездной для нескольких видов транспорта, обновляемое в режиме реального времени расписание движения – все это даст возможность удовлетворить растущие потребности общества в сфере общественного транспорта. Согласно данному подходу, пассажиры смогут пользоваться несколькими видами транспорта сразу или выбрать из них тот, который для них наиболее подходит;

– упрощении покупки билетов на проезд: необходимо совершенствовать электронные системы продажи билетов и активно внедрять льготы (при этом право на льготу должно будет подтверждаться и верифицироваться в автоматическом режиме) для уязвимых слоев населения;

– сборах за создание дорожных заторов: все средства, взимаемые за проезд автомобилей в зонах с перегруженным движением, можно было бы потратить на повышение транспортной доступности. В то же время, для проезда по этим зонам можно выделить льготы автомобилистам с низким

---

<sup>2</sup> «Матрица равенства и справедливости» (Equity Matrix) – пример инструмента, позволяющего отбирать проекты с точки зрения их положительного влияния на как можно большее количество различных социальных групп, в первую очередь – наиболее уязвимых.

уровнем дохода или людям, живущим на территориях с низкой транспортной доступностью.

При этом важно отметить, что ответственность за избавление от «транспортной бедности» лежит не только на транспортной отрасли, но на лицах и организациях, отвечающих за городское планирование. Именно их вклад наиболее способствует улучшению или ухудшению ситуации, поскольку «транспортная бедность» в основном зависит от того, насколько грамотно (с точки зрения расположения, а также экономической и социальной целесообразности) построена используемая инфраструктура. Таким образом, из транспортной отрасли наибольшим образом повлиять на вышеупомянутое явление может железнодорожный транспорт, поскольку именно этот вид транспорта больше остальных завязан на инфраструктуре. Тем не менее, в одиночку этого достигнуть не получится, поэтому необходимо работать сообща со всеми заинтересованными сторонами и выработать согласованный и единый подход к решению этой проблемы.

*Источники: sciencedirect.com, 06.2023 (англ. яз.);  
railway-technology.com, 17.04.2023 (англ. яз.);  
nridigital.com, 30.01.2023 (англ. яз.);  
transportforthenorth.com, 22.09.2022 (англ. яз.);  
материалы сайта publications.jrc.ec.europa.eu (англ. яз.);  
материалы сайта europarl.europa.eu (англ. яз.).*