

Всемирный банк, приватизация железных дорог и профсоюзы

Бреднан Мартин

1. Введение

С тех пор, как в начале 1990-х годов процессы приватизации распространились по всему миру, на Юге нашей планеты произошло колоссальное сокращение занятости в железнодорожном секторе, причем многие из все же сохранившихся рабочих мест перестали быть надежными. Но сокращение рабочих мест и ухудшение условий труда произошли и во многих странах, где железные дороги не были приватизированы. Помимо этого, в железнодорожном секторе многих стран, как тех, где проводилась приватизация, так и тех, где она не проводилась, ухудшилась общая экономическая ситуация.

Для профсоюзов очевидным кажется заключение, что приватизация как таковая не является главной проблемой. Напротив, затронутые реструктуризацией профсоюзы должны обратить свое внимание на две взаимосвязанные тематики: значение железных дорог для устойчивого социально-экономического развития и рабочие места, права и условия трудоустройства железнодорожников.

Обе эти тематики, несомненно, связаны между собой и заставляют профсоюзные организации серьезно заниматься стратегиями будущего развития данного сектора. Но в то же время в каждой из двух областей существуют собственные требования. Конечно же, не только понятно, но и жизненно необходимо, чтобы профсоюзы, как раз ввиду ограниченных возможностей, прежде всего, в развивающихся странах, в первую очередь заботились об организации и защите интересов собственных членов. В национальном масштабе многие профсоюзные организации вряд ли обладают достаточной силой, чтобы договориться о приемлемых планах социальных мероприятий по уменьшению или возмещению экономических потерь собственных членов в случае массовых увольнений. Профсоюзы также обладают лишь весьма ограниченными возможностями оказывать влияние на политические представления, от которых зависит ход таких структурных изменений.

Важную роль здесь могут сыграть Глобальные профсоюзные федерации (ГПФ, англ.: Global Union

Federations, сокр.: GUF), такие, например, как Международная федерация работников транспорта (МФРТ). Прилагаемые МФРТ организационные усилия предполагается распространять и на поле деятельности работодателей, которое становится все более интернациональным. Так, например, трансграничные отношения собственности в железнодорожном секторе в некоторых регионах Латинской Америки и Африки вследствие прошедшей приватизации уже стали реальностью. Профсоюзам необходимо, однако, не только критически разобрать последствия такого развития, но и бороться с лежащими в их основе государственными и предпринимательскими решениями на мировом уровне. Причину структурной перестройки в железнодорожном секторе следует искать не только в общеэкономическом и социальном развитии. За этим скрывается и значительно более осознанная политика международных организаций, таких как Всемирный банк, реагирующих на такие тенденции и усиливающих их. Поэтому перед МФРТ встают важные задачи. Ей будет необходимо изучить и проанализировать роль международных организаций в определении форм реструктуризации железнодорожного сектора и ее последствия для трудящихся и профсоюзных организаций. МФРТ должна будет представлять стремления и интересы железнодорожников на международном уровне. Она также должна будет расширить возможности профсоюзов железнодорожников в отношении защиты их членов и оказания воздействия на политику реструктуризации на национальном уровне.

В настоящей статье вначале разбираются сложные задачи, стоящие перед профсоюзными организациями, для чего сопоставляется опыт профсоюзов железнодорожников трех африканских стран. Затем рассматривается роль Всемирного банка как движущей силы приватизации железных дорог и трансформации структуры занятости, проводится анализ последствий данной политики для железных дорог и железнодорожников. В заключение вносятся несколько предложений по поводу стоящих перед профсоюзными организациями задач с призывом поставить под сомнение господствующие концепции приватизации и реструктуризации и предпринимать попытки защитить рабочие места и улучшить условия труда железнодорожников.

2. Приватизация железных дорог и реакция профсоюзов

Различная судьба профсоюзов железнодорожников в **Кении и Уганде** в связи с предоставленной на 25 лет концессией на эксплуатацию железнодорожных сетей этих двух стран, которую в прошлом году получила южноафриканская компания «Rift Valley Railway», еще раз показывает, насколько важна энергичная реакция на приватизацию со стороны профсоюзов.

