



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.2/2008/4
5 September 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Шестидесят вторая сессия

Женева, 18-20 ноября 2008 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

БУДУЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

Железнодорожные перевозки пассажиров с ограниченной мобильностью

Записка секретариата

I. МАНДАТ

1. На своей семидесятой сессии Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) рассмотрел предложения секретариата относительно возможного продолжения работы в рамках КВТ по проблеме перевозки людей с ограниченной мобильностью, которой ранее занималась ЕКМТ (дополнительную информацию см. в документе ECE/TRANS/2008/10). КВТ согласился с тем, что работу в области перевозки людей с ограниченной мобильностью в 2008 году следует продолжать и активизировать посредством организации рабочего совещания по вопросу о доступности в ходе сессии одной из соответствующих рабочих групп (ECE/TRANS/200, пункт 116).

II. ВВЕДЕНИЕ

2. Рабочая группа, возможно, пожелает определить, будет ли она в будущем заниматься проблемой железнодорожных перевозок людей с ограниченной мобильностью. В таком случае в контексте своей деятельности SC.2 было бы

целесообразно рассмотреть вопрос о доступности систем тяжелого рельсового транспорта для пассажиров. В настоящей записке содержится краткий обзор ряда соответствующих инициатив, которые осуществлялись в тех или иных частях региона ЕЭК ООН, с целью ознакомить делегатов с положением дел в этой области.

III. В РАМКАХ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

3. Европейская комиссия (ЕК) разработала план действий под названием "Равные возможности для инвалидов: европейский план действий на 2004-2010 годы"¹. Этим планом намечена четкая цель учитывать проблемы инвалидности в соответствующей политике Сообщества и осуществлять конкретные меры в ключевых областях для обеспечения "более широкой социально-экономической интеграции людей с ограниченными возможностями".

4. Комиссия определила приоритетные области для первой стадии своего плана действий, которые можно объединить по следующим четырем разделам:

- a) доступ к занятости и ее продолжение;
- b) обучение и повышение квалификации на протяжении всей жизни для поддержания трудоспособности, адаптируемости, личного развития; и активная гражданская позиция людей с ограниченными возможностями;
- c) использование потенциала новых технологий, которые играют решающую роль в обеспечении равных возможностей и экономической мобильности, а также в расширении прав инвалидов;
- d) доступность окружающей общественной среды, что является одним из предварительных условий для участия в трудовой деятельности и социально-экономической мобильности.

5. Для того чтобы инвалиды могли чувствовать себя независимо и вести самостоятельный образ жизни, ключевое значение имеют доступные системы общественного транспорта. В "Белой книге" Комиссии: "Европейская транспортная

¹ <<http://europa.eu/scadplus/leg/en/cha/c11414.htm>>.

политика до 2010 года: время решать"² также признается, что доступный общественный транспорт является неотъемлемой частью доступности в более широком смысле (ЕК-2001).

6. С этой целью было принято несколько директив и постановлений, направленных на улучшение доступа инвалидов к системам общественного транспорта. Речь идет о конкретных директивах и постановлениях по различным видам транспорта, а также директивах более общего характера.

7. Вопросы пассажирского железнодорожного транспорта рассматриваются в двух директивах о порядке закупок (2004/17/ЕС и 2004/18/ЕС), одной директиве об эксплуатационной совместимости трансъвропейской высокоскоростной железнодорожной системы и системы обычных железных дорог (2004/50/ЕС), а также в предложенной директиве о правах и обязанностях пассажиров международных поездов (СОМ 2004/143). В первых двух директивах предусматривается, что подрядным организациям следует обеспечить учет критериев доступности для людей с ограниченной мобильностью. Директива 2004/50/ЕС содержит технические условия для эксплуатационной совместимости, призванные улучшить доступность железнодорожных станций и поездов. Кроме того, требования этих технических условий для эксплуатационной совместимости, предназначенные для лиц с ограниченной мобильностью, с момента их вступления в силу будут использоваться в качестве нового стандарта, на основе которого будут оцениваться железнодорожные транспортные средства, способные функционировать на трансъвропейской сети. В предложенной директиве (СОМ 2004/143) определено право пассажиров с ограниченной мобильностью на получение помощи, в том числе при посадке, пересадке и высадке.

