


**Комиссия по устойчивому развитию**

Девятая сессия

16–27 апреля 2001 года

**Диалог между различными участниками по вопросу  
об устойчивом развитии энергетики и транспорта**
**Записка Генерального секретаря**

Добавление

**Документ для обсуждения, подготовленный  
представителями трудящихся и профсоюзов\***
**Содержание**

	<i>Стр.</i>
I. Введение: Устойчивое развитие энергетики и транспорта .....	2
II. Выработка решений на рабочих местах: там, где происходят изменения .....	6
III. Выработка решений в области устойчивого развития: приоритеты для девятой сессии Комиссии по устойчивому развитию .....	9
Тема 1. Обеспечение справедливого доступа к экологически чистым видам энергии .....	10
Тема 2. Варианты производства, распределения и потребления энергии .....	13
Тема 3. Партнерские связи между государственным и частным секторами в деле обеспечения устойчивого развития транспорта .....	15
Тема 4. Планирование устойчивого развития транспорта: решения и варианты планирования населенных пунктов и альтернативных видов транспорта .....	19
IV. Первоочередные задачи Комиссии по устойчивому развитию .....	22

\* Подготовлен Международной конфедерацией свободных профсоюзов и Консультативным комитетом профсоюзов при ОЭСР; выраженные в этом документе мнения не обязательно отражают точку зрения Организации Объединенных Наций.

## **Положение трудящихся и профсоюзов в энергетическом секторе и на транспорте**

Этот «начальный документ для обсуждения» подготовлен профсоюзами для девятой сессии Комиссии Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (КУР), запланированной 16 апреля — 5 мая 2001 года, в частности для проведения заседания в целях обеспечения диалога, на котором будут рассмотрены механизмы возможного взаимодействия профсоюзов, деловых кругов, местных властей, ученых и неправительственных организаций (НПО) с правительствами в целях содействия глобальному переходу к устойчивому развитию транспорта и энергетики. Профсоюзы представлены на проводимых в рамках диалога заседаниях КУР Международной конфедерацией свободных профсоюзов (МКСП) и Профсоюзным консультативным комитетом (ПКК) при Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), которые представляют свыше 155 млн. членов в 148 странах и территориях. В 2001 году к ним присоединились Международная федерация профсоюзов в области химической, энергетической, горнодобывающей промышленности и трудящихся в целом (ИКЕМ), Международная федерация рабочих-металлистов (МФРМ), Международная федерация транспортных рабочих (МФТР) и Международное объединение работников общественного обслуживания (МОРОО). С 1996 года участие профсоюзов в КУР расширилось. Кроме того, мы играли активную роль на других международных форумах по вопросам устойчивого развития, в том числе в рамках ОЭСР, Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций (ФАО), Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Всемирной торговой организации (ВТО), Международной организации труда (МОТ) и Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП).

### **I. Введение: Устойчивое развитие энергетики и транспорта**

#### **Выработка решений на транспорте и в энергетике**

1. Энергетика и транспорт — это два наиболее важных основных элемента экономической деятельности и повседневной жизни, поскольку все нуждаются в них в целях обогрева, передвижения и промышленного развития. Однако по мере вступления в новое тысячелетие доступа к чистой, безопасной и устойчивой энергии и транспорту лишен почти миллиард людей в мире.
2. Даже если трудящиеся стремятся к удовлетворению этих основных потребностей жизни, они все больше осознают то воздействие, которое оказывают эти два сектора на состояние окружающей среды в мире. Фактически, проблемы, связанные с энергетикой и транспортом, наиболее четко иллюстрируют тесную взаимосвязь между социальными и экологическими аспектами устойчивого развития, поскольку чрезмерное потребление одних резко контрастирует с лишениями других.
3. В частности, глобальное *изменение климата* и его прогнозируемые последствия требуют немедленного внимания. Оно также обращает внимание на другие, в основном неустойчивые характеристики взаимосвязи энергетики/транспорта; т.е. на проблемы, касающиеся использования

земельных ресурсов, загрязнения, беспокойства в рамках общин, истощения ресурсов, несправедливого доступа, разрушения среды обитания и т.д., которые должны рассматриваться одновременно. Имеется также и много других вопросов, которые не обусловлены изменением климата, но требуют решения. Нельзя игнорировать ухудшение инфраструктуры, несправедливые системы ценообразования, нефункциональные субсидии, систематическую коррупцию; равно как и проблемы несправедливого доступа или условий жизни тех, кто обеспечивает оказание или предоставление услуг в сфере энергетики и транспорта. Большие слои населения мира лишены всего этого; они не могут позволить себе пользоваться требуемой им энергией или транспортом и не играют никакой роли в принятии решений.

#### **Существующие структуры свидетельствуют о неустойчивости механизмов принятия решений**

4. Хотя предлагаемые решения в основном касаются развития науки и техники, профсоюзы считают, что наиболее важные вопросы связаны с принятием решений или управлением, т.е. постепенным разъединением людей, общин и даже целых наций многонациональными корпорациями и деловыми кругами, которые используют для этого всю совокупность средств в сфере маркетинга, ценообразования, политического влияния и международного законодательства. Эти механизмы сопровождаются тенденциями в рамках выработки государственной политики, оказания услуг и общественного контроля, которые ставят удовлетворение потребностей деловых кругов выше долгосрочных интересов общин людей и являются одним из основных объяснений отсутствия процесса выработки ответственных решений в этот критический момент в истории нашей планеты.

5. *Понижительные тенденции.* Неудачи национального и международного процессов принятия решений открыто проявляются в неспособности найти на международном уровне соответствующий ответ на жгучий вопрос об *изменении климата*. В качестве примера можно указать, что большинство стран — членов ОЭСР еще не определили количественные показатели в отношении своих транспортных секторов, несмотря на их исключительно важное значение для достижения целей сокращения выбросов, определенных в Киото. Это также очевидно из тенденций сокращения расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) в области энергетики и, в частности, ассигнований на НИОКР в связи с изучением вариантов использования возобновляемых и ядерных источников энергии<sup>1</sup>, а также переходов к менее опасным, краткосрочным проектам. Это также проявляется в принятии в рамках оптовой торговли политики «либерализации», которая способствует передаче ключевых отраслей в области энергетики и транспорта из государственного сектора в частные руки и механизмы, которые исключают демократический, транспарентный процесс принятия решений по вопросам, которые непосредственно касаются широкой общественности, т.е. структуры ценообразования, последствия ухудшения состояния окружающей среды на местах, занятость и т.д.

---

<sup>1</sup> International Energy Agency, Energy Research and Development. Database: [http://data.iea.org/iea/link\\_wds.asp](http://data.iea.org/iea/link_wds.asp)

6. *Субсидии и поведение потребителей.* Неудачи очевидны также и в рамках системы субсидий, которая использовалась для навязывания потребителям более дорогих и менее эффективных моделей поведения и предотвращения разработки многих альтернативных вариантов. Это также создает сильное неравенство с точки зрения передвижения, поскольку многие не могут позволить себе приобрести и обслуживать автомобиль. Часто эти налогоплательщики не имеют возможности пользоваться основной формой транспорта — автомобилями — и должны полагаться на системы общественного транспорта, которые могут быть неадекватными. Вследствие этого многие люди не в состоянии реализовать возможности в сфере занятости, отдыха и других областях, требующих наличия автомобильного транспорта. Более того, неравенство в доступе проявляется и между теми лицами, которые имеют полную возможность пользоваться частным автотранспортом, и теми, кто такой возможности не имеют, например детьми и инвалидами.

7. *Транспарентность.* В настоящее время транспарентность утрачена, поскольку реальные затраты на развитие и функционирование скрыты в рамках «внешних расходов», возложенных на все общество, а не только на потребителей или производителей, в результате чего игнорируется принцип «платит пользователь», предусматривающий уплату тем, кто пользуется услугами или ресурсами, полной экономической стоимости за это пользование. В настоящее время утрачены возможности мобилизации финансовых средств на поддержку транспортных проектов, таких, как системы перевозок и варианты использования велосипедов и создания пешеходных зон в целях уменьшения зависимости от автомобилей или выделения субсидий на альтернативные варианты (развитие ходьбы, велосипедного движения, общественного транспорта и т.д.), которые содействуют достижению наших целей: доступности, удобства, эффективности, чистоты и равенства.