Профсоюз железнодорожников Уганды отказался давать согласие на приватизацию до тех пор, пока соглашение о том, как обращаться с его членами, не будет не только достигнуто, но и реализовано. Профсоюзные деятели обратились в суд, а также организовали двухнедельную забастовку, чтобы вынудить правительство и железнодорожную компанию «Rift Valley Railway» серьезно отнестись к их требованию представить планы социальных мероприятий по уменьшению или возмещению экономических потерь железнодорожников и согласовать объемы пенсионных выплат. В результате концессионный процесс продолжался до тех пор, пока все 2000 железнодорожников Уганды не были уволены на условиях социального плана, предусматривавшего выплату трех месячных заработных плат за каждый год стажа. Помимо этого, профсоюзы согласовали пенсионный план для 650 работников, вновь принятых на работу компанией «Rift Valley Railway».

В итоге все получилось совсем неидеально, но все же удалось добиться гораздо большего, чем в Кении, где профсоюз, похоже, был склонен просто полагаться на заверения, что все изменится к лучшему, как только будет инициирован процесс приватизации. Профсоюз даже агитировал за концессию. Но впоследствии ему пришлось ощутить разочарование

своих членов, поскольку с их точки зрения приватизированные железные дороги не выполнили часть договоренностей. Со времени проведения приватизации и до настоящего дня компания «Rift Valley» не признала Кенийский союз работников железных дорог (Kenyan Railway Workers' Union), несмотря на вмешательство кенийского министерства труда. Профсоюз, похоже, потерял и доверие собственных членов, численность которых сокращается, поскольку им были предложены худшие условия, чем в Уганде.

Еще больше отличается опыт профсоюзов железнодорожников в **Гане**, где приватизация железных дорог частично была сорвана противодействием профсоюзов, опасавшихся масштабных увольнений, сопоставимых с теми, какие наблюдались в других странах. Когда началось обсуждение приватизации, профсоюзы серьезно озаботились нахождением и поддержкой альтернативных концепций реструктуризации. Но хотя им удалось удержать правительство от продолжения приватизации, они имели меньший успех при изыскании общественных средств. Сменявшие друг друга правительства отказывались предоставлять финансовые средства, в то время как Всемирный банк и другие международные финансово-кредитные институты ставили предоставление ими финансовой поддержки, и не только в Гане, в зависимость от проведения приватизации.

Становившееся систематическим пренебрежение техническим обслуживанием привело к предсказуемым последствиям – постоянному ухудшению технического состояния железных дорог вплоть до полного выхода из строя некоторых участков железнодорожных путей. На одном из практических семинаров, проведенных Международной федерацией работников транспорта (МФРТ) и Фондом имени Фридриха Эберта в Аккре, ганские железнодорожники перечислили следующие проблемы:

- закрытие целых участков железных дорог;
- отсутствие сигнальных флажков, сигнальных ламп, петард и световых сигнализаторов, необходимых для надежного и эффективного поддержания рельсовых путей и путевых устройств в надлежащем состоянии;
- отсутствие огнетушителей в поездах и депо, а также роспуск собственной железнодорожной противопожарной службы;
- отсутствие защитной одежды;
- отзыв медицинского персонала и сокращение количества клиник;
- сокращение времени отдыха и увеличение рабочей нагрузки;

- отсутствие воды и освещения в жилых помещениях железнодорожников;
- отсутствие системы повышения квалификации работников предприятий.

Местами эти проблемы приобретают опасные масштабы. Машинисты поездов рассказали, например, о продолжительности рабочих смен, превышающей 20 часов подряд, из-за неправильно работающей системы сигнализации либо стрелок, нередко приводящей к удвоению времени движения по сравнению тем, которое предусмотрено в расписании движения поездов. Один из машинистов сказал: «Иногда подъезжаешь к месту, где остряк стрелочного перевода не доходит до рамного рельса ... Из-за недостаточного технического обслуживания местами пути заросли сорняками. Машинисту приходится выходить и самому ремонтировать стрелки и выдирать сорняки. Или обнаруживаются выпавшие соединительные звенья. Если произойдет расцепление состава, может возникнуть опасность. Приходится идти назад и ремонтировать их и вновь сцеплять состав поезда».

