



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
9 August 2019
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения

Совещание высокого уровня
по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья

**Руководящий комитет Общеввропейской
программы по транспорту, окружающей
среде и охране здоровья**

Семнадцатая сессия

Женева, 21–23 октября 2019 года

Пункт 5 d) предварительной повестки дня

Подготовка пятого Совещания высокого уровня

**по транспорту, окружающей среде и охране здоровья:
проект декларации и приложения к ней**

Резюме исследования по вопросу о рабочих местах в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта

Записка секретариата

Резюме

Исследование по вопросу о рабочих местах в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта проводилось Международной организацией труда в сотрудничестве с Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК), Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения и другими организациями в контексте текущего Партнерства по созданию рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта в рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ). Это исследование продолжает работу ОПТОСОЗ по оценке потенциала создания рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта. Оно расширяет сферу охвата предыдущего анализа. В нем показано, каким образом переход к экологически чистому и благоприятному для здоровья транспорту меняет структуру секторов и рабочих мест в государствах – членах ЕЭК и в других частях мира, с учетом того, что экологизация транспортного сектора активизирует различные национальные, региональные и глобальные производственно-сбытовые цепочки, а также занятость в различных отраслях и регионах мира.

В настоящем документе приводится резюме доклада об этом исследовании.

GE.19-13458 (R) 200819 200819



* 1 9 1 3 4 5 8 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Исследование по вопросу о рабочих местах в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта

1. В исследовании¹, проведенном по заказу Руководящего комитета Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) в рамках его Партнерства по созданию рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта, рассматриваются последствия ускоренного перехода на более экологически чистый наземный транспорт в регионе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) для занятости в масштабах всей экономики.

2. Наземный транспорт является одним из важных секторов для создания рабочих мест и развития. В нем трудятся более 60 млн человек по всему миру, что составляет более 2% от общего числа занятых в мире. Общая численность занятых будет еще выше, если принять во внимание опосредованно создаваемые рабочие места, которые зависят от соответствующих производственно-сбытовых цепочек в транспортном секторе.

3. В то же время транспорт способствует деградации окружающей среды и ухудшению состояния здоровья людей. Для достижения глобальных и местных экологических целей, а также поощрения достойной работы, занятости и развития транспорта центральное место в разработке политики должно занимать обеспечение экологической устойчивости данного сектора.

4. В рамках этого исследования для анализа воздействия четырех сценариев развития экологически чистого транспорта на занятость в регионе ЕЭК была использована макроэкономическая многорегиональная модель «затраты-выпуск». Сценарий обычной хозяйственно-производственной деятельности был спрогнозирован на период до 2030 года и сопоставлен с каждым из сценариев развития экологически чистого транспорта, в которых моделировались ускоренное расширение масштабов общественного транспорта и электрификация транспортных средств. В число подвергшихся оценке сценариев вошли:

- a) для общественного транспорта:
 - ОТ.1 – удвоение инвестиций в общественный транспорт;
 - ОТ.2 – бесплатный общественный транспорт;
- b) для электрификации:
 - Э.3 – введение добровольного или обязательного целевого показателя, согласно которому 50% производимых транспортных средств должны быть полностью электрифицированными;
 - Э.4 – запрет на двигатели внутреннего сгорания для легких коммерческих транспортных средств.

5. Результаты показывают, что воздействие на занятость в регионе ЕЭК неодинаково, поскольку транспортный сектор каждой страны связан с другими секторами экономики внутри страны и в мире различными производственно-сбытовыми цепочками.

6. Анализ, представленный в докладе об исследовании, свидетельствует о том, что в сфере развития экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта в регионе ЕЭК действительно существуют возможности трудоустройства в плане содействия более широкому использованию общественного транспорта и электрификации частных транспортных средств. Результаты показывают, что

¹ Информационная записка 4, тридцать шестое совещание Бюро Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Бонн, Германия, 1 и 2 июля 2019 года). С материалом можно ознакомиться по адресу <https://thepep.unec.org/index.php/events/meeting-bureau>.

стимулирование пользования общественным транспортом в регионе ЕЭК путем удвоения инвестиций в этот сектор (сценарий ОТ.1) и обеспечения бесплатного общественного транспорта (сценарий ОТ.2) могло бы создать в мире в общей сложности не менее 2,5 млн дополнительных рабочих мест, связанных с экологически чистым и благоприятным для здоровья транспортом. При учете более широкого воздействия на другие секторы экономики данный показатель возрастает по меньшей мере до 5 млн рабочих мест. Более половины этих рабочих мест будет приходиться на регион ЕЭК, а остальные будут распределены по другим районам мира.

