

Экологичные и здоровьесберегающие рабочие места на транспорте: новое партнерство в рамках Общеввропейской программы



THE PEP

***Transport, Health and Environment
Pan-European Programme***



**World Health
Organization
Europe**

Выражение признательности:

Настоящая публикация стала возможной благодаря вкладу Федерального министерства сельского, лесного хозяйства, окружающей среды и водного хозяйства Австрии, Министерства труда, занятости и здравоохранения Франции, Министерства экологии, устойчивого развития и транспорта Франции, Федерального бюро здравоохранения Швейцарии, Dr James Woodcock (Кембриджский университет) и Dr Rachel Aldred (Университет Восточного Лондона).

Фотографии: © Istockphoto.com

Верстка издания на английском языке: *Элин Сквирс*

Запросы относительно публикаций Европейского регионального бюро ВОЗ следует направлять по адресу:

Publications
WHO Regional Office for Europe
Scherfigsvej 8
DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark

Кроме того, запросы на документацию, информацию по вопросам здравоохранения или разрешение на цитирование или перевод документов ВОЗ можно заполнить в онлайн-режиме на сайте Регионального бюро: <http://www.euro.who.int/PubRequest?language=Russian>.

© Всемирная организация здравоохранения, 2011 г.

Все права защищены. Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения охотно удовлетворяет запросы о разрешении на перепечатку или перевод своих публикаций частично или полностью.

Обозначения, используемые в настоящей публикации, и приводимые в ней материалы не отражают какого бы то ни было мнения Всемирной организации здравоохранения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их органов власти или относительно делимитации их границ. Пунктирные линии на географических картах обозначают приблизительные границы, относительно которых полное согласие пока не достигнуто.

Упоминание тех или иных компаний или продуктов отдельных изготовителей не означает, что Всемирная организация здравоохранения поддерживает или рекомендует их, отдавая им предпочтение по сравнению с другими компаниями или продуктами аналогичного характера, не упомянутыми в тексте. За исключением случаев, когда имеют место ошибки и пропуски, названия патентованных продуктов выделяются начальными прописными буквами.

Всемирная организация здравоохранения приняла все разумные меры предосторожности для проверки информации, содержащейся в настоящей публикации. Тем не менее, опубликованные материалы распространяются без какой-либо явно выраженной или подразумеваемой гарантии их правдивости. Ответственность за интерпретацию и использование материалов ложится на пользователей. Всемирная организация здравоохранения ни при каких обстоятельствах не несет ответственности за ущерб, связанный с использованием этих материалов. Мнения, выраженные в данной публикации авторами, редакторами или группами экспертов, необязательно отражают решения или официальную политику Всемирной организации здравоохранения.

Обеспечение доступа к товарам, рабочим местам, услугам, образованию и досугу посредством экологически чистой, здоровьесберегающей, экономически и социально жизнеспособной транспортной системы является ключевым фактором улучшения нашей окружающей среды и качества жизни, фактором экономического и социального роста.

Кроме того, транспорт как таковой – это важный сектор экономики, в котором только в Европейском союзе занято более 16 млн чел., а его непосредственный вклад в ВВП Евросоюза достигает 11%. При столь высоком уровне социально-экономической значимости эта отрасль вполне может сыграть важную роль в решении новых глобальных задач «зеленой экономики», развивая новые направления в области создания рабочих мест и экономического развития и, в то же время, достигая максимального положительного эффекта для окружающей среды и здоровья населения благодаря инновационной транспортной политике. Фактически открывается новая возможность пересмотреть роль транспорта по отношению к обществу, окружающей среде и здоровью, сосредоточив внимание на позитивной роли, которую экологически чистый транспорт может сыграть в улучшении здоровья населения, обеспечении более чистой окружающей среды, укреплении социальной сплоченности, повышении качества жизни и достижении более высоких темпов экономического роста. Однако существующий опыт внедрения стратегий и мер вмешательства, обладающих высоким потенциалом максимизации выгод для окружающей среды, здоровья и экономики, в частности, связанных с развитием активных способов передвижения (пешком и на велосипеде) в городских районах, все еще достаточно хаотичен и находится на периферии обсуждения проблем транспортной политики.

ОПТОСОЗ открывает новое партнерство по созданию экологических и здоровьесберегающих рабочих мест на транспорте.