8. *Концентрация контроля.* В конце 1999 года 15 из 25 самых крупных корпораций<sup>2</sup> мира функционировали в области энергетики или транспорта, и еще несколько других компаний, перечисленных в списке 500 самых крупных компаний мира журнала «Форчун», были связаны в определенной мере с этой областью (например, в рамках перевозок и торговли). Кроме того, за последний год по крайней мере три крупных слияния еще сильнее усилили степень концентрации капитала и контроль в нефтяной промышленности<sup>3</sup>. По мнению профсоюзов, тенденция к усилению корпоративной концентрации носит угрожающий характер, особенно потому, что эти компании уже в состоянии до слияния оказывать огромное политическое воздействие или влияние на национальную и международную политику в области транспорта и энергетики.

---

<sup>2</sup> Перечень 500 самых крупных компаний мира за 2000 год журнала «Форбс»; классифицированы по доходам.

<sup>3</sup> В начале года было завершено слияние корпораций «Эксон» и «Мобил» с общим капиталом 82 млрд. долл. США. В апреле в результате слияния компаний «Бритиш петролеум Амоко» с корпорацией «АРКО (Атлантик Ричфилд компани)» была создана корпоративная группа с общим капиталом примерно в 200 млрд. долл. США. Затем в октябре корпорация «Шеврон» согласилась приобрести компанию «Тексако, инк.» примерно за 36 млрд. долл. США, в результате чего была создана четвертая самая крупная нефтяная компания в мире.

9. *Социальная демократия.* Прошлые заседания КУР обусловили необходимость обеспечения экологической демократии, однако, по мнению профсоюзов, реальный вопрос заключается в самой социальной демократии. Не только нынешняя концентрация власти все более сводит роль людей и даже наций до уровня «потребителей» на международных рынках, но и официальный государственный сектор сам по себе все больше игнорируется, поскольку его учреждения, деятельность и обязанности урезаются, приватизируются и дерегулируются, что особенно очевидно в секторах энергетики и транспорта. Более того, правительства во всем мире откликнулись на свою новую роль в рамках глобализированной экономики, принимая меры по дерегуляции и сокращению, отрекаясь в сущности от своих основных обязанностей перед народом, избравшим их.

#### **Соглашение о необходимости изменения действующих механизмов**

10. Все более широкое признание того, что нынешние механизмы выработки решений должны быть заменены структурами, совместимыми с устойчивым развитием, дает нам основание для надежды. В недавнем справочном документе, подготовленном для Организации Объединенных Наций, МКСП отметила<sup>4</sup>:

*Одно событие, в частности, дает нам основание для надежды. С 1992 года профсоюзы являлись частью крупного культурного перехода к устойчивому развитию, оказавшего воздействие на отношения, привычки и приоритеты планирования на местном и региональном уровнях, на которых трудящиеся, общинные группы и деловые круги начали решать экологические вопросы. Это особенно очевидно на глобальном уровне, на котором критерии устойчивого развития выступают в настоящее время в качестве приоритетов широкого круга международных органов., при этом наибольшая заслуга в этом принадлежит ЮНСЕД и Повестке дня на XXI век.*

11. Осознание факта *изменения климата* и неотложных проблем, которые оно создает для будущего нашей планеты, быстро распространяется среди профсоюзов всего мира, равно как и понимание прямой взаимосвязи между выбросами и потреблением топлива в рамках быстрого увеличения масштабов использования частных автомобилей, автодорожного и воздушного транспорта. Тот факт, что потребление нефти на транспорте составляет 48 процентов от общемирового потребления нефти и что последствия общего глобального потепления в результате выбросов загрязнителей самолетами могут быть вскоре больше, чем последствия глобального потепления в результате использования автомобилей, вызывает у нас беспокойство. Еще бóльшую озабоченность вызывают нынешние тенденции, свидетельствующие об увеличении масштабов владения, использования и концентрации автотранспортных средств и уменьшении использования общественного транспорта. Нам необходимо найти альтернативы. Мы достигли широкого согласия, располагаем техническими средствами и имеем соответствующий

---

<sup>4</sup> МКСП, десятилетний всеобъемлющий обзор и оценка осуществления ЮНСЕД и подготовка конференции РИО+10, июнь 2000 года.

потенциал, особенно с учетом притока финансов в энергетический сектор. Поэтому лишь отсутствие политической воли может стоять на пути широких действий, направленных на обеспечение необходимых изменений.

12. Требуется коренное изменение государственной политики, поскольку применявшиеся в прошлом подходы, как правило, были сосредоточены лишь на наиболее жгучих проблемах и, за исключением нескольких отдельных случаев, не учитывали все три главных компонента экологической устойчивости, особенно социальный аспект. Фактически все стороны и государства-члены согласились, например, с тем, что одной из главных проблем сегодняшнего дня является несправедливый доступ к источникам энергии и транспорту самых бедных людей в мире. Со Встречи на высшем уровне в Рио-де-Жанейро в 1992 году профсоюзы призывали сосредоточиться на ликвидации нищеты и обеспечении занятости в качестве основных элементов устойчивого развития, однако оба эти компонента зависят от решения энергетическо-транспортной дилеммы. Мы согласны с ОЭСР, что выработка долгосрочного взгляда требует уделения большего внимания желаемым целям, необходимости принимать предупредительные меры и обеспечивать «равенство между поколениями», а также повышать значимость экологических и социальных соображений по сравнению с прошлым для уравнивания экономических приоритетов.

## **II. Выработка решений на рабочих местах: там, где происходят изменения**

13. На прошлых сессиях Комиссии по устойчивому развитию профсоюзы особо выделяли роль рабочих мест, трудящихся и профсоюзов в переходе к устойчивому развитию, о чем говорится в главе 29 Повестки дня на XXI век<sup>5</sup>. Трудящиеся и профсоюзы находятся не только в хорошем положении, чтобы содействовать обеспечению устойчивых условий на рабочих местах; известно, что такие усилия создают «побочные последствия для домов и общин трудящихся»:

а) **трудящиеся являются основой энергетики и транспорта.** Позитивная политика занятости и социального развития не только признавала бы права миллионов работающих в этих секторах людей на более справедливый доступ к источникам энергии и транспорту, но и обеспечивала бы также такие основные права, как право на организацию. В подавляющем большинстве рабочих мест лишь профсоюз обеспечивает трудящимся какую-либо возможность для выработки стратегических решений, т.е. демократии на производстве;

---

<sup>5</sup> Рекомендации профсоюзов вкратце изложены в выпущенном в 1997 году документе Организации Объединенных Наций (ЭКОСОС E/CN.17/1997/L.4), в котором определяются следующие моменты: их место в программе устойчивого развития; стратегическое положение и потенциал профсоюзов; партнерские взаимоотношения с работодателями и правительствами; добровольные соглашения; центральная роль МОТ; процедуры представления докладов государствами и контроль на рабочих местах; рациональное использование окружающей среды и методы проверки на рабочих местах; и кодексы поведения в целях обеспечения занятости и социальной справедливости.

б) **трудящиеся являются потребителями энергии и пользуются транспортом.** Фактически члены профсоюзов относятся к наиболее счастливым трудящимся в мире, поскольку они могут обычно удовлетворять свои основные потребности в отличие от многих других рабочих, не объединенных в профсоюзы. Они также находятся в более лучшем положении с точки зрения определения новых отношений и практики в качестве потребителей, поскольку, будучи наиболее организованной группой пользователей услуг в сфере энергетики и транспорта, они занимают уникальное положение и могут влиять на государственную политику и меры;

с) **участие трудящихся и профсоюзов является одной из предпосылок существенных изменений.** Говоря простым языком, рабочее место не является формой демократии и в качестве такового представляет собой предмет для изучения с точки зрения нынешней структуры выработки решений, осуществления и оценки. Здесь не только не учитываются интересы трудящихся, но и зачастую нет места их знаниям и творческой энергии. Наконец, они и их семьи являются первыми жертвами небезопасных рабочих мест, что наглядно проявляется в высоких коэффициентах смерти и травматизма на производстве и повсеместном отрицании основных прав трудящихся во всем мире. Хотя они и осознают те серьезные вопросы, которые возникают в связи с действующими механизмами в области энергетики и транспорта, маловероятно, что трудящиеся одобряют любые решения, спускаемые сверху руководителями производства или правительствами. Профсоюзы доказали, что они являются единственным эффективным средством обеспечения участия трудящихся в процессе изменений;

д) **профсоюзы разработали эффективные модели демократической выработки решений.** Очень успешные модели демократической выработки решений были внедрены профсоюзами на тысячах рабочих мест в области гигиены труда и безопасности на производстве. Они предусматривают оценку положения на рабочем месте<sup>6</sup>, определение целей, практическое осуществление, качественную оценку и представление отчетов<sup>7</sup>, и в настоящее время расширяются с целью охвата более широкой сферы устойчивого развития. Например:

і) *комитеты по гигиене труда и безопасности на производстве (ГТБП)* определяют полномочия и утверждают оперативные процедуры,

<sup>6</sup> Трудящиеся, их представители и работодатели провели оценки положения на рабочих местах в целях выявления резервов повышения производительности. Они привели к совместному определению целей, обеспечению контроля, организации бухгалтерского учета и практическому осуществлению наряду с внедрением систем управления производством в целях охраны окружающей среды (например, более чистое производство или МОС), принятием мер по охране здоровья и обеспечению безопасности (например, руководящие принципы МОТ или государственное положение), проведением внутренних ревизий производства или ревизий с участием третьих сторон и осуществлением государственных программ (ЕМАС). В определенной степени они также связаны с общинными организациями или местными органами управления и могут также проводиться в целях обеспечения взаимодействия в рамках коллективных договоренностей или других особых форм партнерских взаимоотношений.