7. Введение добровольного или обязательного целевого показателя, согласно которому 50% производимых транспортных средств должны быть полностью электрифицированными (сценарий Э.3), указывает на то, что в целом во всех секторах занятости в мире будет создано около 10 млн дополнительных рабочих мест, из которых 2,9 млн будут приходиться только на регион ЕЭК. Если сосредоточить внимание только на транспортном секторе, то, по оценкам, занятость увеличится на 0,7 млн рабочих мест, из которых около 0,6 млн будут находиться в регионе ЕЭК. Сценарий Э.4 (запрет на двигатели внутреннего сгорания для легких коммерческих транспортных средств) приведет к созданию дополнительных 0,4 млн рабочих мест только на транспорте и до 8,5 млн рабочих мест с учетом воздействия на другие секторы. В силу нынешнего и будущего размещения рабочих мест в этом секторе в регионе ЕЭК, вероятно, произойдет сокращение числа рабочих мест, связанных с транспортом, поскольку чистый показатель создания рабочих мест, обусловленный этими сценариями, скрывает их важное перераспределение, т. е. перемещение рабочих мест из секторов автомобилестроения, нефтедобычи и нефтепереработки в сектор услуг.

8. Общие результаты исследования, указывающие на потенциал чистого показателя создания рабочих мест, обусловлены главным образом структурным сдвигом от потребления и производства ископаемого топлива к более широкому использованию услуг общественного транспорта и электрификации различных видов транспорта. Сокращение потребления топлива оказывает особенно сильное положительное влияние на занятость в странах-импортерах нефти. Денежные средства, которые ранее тратились на развитие топливной промышленности, характеризующейся очень низким уровнем занятости, расходуются на другие секторы экономики, имеющие более высокие показатели занятости, в частности на общественный транспорт.

9. В сценариях электрификации, смоделированных в рамках данного исследования, в выигрыше окажутся электромашиностроение, производство электрооборудования и аккумуляторов, тогда как в производственно-сбытовых цепочках топливной отрасли и традиционном автомобилестроении на базе двигателей внутреннего сгорания ожидается сокращение занятости. Странам, в которых развито автомобилестроение на базе двигателей внутреннего сгорания и которые не ищут возможностей перейти на производство электромобилей, грозит перераспределение рабочих мест в пользу стран, идущих в направлении электрического транспорта.

10. На диаграммах I и II ниже приводится сводная информация о чистом показателе создания рабочих мест (в млн) для транспортного сектора и экономики в целом, соответственно, исходя из вариантов политики в области экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта.

Диаграмма I
Чистый показатель создания рабочих мест в соответствии со смоделированными сценариями для транспортного сектора
(млн)