С этой целью Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) открывает новое Партнерство по итогам состоявшегося в 2009 г. в Амстердаме Сопровождающего Сессии ОПТОСОЗ на высшем уровне и в рамках сформулированной на нем Задачи 1, а также по итогам Симпозиума ОПТОСОЗ 2010 года, посвященного экологичным и здоровьесберегающим инвестициям и рабочим местам в транспортной отрасли. Цель Партнерства состоит в том, чтобы соединить усилия заинтересованных государств – членов, экспертов и разработчиков политики из отраслей транспорта, здравоохранения и защиты окружающей среды, и разработать комплекс мероприятий и совместных проектов, направленных на:

- 1. Стимулирование** обсуждения и формирование общей концепции экологических и здоровьесберегающих рабочих мест в транспортной отрасли путем включения вопросов экологии и здоровья в повестку дня проводящейся в настоящее время дискуссии о создании экологических рабочих мест.
- 2. Сбор и обобщение широкого круга информации** о существующем опыте применения новых стратегий и подходов в области создания экологических и здоровьесберегающих рабочих мест на транспорте в европейских и других странах.
- 3. Анализ** потенциала «экологизации» «старых» рабочих мест и создания новых, экологических рабочих мест в сферах транспорта и мобильности, а также оценка количественного и качественного влияния таких подходов на окружающую среду, здоровье населения, транспорт и экономику.
- 4. Обмен** передовой практикой и распространение опыта, стратегий и подходов.
- 5. Разработка** стратегий и мероприятий для заинтересованных лиц по внедрению Задачи 1 Амстердамской декларации с целью содействия созданию экологических рабочих мест на транспорте.

Таким образом, добавленная стоимость нового Партнерства ОПТОСОЗ будет состоять в консолидации данных о таком опыте и ознакомлении с ним разработчиков транспортной политики с тем, чтобы облегчить его рассмотрение и освоение государствами – членами, а также региональными и местными органами власти.

Приглашаем государства-члены, экспертов и разработчиков политики, заинтересованных во вступлении в Партнерство ОПТОСОЗ, связаться с его секретариатом по адресу электронной почты: secretariat@thepep.org

Почему делается акцент на передвижении пешком, на велосипеде и пассажирском общественном транспорте?

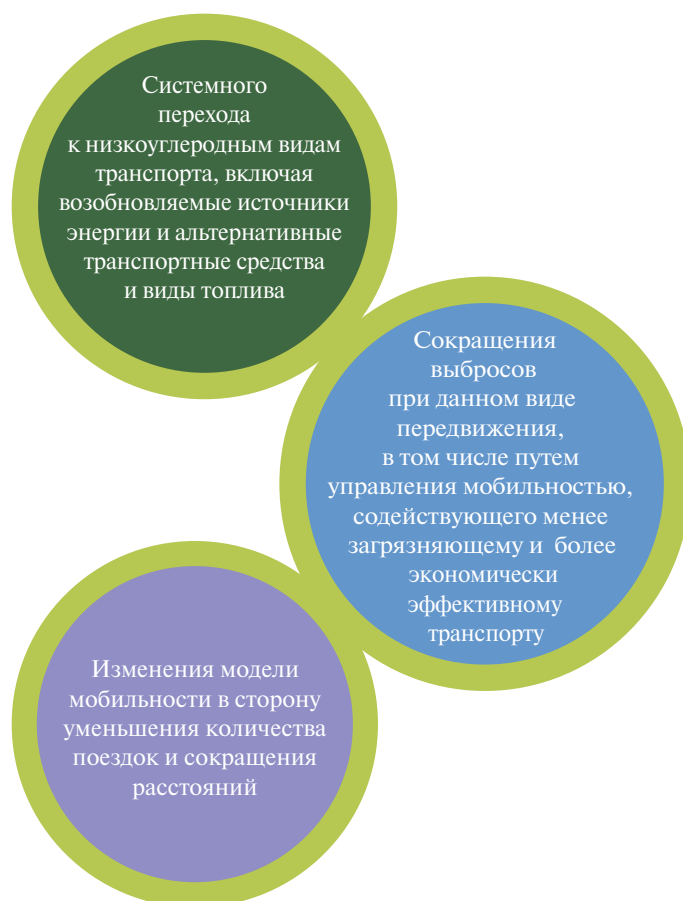
ОПТОСОЗ направлена на разработку политических мер, максимально увеличивающих положительный эффект для транспорта, окружающей среды и здоровья. Для его обеспечения существует значительный потенциал, заключающийся в использовании активных способов передвижения (пешком и на велосипеде) и экономически эффективного общественного транспорта. Их основными преимуществами являются снижение загрязнения воздуха, уровня шума и выбросов парниковых газов (ПГ), сокращение потребления энергии, увеличение физической активности населения (что, в свою очередь, ведет к снижению риска сердечно-сосудистых заболеваний, диабета типа 2, некоторых форм рака, а также гипертонии), уменьшение автомобильных пробок, повышение безопасности на дорогах, а также улучшение защищенности природных ландшафтов и оптимизация городской среды. Кроме того, создание возможностей для передвижения пешком и на велосипеде (и то, и другое не требует больших затрат), а также развитие экономически доступного и эффективного общественного транспорта помогут уменьшить неравенство в доступе к транспорту, а, следовательно, в доступе к рабочим местам, образованию и досугу.