<sup>7</sup> Три четверти выбросов всех парниковых газов обусловлены источниками, на которых можно легко устранить отходы и загрязнение на основе создания и производства экологически чистого оборудования и усовершенствованной технологии.

которые включают более крупные вопросы устойчивого развития в рамках общины, а также национальных и международных сфер. Комитеты по гигиене труда и безопасности на производстве пользуются широкой поддержкой в рамках государственной политики во многих странах и юрисдикциях во всем мире, поскольку они оказались эффективными, особенно там, где профсоюзы обеспечивают прежде всего организацию участия и выбор представителей трудящихся;

ii) *традиция направления представителей по вопросам охраны здоровья и безопасности или «делегатов»* уступает дорогу представителям по вопросам охраны здоровья, обеспечения безопасности и охраны окружающей среды — «экологическим активистам» на рабочих местах, которые привержены делу достижения новых целей устойчивого развития и выступают в качестве членов общины, экологических групп и других «партнерских союзов» в рамках своих общин. Делегаты обычно характеризуются высоким уровнем профессиональной подготовки и компетенции и, как в случае комитетов по вопросам охраны здоровья и обеспечения безопасности, создают на рабочих местах профсоюзные организации для разработки моделей «наиболее эффективной практики» на всех предприятиях;

iii) *традиция коллективных договоров*<sup>8</sup> в отношении прав и мер защиты в области гигиены и безопасности труда расширяется, охватывая «зеленые» вопросы, которые отражают заинтересованность трудящихся в здоровых, устойчивых условиях развития человека. Для большинства трудящихся коллективный договор — это первый эксперимент демократической выработки решений на рабочем месте, который в случае «учитывающего экологические соображения коллективного договора» охватывает более широкие социальные и экономические вопросы;

iv) *традиция «партнерских взаимоотношений» между профсоюзами и руководством в вопросах гигиены и безопасности труда* расширяется с целью охвата аспектов устойчивого развития. Эти «партнерские взаимоотношения» не предусматривают отказа любой из сторон от своих основных целей; они просто подразумевают, что работодатели и трудящиеся разделяют заинтересованность в общем состоянии окружающей среды;

v) *наборы материалов по вопросам гигиены труда и производственной безопасности*, разработанные в целях направления деятельности активистов в области здравоохранения и безопасности на основе определения, анализа и решения проблем на рабочих местах, в настоящее время «пересматриваются» для учета экологических соображений и мероприятий. Эти наборы материалов содержат практические руководства по вопросам, касающимся оценок, структур и процессов, различные

---

<sup>8</sup> Коллективные договоры — это юридические контракты между работодателями (или ассоциациями работодателей) и профсоюзами (в качестве коллективных агентов групп трудящихся), в которых изложены условия труда, а также положения об урегулировании споров между сторонами. Все чаще в них содержатся «зеленые» положения об охране окружающей среды.

образцы писем и формуляры, образцы пресс-релизов и петиций, а также справочные сведения об источниках информации;

vi) *культура гигиены труда и производственной безопасности на рабочем месте* способствует развитию культуры поведения на рабочем месте активистов в области устойчивого развития, или «экологических граждан». Это изменение культуры проявляется там, где профсоюзы проводят кампании, выходящие за рамки традиционных рабочих соображений и посвящены в первую очередь вопросам устойчивого развития.

### **III. Выработка решений в области устойчивого развития: приоритеты для девятой сессии Комиссии по устойчивому развитию**

14. Предложения, которые профсоюзы представят КУР в 2001 году, основываются на понимании необходимости радикального изменения путей выработки решений в области энергетики/транспорта. Используемые в настоящее время модели развития, которые не обеспечивают соблюдения прав людей и их общин, необходимо заменить моделями принятия решений, в рамках которых основное внимание уделяется вопросам участия населения, в соответствии с той ведущей ролью, которую КУР продемонстрировала в ходе своих ежегодных диалогов с различными участниками. Кроме того, эти изменения необходимо внедрить сначала на рабочих местах, обеспечивая участие общин и местных властей в рамках комплексного процесса, в результате которого будут достигнуты национальные и международные соглашения. Участники состоявшихся в прошлом сессий КУР уже согласились с тем, что для обеспечения того, чтобы политика устойчивого развития была эффективной, необходимы конструктивный диалог и установление отношений партнерства между правительственными органами всех уровней, промышленностью, профсоюзами и гражданским обществом, включая женские организации, и признали необходимость расширения этого диалога через посредство партнерских связей с правительством и промышленностью, как это предусматривается в Повестке дня на XXI век. В целом для выработки решений по обеспечению устойчивой энергетики и транспорта требуется:

- уделение внимания социальным аспектам устойчивого развития<sup>9</sup>;
- уделение основного внимания рабочему месту и моделям участия населения; обеспечение перехода к демократическому процессу принятия решений, в рамках которого ценятся эффективное новаторство, расширение прав и возможностей и личная ответственность;
- проведение ревизий на рабочем месте, оценки и контроля за состоянием рабочих мест, что способствовало бы поощрению участия трудящихся и

<sup>9</sup> Социальные аспекты касаются борьбы с нищетой, гарантированных средств к существованию, доступа к продовольствию, жилья, водоснабжения, здравоохранения и благосостояния, социального обеспечения, санитарии, образования, транспорта и защиты основных свобод человека и экономических свобод.

было бы частью надежной и надлежащим образом финансируемой системы проверок;

- учет моделей устойчивого потребления в сфере трудящихся<sup>10</sup> в рамках стратегий, в которых основное внимание уделяется повышению ответственности трудящихся и работодателей как потребителей;
- обеспечение позитивных подходов к преобразованиям с помощью программ переходного периода, в рамках которых признаются, в частности, основные стандарты трудовой деятельности, определенные в Программе социально-экономической безопасности МОТ<sup>11</sup>;
- обеспечение высокого уровня представленности государственного сектора в ключевых областях энергетики и транспорта; и
- применение в области энергетики и транспорта показателей деятельности на рабочем месте, подобных показателям, излагаемым в документе МОТ/АКТРАВ «Условия образования трудящихся» (“Worker Education Environment”), в котором используются стандарты МОТ.

### Тема 1.

#### Обеспечение справедливого доступа к экологически чистым видам энергии

15. Профсоюзы не разделяют узкого, рыночного подхода к понятию «справедливость»; мы считаем, что он должен применяться ко всем аспектам и факторам развития, включая занятость, а также в отношении развивающихся стран. В то время, как к проблемам отсутствия справедливого доступа к услугам в области энергетики и транспорта в течение десятилетий проявлялось терпимое отношение, в последнее время наблюдается рост уровня осознания происходящих изменений климата. К сожалению, директивные органы еще не уделяют внимания социальным последствиям *изменения климата* и его последствиям для занятости, хотя при этом, несомненно, будет потеряно

<sup>10</sup> *Ethics of Consumption: The good life, and global stewardship*, ILO — Labor Doc 315671.