Хотя на ганских железных дорогах и не происходило внезапных увольнений в тех масштабах, какие наблюдались в Уганде и Кении, но и в этой стране количество занятых на железных дорогах сократилось с начала 1990-х годов наполовину. Профсоюз беспокоится о будущем, поскольку отсутствие инвестиций, без сомнения, ставит под угрозу и еще сохраняющиеся приблизительно 3000 рабочих мест. Правительство настаивает на привлечении в данный сектор частного капитала как единственно возможном выходе из сложившегося положения. При этом профсоюз проявляет уже большую склонность согласиться с таким решением, чем в прошлом. Однако опыт остальной Африки и Латинской Америки свидетельствует о том, что с помощью приватизации можно удержать от распада лишь некоторые из участков железнодорожной сети, способных приносить прибыль, в то время как распад на других участках только ускорится.

3. Приватизация железных дорог и Всемирный банк

С 1991 года Всемирный банк заметно форсировал собственное содействие процессам приватизации железных дорог. В то время Банк оказывал финансовую поддержку аргентинскому правительству как при проведении самой приватизации, так и при увольнении приблизительно 85 000 железнодорожников. Это была не только первая приватизация же-

лезных дорог, в которой Всемирный банк принимал активное участие, но и первый случай совершенно неприкрытого кредитного финансирования Банком увольнений занятых в государственном секторе. И то и другое с тех пор многократно повторилось в других странах.

С 1991 года полная либо частичная приватизация железных дорог была проведена в семи странах Латинской Америки и в 16 странах Африки. (В некоторых случаях железнодорожная сеть эксплуатируется одновременно двумя странами. Такая ситуация сохранилась и после предоставления концессии частным эксплуатационникам.) Как правило, речь шла о предоставлении долгосрочных концессий, обычно на 25 или 30 лет. При этом ответственность за поддержание инфраструктуры, например, рельсовых путей, сигнальных установок и депо, в надлежащем техническом состоянии, а также за эксплуатацию грузового и пассажирского подвижного состава была переложена на концессионеров. (В большинстве случаев после приватизации пассажирские перевозки действительно сократились либо полностью прекратились.) В более крупных странах, как правило, предоставлялось сразу несколько концессий. Например, в Бразилии, обладающей самой обширной железнодорожной сетью во всей Латинской Америке, первоначально было предоставлено семь региональных концессий. Однако к настоящему времени эксплуатирующие компании объединились, образовав три предприятия.

Концессионерами зачастую являются консорциумы, главенствующие интересы которых, состоящие в осуществлении грузовых железнодорожных перевозок в соответствующей стране, тесно переплетены с интересами транснациональных эксплуатирующих компаний. Как правило, они берут на себя обязательства по поддержанию определенных объемов инвестирования и стандартов выполнения работ и предоставления услуг. В концессионных договорах для этого предусматриваются соответствующие временные рамки. В качестве решающего условия предоставления концессии обычная процедура может предусматривать согласованные стандарты осуществления инвестиций, выполнения работ и предоставления услуг и/или максимальные тарифы (в случае прибыльных участков железной дороги и услуг) либо минимальные субсидии (в случае убыточных пассажирских перевозок).

Опыт Уганды и Кении демонстрирует ту роль, которую играют при приватизации железных дорог различные организации, входящие в структуру Всемир-

Таблица 1: Приватизация железных дорог в Латинской Америке и в Африке, 1991 – 2007 гг.

Первая концессия	Страна	Первая концессия	Страна
1991	Аргентина	1999	Камерун
1995	Чили	1999	Малави
1995	Берег Слоновой Кости / Буркина-Фасо	2002	Того
1995	Демократическая Республика Конго	2003	Сенегал/Мали
1996	Бразилия	2003	Замбия
1996	Мексика	2003	Мадагаскар
1996	Боливия	2004	Мозамбик
1997	Зимбабве	2006	Эфиопия/Джибути
1999	Колумбия	2006	Кения/Уганда
1999	Перу		