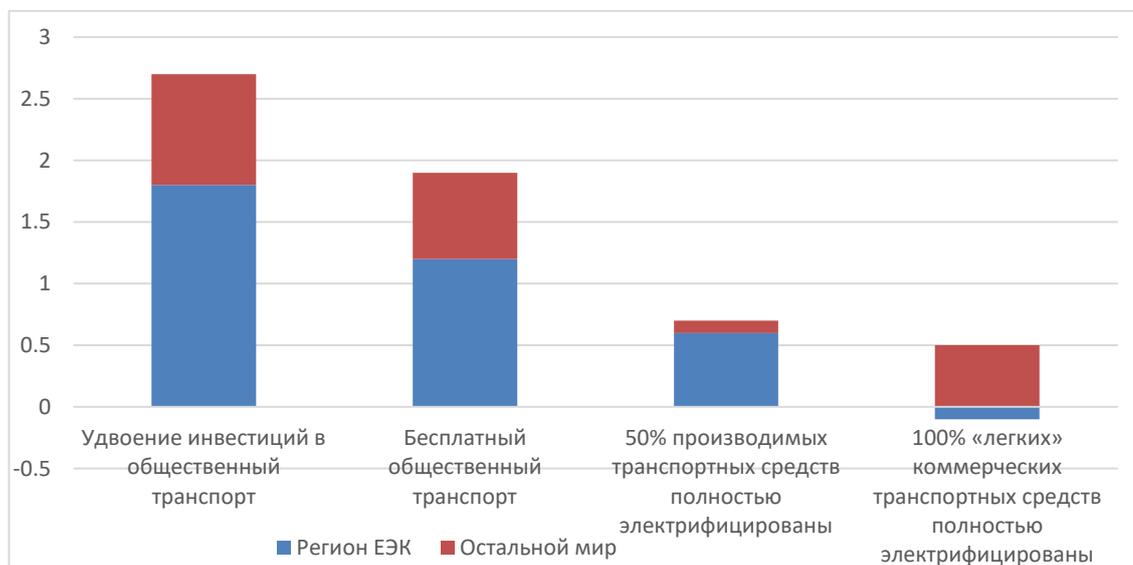
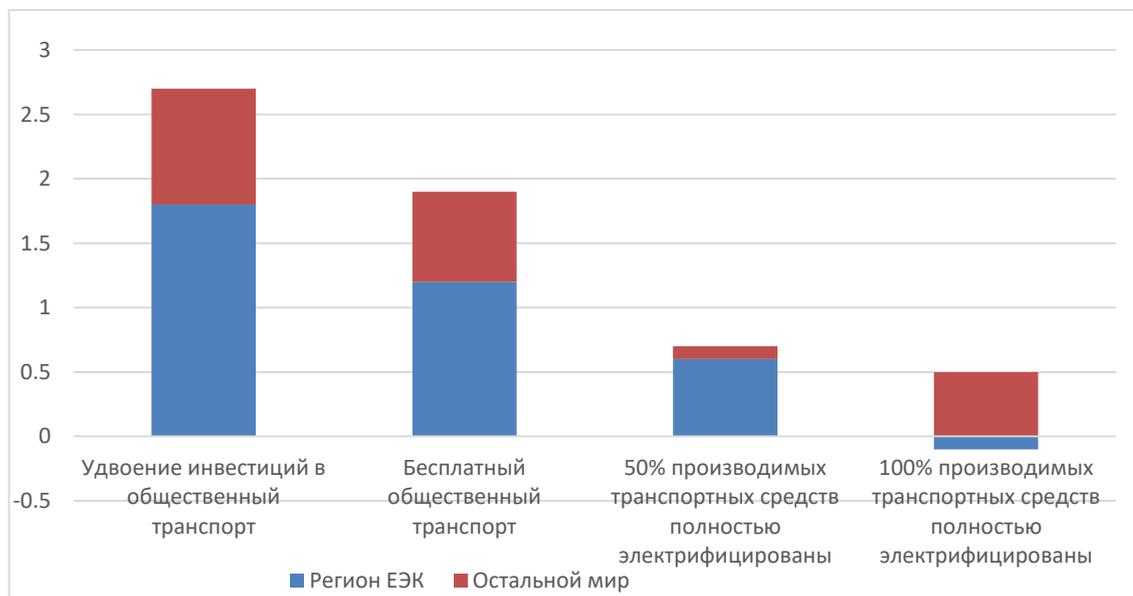


Диаграмма II
Чистый показатель создания рабочих мест в соответствии со смоделированными сценариями для экономики в целом
(млн)



11. Для использования возможностей трудоустройства и обеспечения того, чтобы переход был справедливым для трудящихся, предприятий, регионов и стран, которые могут столкнуться с реструктуризацией, наряду с любыми усилиями по экологизации транспортного сектора должен осуществляться всеобъемлющий пакет мер политики.

12. Этот пакет мер политики должен включать в себя политику развития навыков, политику социальной защиты, активную политику на рынке труда и политику поощрения социального диалога, особенно когда речь идет о финансировании политики развития экологически чистого транспорта за счет налогов на использование окружающей среды, а также основные трудовые права. Данный пакет мер должен также предусматривать создание стимулов и проведение промышленной политики для развития отраслей, которые будут расширяться в соответствии со сценарием

экологически чистого транспорта и которые могут быть недостаточно развиты в регионе ЕЭК.

13. Повышение устойчивости за счет расширения общественного транспорта и электрификации частных пассажирских и грузовых транспортных средств является лишь одним из факторов, с помощью которых будущее транспорта повлияет на занятость в экономике в целом. К другим факторам относятся автоматизация, совместная мобильность, велосипедное движение, «гиперпетля», доставка с помощью беспилотных летательных аппаратов, а также экономика местного потребления или замкнутая экономика. Эти области можно было бы более подробно проанализировать в будущем.