<sup>11</sup> «Социально-экономическая безопасность — среднесрочный План работы», МОТ, октябрь 1999 года. В нем изложены определения социально-экономической безопасности: *безопасность рынков труда* — надлежащие возможности занятости, предоставляемые благодаря высоким уровням занятости, обеспечиваемой с помощью макроэкономической политики; *гарантия занятости* — защита от произвольного увольнения, наличие положений о найме и увольнении, покрытие издержек за счет работодателей и т.п.; *обеспеченность работой* — ниша, обозначаемая в качестве «работы» или «служебной деятельности», требующая четко определяемых уровней профессиональной подготовки, разграничения профессий, производственных квалификаций, ограничительной практики и т.п.; *производственная безопасность* — защита от несчастных случаев и болезней на рабочем месте, обеспечиваемая с помощью положений в области техники безопасности и охраны здоровья, ограничений в отношении рабочего времени, работы в ночное или вечернее время, и т.п.; *гарантированность повышения квалификации* — возможности приобретения и сохранения профессиональных навыков через посредство наставничества, профессиональной подготовки без отрыва от производства, и т.п.; *гарантированность поступлений* — защита поступлений с помощью механизма определения минимальной заработной платы, индексации заработной платы, всеобъемлющего социального обеспечения, прогрессивного налогообложения, и т.п.; *гарантированность представленности* — защита коллективного мнения на рынке труда с помощью независимых профсоюзов и ассоциаций работодателей при обеспечиваемой государством защите прав, и т.п.

большое количество рабочих мест и будет нарушена жизнь общин, в особенности в развивающихся странах. Это является свидетельством общего безразличия к социальным аспектам устойчивого развития. Вряд ли можно надеяться, что трудящиеся или общины поддержат меры реагирования на изменения климата или обусловленные этим огромные финансовые обязательства, если их не заверят в том, что бремя социальных издержек в связи с таким изменением будет справедливым образом распределено по экономическим секторам и странам и что оно будет частью процесса разработки и осуществления программ переходного периода:

а) **вопросы устойчивого развития в «развивающихся странах».** В рамках прений, проводимых по вопросам потребления энергии и выбросов загрязнителей, основное внимание уделяется преимущественно промышленно развитым странам, поскольку они несут основную ответственность за многие из текущих проблем. К сожалению, при этом игнорируются проблемы, стоящие перед развивающимися странами, хотя они будут непосредственно затронуты решениями, принимаемыми в директивных органах промышленно развитых стран. У них есть свои собственные социальные проблемы, требующие решения, и доступ к устойчивым поставкам энергии является ключевой проблемой для многих из этих стран, поскольку примерно 2 млрд. человек, проживающих главным образом в сельских районах развивающихся стран, не имеют доступа к современным видам энергии. Это обуславливает необходимость уделять внимание:

- i) женщинам, которые являются основными потребителями и пользователями энергетических ресурсов и услуг на уровне домашних хозяйств, однако лишены прав и возможностей, в то время как им следует быть на переднем крае выработки политики в области энергетики<sup>12</sup>;
- ii) реформам в области правил торговли и международной задолженности и оценкам энергетических потребностей стран, в рамках которых учитываются такие соображения, как занятость, положение женщин и последствия для здравоохранения, а также энергетические потребности сельских районов, в целях удовлетворения основных потребностей населения и создания рабочих мест;

б) **социально-экономическая безопасность в условиях преобразований.** Социально-экономическая безопасность является предпосылкой поддержки трудящимися стратегий и программ в области устойчивого развития. Эта проблема не ограничивается только устойчивым развитием, поскольку трудящиеся сталкиваются с массовыми увольнениями, нарушениями, спадом и изменением правил игры в рамках «новой экономики». «Глобализированные компании» в области энергетики и транспорта используют рабочую силу в глобальных масштабах наряду с новыми методами производства, экономией масштаба, реорганизацией рабочих мест и интенсификацией трудового процесса; процесс либерализации рынков создает угрозу для всех аспектов гарантированного положения трудящихся — от здравоохранения и безопасности до получения доходов. Убедительное

<sup>12</sup> Конференция министров стран Африки по вопросам освоения и использования энергетических ресурсов, см. Министерство США по минеральным ресурсам и энергетике, пресс-релиз, 12 декабря 2000 года.

свидетельство необходимости обеспечения справедливости в «переходный период» имело место в прошлом году, когда был закрыт последний реактор на Чернобыльской атомной станции, что отразилось на рабочей силе этой станции в количестве примерно 6500 человек и по меньшей мере 5000 других рабочих мест, которые зависели от них, а также на населении города Славутич. Отсутствие надлежащих финансовых средств для обеспечения переходного периода не прошло незамеченным для трудящихся всего мира. Чернобыль был только одной из первых проблем, связанных с переходным периодом, и, естественно, не последней;

с) **финансирование благоприятного для рабочей силы перехода к устойчивому развитию.** Планирование социальных преобразований и преобразований в отношении рабочей силы подчеркивает необходимость в инклюзивном, демократическом процессе принятия решений, поскольку решения, принимаемые без надлежащих консультаций и вклада трудящихся и их общин и даже народов, характеризуются радикальным отсутствием применяемых в настоящее время подходов. Программы переходного периода должны, как минимум, включать непрерывное обеспечение средствами к существованию и упорядоченную процедуру перехода трудящихся и затрагиваемых этим процессом общин к новым условиям, надлежащую защиту доходов, доступ к новым рабочим местам, помощь в области образования и социальные программы, необходимые для обеспечения постоянного доступа к базовым потребностям и услугам, с учетом альтернативных сценариев использования энергии, включая «безопасные в экологическом отношении рабочие места». Профсоюзы представляют свои ответы в этой области; например, в Плане обеспечения благоприятного для трудящихся переходного периода, который был представлен АФТ/КПО на КС-6 в Гааге, содержится информация об обеспечении «справедливого переходного периода» с учетом целевых заданий, поставленных в Киото;

д) **изучение последствий переходного периода для занятости.** Спустя девять лет после Конференции в Рио последствия для занятости мер, принимаемых в связи с изменением климата в частности и устойчивого развития в целом, еще надлежащим образом не изучены. Профсоюзам известно, что неуделение внимания социальным последствиям переходного периода всегда означает абсолютно несправедливое распределение издержек, вследствие чего трудящиеся и их общины несут последствия того, что правительство и промышленность не занимаются решением этих проблем на систематической основе. В этой связи следует отметить достигнутое на КС-6 в Нидерландах между представителями профсоюзов и деловых кругов соглашение о сотрудничестве в целях официального признания необходимости изучения социальных последствий изменения климата и его последствий для занятости или мер, нацеленных на смягчение этих последствий;

е) **аргументы в пользу государственной собственности и регулирования коммунальных служб и жизненно важных услуг.** Производство и распределение энергии и транспортная система являются наиболее важными функциями, необходимыми для промышленности и общин. Потребность в этом, а также высокий уровень капитализации и зависимость от природных ресурсов являются условиями «естественных монополий». Профсоюзы считают, что для обеспечения устойчивого функционирования таких «служб» требуется надлежащий уровень государственной собственности

и регулирования, в рамках которых ответственные, избранные органы власти могли бы способствовать достижению следующих целей: обеспечения доступной энергии и транспорта, энергосбережения, уменьшения/утилизации отходов, экологически безопасных видов транспорта, образования и информации, планирования земли и выделения земельных участков под зоны отдыха и заповедники. Однако во все большем числе стран и регионов возможности коммунальных служб обеспечивать качественные услуги на непрерывной основе или реагировать на быстро возрастающий спрос были серьезным образом подорваны, поскольку национальные директивные органы сокращают инвестиции и отказываются рассматривать альтернативные варианты;

f) **противодействие тенденции «либерализации» жизненно важных услуг в области энергетики и транспорта.** КУР и другим международным учреждениям пора провести тщательную и ответственную оценку последствий экспериментов в области «либерализации» для энергетики и транспорта в промышленно развитых и развивающихся странах. Международное объединение работников общественного обслуживания (МОРОО) приступило к проведению своих собственных обзоров последствий некоторых из этих экспериментов и пришло к выводу о настоятельной необходимости в выделении ассигнований по линии государственного сектора. Правительства, испытывающие нехватку наличных средств, все шире обращаются к независимым производителям электроэнергии (НПЭ) в деле производства электроэнергии<sup>13</sup>, обеспечения деятельности служб водоснабжения и удаления отходов и разрешают частному сектору осуществлять свою деятельность без чрезмерного регулирования, поскольку условия их деятельности изложены в самом контракте. Кроме того, МОРОО изучило последствия либерализации в странах Северной Европы, в которых режимы, обеспечивавшие стабилизацию поставок электроэнергии по самым низким в промышленно развитых странах ценам, были заменены режимами, в которых процесс планирования подвергается все большему воздействию рыночных факторов<sup>14</sup>. Имеющиеся данные указывают на необходимость переоценки относительных финансовых, промышленных, экологических и экономических преимуществ различных форм выделения финансовых средств и инвестиций на нужды жизненно важных служб, а также оценку последствий применения условий Всемирного банка/МВФ и их последствий для процесса принятия решений в этих случаях.