ного банка. Предоставление консультационных услуг в 2001 и 2002 годах, в преддверии составления планов приватизации, финансировалось фондом «Public-Private Infrastructure Advisory Facility» (PPIAF) из состава Группы Всемирного банка, состоящим из нескольких агентств. Планы социальных мероприятий по уменьшению или возмещению экономических потерь при увольнениях, а также обязательства по выплате пенсий по старости и за выслугу лет, без которых приватизация не продвинулась бы вперед, хотя, как уже говорилось, в Уганде потребовались профсоюзные акции протеста, чтобы достичь соглашения по использованию средств, финансировались в 2005 и 2006 годах Международной ассоциацией развития (МАР) при Всемирном банке, отвечающей за предоставление низкопроцентных кредитов и дотаций беднейшим странам. Инвестиционный план железнодорожной компании «Rift Valley Railway» финансируется в настоящее время непосредственно входящей в структуру Всемирного банка Международной финансовой корпорацией (МФК), отвечающей за финансирование частного сектора (в дополнение к кредиту в 32 миллиона долларов США, предоставленному германским банком реконструкции KfW).

4. Последствия приватизации железных дорог

Зависимость компании «Rift Valley Railway» от инвестиционных средств Всемирного банка наблюдается также и в других местах. Данный кредит был предоставлен, несмотря на тот факт, что результаты проведенной Банком собственной оценки реструк-

туризации железных дорог в Африке и Латинской Америке лишь усилили сомнения, что благодаря приватизации данному сектору удастся выжить в долгосрочной перспективе. Авторы исследования получили задание проанализировать объемы инвестирования, доступность для пользователей сектора пассажирских и грузовых перевозок, а также последствия для бедных слоев населения. В предисловии к соответствующим отчетам ведущий консультант Всемирного банка по вопросам транспорта Пауль Амос (Paul Amos) признает: «Это требование казалось невыполнимым ввиду очень скудных бюджетных средств, имевшихся в распоряжении на эти цели, и в особенности, поскольку вследствие приватизации железных дорог общедоступная информация о соответствующих железнодорожных компаниях во многих случаях была чрезвычайно ограниченной».

Последнее замечание подчеркивает тот аспект приватизации, который не был озвучен в оценке Банка, а именно последствия для демократической отчетности. Однако Банк указывает на то, что государству тяжело снова получить контроль, от которого оно однажды уже отказалось. Отчет по Латинской Америке содержит следующее высказывание по этому поводу (стр. 35): «Еще одним опытным результатом предоставления концессий частным эксплуатирующим компаниями было то, что после заключения договора и передачи управленческих функций частной эксплуатирующей компании данный процесс можно повернуть вспять лишь с великим трудом. Несмотря на положительные результаты, о которых говорится в данном отчете, половина заключенных концессионных договоров в регионе нарушается, и не было

предпринято никаких попыток объявить договоры недействительными и вновь национализировать железные дороги либо предать концессию другой частной эксплуатационной компании».

Нарушениями договорных обязательств в большинстве случаев являются меньшие объемы инвестирования по сравнению с теми, что были оговорены при предоставлении концессии. Как показывают отчеты, объем инвестирования на приватизированных железных дорогах недостаточен даже для достижения гораздо более скромных целей развития, связываемых с приватизацией, не говоря уже о далеко идущих планах, принимающих во внимание значение железных дорог в более широком экономическом, социальном и экологическом контексте. Помимо этого, осуществленные инвестиции, в особенности в Африке, финансировались международными финансово-кредитными институтами, прежде всего Всемирным банком, и в меньших объемах новым частными эксплуатационными компаниями. В отчете по Африке (на стр. ix) поясняется:

«Африканские концессии большей частью сопровождалась значительными объемами инвестирования, прежде всего в инфраструктуру, со стороны кредитных агентств на двусторонней и многосторонней основе. В большинстве случаев предоставление концессий было выдвинуто в качестве предварительного условия кредитования. Однако до сих пор не видно, чтобы подаренные либо субсидированные через низкопроцентные кредиты инвестиции сделали многие из этих железнодорожных транспортных систем способными реализовывать в будущем серьезные мероприятия по ремонту и восстановлению инфраструктуры за счет собственных средств: за счет финансовых вливаний концессионера либо за счет собственной прибыли. До сих пор все говорит в пользу того, что лишь немногие концессионные договоры (если такие договоры вообще существуют) позволяют соответствующим эксплуатационным компаниям извлекать достаточную прибыль, и что этой прибыли будет наверняка недостаточно для того, чтобы финансировать долгосрочные мероприятия по ремонту и восстановлению железных дорог».

