

Изложение концепции

БЕЗОПАСНЫЕ И УСТОЙЧИВЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Безопасные и устойчивые железные дороги могут помочь вывести мир из экономического, климатического и социального кризиса, в котором мы находимся сегодня. Безопасные и устойчивые железные дороги представляют собой **новую экономическую и социальную модель**, которая пересматривает роль пассажиров, трудящихся, работодателей, государства и окружающей среды.

Государственные инвестиции в железные дороги дают старт **возрождению наших экономик**. Например, в Индии, 1 доллар США, вложенный в железные дороги, создает 5 долларов США в ВВП остальной экономики.

Железные дороги сокращают **выбросы углекислого газа**. Железные дороги и общественный транспорт являются ключом к радикальному, благоприятному для окружающей среды переформированию транспортных потоков, необходимому нам на транспорте. В расчете на один пассажиро-километр выбросы углекислого газа на магистральный железнодорожных линиях на **75% меньше выбросов автомобилей** а в наземном метро - меньше на 57%.

Железные дороги **питают экономику и социальное равенство** путем доступа к занятости, высококвалифицированным рабочим местам и более высоким заработным платам. В среднем, каждое созданное рабочее место на железных дорогах создает другое рабочее место на производстве, в пищевой промышленности, торговле и в других секторах. Железные дороги также обеспечивают гражданам мобильность, необходимую для доступа к рабочим местам и средствам существования.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Нам необходимы **полностью укомплектованные персоналом железные дороги для осуществления перевозок и оказания услуг** для обеспечения безопасности всех. Две трети опрошенных членских организаций столкнулись с сокращением персонала на его рабочих местах. Было установлено, что наиболее подверженными потере рабочих мест являются работники по продаже билетов и текущему содержанию, при этом в первом случае непропорционально попадали под угрозу рабочие места женщин. Это создает угрозу безопасности пассажиров везде, где имеется сеть коммунальных железнодорожных линий. Низкая укомплектованность персоналом также повышает риск насилия и домогательств в отношении пассажиров, в особенности женщин.

Нам необходимо восполнить недостаток квалификации путем достойного труда и бесплатного профессионального образования и подготовки в целях обеспечения будущего железных дорог. Снижающийся уровень формальных рабочих мест, оплаты, условий труда и гигиены труда и безопасности в производственной сфере (OSH) усугубляют проблемы недостатка рабочих мест и навыков. На наших поездах, на наших станциях, при строительстве и ремонте железнодорожных путей нам требуются квалифицированные железнодорожники. На железных дорогах нам требуется **профессиональное обучение** для женщин, молодых работников и всех работников, которые сталкиваются с высокими барьерами для начала работы в отрасли, сохранения рабочих мест и продвижения по служебной лестнице.

Новые технологии на железных дорогах не обязательно более безопасные или более «эффективные», чем работа квалифицированных работников на полностью укомплектованных железных дорогах. **Коллективные переговоры** должны использоваться для того, чтобы остановить эксплуатацию (диспропорциональную в отношении женщин и молодых работников), низкую оплату, переработки, усталость, стресс сегрегацию по признаку пола, и недостатки в обеспечении безопасности, возрастающие при новых технологиях.

Мы требуем:

- 1. Полную укомплектованность персоналом** поездов, станций и всех операций по перевозке грузов и пассажиров, прекращение всех перевозок, осуществляемых в одно лицо и без машиниста.
- 2. Достойный труд** для всех трудящихся, путем свободы ассоциации, коллективных переговоров и уважения всех Конвенций МОТ о занятости и трудовых правах.

3. Стандарты **гигиены труда и безопасности в производственной сфере** (OSH) и доступ к санитарии, достигнутые в результате переговоров и пользующиеся уважением системы периодов отдыха и отпусков, являются фундаментальными правами всех железнодорожников.
4. **Комитеты гигиены труда и безопасности в производственной сфере (OSH)** и выборные **представители** на каждом рабочем месте, при полном признании их работодателем и представительстве трудящихся женщин.
5. Трехстороннее **разбирательство ошибок OSH** и аварий на железных дорогах.
6. Защита трудящихся от **насилия и домогательств на рабочем месте**, путем ратификации и обеспечения выполнения Конвенции МОТ № 190.
7. Прекращение **сегрегации на производстве на гендерной основе**, путем специальной подготовки и представительства трудящихся женщин при принятии решений среди всех акционеров
8. **Равная оплата и условия труда при работе равной значимости** для всех железнодорожников, включая работы, переданные на аутсорсинг и субконтрактные сервисы, и нестандартные формы занятости.