8. Технические условия для эксплуатационной совместимости (ТУЭС), связанные с директивой об эксплуатационной совместимости железнодорожных систем (2004/50/ЕС)³, охватывают инфраструктуру обычного и высокоскоростного железнодорожного транспорта и пассажирский подвижной состав, а также некоторые другие элементы, например оборудование для продажи и покупки билетов. ТУЭС призваны улучшить доступность железнодорожного транспорта для людей с ограниченной мобильностью, в частности зон общего пользования инфраструктурой (включая железнодорожные станции).

² <http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc/lb_texte_complet_en.pdf>.

³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/l_220/l_22020040621en00400057.pdf>.

9. Европейский союз также инициировал комплексный проект, направленный на разработку политики в области доступности систем общественного транспорта во всех 27 государствах - членах ЕС и двух странах ЕАСТ (Исландии и Норвегии) в целях содействия социальной интеграции и активному участию инвалидов и пожилых лиц в жизни общества. В рамках проекта "Евродоступ" министрам транспорта из 29 упомянутых выше стран было предложено в 2007 году ответить на вопросник, призванный помочь составить структурированный перечень мер политики и правовых механизмов в области доступности общественного транспорта. Этот перечень послужит хорошей платформой для выработки рекомендаций для различных государств-членов, касающихся политики, а также основой для будущего законодательства ЕС по этим вопросам. Проект "Евродоступ" <<http://www.euro-access.org>> охватывает все виды наземного общественного транспорта: поезда, автобусы, метро, трамваи, такси и т.д., включая местные перевозки, а также дальнее сообщение и международные перевозки (например, поезда "интерсити" и междугородное автобусное сообщение).

Проанализированные принципы политики и правовые механизмы охватывают все виды мер, направленных на обеспечение доступности общественного транспорта: меры физического характера (транспортные средства, инфраструктура, терминалы, учитываемые на протяжении "всего пути"), экономические меры (льготные тарифы, экономические стимулы), условия субподряда на предоставление услуг общественного транспорта и меры, касающиеся прав на транспортное обслуживание.

10. Первым результатом программы "Евродоступ", с которым можно ознакомиться публично, стал проект доклада под названием "Доступный общественный транспорт: взгляд на сегодняшнюю Европу - стратегии, правовые нормы и руководящие принципы" от 20 февраля 2008 года <http://www.euro-access.org/deliverables/EuroAccess_D1-v0.1.pdf>. В этом докладе, который должен быть одобрен Европейской комиссией, содержится обзор нынешней политики и уже действующих либо предлагаемых нормативных положений в области железнодорожного транспорта, некоторые из которых имеют отношение к национальным и международным железнодорожным перевозкам.

11. Доступные пассажирские железнодорожные услуги связаны со значительными выгодами и затратами. С одной стороны, улучшение доступности способствует увеличению числа инвалидов и пожилых пассажиров и тем самым создает дополнительные доходы для железнодорожных операторов. Прогнозируемое старение населения в странах ЕС означает, что объем пассажирских перевозок и рост доходов будут значительными, если железнодорожные услуги, включая международные перевозки, станут более доступными. С другой стороны, повышение качества обслуживания влечет за собой дополнительные расходы (подвижной состав, железнодорожные станции, обучение персонала и т.д.). Оценка соотношения социальных

затрат-выгод и чистого дохода (прибыли или потерь) железнодорожных компаний, связанная с обеспечением доступности для пассажиров, не производилась, однако предварительные исследования свидетельствуют о том, что эти показатели будут отличаться в зависимости от тех или иных стран и отдельных операторов, если учитывать конкретные характеристики национальных систем тяжелого рельсового транспорта⁴.