Определение экологических и здоровьесберегающих рабочих мест на транспорте: обсуждение продолжается

В последние годы развернулась дискуссия по вопросу об определении «экологических рабочих мест». Некоторые определения концентрируются на товарах и услугах, которые в основном направлены на улучшение/сохранение окружающей среды, тогда как другие подчеркивают важность выхода за рамки отраслевой специфики и ориентируют экономику в направлении большей экологической устойчивости. Бюро статистики труда США предлагает определение экологических рабочих мест, состоящее из двух частей: во-первых, это рабочие места на предприятиях, производящих товары или услуги, которые «приносят пользу окружающей среде или сохраняют природные ресурсы»; во-вторых, это рабочие места, на которых работники улучшают экологические показатели своих предприятий. Однако важным ограничением этого определения является то, что выбор сравнительных характеристик может позволить слишком легко назвать рабочее место экологичным. Чтобы помочь решить эту проблему, Программа ООН по окружающей среде предлагает связать концепцию «зеленых рабочих мест» с желаемой конечной целью – переходом к низкоуглеродной экономике.

Применительно к ОПТОСОЗ экологичные и здоровьесберегающие рабочие места на транспорте (ЭЗРМТ) определяются как рабочие места, представляющие собой часть комплексного решения проблемы изменения климата, помогающие осуществить необходимое сокращение выбросов и при этом содействующие достижению более общих целей в области охраны окружающей среды, здоровья, благополучия и социальной справедливости.

Переход к низкоуглеродной транспортной системе путем сочетания:



Преобразование рабочих мест

Переход к более экологичному и здоровьесберегающему транспорту не только содействует переводу целого ряда рабочих мест из одного типа в другой, но и создает новые профили рабочих мест. Невзирая на переход к низкоуглеродной транспортной системе, одни рабочие места будут

Дополнительная информация:

- OECD 2005. Opening Markets for Environmental Goods and Service, available at <http://www.oecd.org/dataoecd/63/15/35415839.pdf>
- United States Department of Labour, Bureau of Labor Statistics. Defining Green Jobs, available at http://www.bls.gov/green/green_definition.pdf
- UNEP 2008. Green Jobs: towards decent work in a sustainable, low-carbon world, available at <http://www.unep.org/greeneconomy/LinkClick.aspx?fileticket=hR62Ck7RTX4%3d&tabid=1377&language=en-US>

продолжать существовать, другие — со временем получать более широкое распространение, тогда как от третьих будет повышаться отдача. Согласно докладу ЕС «Окружаю-

щая среда и трудовые навыки», такой сдвиг может влиять на рабочие места четырьмя способами:

Создание дополнительных рабочих мест в новых или расширяющихся областях деятельности	Например, расширение велосипедной инфраструктуры и производство электрических велосипедов, планирование городской среды и управление мобильностью
Адаптация рабочих мест, направленная на их экологизацию	Например, когда электрики или сантехники, добираются до работы на грузовом велосипеде, а не на автомобиле; а инструкторы автошкол обучают более энергоэффективным методам вождения
Замена рабочих мест	Например, переход от автомобильных перевозок к перевозкам грузов по железной дороге приведет к сокращению рабочих мест в первой отрасли и к появлению новых рабочих мест во второй
Ликвидация рабочих мест	Например, некоторых рабочих мест, существующих в настоящее время в автомобилестроении

Где нужны экологичные и здоровьесберегающие рабочие места на транспорте?