Опасения внушают и те сферы, куда поступают лишь небольшие объемы инвестиций. Отчет по Латинской Америке (стр. 12) подтверждает это: «По причине предоставления концессий основное направление инвестирования в железнодорожном секторе сузилось. В то время как государственные железные дороги в Латинской Америке инвестировали

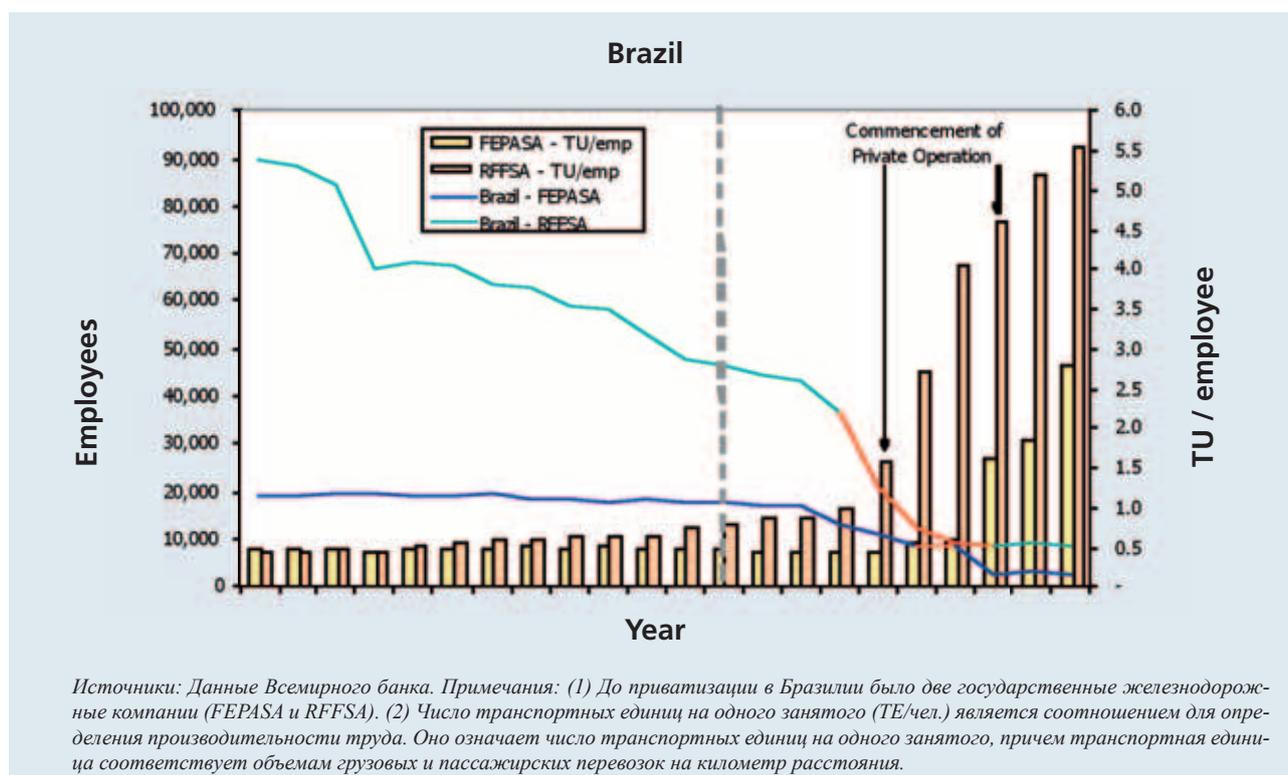
в практически нерентабельные либо убыточные участки железнодорожных сетей, для ориентированных на прибыль частных эксплуатационных компаний важны были, прежде всего, та инфраструктура и тот подвижной состав, в помощью которых возможно зарабатывать прибыль, например, в области массовых грузовых и высокодоходных контейнерных перевозок. Междугородних пассажирских перевозок со времени начала предоставления концессий больше практически не существует. Сохранившиеся до сих пор направления обслуживаются с использованием парка старых вагонов, отремонтированных по минимуму. Похоже, меньше внимания частными эксплуатационными компаниями уделяется и мелким внутренним грузовым перевозкам. Здесь наблюдается та же картина, что и в США и других странах».