## **Тема 2.**

### **Варианты производства, распределения и потребления энергии**

16. В рамках процесса принятия решений, совместимых с устойчивым развитием, большое значение уделяется образованию и информации в деле изменения отношений и моделей поведения. Профсоюзы создали учебный потенциал для профессиональной подготовки на рабочем месте; они фактически являются основным методом просвещения взрослых во многих

<sup>13</sup> Kate Bayliss and David Hall, PSIRU, University of Greenwich *Independent Power Producers: A review of the issues*. Report commissioned by the Public Services International, November 2000.

<sup>14</sup> Sam Weinstein, PSIRU, University of Greenwich, *The Nordic Energy Market*, Report commissioned by the Public Services International, January 2001.

странах, что вполне может быть использовано для изменения неустойчивых привычек и подходов. Ряд профсоюзов уже приступил к осуществлению таких программ, связанных с потреблением энергии и транспортом, и рассматривает местные органы власти в качестве естественных союзников, отмечая, что на этом уровне управления уже внедрен ряд новаторских механизмов, нацеленных на обеспечение общего сокращения потребляемой энергии и выбросов. Органам управления всех уровней необходимо активизировать усилия в целях сочетания просвещения потребителей с осуществлением программ, поощряющих выбор устойчивых источников энергии. Потребителям следует предоставлять информацию об условиях контрактов, издержках, источниках производства электроэнергии и характеристиках используемых источников энергоснабжения с точки зрения выбросов. В этой связи разработанные профсоюзами программы обеспечения охраны здоровья и безопасности на рабочем месте могут выступать в качестве образца для проведения профессиональной подготовки без отрыва от производства и включаться в деятельность, проводимую на общинном уровне;

а) **национальные планы сокращения выбросов парниковых газов и загрязнения.** Хотя соглашение о конкретных практических мерах в Гааге достигнуто не было, многие государства-члены уже откликнулись на Киотский протокол путем разработки и осуществления национальных программ уменьшения выбросов парниковых газов (ВПГ) в рамках национальных программ по обеспечению устойчивого развития. Мероприятия, проведенные недавно в Гааге и других районах, продемонстрировали, что согласие и участие трудящихся и их представителей имеют существенно важное значение для поддержки национальных программ. Аналогичным образом, вклад германских и датских профсоюзов в осуществляемые в их странах инициативы свидетельствует о том, чего можно достичь после того, как устранены барьеры на пути к широкому признанию вклада трудящихся;

б) **сотрудничество в деле осуществления инициатив в отношении альтернативных источников энергии.** Рабочее движение объединяет трудящихся в их деятельности, выходящей за рамки национальных границ, даже в тех случаях, когда правительства не могут достичь согласия. Возможности в этой области были проиллюстрированы действиями профсоюзов Дании и Испании, которые сотрудничали в рамках механизма освоения энергии ветра на Пиренеях. Сотрудничество также осуществляется в проведении реформы по вопросам планирования городских районов и оценок/ревизий деятельности работодателей/трудящихся в деле достижения поставленных на уровне общин задач. Потенциал в этой области также является ключевым условием преодоления разрыва между производителями и потребителями и уравнивания влияния многонациональных корпораций влиянием всемирной сети связанных между собой организаций. Однако для достижения этой цели требуется более активное сотрудничество с правительствами и международными учреждениями;

в) **международные соглашения: «добровольные соглашения».** Достиженные недавно на международном уровне соглашения между профсоюзами и многонациональными корпорациями в области энергетики свидетельствуют о потенциале добровольных соглашений (ДС) в условиях все более глобализирующейся экономики. Наиболее известное ДС в области энергетики и химической промышленности под названием «Ответственный

подход» иллюстрирует как недостатки, так и преимущества. Между профсоюзами, предпринимателями и НПО достигнут широкий консенсус по вопросу о том, что ДС должны быть частью комплекса решений, включая выработку положений и стандартов<sup>15</sup>. В прошлом году Международная федерация профсоюзов в химической, энергетической, горно-перерабатывающей промышленности и трудящихся в целом (ИКЕМ) подписала соглашение с базирующейся в Германии компанией «Фройденберг» (касающееся всех филиалов), в соответствии с которым права профсоюзов, равенство на рабочем месте, здравоохранение, безопасность и экология, запрет детского и принудительного труда, всестороннее сотрудничество и проведение консультаций с трудящимися и профсоюзами признаются в качестве наиболее эффективных путей удовлетворения интересов компании и ее акционеров<sup>16</sup>. Аналогичное соглашение готовится с работниками отраслей химической промышленности во всем мире. Вместе с недавно принятыми Руководящими принципами ОЭСР для многонациональных корпораций эти соглашения свидетельствуют о возможности принятия международных действий в целях уравнивания влияния многонациональных корпораций в этой области;

**d) участие профсоюзов в разработке, осуществлении, проверке и представлении соответствующих докладов.** Профсоюзы способствуют достижению целей в области устойчивого развития путем проведения ревизий, оценок и контроля за состоянием рабочих мест и играют определенную роль в деле разработки и осуществления эффективных средств осуществления контроля и исследований положения на рабочих местах. Все это способствует созданию таких условий работы, которые содействуют улучшению охраны здоровья и безопасности рабочих, а также окружающей среды на уровне общин. Аналогичным образом, центральные органы профсоюзов накопили значительный потенциал в деле непосредственного участия в деятельности международных органов и оказания консультативных услуг другим структурам. Деятельность Международной федерации транспортников (МФТ) в рамках ИКАО и ИМО является примером того, какой вклад могут вносить профсоюзы в дело обеспечения информированного и ответственного управления на международном уровне. Пропаганду этих стандартов следует поддерживать с помощью эффективной системы обеспечения выполнения необходимых мер, т.е. с помощью обеспеченных надлежащими ресурсами и эффективных систем проверки, через посредство которых правительства могут обеспечивать наблюдение за выполнением согласованных стандартов.

---

<sup>15</sup> На состоявшейся в 1999 году в Торонто консультативной встрече многих участников было выработано соглашение после проведенной в 1998 году сессии КУР, посвященной диалогу по вопросам предпринимательской деятельности и промышленности.

<sup>16</sup> Например, одна из крупнейших в мире строительных групп ХОКТИФ подписала соглашение с Общим производственным советом, Союзом германских строителей, компанией ИГ БАУ и Международной федерацией рабочих строительной и деревообрабатывающей промышленности (МФРДП), в соответствии с которым она обязуется соблюдать во всем мире стандарты, содержащиеся в конвенциях и стандартах МОТ. Это соглашение распространяется и на субподрядчиков ХОКТИФ.

**Тема 3.****Партнерские связи между государственным и частным секторами  
в деле обеспечения устойчивого развития транспорта**

17. Профессиональные союзы оказывают поддержку «партнерским связям» между государственным и частным секторами, однако лишь в том случае, если эти связи действительно основываются на демократических отношениях сторон в интересах взаимной выгоды. Партнерские связи между учреждениями государственного сектора, промышленностью, профсоюзами и НПО могут обеспечивать силу и согласованность и, что не менее важно, приводить к сотрудничеству там, где в противном случае стороны преследовали бы разные цели. В качестве таковых они имеют особую актуальность для рабочих мест, где они могут способствовать преодолению барьеров, создаваемых противоборствующим характером отношений в области наемного труда. Партнерские связи за пределами рабочих мест (например, в рамках комитетов, предусмотренных местными повестками дня на XXI век) могут способствовать переориентации текущего планирования в области развития, защите земли, обеспечению доступа ко всем группам и т.п. И наконец, партнерские связи могут эффективным образом нацелить внимание на условия работы в основных отраслях:

а) **противодействие влиянию городских транспортных компаний.** Транспорт является одной из основных потребностей, однако в городских центрах применение его неустойчивых моделей привело к повышению уровней выбросов CO<sub>2</sub> в дополнение к другим последствиям, при этом тенденции повышения потребления топлива/использования автотранспортных средств с более высоким уровнем выбросов и сокращения масштабов использования общественного транспорта указывают на необходимость принятия безотлагательных мер. Повышение эффективности самого планирования городских районов является незамедлительным экологическим приоритетом, поскольку в рамках применяемых в настоящее время моделей предпочтение отдается использованию частного автотранспорта — как в плане планирования населенных пунктов, так и в плане выделения средств и субсидий, которые ставят общественный транспорт в невыгодное положение. В области городского транспорта можно поставить ряд целей, касающихся рабочих мест<sup>17</sup>, а проведение комплексных оценок рабочего места может способствовать пристальному изучению вопросов использования всех ресурсов на рабочих местах и возможностей принятия совместных действий; например, информационные услуги пассажирам, стимулы для служащих в области общественного транспорта, программы просвещения и повышения уровня информированности, поддержка местных инициатив и маркетинга и

---

<sup>17</sup> Энергетический сектор страдает от издержек, обусловленных такими моделями потребления, в которых предпочтение отдается невозобновляемым источникам энергии и которые наносят серьезный ущерб окружающей среде. Этот сектор, вероятно, является наиболее показательным в плане расхождений в области использования ресурсов, которые обуславливают разрыв между промышленно развитыми и «развивающимися» странами, и свидетельствует о настоятельной потребности изменений в рамках энергоемких производственных циклов, образа жизни и государственной политики промышленно развитых стран.

