

Załącznik 4. Elementy analizy SROI - szacowania stopy społecznego zwrotu z inwestycji

W ramach niniejszego badania elementy posłużyły do wsparcia analiz dotyczących rezultatów społeczno-gospodarczych wdrożonego wsparcia. Potencjał eksploracyjny analizy SROI dla efektywności projektów transportowych uwarunkowany jest ich inwestycyjnym charakterem.

Do przeprowadzenia przedmiotowych szacunków wykorzystano trzy wskaźniki, odpowiadające trzem rodzajom zidentyfikowanych rezultatów: społecznym, gospodarczym i ekologicznym. Należy zaznaczyć, że sama wartość obliczonych współczynników w rezultacie przeprowadzonych analiz, nie stanowi miernika, który powinien być rozpatrywany w sposób dosłowny, czyli dokładnie określający korzyści w postaci pieniędzy. Służy on jedynie do zobrazowania szeroko identyfikowanych rezultatów społeczno-gospodarczych ewaluowanego wsparcia Programu.

Efekt społeczny

Do analiz wybrano efekt społeczny w postaci wzrostu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W związku z tym wskaźnik dotyczy przełożenia tego rodzaju rezultatu na wartości pieniężne poprzez odniesienie przeznaczonego dofinansowania w ramach interwencji na realizację projektów zakładających wzrost bezpieczeństwa na drogach do spadku kosztów zdarzeń drogowych. Wzięto pod uwagę następujące dane:

- środki finansowe przeznaczone na realizację projektów: 723 802 295,57 zł¹;
- różnica w kosztach zdarzeń drogowych identyfikowanych dla województwa podlaskiego: 92 610 326,00 zł (w 2014 koszt zdarzeń drogowych wynosił 1 069 206 531 zł, w 2021 – 976 596 205 zł)².

W przeliczeniu oznacza to, że każda zainwestowana złotówka wkładu UE w realizację inwestycji drogowych w ramach Programu, przyniosła społeczny zwrot w wysokości ok. 0,13 zł. Zaznacza się jednak, że przełożenie to nie jest doskonałe i należy pamiętać o wielu innych powiązanych z projektami korzyściach o znaczeniu regionalnym oraz lokalnym.

¹ Dotyczy projektów w ramach Działania 4.1 RPOWP 2014-2020.

² Opracowania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce.

Efekt ekologiczny

Do analiz wybrano efekt ekologiczny w postaci zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza w związku z publicznym transportem zbiorowym. W związku z tym wskaźnik dotyczy przełożenia tego rodzaju rezultatu na wartości pieniężne poprzez odniesienie przeznaczonego dofinansowania w ramach interwencji na realizację projektów zakładających wsparcie niskoemisyjnego transportu publicznego do umownej wartości pieniężnej zredukowanej emisji CO₂. Wzięto pod uwagę następujące dane:

- środki finansowe przeznaczone na realizację projektów³: 162 486 624,78 zł;
- wartości wskaźników przypisanych do projektów związanych z redukcją emisji CO₂ (czyli liczba zredukowanej emisji w tonach równoważnika CO₂)⁴: 23 057,29 oraz szacowana cena emisji tony CO₂ w Polsce⁵: 391,68 zł,
 - co daje szacowany koszt „zaoszczędzonej” emisji CO₂: 9 031 079,35 zł.

W przeliczeniu oznacza to, że każda zainwestowana złotówka wkładu UE w realizację inwestycji w zrównoważoną mobilność miejską w ramach Programu, przyniosła społeczny zwrot w wysokości ok. 0,06 zł. Zaznacza się jednak, że przełożenie to nie jest doskonałe i należy pamiętać o wielu innych powiązanych z projektami korzyściach o znaczeniu regionalnym oraz lokalnym.

³ Dotyczy projektów w ramach Działania 5.4 RPOWP 2014-2020 – tylko tych objętych ewaluacją, czyli dot. systemu transportowego.

⁴ Wartość wskaźnika wyliczona tylko dla projektów z Działania 5.4 objętych ewaluacją (jw.), w związku z tym wyliczona na podstawie szacowanych wartości docelowych z WoD (wniosków o dofinansowanie).

⁵ Średnia roczna dla podawanej ceny rozliczeniowej tony CO₂ (rok: od 01.10.22 do 30.09.23) – ceny rynkowe dobowe publikowane na stronie Polskich Sieci Elektroenergetycznych <https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-rb/raporty-dobowe-z-funkcjonowania-rb/podstawowe-wskazniki-cenowe-i-kosztowe/rozliczeniowa-cena-uprawnien-do-emisji-co2-rcco2>

Efekt gospodarczy

Do analiz wybrano efekt gospodarczy w postaci wzrostu nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach (w powiatach, gdzie prowadzone były inwestycje). W związku z tym wskaźnik dotyczy przełożenia tego rodzaju rezultatu na wartości pieniężne poprzez odniesienie przeznaczonego dofinansowania w ramach interwencji na wymienione wyżej projekty do wzrostu wartości nakładów inwestycyjnych. Wzięto pod uwagę następujące dane:

- środki finansowe przeznaczone na realizację projektów⁶: 1 196 241 273,05 zł;
- różnica w nakładach inwestycyjnych w przedsiębiorstwach ogółem dla danych powiatów (lata 2014-2022)⁷: 1 540 888 000,00 zł.

W przeliczeniu oznacza to, że każda zainwestowana złotówka wkładu UE w realizację inwestycji transportowych w ramach Programu, które przyczyniają się do rozwoju gospodarczego, przyniosła społeczny zwrot w wysokości ok. 1,29 zł. Zaznacza się jednak, że przełożenie to nie jest doskonałe i należy pamiętać o wielu innych powiązanych z projektami korzyściach o znaczeniu regionalnym oraz lokalnym.

Ogółem szacowana wartość wskaźnika SROI dla podjętych inwestycji wynosi ok. 1,48 zł.

⁶ Dot. wszystkich umów na projekty objęte ewaluacją. (wykorzystano dane wartości dofinansowania z umowy na poziomie każdego projektu)

⁷ Według danych BDL GUS.