Помимо того (стр. 13): «При приватизации железных дорог / при предоставлении концессий речь идет не столько о том, будут ли сокращены объемы «нормальных» транспортных услуг с пользой предоставления особых услуг для избранных заказчиков, например, для крупных компаний или предприятий сырьевой и горнодобывающей отрасли, объемы заказов которых измеряются целыми составами, а также для особо обеспеченных лиц, готовых платить за самые высококачественные услуги. Критики в действительности поговаривают о том, что ввиду предоставления железнодорожных концессий распределение собственности в Латинской Америке ведет к потерям эффективности размещения ресурсов на стороне мелких транспортно-экспедиционных агентств. По их мнению, произошли изменения в ущерб транспортировке небольших объемов грузов. Хозяева транспортно-экспедиционных агентств инвестируют главным образом в собственную массовую транспортировку грузов на экспорт и через установление дискриминационных тарифов получают косвенные субсидии на нужды собственной транспортной инфраструктуры за счет других видов транспорта».

5. Приватизация железных дорог, занятость и производительность труда

Такое распределение инвестиций, при котором капиталоемкость растет там, где происходит подъем, а во всех прочих сферах сокращаются рабочие места, привело к предсказуемым по масштабам последствиям как в отношении занятости, так и в отношении производительности труда. Развитие ситуации, известное по примеру Бразилии и представленное на Графике 1, вполне типично и демонстрирует на-

График 1: Занятость и производительность труда на железных дорогах Бразилии



правленность на масштабные увольнения как в преддверии, так и вследствие приватизации.

В общей сложности из-за дополнительных сокращений рабочих мест для людей, не имеющих постоянной работы и живущих на случайные заработки, передачи все большего количества функций субподрядчикам и того факта, что на доходы от работы на железных дорогах живет большое количество людей, социальные последствия приватизации являются еще более тяжелыми. (Согласно грубым оценкам, на заработную плату служащего железной дороги в Африке живет 30 человек.)

Проведенные Всемирным банком исследования имеют один серьезный недостаток, состоящий в методике измерения производительности труда. Для ее измерения в исследованиях Банка просто берется соотношение объемов грузовых и пассажирских перевозок на километр расстояния и количества занятых непосредственно на железных дорогах. Со стороны предоставляемых услуг данная методика измерения не учитывает того позитивного вклада, который вносят мелкие грузовые перевозки на небольшие расстояния в развитие железных дорог. Она также полностью пренебрегает качественными показателями, например, такими, как безопасность эксплуатации железных дорог. Что же касается затратной стороны, то отчет по Латинской Америке

(стр. 9) подтверждает следующее: «В основе настоящего обзора лежит наблюдение, что значения показателей роста эффективности в статистике по производительности труда, возможно, завышены, поскольку все функции, которые не касаются их основной коммерческой деятельности, концессионеры передают субподрядчикам, а необходимые услуги покупают у внешних поставщиков. Такой аутсорсинг действует как замена трудовых факторов производства на нетрудовые. По меньшей мере, теоретически такой аутсорсинг может создать видимость роста производительности труда, когда общая производительность факторов производства в действительности сократилась».

В сущности, приватизацию железных дорог обосновывают тем, что жертвы, приносимые трудящимися, могут быть оправданы положительными эффектами развития, в том числе ростом занятости в других секторах национальной экономики. Но ни Всемирным банком, ни кем-либо другим систематического анализа опыта в этом ракурсе до сих пор не проводилось, хотя борьба с бедностью декларируется как одна из задач Банка. Немногие имеющиеся результаты, включая и собственные оценки Банка, ошибочная методика которых основывается на ограниченности целей нелиберальной программы, никак нельзя назвать положительными и придающими уверенности в завтрашнем дне.