<p>Поддержка активных способов передвижения Продажа и техническое обслуживание велосипедов, производство высококачественных велосипедов, строительство и техническое обслуживание высококачественных объектов инфраструктуры и городской среды для передвижения пешком и на велосипеде, обеспечение одежды, аксессуаров, зданий и сооружений для пешеходов и велосипедистов</p>	<p>Улучшение общественного транспорта и повышение его привлекательности Сооружение и техническое обслуживание транспортных средств и инфраструктуры общественного транспорта, функционирование систем общественного транспорта, внедрение схем проката велосипедов, развитие велотакси, внедрение схем совместного пользования автомобилями, разработка и обеспечение функционирования интегрированных сетей передвижения, развитие комбинированных систем передвижения велосипедистов с использованием различных видов транспорта («bike and ride»)</p>	<p>Технологические меры, направленные на сокращение выбросов различными видами транспорта Производство и развитие технологий электрических и других низкоуглеродных транспортных средств, производство генераторов возобновляемой энергии</p>
<p>Стимулирование изменений в поведении Установка освещения, патрулирование микрорайонов и ремонт улиц, советники по вопросам мобильности и инструкторы по изменению поведения, обучение езде на велосипеде, планирование маршрутов общественного транспорта, обучение энергоэффективным методам вождения, обучение приемам и методам охраны окружающей среды</p>	<p>Управление мобильностью Создание центров мобильности, пропагандирующих использование удобных для потребителя систем передвижения на различных видах транспорта, пропаганда инноваций в сфере транспортных услуг и технологий, инноваций в транспортной цепочке, повышение сознательности, обучение и просвещение</p>	<p>Перевозки Производство, ремонт и использование грузовых и электрических велосипедов, ориентация логистики и планирования перевозок на вопросы охраны окружающей среды</p>
<p>Ограничение использования автомобилей Поощрение создания пешеходных зон, контроль за использованием автостоянок, внедрение схем платы за проезд, управление мобильностью</p>	<p>Сокращение потребности в поездках Индустрия информационно-коммуникационных технологий, местные и децентрализованные предприятия</p>	<p>Туризм Предоставление и техническая поддержка услуг проката велосипедов, планирование передвижений пешком, на велосипеде и на общественном транспорте, развитие местной сети розничной торговли, гостиничных услуг, схем восстановления окружающей среды и сохранения природного и исторического наследия на уровне общин, развитие местного производства продуктов питания</p>

Примеры создания экологических и здоровьесберегающих рабочих мест на транспорте

Экологические и здоровьесберегающие рабочие места на транспорте, а также связанные с передвижением пешком и на велосипеде, включают в себя высокотехнологичные рабочие места, например, связанные с использованием электромобилей и возобновляемых источников энергии, но не ограничиваются ими. Подобные рабочие места являются необходимыми, однако при этом могут также создаваться многие другие рабочие места в широком диапазоне от неквалифицированного до высокопрофессионального труда. Многие из них особенно привлекательны в условиях местных общин и стран (районов) с низким доходом:

1. Многие ЭЗРМТ создаются на локальном уровне; они обеспечивают расширение прав и возможностей в общинах и приносят пользу местной экономике, что особенно важно для районов с высокой безработицей.

2. Рабочие места на транспорте, связанные с передвижением пешком и на велосипеде в городских районах, обычно не требуют крупномасштабных инвестиционных программ, в отличие от автомагистралей, систем метрополитена и др., однако имеют очень широкие перспективы внедрения на местном уровне.
3. Инвестиции в экологические рабочие места могут финансироваться за счет перераспределения средств от менее экологических к более экологичным рабочим местам, т. е. путем инвестирования средств в управление мобильностью и альтернативные транспортные технологии, а также посредством осуществления принципа «кто загрязняет, тот и платит» и использования справедливых схем ценообразования.

Австрийская рамочная программа управления мобильностью, направленная на защиту окружающей среды, экономию ресурсов и создание экологических рабочих мест

Австрийская программа действий по управлению мобильностью klima:aktiv mobil, являющаяся одним из примеров внедрения Амстердамских целей на общенациональном уровне, осуществляется Федеральным министерством сельского, лесного хозяйства, окружающей среды и водного хозяйства. Цель программы – сократить выбросы CO₂ путем содействия внедрению экологически устойчивых способов передвижения – например, благодаря использованию экологических транспортных средств и альтернативных видов топлива; энергоэффективному управлению мобильностью; применению экологических методов вождения; расширению использования велосипедов и общественного транспорта, а также стимулированию создания экологических рабочих мест. Спустя пять лет после запуска программы ее поддержкой пользуются свыше 1800 компаний, общин, городов и районов, что привело к сокращению выбросов CO₂ на 450 тыс. т в год. Особенно выиграли от этого малые и средние предприятия Австрии. С 2007 г. по линии программы была предоставлена финансовая поддержка в сумме 42,5 млн евро проектам, направленные на сокращение выбросов ПГ на транспорте. Это способствовало привлечению инвестиций общим объемом в 271 млн евро и позволило создать и сохранить около 3 тыс. экологических рабочих мест. Положительные результаты осуществления программы свидетельствуют о высоком потенциале сокращения выбросов ПГ, новых возможностей для бизнеса и создания экологических рабочих мест на транспорте благодаря формированию поддерживающей и проактивной общенациональной сети в тесном сотрудничестве с предприятиями, общинами, городами и районами. klima:aktiv mobil является частью зонтичной программы klima:aktiv, охватывающей также сферы энергосбережения, содействия использованию возобновляемых источников энергии, строительства и модернизации. Это вносит важный вклад в общенациональный «Мастер-план создания экологических рабочих мест», представленный Министерством сельского, лесного хозяйства, окружающей среды и водного хозяйства совместно с Австрийской торговой палатой.