проведение наглядных кампаний в пользу пешего передвижения, передвижения на двухколесном транспорте и использования общественного транспорта;

б) **решение проблемы поездок на работу и с работы.** Трудящиеся и их профсоюзы продемонстрировали, что они в состоянии вместе с работодателями, местными властями и общинными группами принимать меры, нацеленные на сокращение масштабов использования частных пассажирских автомобилей и решение других проблем городского транспорта. Например, испанские профсоюзы (ИГТ и ККОО) объединили усилия в целях изменения ориентации работы городского транспорта на основе выработки решений, касающихся положения трудящихся и рабочих мест<sup>18</sup>, в рамках которых основное внимание уделяется поездкам на работу. Аналогичным образом, Международная федерация транспортных рабочих (МФТР) поручила Комитету по вопросам городского транспорта обеспечивать контроль за развитием городского транспорта, условиями работы сотрудников и связанными с этим проблемами здравоохранения и безопасности. Была создана совместная Рабочая группа МФТР/МОРОО по вопросам городского транспорта в целях содействия развитию общественного городского транспорта, который может эффективным образом функционировать только при наличии действенной системы услуг в области общественного транспорта под государственным контролем и в качестве отдельно планируемой сети;

с) **установление связи между трудящимися и общественным здравоохранением/безопасностью.** С помощью демократического процесса принятия решений будет сразу же устранена проблема, связанная с отсутствием уделения внимания вопросам охраны здоровья и безопасности трудящихся в этой области, что контрастирует с повсеместным признанием вопросов общественной безопасности. Из 1,2 млн. случаев смерти на производстве во всем мире примерно 320 000 имеют место каждый год на транспорте во всех промышленных секторах. С каждым годом возрастают масштабы последствий, обусловленных усталостью и стрессом, насилием, нарушениями костно-мышечной системы и монотонным характером работы. Трудящиеся, участвующие в совместных структурах управления на производстве, обеспечивают эффективное выявление опасностей, предлагают и осуществляют программы в области профилактики как в интересах общественности, так и в интересах охраны здоровья и безопасности трудящихся. МФТР сотрудничает с профсоюзами транспортников, а также с ИКАО и ИМО в целях установления связей между общественной (производственной) безопасностью и устойчивым развитием путем указания на важное значение «человеческого фактора». Из-за нынешней разобщенности промышленности нарушается «цепочка безопасности», а непосредственная ответственность операторов заменяется сетью правовых/подрядных отношений. МФТР подчеркнула важное значение для служащих Стандартов профессиональной деятельности и обратилась с просьбой обеспечить

---

<sup>18</sup> Пражская конференция 2000 года, «Все граждане должны пользоваться доступом, обеспечиваемым транспортными услугами на разумной и справедливой основе. Это означает избежание чрезмерной зависимости от частных автомобилей, если не исключать отдельные группы общества». Европейская конференция министров транспорта, «Устойчивые стратегии в области транспорта», 2000 год, стр. 8 (текста на английском языке).

регулируемые государством стандарты в области профессиональной подготовки и лицензирования всех сотрудников, работа которых связана с вопросами безопасности;

d) **ВИЧ/СПИД в качестве проблемы устойчивого развития: связь с производством.** Распространение ВИЧ/СПИДа во всем мире, в особенности в странах Африки к югу от Сахары, достигло масштабов беспрецедентной человеческой трагедии. Центральным фактором распространения этого заболевания является деятельность в области транспорта и медицины, при этом в качестве его возможных объектов все более широко рассматриваются рабочие места. В рамках инициатив по вопросам политики, осуществляемых международными торговыми секретариатами в отношении пандемии ВИЧ/СПИДа в странах Африки к югу от Сахары, основное внимание уделяется мерам борьбы с ВИЧ/СПИДом на рабочем месте, поскольку этот вирус превалирует среди взрослых трудового возраста и поскольку рабочее место играет основную роль в их жизни. Профсоюзы могут обеспечить не только уделение большего внимания этой проблеме, их эффективная в плане принятия ответных мер позиция объясняется их обширным членским составом, общим организационным потенциалом и их динамическими связями с такими международными органами по вопросам труда, как МОТ. При этом абсолютно очевидной является необходимость сотрудничества с другими международными органами, социальными партнерами и национальными правительствами;

e) **обращение вспять тенденции сползания вниз в рамках конкуренции в области транспорта.** Нигде возможности эффективных партнерских связей не проявляются с такой очевидностью, как в рамках усилий, направленных на прекращение процесса сползания вниз, обусловленного глобальной структурной перестройкой, дерегулированием, приватизацией и внешними подрядами, которые способствовали сокращению услуг, снижению эффективности общественного здравоохранения и безопасности и ухудшению условий работы, а также увеличению расходов и затрат. Проявлением этой тенденции является появление «трудящихся-владельцев» или «подрядчиков» в некоторых подсекторах транспорта и «удобных флагов», создаваемых компаниями структур с конкретной целью избегать национального налогообложения, законов в области социальной сферы, безопасности и охраны окружающей среды. В сотрудничестве с такими международными органами, как ИКАО и ИМО, МФТР указывала на необходимость противодействия таким явлениям с помощью эффективных инспекций, стандартов в области профессиональной подготовки и ключевых поправок к документам по международному праву. МФТР также способствовала созданию Международной комиссии по вопросам судоходства (МКС) — полностью независимого органа, в целях обеспечения выполнения всеобщих стандартов, достигнутых с организацией работодателей, в интересах обеспечения безопасного и экологически ответственного международного торгового судоходства (включая установление минимального уровня зарплаты);

f) **использование «партнерских связей» между государственным и частным секторами в рамках государственной службы.** Профсоюзы считают, что местные и региональные органы власти по своему характеру располагают наилучшими возможностями для оказания коммунальных услуг в области энергетики/транспорта. Они накопили непревзойденный потенциал во

всех областях транспорта, энергоснабжения, удаления отходов, водоснабжения и канализации, дорожного хозяйства, связи и, во все более широких масштабах, в рамках новых информационно-технологических систем, и настоятельно необходимо, чтобы эти области оставались под их контролем и в рамках государственного сектора. Они добились принятия эффективных мер по обеспечению содействия частному сектору и поощрению изменений с помощью участия общин; в качестве примера могут служить «зеленые города» Дании. Демократия проявляется с наибольшей эффективностью на местном уровне, и профсоюзы стремятся выступать за общее дело вместе с работодателями, правительствами, государственными учебными заведениями, НПО, организациями потребителей и государственными научно-исследовательскими органами в деле поощрения этих целей. Правительства также могут обеспечить руководство в деле поощрения передового опыта в использовании топлива и автотранспортных средств; например, они могут использовать свою покупательную способность для приобретения эффективных в плане потребления топлива автотранспортных средств и новых технологий производства автомобилей, тем самым посылая «рыночные сигналы» в отношении более устойчивой продукции. Они также могут повысить экологическую чистоту транспорта путем уменьшения количества автотранспортных средств, сведения к минимуму масштабов их использования и применения альтернативных автотранспортных средств и видов транспорта;

g) **оценка потребностей в транспортном секторе в рамках переходного периода.** Государственному сектору принадлежит ключевая роль в деле решения проблем, возникших из-за неустойчивых моделей в области энергетики и транспорта, и поощрения проведения дискуссий и просвещения населения и принятия демократических решений. Национальные и местные системы здравоохранения будут подвержены испытанию не только в плане проблем в области здравоохранения, связанных с изменением климата; им также принадлежит четко определенная роль в обеспечении массового общественного транспорта. Тесно связанный с этим приоритет обуславливает необходимость проведения информационно-научных исследований в области государственного сектора, поскольку образование и наращивание потенциала, имеющие столь жизненно важное значение для обеспечения устойчивого развития в будущем, обуславливают необходимость оказания надлежащей поддержки независимым исследованиям, мероприятиям в области контроля и стратегиям в области науки, независимым от коммерческих интересов. И наконец, правительства и государственный сектор должны создать прочный и надежный режим регулирования, дополняемый добровольными инициативами и поддерживаемый эффективной, надлежащим образом укомплектованной инспекцией, важность которой значительно уменьшилась в рамках «новой экономики». С этой точки зрения и страны, и местные органы власти могут добиться значительно большего в деле использования положений, стандартов и кодексов в качестве средств обучения в целях выработки подходов к устойчивым и социально ответственным формам поведения.