6. Заключение. Пути создания профсоюзной программы по реструктуризации железных дорог

Это возвращает нас к отправному пункту – к упомянутой в начале сложной задаче, стоящей перед профсоюзными организациями. Хотя профсоюзы, без сомнения, и обязаны добиваться для своих членов наилучших результатов, какая бы реструктуризация не проводилась, одного этого не достаточно. Они должны также напрямую участвовать в разработке концепций реструктуризации железных дорог, преследующих далеко идущие цели, такие как устойчивость развития, полная занятость, достойные человека условия труда и социальная справедливость как часть интегрированной стратегии развития транспортной отрасли. В некоторых странах, прежде всего в Бразилии, концессии стали использоваться вместе с быстрым наращиванием объемов государственного субсидирования с целью значительного улучшения состояния отдельных участков железнодорожных сетей. Но в целом приватизация не стала сколь-либо перспективной альтернативой пренебрежению со стороны государства, а издержки, которые понесли занятые на железных дорогах люди, не были компенсированы каким-либо прогрессом в других областях общественной жизни. Даже по оценкам Всемирного банка налицо

- отсутствие каких-либо доказательств общеэкономических и социальных улучшений и некая индикация противоположных изменений,
- явные признаки того, что приватизация не повлекла за собой устойчивой инвестиционной деятельности, считавшейся одним из ее основных преимуществ,
- явные признаки того, что ограниченные по своим объемам инвестиции были нацелены на реализацию интересов определенных участников грузовых железнодорожных перевозок, а именно:
 - компаний, получивших в свое распоряжение железные дороги и использовавших конфликт интересов с явным преимуществом для себя;
 - масштабной, ориентированной на экспорт коммерческой деятельности, которая, с высокой долей вероятности, развивалась в ущерб небольшим поставщикам услуг;
- доказательства того, что сотни тысяч рабочих мест были уничтожены, а многие другие перестали быть надежными,
- явное подтверждение того, что пассажирским перевозкам был нанесен крупный ущерб без анализа последствий для местного экономического и социального развития,

- явные указания на то, что будущее железных дорог – с проведением приватизации или без ее проведения – предполагает государственные инвестиции; что приватизация осложняет привлечение получателей увеличивающихся государственных субсидий к ответу за то, в каком объеме эти средства были использованы для достижения целей государственной политики.

В содержании оценки, данной Всемирным банком результатам собственной деятельности в масштабах всей транспортной отрасли и опубликованной так называемой Независимой группой оценщиков в апреле этого года, ничто не указывает на перемены в политике Всемирного банка. Поэтому профсоюзам как на национальном уровне, так и в международном масштабе необходимо найти стратегические ответы на вопросы реструктуризации и приватизации железных дорог, ставящие под сомнение проводимую в настоящий момент политику, а также разрабатывать альтернативы. Подобные стратегии должны быть направлены на поддержку и защиту достойных условий труда людей, занятых на железных дорогах, в рамках подходов к реструктуризации, учитывающих далеко идущие экономические, социальные и экологические цели. Описанный выше опыт ганских, кенийских и угандийских профсоюзов железнодорожников указывает на то, что для защиты интересов трудящихся трезвый анализ процессов и результатов приватизации, конечно, необходим, но никак не достаточен.

Наиболее многообещающие элементы данного и иного опыта в дальнейшем будут в первую очередь включены в те вопросы, которыми профсоюзным организациям, возможно, следует задаться при рассмотрении предложения по приватизации и формулировании собственных альтернативных предложений:

1. Какую роль должны играть железные дороги в социально-экономическом развитии страны, включая стимулирование занятости, в рамках интегрированной стратегии развития транспортной отрасли?
2. В какой мере уровень, структура и происхождение инвестиций в железнодорожный сектор способствуют достижению данных всеобъемлющих целей, и каким образом можно поддерживать инвестирование?
3. Каким образом может даваться «прозрачная» оценка и проводиться такая проверка отдачи от железных дорог после их реструктуризации, чтобы их вклад в достижение целей развития подпадал под требования демократического процесса предоставления отчетности?