«Мастер-план создания экологических рабочих мест» в сочетании с программой klima:aktiv mobil использует два основных подхода к созданию экологических здоровьесберегающих рабочих мест на транспорте: стимулирование инвестиций в экологические средства передвижения и создание новых экологических и здоровьесберегающих профилей работы, а также экологизация существующих рабочих мест путем повышения квалификации, образования и сертификации. Например, программа klima:aktiv mobil предлагает услуги по повышению квалификации инструкторов автошкол и их сертификации в качестве инструкторов по экологическому вождению, а также обучение и сертификацию техников по ремонту велосипедов по профилю «технология обслуживания электровелосипедов».

«Мастер-план создания экологических рабочих мест» предполагает создание около 15 тыс. экологических рабочих мест в рамках расширения общественного транспорта, развития электрических средств передвижения и велосипедного транспорта. Другие направления деятельности включают в себя расширение использования возобновляемых источников энергии, повышение энергоэффективности, развитие экологического фермерства и экотуризма. Уже сейчас почти 200 тыс. австрийцев заняты в быстрорастущем и экономически жизнеспособном экологическом секторе. Цель Австрии – создать к 2020 г. еще 100 тыс. экологических рабочих мест.

Дополнительная информация:

www.klimaaktivmobil.at; www.green-jobs.at; www.lebensministerium.at; robert.thaler@lebensministerium.at

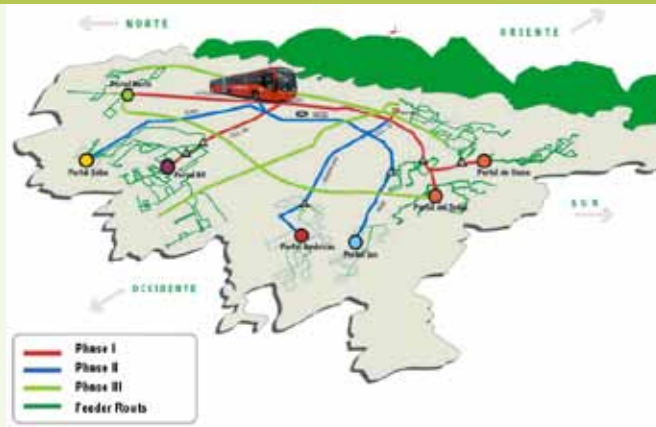


Бум электрических велосипедов в Австрии: польза для экономики и окружающей среды

Борьба с неравенством путем создания справедливой системы общественного транспорта для всех: опыт TransMilenio

TransMilenio является крупной системой скоростных автобусных перевозок, и ответом администрации Боготы на серьезные проблемы, связанные с неконтролируемым ростом города. TransMilenio привела к значительным изменениям в структуре городского транспорта и, вследствие этого, к сокращению объема выбросов парниковых газов благодаря снижению интенсивности дорожного движения и уменьшению эмиссии. Уменьшилось и влияние транспорта на здоровье благодаря мерам, направленным на поддержку передвижения пешком и на велосипеде, а также снижению загрязненности воздуха и дорожно-транспортного травматизма. К 2009 г. система насчитывала почти 40 тыс. рабочих мест основного и около 55 тыс. – обслуживающего персонала. Система особенно интересна тем, что она также выполняет социальные функции. Хотя транспорт традиционно является «мужской» отраслью, в системе TransMilenio удалось значительно увеличить долю женского персонала. Сегодня эта доля достигает 24% общей численности занятых. Из них 62% составляют одинокие матери, а на таких работах, как сбор платы за проезд и мытье автобусов, доля женщин составляет, соответственно, 70 и 43%. Для функционирования системы необходимо также минимальное участие малого бизнеса.

Система принесла колумбийской столице выгоды в сфере городского планирования, в экологической, социальной, культурной, функциональной и экономической областях, содействовала оздоровлению окружающей среды, повы-



© www.transmilenio.gov.co

Система TransMilenio создала 95 тыс. рабочих мест и сократила время, затрачиваемое на дорогу, – на 32%, выбросы газа – на 40%, а дорожно-транспортный травматизм – на 90%.

шению качества жизни и материального благосостояния жителей Боготы.

Внедрение и развитие системы TransMilenio потребовало значительных инвестиций в инфраструктуру. Правительство страны предоставило 70% необходимых средств, а 30% выделила местная администрация. Половину общих затрат покрывают доходы от нефти и смежных отраслей. Функционирование системы обеспечивается участием государства и частных структур.