IV. ДРУГИЕ ЧАСТИ РЕГИОНА ЕЭК

12. Помимо ЕС, вопрос перевозки людей с ограниченной мобильностью стал весьма важным и актуальным элементом политики и в североамериканской части региона ЕЭК, где, согласно некоторым источникам, около одной четверти населения в тот или иной момент так или иначе испытывают затруднения в плане мобильности. Эта группа приблизительно на две трети состоит из пожилых лиц в возрасте 65 и более лет. В пропорциональном отношении аналогичный состав населения, вероятно, характерен для Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА), а также Юго-Восточной Европы (ЮВЕ), хотя демографические тенденции в разных странах значительно отличаются. Вместе с тем на политическом уровне в странах ВЕКЦА и ЮВЕ эта проблема не столь актуальна.

13. Что касается доступности железнодорожного транспорта в Соединенных Штатах Америки и Канаде, то цели политики, технологические подходы и региональные диспропорции в уровнях услуг в этих странах сопоставимы со странами Европейского союза. Несмотря на определенное сходство, североамериканские технические нормы в отношении доступной инфраструктуры несколько отличаются от стандартов ЕС. Страны ВЕКЦА и ЮВЕ, как правило, переходят на стандарты ЕС с некоторой задержкой, однако инвестиции в инфраструктуру и подвижной состав, специально приспособленные для таких перевозок, остаются на относительно низких уровнях⁵.

⁴ См., например, European Cooperation in the Field of Scientific and Technical Research (1999), *Passengers' Accessibility of Heavy Rail Systems (Final Report)*, Brussels: European Communities, pp. 213-20 <<http://www.cost.esf.org/index.php?id=800>>.

⁵ Например, правила строительства и эксплуатации подъемных устройств на железнодорожных станциях регулируются в ЕС директивой 95/16/ЕС, касающейся лифтов, и стандартом EN 81. В США применяется стандарт А 17. Приблизительно 95% всех подъемных устройств в мире соответствуют либо стандартам ЕС, либо США. Например, в России стандарт EN 81 называется "ПУБЕЛ", но идентичен по содержанию. A. von Knobloch and T. Zessin, "Inclined and vertical elevators – experiences, costs and technological developments," - документ, представленный на одиннадцатой Международной конференции по мобильности и транспорту для пожилых и инвалидов, Монреаль, 2007 год <<http://www.tc.gc.ca/pol/en/transed2007/pages/1136.htm>>.

V. ВЫВОДЫ

14. Проблема доступности систем тяжелого рельсового транспорта для пассажиров становится все более актуальной и, по всей видимости, будет предметом регламентирования на правительственном уровне в сравнительно недалеком будущем. Рабочая группа, возможно, пожелает изучить данный вопрос следующим образом.

15. Во-первых, в сотрудничестве с Международной федерацией транспортников (МФТ) и Секцией по народонаселению ЕЭК ООН секретариат мог бы организовать рассчитанное на перспективу рабочее совещание, возможно, в ходе следующей сессии SC.2 в 2009 году. Это рабочее совещание могло бы быть посвящено отдельным аспектам доступности железнодорожных систем для пассажиров (таким, как международные подходы к проблеме доступности железнодорожных систем, затраты и выгоды доступного железнодорожного транспорта, последствия демографических тенденций, применение саморегулирующихся транспортных систем (СТС) для улучшения условий железнодорожной перевозки пожилых и инвалидов) с широким участием правительственных экспертов, железнодорожных компаний, научных работников, а также представителей основных НПО, занимающихся этой проблематикой.

16. Во-вторых, Рабочая группа могла бы рассмотреть возможность изучения в более долгосрочной перспективе вопроса о доступности международных железнодорожных транспортных систем для пассажиров, разработав для этой цели круг ведения вспомогательной группы экспертов с задачей подготовить резолюцию, содержащую рекомендации для стран-членов о доступном железнодорожном транспорте, и при необходимости сформулировать соответствующие поправки к Соглашению СМЖЛ. Хотя применяемые в разных странах правила могут отличаться, при пересечении международных границ люди с ограниченной мобильностью должны иметь возможность пользоваться одинаковым уровнем услуг.