ОБЩЕСТВЕННАЯ СОБСТВЕННОСТЬ

Приватизация подвергает риску пассажиров, трудящихся и наши общины. Многочисленные примеры по всему миру демонстрируют, что на железных дорогах частный сектор:

- Не осуществляет инвестиции в содержание и модернизацию железных дорог
- Отдает на аутсорсинг и в субконтракт важнейшие операции и сервисы
- Расценки, продажа билетов и услуги слишком дорогие, усложняются и становятся недоступными
- Осуществляет фрагментацию железнодорожных сетей на неравные и неэффективные транспортные системы
- Сокращает количество путей, станций и железнодорожного оборудования
- Персонал перерабатывает, недостаточно оплачивается и эксплуатируется
- Перекачивает общественные субсидии в частные руки
- Полагается на железнодорожные перевозки на дизельной тяге, не сокращая на железных дорогах выбросы углекислого газа
- Сокращает персонал, делая железные дороги менее доступными для инвалидов и других уязвимых групп населения

В результате, на приватизированных железных дорогах количество пассажиро-километров имеет тенденцию к сокращению. Семьдесят семь процентов опрошенных членских организаций заявляют, что либерализация железных дорог ухудшила условия труда. Принципиально, что **приватизированные железные дороги небезопасны и неустойчивы**. Они не могут предложить долгосрочное планирование и инвестиции, необходимые для благоприятного для окружающей среды перераспределения транспортных потоков в пользу железнодорожного транспорта.

Практика передачи на субконтракт уборки, организации питания, содержания и других железнодорожных сервисов является менее безопасной и основывается на **эксплуатации недостаточно квалифицированных работников**. На тех видах работ, где происходит реструктуризация, которые передаются на субконтракт и/или где происходит эксплуатация, во всех железнодорожных профессиях, непропорционально заняты женщины имолодые трудящиеся. Передача работ на субконтракт также является главным препятствием на пути перераспределения потоков от автомобильного на железнодорожный транспорт. Две трети опрошенных профсоюзов рассматривают передачу работ на субконтракт как проблему для своего членства на железнодорожном транспорте. Главными жертвами передачи работ на субконтракт стали сервисное обслуживание и инфраструктура.

Железные дороги являются общественным достоянием. Железные дороги должны отвечать потребностям трудящихся, пассажиров и общин, а не потребностям корпораций и частного капитала.

Общественная собственность более безопасна, лучше планируется, более эффективна, более доступна, более подотчетна, и является прекрасным уравнителем в обществе.

Доходы должны быть реинвестированы в железные дороги, использоваться для субсидирования других видов благоприятного для окружающей среды общественного транспорта, или возвращены в общественные фонды. **Государственное финансирование** представляет собой единственный путь для обеспечения того, чтобы железные дороги были безопасными, финансируемыми и достаточно сильными, способными вывести нас из кризисов, с которыми мы сталкиваемся сегодня и столкнемся завтра.

Безопасные и устойчивые железные дороги выходят за рамки сокращения выбросов. Безопасные и устойчивые железные дороги являются **новой экономической и социальной моделью мобильности**, которая пересматривает роль трудящихся, государства и окружающей среды.

Эта социальная модель может использовать новые технологии для повышения квалификации работников, создавать достойные рабочие места и делать железные дороги более безопасными. Это требует активного **участия трудящихся**, превращения их знаний и навыков в большее общественное достояние, и предоставления достойных, здоровых, безопасных и удовлетворяющих их рабочих мест.

Мы требуем:

1. **Государственную собственность** на железные дороги как общественное достояние и **прекращения всей приватизации железных дорог**.
2. **Унитарные системы железных дорог** с инфраструктурой, подвижным составом и эксплуатацией, находящимися в собственности одной государственной структуры.
3. **Государственное финансирование** железных дорог с реинвестированием доходов обратно в железные дороги, в государственные перевозки, благоприятные для окружающей среды, или возвращаемых в общественные фонды.
4. **Интеграция железных дорог** с другими видами общественного транспорта для обеспечения недорогого, безопасного и доступного обслуживания.
5. **Переговоры и заключение коллективных договоров с профсоюзами** для определения транспортных и иных потребностей работников, пассажиров и общин.
6. Все государственные инвестиции и расходы должны **гарантировать свободу ассоциации**, проведение коллективных переговоров и трудовые права в цепочке поставок.

УСТОЙЧИВОСТЬ

Мы находимся в чрезвычайной климатической ситуации. Нам необходима основополагающая **трансформация экономики**, чтобы избежать катастрофы. Безопасные и устойчивые железные дороги должны быть в центре новой экономической модели.

Одни технологии не сократят выбросы до необходимого нам уровня, чтобы декарбонизировать транспорт. Массовый транзит должен заменить большинство автомобилей и неэффективные модели перемещения грузов для того, чтобы в достаточной степени сократить выбросы углерода автомобилями. Безопасные и устойчивые железные дороги являются ключом к **переориентации потоков на массовые транзитные перевозки**.

В дополнение к переориентации потоков на железные дороги, мы должны также декарбонизировать сами железные дороги и **энергетическую систему**, которой они пользуются. Железные дороги на электрической тяге и на водородном топливе стоят дешевле и требуют больших инвестиций на крупнейших железнодорожных рынках. Конструирование, инсталляция, содержание и эксплуатация железных дорог на электрической тяге и на водородном топливе могут создать и поддерживать миллионы квалифицированных рабочих мест.

Инвестирование в **высокоскоростные железные дороги** сокращает выбросы от дальнобойных грузовиков и позволяет реализовать существующие мощности железных дорог для перевозки грузов. В [Германии](#) увеличение на 1% доступа к высокоскоростным железным дорогам приводит к увеличению экономического роста на 0,25%. Высокоскоростные железные дороги должны находиться в центре любой национальной и международной устойчивой экономики.