Дополнительная информация:

Deysi Rodríguez, Operations and Environmental Office, Tel. +57 (1) 220 3000 ext. 1119, deysi.rodriguez@transmilenio.gov.co

Инновационные стратегии повышения доступности общественного транспорта и расширения возможностей передвижения, в том числе в сельских районах, приносят пользу окружающей среде, экономике и обществу

Двумя важными составляющими эффективной системы общественного транспорта являются привлекательные транспортные услуги и предоставление информации о них. В целях содействия развитию общественного транспорта местные органы власти Австрии при поддержке программы klima:aktiv mobil создали ряд региональных центров мобильности. Предлагаемые ими услуги выходят за рамки простого предоставления информации о расписании работы общественного транспорта. Их цель – улучшить работу общественного транспорта в целом, привлечь новых клиентов и обеспечить поддержку. Как таковые, центры мобильности также являются пунктами связи с различными компаниями, общинами, поставщиками транспортных услуг, учреждениями, школами и туристическими ассоциациями. Центры мобильности – основные органы, координирующие региональные планы развития общественного транспорта. Они также проводят обучение и предоставляют помощь общинам, предприятиям, школам и пожилым людям по вопросам

управления мобильностью. Особенно хорошо функционируют центры мобильности в австрийских провинциях Штирия, Верхняя Австрия и Бургенланд.

Чтобы взять «последний рубеж» в организации общественного транспорта в сельской местности, региональная сеть автобусного и железнодорожного транспорта была дополнена местными мини-автобусами, останавливающимися по требованию, и системой такси. В качестве примеров передовой практики в сфере регионального общественного транспорта можно привести интегрированные системы общественного транспорта в австрийских провинциях Форарльберг и Тироль, а также успешно функционирующую систему местных мини-автобусов в общинах Брайтенбрунн, Мёрбах и Пурбах. Эти местные автобусы, останавливающиеся по требованию, появились как прямой результат реализации совместного австрийско-венгерско-словацкого проекта в рамках ОПТОСОЗ по созданию экологически устойчивого

транспорта и туризма в зонах с хрупким экологическим балансом – в частности, в районе озера Нейзидлер (регион Ферте) на территории бывшей Паннонии.

Дополнительная информация:

www.klimaaktivmobil.at; www.lebensministerium.at; robert.thaler@lebensministerium.at;
О проекте ОПТОСОЗ и местных мини-автобусах: www.sensiblegebiete.at;
www.b-mobil.info; www.purbach.at; www.breitenbrunn.at; www.mrbisch.at;
О центрах мобильности: www.perg.mobilitipp.at; www.mobilzentral.at;
Об интегрированных региональных системах общественного транспорта: www.vmobil.at; www.vvt.at



© Photo: Municipality of Purbach

Автобусы, останавливающиеся по требованию, делают услуги общественного транспорта в сельских районах Австрии более доступными.

Экологический туризм: привлечение всё большего числа туристов для поддержки местной экономики



SwitzerlandMobility – швейцарский национальный подход к осуществлению экологически устойчивого передвижения туристов по рекламируемым маршрутам с обеспечением стандартных сигнальных обозначений и комплекса взаимодополняющих средств передвижения, включая ходьбу, велосипедный транспорт, горные велосипеды, коньки и рафтинг. Эта система поддерживается полностью интегрированным расписанием всех видов общественного транспорта (начиная с железных дорог, автобусов, фуникулеров и кончая водным транспортом). Маршруты SwitzerlandMobility, с их сетью немоторизованного общественного транспорта, поддерживаются услугами многочисленных государственных и частных партнеров, в число которых входят правительство и государственные структуры (в области транспорта, здравоохранения, охраны окружающей среды, территориального планирования, энергетики, вопросами культуры и экономики) и частные компании, предлагающие услуги в сферах транспорта, спорта, размещения и питания туристов. После начальных инвестиций, объем которых в период с 2004 по 2008 г.

Сеть немоторизованного транспорта SwitzerlandMobility помогает местным предприятиям, расположенным на туристических маршрутах, получать прибыль, достигающую 600 млн долл. США.

составил около 16 млн долл. США, ежегодный оборот SwitzerlandMobility и его партнеров, по оценкам, достигает 400–600 млн долл. США, не считая косвенных выгод для здоровья населения и состояния окружающей среды.

Подобная практика получает распространение не только в Западной Европе. В Центральной Азии ее начинают использовать небольшие компании, нередко под руководством молодых предпринимателей. Создаваемые ими новые фирмы подключаются к осуществлению более крупных проектов в сфере развития экологического туризма. Такие компании организуют велосипедные туры в живописных ландшафтах Центрального Казахстана, что создает для общин, по территории которых пролегают такие маршруты, широкие возможности для развития сопутствующих услуг (связанных с размещением туристов, их питанием и т. д.). Основными первоначальными инвестициями в создание подобного рода малых предприятий являются затраты труда на проведение полевых исследований и сбор информации, что не требует значительных капиталовложений.