#### **Тема 4.**

**Планирование устойчивого развития транспорта: решения и варианты планирования населенных пунктов и альтернативных видов транспорта**

18. Нерациональность практики, обычаев и подходов в энергетике и на транспорте тесным образом связана с характером расселения людей, глубоко укоренившимся в экономической структуре общества и его культуре. Изменения на транспорте должны быть тесно связаны с изменениями в градостроительстве, поскольку при нынешних моделях планирования предпочтение отдается частным видам транспорта в ущерб общественному транспорту и другим менее энергоемким видам транспорта, в результате чего увеличивается число микрорайонов и снижается качество жизни в центре. Субсидии, которые навязывают потребителям более расточительные и менее рациональные модели поведения и подавляют альтернативные подходы, и многие «внешние издержки» необходимо исключить с помощью экономических механизмов, имеющих в своей основе принцип «пользователь платит»; это может также помочь местным органам управления изыскать финансовые средства для поддержки проектов в области транспорта, например создания транспортных систем, снижающих зависимость от автомобильного транспорта. Планируемые на демократической основе транспортные системы должны быть учтены в планах городской застройки и землепользования для содействия внедрению более рациональных способов передвижения, таких, как общественный транспорт и передвижение на велосипедах и пешим ходом.

19. Профсоюзы возникли как общественное движение и поэтому обладают и опытом и возможностями для содействия планированию и практическим действиям на местах. Известно, что наиболее успешно общение и обмен информацией осуществляются на рабочих местах и что участие работников в процессе преобразований на производстве может послужить платформой для повышения осведомленности всех сторон об экологических и социальных проблемах и формирования новых подходов к личному потреблению и образу жизни в семьях и общинах. Профсоюзы способны обеспечивать просвещение и общение, которые дают трудящимся возможность полностью отвечать за себя, своих коллег по работе и свои общины, особенно в рамках систем профессиональной подготовки, образования и информации, разработанных применительно к задачам гигиены и безопасности труда:

а) **обучение и профессиональная подготовка на рабочем месте как условие совершения кардинальных качественных сдвигов.** Общественность по-прежнему не имеет достаточно полного представления об энергетических и экологических проблемах в области транспорта. Механизмы обучения на рабочем месте способны во многом изменить это положение, особенно если они привносят нечто принципиально новое в программы администрации и предполагают участие трудящихся и их представителей. В основе работы, проводимой Всеобщим союзом трудящихся (ВСТ) Испании, лежат практические действия рядовых трудящихся по просвещению членов профсоюзов по всем трем ключевым вопросам повестки дня устойчивого развития и мобилизации их на их решение. Она начинается с практического опыта членов профсоюза и общины (в противоположность подходу, основанному на привлечении экспертов), в ней используются знания об экологических проблемах, добытые самими трудящимися, и изучаются те правовые и профсоюзные механизмы, которые могут быть задействованы как в

общинах, так и на рабочих местах<sup>19</sup>. Профсоюзы считают, что полный и открытый обмен научно-техническими данными и информацией имеет решающее значение для исследовательской работы и просвещения. К сожалению, с сокращениями в государственном секторе и с наступлением корпораций становится все больше факторов, препятствующих доступу к таким данным и информации, что представляет серьезную угрозу научно-исследовательской работе и просвещению, особенно в развивающихся странах;

**б) важное значение нормативных положений и инспекций.**

Подходы, основанные на привлечении комитетов по гигиене и безопасности труда, должны отводить важную роль регулированию, особенно с учетом институциональных рамок функционирования транспортных систем. Даже национальные нормы в отношении гигиены и безопасности труда нельзя в полной мере применять к автотранспортным средствам, особенно когда они пересекают национальные границы, и их нельзя передать в ведение органов, отвечающих за безопасность на транспорте, таких, как национальные управления воздушного движения и автотранспортные инспекции, которые зачастую не обладают специализированными знаниями в области гигиены и безопасности и окружающей среды. На транспорте именно оперативные контрольные органы по безопасности (например, управления гражданской авиации) играют ключевую роль в установлении оперативных норм безопасности, норм гигиены и безопасности труда и экологических норм. На воздушном и морском транспорте эти нормы все шире приводятся в соответствие с международными стандартами через Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) и Международную морскую организацию (ИМО) — два ключевых органа, отвечающих за установление и обеспечение соблюдения промышленных норм;

**с) расширение поля ответственности производителя.**

Тенденции в ситуации с городскими отходами убедительно свидетельствуют о нерациональности нынешних моделей производства и потребления, поскольку за период с 1980 по 1997 год годовой объем городских отходов в странах Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) увеличился примерно на 40 процентов и, согласно прогнозам, до 2020 года он может увеличиться еще на 50 процентов<sup>20</sup>. Отходы и моральный износ стали серьезными проблемами населенных пунктов, и переработка на лом кораблей, поездов, легковых и грузовых автомобилей и самолетов является частью этого процесса. При анализе вариантов политики необходимо изучить возможность расширения поля ответственности производителя, включив в него ответственность за судьбу различных товаров после их эксплуатации потребителями (т.е. на весь срок существования того или иного товара) с возложением ответственности на тех, кто производит и реализует товары, с тем чтобы способствовать изменению потребительского спроса. В силу своего положения профсоюзы могут играть центральную роль, особенно в процессах оценки и экологической экспертизы предприятий, которые можно применять для повышения осведомленности. Первоочередного внимания требуют две области: i) переработка судов на лом — один из самых грязных и неэффективных видов работы, в которых игнорируются права и гарантии

<sup>19</sup> UGT-PV, *Guía sindical; en material de Medio Ambiente*.

<sup>20</sup> OECD, *Environmental Outlook, October 2000*, Chapter 16.

трудящихся, равно как и основные экологические соображения; и ii) токсичные и опасные товары, которые перевозятся на большие расстояния, зачастую для последующего захоронения в развивающихся странах;

d) **усиление и поддержка центральной роли местных органов управления.** Необходимо признать решающую роль местных органов управления в управлении энергетическим и транспортным секторами. У муниципальных органов управления давние традиции сотрудничества между профсоюзами и администрацией. Мы можем оказать ценную помощь в планировании, проектировании и строительстве городов и других местных центров с ориентацией на эффективное энергопотребление и сбалансированный доступ к транспорту, используя факторы, которые целиком или частично контролируются местными органами управления. Профсоюзы поддерживают позицию Международного совета по местным экологическим инициативам (МСМЭИ), согласно которой местные органы управления могут играть центральную роль в процессе экологизации и перевода на устойчивые рельсы энергетики и транспорта.

#### **IV. Первоочередные задачи Комиссии по устойчивому развитию**

*20. Государствам-членам и влиятельным группам следует приложить больше усилий для того, чтобы обеспечить признание Комиссии по устойчивому развитию (КУР) в качестве действенной международной структуры, а КУР, со своей стороны, должна продолжать занимать ведущие позиции в применении принципиальных подходов к осуществлению Повестки дня на XXI век. Кроме того, КУР следует и впредь способствовать участию влиятельных групп (область, в которой она добилась успехов), акцентируя внимание на том уникальном вкладе, который может нести каждая из них. Таким образом, мы предлагаем включить в повестку дня сессии КУР 2001 года следующие вопросы:*

a) *содействие изменению политики стран-членов, в частности путем привлечения внимания к изменениям в политике и успешным экспериментам в ведущих государствах-членах;*

b) *содействие значительным изменениям в политике, нацеленным на долгосрочную перспективу; например, учитывая важное значение транспорта для достижения целей, поставленных в Киото, государствам-членам следует в срочном порядке наметить поддающиеся количественной оценке меры для своих транспортных секторов, которые способствовали бы достижению поставленных перед ними целей;*

c) *достижение консенсуса с заинтересованными сторонами; КУР следует настойчиво добиваться участия общественности в работе международных органов, занимающихся вопросами энергетики, транспорта и населенных пунктов, путем содействия всемерному привлечению гражданского общества, включая неправительственные организации (НПО) и профсоюзы;*

d) *содействие утверждению новой культуры сотрудничества на рабочих местах: КУР следует поощрять развитие плодотворных*