4. Как железнодорожная компания может привлекаться к ответственности в связи с данными ей обещаниями и обязательствами, и что следует делать, в случае их невыполнения?
5. Как соотносится изменения структуры занятости с далеко идущими социально-экономическими целями и тенденциями инвестирования в железнодорожном секторе?
6. Как прививаются железнодорожникам умения и навыки, необходимые для того, чтобы они могли внести продуктивный и надежный вклад в возрождение железных дорог?
7. Как происходит трудоустройство как внутри, так и за пределами железнодорожного сектора в случае, если отпадает необходимость задействовать некоторые контингенты железнодорожников для выполнения нынешнего круга задач?
8. Как происходит компенсация потери трудящимися своих рабочих мест, и как обеспечиваются надежность рабочих мест и предоставление социальной защиты для остальных трудящихся?

Для проработки таких вопросов «повестки дня» Глобальным профсоюзным федерациям необходимо не только обмениваться информацией, предлагать образовательные и другие услуги и оказывать трансграничную помощь членским организациям в решении ими организационных задач, хотя все это довольно важно. Речь идет и о том, чтобы расширить круг партнеров-союзников, для того чтобы поставить под вопрос проводимую политику и изменить ее содержание как на национальном уровне, так и в международном масштабе. Поэтому организационные задачи не менее важны. Напротив, такая политическая деятельность способна изменить в позитивном направлении обстоятельства проведения организационной работы и тарифных переговоров.

Если опыт Уганды, где произошло увольнение всех занятых на железных дорогах, и было вновь принято на работу менее половины, считается относительно успешным результатом организационной деятельности, то это лишь наглядно демонстрирует, в каком затруднительном положении находятся профсоюзы. Внешние условия функционирования этого сектора

экономики как в национальном масштабе, так и на местном уровне в значительной степени формируются и даже решающим образом определяются политикой, содержание которой задается на международном уровне и даже частично «продавливается». По этой причине на Глобальных профсоюзных федерациях лежит особая ответственность за разработку лучших политических вариантов.

Об авторе:

Брендан Мартин (bmartin@publicworld.org) – директор «Public World» – консалтингового агентства в Лондоне, осуществляющего сотрудничество с профсоюзными и другими организациями гражданского общества по всему миру. В настоящее время вместе с Международной федерацией работников транспорта (МФРТ) он участвует в работе над проектом, финансируемым Фондом имени Фридриха Эберта и направленным на развитие потенциалов профсоюзных организаций для обеспечения их способности реагировать на требуемую международными организациями, в частности Всемирным банком, реструктуризацию транспортной отрасли.

Дополнительная литература по данной теме:

Results of Railway Privatisation in Africa, Richard Bullock [Ричард Буллокк «Результаты приватизации железных дорог в Африке»] (TP-8, ноябрь 2005 г.); Results of Railway Privatisation in Latin America, Richard Sharp [Ричард Шарп «Результаты приватизации железных дорог в Латинской Америке»], (TP-6, сентябрь 2005 г.), публикации Всемирного банка (на английском языке), Вашингтон (округ Колумбия).

A Decade of Action in Transport [«Декада действий в транспортной отрасли»], Независимая оценочная группа IEG, Всемирный банк, Вашингтон (округ Колумбия), в Интернете по адресу: <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTOED/EXTTRANS/0,,contentMDK:21174378~pagePK:64168427~piPK:64168435~theSitePK:3300525,00.html>

Фонд им. Фридриха Эберта, отдел международного сотрудничества по содействию развитию, программа «Глобальная профсоюзная политика»

Friedrich-Ebert-Stiftung, Division for International Cooperation, Global Trade Union Program

10785, г. Берлин, Хирошима штрассе, д. 28, факс: ++49 30 26935-9211

Hiroshimastraße 28, 10785 Berlin, Fax: ++49 30 26935-9211

Данный бюллетень можно скачать из Интернета по адресу: <http://www.fes.de/gewerkschaften>

To download the briefing papers please use: <http://www.fes.de/gewerkschaften>

Райнер Радермахер (Reiner Radermacher), тел.: ++49 30 26935-7458, e-mail: Reiner.Radermacher@fes.de

Синди Эспиг (Cindy Espig), тел.: ++49 30 26935-7487, e-mail: Cindy.Espig@fes.de