Дополнительная информация:

<http://www.switzerlandmobility.ch>; <http://etpack.ecotourism.kz/index.php?lang=english>

Тысячи рабочих мест в сфере производства и сбыта велосипедов в Европе

В Европе в сфере производства велосипедов наблюдается значительное разнообразие: в некоторых странах ЕС производится очень мало велосипедов, тогда как Италия, Нидерланды и Германия являются основными центрами велосипедного производства. По оценкам, в Германии существует около 4 тыс. профессий, связанных с производством велосипедов и запасных частей к ним.

Существуют возможности для значительного повышения числа велосипедов, находящихся в собственности населения, а также производства эксклюзивных велосипедов, в том числе грузовых и электрических. Даже если производство велосипедов осуществляется за рубежом, их широкое использование приведет к созданию в стране рабочих мест по продаже и ремонту велосипедов. Например, в Копенгагене, городе, где почти 40% жителей пользуются велосипедом в связи с работой, сейчас существует 309 зарегистрированных рабочих мест, где можно купить или отремонтировать велосипед. В сумме это составляет 650 штатных единиц с полным рабочим днем. Даже в Германии в сфере розничной продажи и ремонта велосипедов существует в пять раз больше рабочих мест, чем в их производстве — приблизительно 22 тыс.

Хотя не каждая европейская страна способна стать экспортером велосипедов, повышение доли велосипедного транспорта приведет к появлению в стране трудоинтенсивных рабочих мест в сфере торговли и ремонта. По мере расширения использования велосипеда как средства



передвижения и выполнения всевозрастающего числа задач, в этой сфере будет возникать все больше рабочих мест — например, связанных с переоборудованием существующих педальных велосипедов в современные, электрические. Это может оказать ценную помощь пожилым людям, которым трудно ездить на большие расстояния, а, кроме того, продлит жизнь велосипедам, что принесет дополнительный позитивный эффект.

Дополнительная информация:

<http://www.cphpost.dk/business/business/119-business/51914-citys-biking-industry-rakes-in-13-billion.html>; <http://www.tour-magazin.de/?p=8036>

Сорок семь тысяч рабочих мест в лондонском общественном транспорте

Перераспределение нагрузки между отдельными видами транспорта создает чрезвычайно благоприятные возможности для занятости в сфере общественного транспорта, так как общественный транспорт необходимо улучшать и развивать, чтобы заменить им использование личного автотранспорта. Подобную тенденцию можно заметить в Лондоне, где доля общественного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок высока и продолжает расти, особенно применительно к маятниковым поездкам. Сегодня общественный транспорт берет на себя 90% всех пассажирских перевозок в центре Лондона в утренние «часы пик». В разветвленной системе лондонского общественного транспорта функционирует 43,6 тыс. рабочих мест, связанных с городским и междугородным автобусным транспортом, и 3,3 тыс. — с железнодорожным. Многие из них — это рабочие места водителей или другого производственного персонала, а на остальных заняты инженерно-технические специалисты, менеджеры и конторские работники. Кроме того, с общественным транспортом тесно связаны рабочие места тех, кто занимается транспортным планированием, а также транспортно-персонала общин и железнодорожных

инженерно-технических работников. Но даже при значительной доле общественного транспорта в общем объеме перевозок и относительно высоком уровне занятости в этой сфере, существует потенциал для дальнейшего роста. Общественный транспорт можно сделать более доступным, обеспечив его дополнительным персоналом (кондукторами, охранниками железнодорожных составов и работниками станций), который помогал бы инвалидам, а также пассажирам с детьми или тяжелым багажом. Наряду с работниками, непосредственно занятыми на транспорте, важны также вспомогательные и дополнительные рабочие места. Существующие оценки показывают, что каждые 100 рабочих мест в области железнодорожного транспорта обеспечивают функционирование 140 вспомогательных рабочих мест, тогда как 100 рабочих мест в автомобильной промышленности обеспечивают функционирование только 48 вспомогательных рабочих мест.

Дополнительная информация:

<http://www.pteg.net/NR/rdonlyres/D09F59E8-72C6-438C-8964-60A1993A8F48/0/EmploymentintheSustainableTransportSector.pdf>; <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/corporate/travel-in-london-report-3.pdf>

Сокращение внешних транспортных издержек: развитие инфраструктуры для велосипедистов в Копенгагене

Создание и техническое обслуживание инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов могут содействовать значительному увеличению занятости, создавая в местных общинах рабочие места для физического труда. Например, в Германии, по оценкам, в велосипедной инфраструктуре существует 7 тыс. профессий.