Мы требуем:

1. **Зеленый новый курс для транспорта** с государственным стимулированием в размере 5% от ВВП в период до COVID при перераспределении потоков на железные дороги.
2. Признание железных дорог в качестве **зеленой инфраструктуры** как части любых целей по защите окружающей среды и декарбонизации, разработки политики и планирования расходов.
3. Вложения в **мульти-и интермодальные транспортные системы**, питающие существующие и новые сети железных дорог, для перевозки как пассажиров, так и грузов.
4. Значительные и срочные государственные инвестиции в **высокоскоростные железные дороги** как зеленую инфраструктуру, имеет критически важное значение для перераспределения потоков в пользу перевозок на дальние расстояния.
5. **Гарантии достойного труда** со стороны операторов железных дорог и работодателей для всех инвестиций в инфраструктуру и эксплуатацию, включая приверженность перехода от **неформального к формальному труду**.
6. Государственные инвестиции и собственность на железные дороги, осуществляющие перевозки на **электрической тяге, с использованием солнечной энергии и водородных двигателей** как часть зеленой, государственной энергетической системы.
7. **Возобновляемые источники энергии** для железных дорог:
 - Передача промышленности по добыче ископаемых источников энергии в государственную собственность.
 - Публичный контроль над, и инвестирование в возобновляемые и устойчивые источники энергии.

СОЦИАЛЬНАЯ СПРАВЕДЛИВОСТЬ

Уровень инвестиций в железные дороги, необходимый для сохранения окружающей среды и для экономики требует поддержки со стороны трудящихся, пассажиров и граждан. Реализация предприятия такого масштаба может основываться только на прозрачности, демократии и подотчетности на всех этапах.

Коллективные переговоры являются наиболее эффективной и мощной формой демократии на рабочих местах и подотчетности, и поэтому должны составлять основу безопасных и устойчивых железных дорог. Государственным операторам необходимы коллективные переговоры и сотрудничество с профсоюзами для согласования, проверки и обеспечения безопасности и трудовых стандартов на железных дорогах.

Железные дороги являются естественной монополией. Беспрецедентное перераспределение потоков в пользу железных дорог, потребности климата обуславливают поэтому требования **единой, скоординированной, публичной компании**, ответственной за прозрачное планирование и реализацию.

Транспарентность не может закончиться на железнодорожной станции. В железнодорожных цепочках поставок должна существовать **социальная справедливость**. На цепочках поставок в системах железных дорог должны применяться те же стандарты, осуществляться наблюдения и проводится усовершенствования. Это включает в себя работу с МФТ и ее членскими организациями во всем мире, чтобы на цепочке поставок железнодорожных систем гарантировать **устойчивое финансирование, этические закупки и должную осмотрительность в вопросах прав человека**.

Мультинациональные железнодорожные операторы должны **нести ответственность за стандарты труда и безопасности во всех странах, где они осуществляют свою деятельность**. Мультинациональные работодатели и операторы должны сотрудничать с МФТ для обеспечения стандартов и достойного труда вне рамок национальных границ.

Новые технологии должны использоваться для общественного блага, а не для экономической выгоды. Железнодорожники должны **вести переговоры, получать профессиональную подготовку, и вознаграждаться за работу с использованием любых новых технологий**, вводимых на железных дорогах. Автоматизация не должна осуществляться при отсутствии переговоров.

Трудящиеся должны контролировать свои личные данные и то, как они используются. Новые приложения и алгоритмы имеют встроенные субъективные системы по вопросам пола, культуры и этнического характера и оставляют без контроля принятие решений в отношении жизни и смерти. Наблюдение и контроль за пассажирами и работниками с использованием новой технологии представляет собой новую проблему, полные последствия которой нам еще не известны. Изменения должны быть подотчетными и прозрачными.

Мы требуем:

- 1. Демократической отчетности при планировании и развитии железных дорог путем коллективных переговоров с трудящимися и представительства трудящихся в железнодорожных администрациях и менеджменте.**
- 2. Единое, государственное учреждение**, ответственное за планирование, развитие и руководство перераспределением потоков на железнодорожный транспорт и другие виды общественного транспорта, и за декарбонизацию транспорта.
- 3. Оценки трудового и гендерного влияния**, осуществляемые в сотрудничестве с профсоюзами на железных дорогах и общественных транспортных системах и их цепочках поставок.
- 4. Сотрудничество с МФТ и ее членскими организациями для проведения эффективной комплексной проверки прав человека** при закупках, финансировании и в цепочках поставок государственных железных дорог.
- 5. Контроль трудящихся над их личными данными и их использованием и общественная собственность, регулирование и сохранение данных.**
- 6. Автоматизация и технология не должны вводиться или изменяться без переговоров с профсоюзами.**
- 7. Бесплатное профессиональное образование и подготовка/переподготовка для всех трудящихся**, предоставляемые работодателями и/или правительствами, в том числе для получения навыков, необходимых для работы с новыми технологиями.