производственных отношений как условие устойчивого развития, например, путем признания тех 3,3 млн. коллективных договоров в мире, которые свидетельствуют о сотрудничестве между работниками и работодателями;

е) *пропаганда сложившихся на производстве и в общинах моделей демократичного принятия решений* путем разъяснения трудящимся и общинам важности их участия в планировании, осуществлении, контроле и оценке<sup>21</sup> устойчивого развития энергетики и транспорта;

ф) *направление финансовых потоков в энергетический сектор для покрытия издержек переходного периода и других социальных издержек*, особенно финансовых потоков из глобального энергетического сектора, для финансирования надлежащих программ на переходный период. Трудящиеся и их представители должны играть центральную роль в этом процессе, с тем чтобы обеспечить рациональное распоряжение средствами и исключить повторение прошлых ошибок с программами «перестройки»;

г) *критическая оценка поддержки и субсидий*; профсоюзное движение призывает КУР ответить на все более настойчивые требования пересмотреть практику субсидирования транспорта и энергетики, поскольку, согласно все большему числу исследований<sup>22</sup>, во многих случаях они прямо противоречат цели устойчивого развития, отмена которых привела бы к значительному сокращению выбросов углекислого газа и стимулировала бы при этом экономический рост<sup>23</sup>. В обзоре следует также выявить существующие субсидии и виды материального поощрения за разумную политику, например, для стимулирования пользования общественным транспортом или поддержки программ переходного периода;

h) *усиление центральной роли правительства*: профсоюзы призывают КУР утверждать роль сильного государственного сектора и выступать за более совершенное регулирование, дополненные добровольными инициативами, с тем чтобы достичь целей устойчивого развития в энергетике и на транспорте. Со всей очевидностью назрела необходимость усиления государственной политики с помощью систем контроля, подкрепленных системами оценок и отчетов на рабочем месте как на местном, так и на общенациональном уровнях;

i) *поддержка стратегий создания потенциала*: КУР может сделать многое для поощрения создания потенциала как в развитых, так и в развивающихся странах с помощью просвещения и распространения информации на основе обстоятельных исследований. Трудящиеся и профсоюзы могут сыграть роль в создании торгового, инвестиционного, технологического и нормативного потенциала в качестве основы для принятия решений в отношении политики;

<sup>21</sup> Общий консенсус, сложившийся на сессии КУР 1999 года, посвященной туризму.

<sup>22</sup> См., например, OECD, *Reforming Energy and Transport Subsidies*, 2000.

<sup>23</sup> Исследования, проведенные министрами транспорта европейских стран, выявили значительные возможности для интернализации издержек от применения нерациональных методов с помощью структур ценообразования, налогов и других финансовых мер на транспорте и содержали информацию о случаях, когда существующие субсидии поощряют не те виды услуг.

j) *увязка цепочки «доходы-нищета» с цепочкой «энергетика-транспорт»*: КУР следует продолжать привлекать внимание к этим темам, поскольку они являются важными компонентами устойчивости. Контрольные мероприятия на рабочем месте в привязке к этим темам могут обеспечить увязку рыночных механизмов и государственной политики с конкретными программами практических действий для устранения наиболее острых проблем и улучшения положения целевых групп;

к) *распространение новых руководящих принципов ОЭСР для многонациональных предприятий*<sup>24</sup> с учетом огромного роста мощи и влияния многонациональных корпораций в энергетике и транспорте. Профсоюзы участвовали в разработке этих руководящих принципов и удовлетворены тем, что они включают процедуры осуществления, а также положения о раскрытии информации и порядке найма, и положения о производственных отношениях, охране здоровья, технике безопасности, взяточничестве и т.д. Мы с интересом будем участвовать в постоянном обзоре и осуществлении;

l) *утверждение ключевой роли международных организаций*: профсоюзное движение играет центральную роль в МОТ, и мы приветствуем ее недавние инициативы, призванные повысить значимость социальной составляющей, которая влияет на положение трудящихся и их общин. Мы также считаем решающей нашу роль в ОЭСР и приветствуем представившиеся в последнее время возможности для участия в работе ЮНЕП, ВОЗ и совещаний министров по охране окружающей среды;

m) *осуществление стратегий в контексте курса международного сообщества на преобразования*. КУР взяла на себя ведущую роль в международном контексте и должна и впредь поощрять перемены на основе принципа «платит загрязнитель», транспарентности, независимого контроля и соблюдения признанных на международном уровне прав человека. Она должна по-прежнему содействовать:

- рациональному управлению мировой экономикой с учетом растущей обеспокоенности по поводу социальных последствий глобализации, мощи многонациональных корпораций и концентрации ресурсов, влияния и директивных полномочий;
- приведению национальных стратегий в области энергетики и транспорта в соответствие с международными соглашениями и протоколами с использованием механизмов, которые позволяют потребителям и правительствам выявлять страны и поставщиков, нарушающих стандарты устойчивого развития;
- увязке вопросов энергетики, транспорта и природных ресурсов с политикой в отношении труда, например, путем поощрения устойчивого сотрудничества между ВТО и МОТ, с тем чтобы социальные нормы, в том числе нормы труда, стали составной частью всех видов торгово-производственной деятельности;
- интеграции политики в области энергетики и транспорта с политикой в других областях, а именно землепользования, нищеты, водоснабжения и

<sup>24</sup> OECD, *Guidelines for Multinational Enterprises*, 2000.

энергетики, в отношении которых между государствами-членами существует консенсус с 1992 года, и приведение ее в соответствие с соглашениями и договоренностями, достигнутыми на различных мероприятиях, таких, как Всемирная встреча на высшем уровне в интересах социального развития в Копенгагене;

- *привлечению внимания международного сообщества к социальным аспектам и справедливому переходу*<sup>25</sup>. КУР способствовала распространению призыва к поддержке основополагающих ценностей прав человека, норм труда и экологических методов, с которым в 1999 году выступил Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций Кофи Аннан;

п) *к новым социально-экономическим приоритетам*. Проблемы неустойчивого развития энергетики и транспорта никогда не будут решены за развивающиеся страны и те группы населения в промышленно развитых странах, которые находятся в неблагоприятном экономическом положении, если они не будут решаться в комплексе с первоочередными задачами социально-экономического развития. Оппозиция общественности идеям глобализации стала причиной появления призывов<sup>26</sup> к установлению таких правил торговли, которые отвечали бы интересам бедных людей мира и в то же время способствовали бы устойчивому развитию. КУР следует призвать международные органы проложить путь к процветанию во всем мире с акцентом на следующих элементах:

- новые способы управления и взаимодействия с транснациональными корпорациями с использованием в качестве ориентира налаженного странами ОЭСР процесса регулирования их поведения и контроля за ним<sup>27</sup>;
- принятие решения по правилам торговли, касающимся наименее развитых стран, которые могут больше всего пострадать в результате любых изменений, направленных на повышение устойчивости энергетики и транспорта;
- изменения в политике международных организаций, таких, как Всемирный банк и Международный валютный фонд (МВФ) для изменения условий облегчения бремени задолженности в интересах достижения такой цели, как уменьшение масштабов нищеты;
- введение дифференциального режима для наименее развитых стран с целью предоставления им возможности отстаивать свои интересы;

<sup>25</sup> Объединенный профсоюзный консультативный комитет, *Note to OECD., Liaison Committee with Inter-governmental Organisations* (Paris, 1999).

<sup>26</sup> Это настроение было выражено в газете «Файнэншиал таймс»: «Для того чтобы свободная торговля соответствовала своей цели, она не должна провоцировать гонку к краю бездны. Только устанавливаемые путем переговоров и поддающиеся контролю минимальные стандарты способны решить проблемы в таких важных областях, как защита трудящихся и окружающей среды». R.E. Lighthizer, *FT*, Dec. 4–5, 1999.

<sup>27</sup> OECD, *Towards the Effective Implementation of the OECD Guidelines for Multinational Enterprises* (DAFFE/IME/WGP(99)).

например, введение стимулов для содействия передаче им эффективных технологий;

- использование ведущих позиций в торговле и инвестиционной деятельности для содействия соблюдению прав человека, норм труда и экологических норм.

21. Профсоюзы обладают опытом, компетентностью и организационной базой для участия в достижении всех перечисленных выше целей. Мы являемся всемирным движением, которое способно объединять структуры местного и международного уровней для достижения устойчивости, мира и справедливости на планете.

---