В Копенгагене основные категории рабочих мест в инфраструктуре, связанной с велосипедным транспортом, включают в себя создание и техническое обслуживание новой инфраструктуры, инспекцию и уборку дорог, строительные работы по установке дорожных знаков и сооружению разделительных барьеров, обеспечение безопасности дорожного движения, планирование дорожной сети (аналитическое и стратегическое) и определение приоритетных задач.

Значительные капиталовложения в инфраструктуру велосипедного транспорта в Копенгагене создают основу для его развития и являются основной причиной того, что столь большое число граждан и компаний могут пользоваться ее преимуществами. При расчете материальных выгод

от развития велосипедного транспорта городские власти принимали во внимание такие факторы, как безопасность, удобство, время в пути, туризм и брендинг. С учетом всех этих факторов, по оценке городского совета, переход одного участника дорожного движения с автомобиля на велосипед обеспечивает экономию внешних издержек в 0,1 евро из расчета на 1 км в часы пик и создает внешний экономический эффект в 0,16 евро. Создание инфраструктуры может способствовать увеличению числа вспомогательных и дополнительных рабочих мест. Исследование, проведенное в Балтиморе, показало, что каждый миллион долларов США, потраченный на сооружение велосипедных дорожек, создает 14,4 непосредственно производственных и вспомогательных рабочих мест; а каждый миллион долларов США, потраченный на создание пешеходных зон, – 11,3 рабочих места. Для сравнения, работы по обновлению дорожного покрытия создают лишь 6,8 рабочих мест в пересчете на 1 млн долл. затрат.

Дополнительная информация:

http://www.bikeleague.org/resources/reports/pdfs/baltimore_Dec20.pdf

Государственный прокат велосипедов: тысячи новых возможностей для работы в Европе

Прокат велосипедов является наиболее быстрорастущей формой общественного транспорта. Недавнее исследование, проведенное по заказу ООН, показало, что сегодня Испания является мировым лидером в этой области. Здесь создано 105 сетей проката, что составляет 28% их общемирового количества. Наибольшей плотностью велосипедного транспорта отличается Париж, где на 1 тыс. жителей приходится 9,6 велосипеда, а парижская сеть их проката создала около 400 рабочих мест непосредственно производственного персонала.

Схемы государственного проката велосипедов все теснее увязываются с перехватывающими стоянками, интегрируются с пунктами продажи билетов на общественный транспорт, доступностью Интернета в режиме реального времени и использованием GPS-навигатора. Переход на электрические велосипеды, по примеру Штутгарта, предполагает увеличение возможностей их использования в сложных ситуациях, например, пожилыми людьми, инвалидами или для передвижений в холмистых районах. Основными видами деятельности являются техническое обслуживание и логистика. Велосипеды необходимо ремонтировать, перевозить с места на место и перераспределять. Капитальные и операционные затраты могут покрываться за счет платы за услуги, спонсорской помощи, рекламы, а также дохода от парковки автомобилей. Сеть Paris Vélib' смогла покрыть все затраты в первый год функционирования за счет рекламы и спонсорской помощи, и даже принесла доход местным властям.

Существует потенциал значительного расширения существующих схем. Рекомендуется сосредоточить внимание на городах с большой плотностью населения и/или наиболее густонаселенных районах городов. Но даже в небольших городах с меньшей плотностью населения использование схем проката может оказаться эффективным на остановках общественного транспорта и в других общественных местах. Расчеты, проведенные в Испании, показали, что внедрение схем проката велосипедов в каждом небольшом городе с населением более 20 тыс. человек способно создать 4,2 тыс. непосредственно производственных рабочих мест, связанных с обслуживанием и ремонтом.

Дополнительная информация:

<http://ebikespace.com/stuttgart-wheeling-its-way-pedelec-city-statut/>; http://www.un.org/esa/dsd/resources/res_pdfs/csd-19/Background-Paper8-P.Midgley-Bicycle.pdf; http://ftp.sevillafilmmoffice.com/velo-city2011/presentaciones/dia25/Plenario_4/Joaquin_Nieto.pdf



Схемы проката велосипедов могут создать в Испании 4,2 тыс. рабочих мест.

Подробнее о программе ОПТОСОЗ

Обеспечивая связь между тремя секторами – транспортом, здравоохранением и охраной окружающей среды, – Общеввропейская программа ОПТОСОЗ использует структурную схему политических мер, направленную на создание здоровьесберегающего и экологически устойчивого транспорта. ОПТОСОЗ – это совместная инициатива Европейского регионального бюро ВОЗ и Европейской экономической комиссии ООН, обеспечивающая более эффективное использование ресурсов и улучшение координации на национальном и международном уровнях.

Электронный адрес для контактов:
secretariat@thepep.org; www.thepep.org



THE PEP

*Transport, Health and Environment
Pan-European Programme*



World Health
Organization
Regional Office for
Europe