



Резолюция 1: Реакция на изменения климата

42-й Конгресс МФТ, собравшийся в Мехико 5-12 августа 2010 г.,

1. Признавая, что факт глобального потепления уже имеет место, что он выразился в 10 самых жарких годах, зарегистрированных после 1990 г., и что серьезная опасность для человеческой цивилизации связана с дальнейшим изменением климата;
2. Обращая внимание на научный консенсус в отношении того, что глобальное потепление вызвано деятельностью человека, в результате которой выбрасываются в атмосферу двуокись углерода и другие парниковые газы;
3. Признавая, что ответственность за глобальную эмиссию парниковых газов следует понимать в контексте исторических и ныне существующих несоответствий в богатстве и доступе к услугам между развитыми и развивающимися странами, что ведет к значительным различиям в эмиссии, приходящейся на душу населения;
4. Признавая, что, хотя ответственность за эмиссию газов и лежит на богатых и могущественных странах, все же именно беднейшие страны наиболее уязвимы перед эффектами изменения климата из-за их влияния на сельское хозяйство, продовольственную безопасность, источники воды, погоду, здоровье, экосистемы и инфраструктуру, включая транспорт;
5. Сознвая, что чрезвычайные погодные условия (засухи, наводнения и т. п.), обусловленные изменением климата, уже разрушили рабочие места, дома, человеческие жизни, особенно в развивающихся странах, и что, если не будут приняты серьезные меры, миллионы рабочих мест и жизней людей будут подвергнуты еще большей опасности;
6. Считаая, что совершенно необходимыми являются энергичные действия по преодолению данной проблемы, если мы хотим оставить своим детям жизнеспособный мир и шанс на достижение социальных целей и целей развития, и что эти действия должны быть справедливо разделены и распределены между странами и внутри их;
7. Обращая внимание на то, что транспорт ответственен за 14% глобальной эмиссии при том, что на транспорт приходится свыше четверти потребляемой в мире энергии и что на частный автомобильный транспорт приходится более половины этой доли;
8. Выражая обеспокоенность тем, что эмиссия со стороны транспорта значительно возросла за последние 30 лет и что этот рост во всех регионах мира превосходит по скорости рост в любом другом потребляющем энергию секторе экономики, а в некоторых странах рост эмиссии транспорта даже превзошел сокращения, достигнутые в других секторах;
9. Считаает важным, чтобы люди были заинтересованы переходить от загрязняющих атмосферу видов транспорта к более экологически чистым видам транспорта, таким как высокоскоростные железные дороги;



10. Признавая, что издержки транспорта стали слишком низкими, в основном благодаря тому, что большая часть видов транспорта не покрывает свои внешние издержки и что заработная плата уменьшалась, а условия труда ухудшались во время неолиберальной эры в последние 30 лет;
11. Понимая, что эмиссия, вызванная топливами из полезных ископаемых, не только является экологической проблемой, но также представляет угрозу для здоровья и безопасности работников транспорта;
12. Обращая внимание на выводы, сделанные Межправительственной группой экспертов ООН по изменению климата (IPCC), работавшей с данными, собранными и проанализированными 2 тысячами ученых, о том, что глобальное потепление должно удерживаться в пределах 2°C над уровнями доиндустриальной эры для обеспечения 50% вероятности исключения катастрофических изменений климата;
13. Обращая внимание на то, что растет число ученых, считающих, что сценарий 2°C сам по себе опасен, если учитывать потенциальное влияние климата на уязвимые страны и сообщества, особенно на те, которые располагаются в низких прибрежных районах и для которых потребуются более радикальные меры и поддержка;
14. Понимая, что ограниченное потепление в пределах 2°C потребует резкого сокращения объемов эмиссии в атмосферу и что в настоящее время должны быть предприняты шаги для достижения 25-40%-ного сокращения уровня эмиссии 1990-х годов к 2020 г. и 50-80%-ного – к 2050 г.;
15. Считая, что рыночные решения правительств и работодателей, касающиеся борьбы со все растущей эмиссией, полностью провалились и что преодоление климатического кризиса потребует далекоидущих политических и экономических преобразований, управляемых альтернативными социальными и экологическими приоритетами, включая крупные правительственные инвестиции, социальные и технологические инновации, повышение квалификации, социальную защиту и участие профсоюзов;
16. Признавая, что не только изменение климата, но и стратегии, необходимые для его предупреждения, включая переход на виды транспорта с низкой эмиссией углерода, окажут влияние на число рабочих мест в большинстве транспортных секторов, в частности, в общественном транспорте и в тех его видах, где используются ископаемые топлива, хотя и в различной степени;
17. Считая, что, хотя срочное принятие этих стратегий и жизненно важно для борьбы с изменением климата, МФТ и ее членские организации должны защищать интересы работников транспорта и бороться за реализацию этих стратегий таким образом, чтобы в процессе «справедливого перехода» защищались существующие рабочие места и открывались новые;
18. Считая, что влияние экологии на транспорт неотделимо от того, как транспорт управляется и как он организован в глобальной экономике. Большая часть транспорта не должна была существовать с точки зрения транспортного сектора, но она



42-й КОНГРЕСС МФТ
Мехико
5–12 августа 2010 г.

существует для того, чтобы удовлетворять потребности других частей экономики, из-за используемых способов производства и потребления. Таким образом, рост эмиссии транспорта является результатом работы транспортной системы, определяемой базирующейся на торговле моделью экономического роста, производством «точно в срок» и конкурентными потребностями транснациональных корпораций, что приводит к отрицательному воздействию на работников, общины и окружающую среду;

19. ПОСТАНОВЛЯЕТ следующее:

- a. МФТ и ее членские организации под руководством экспертов принимают научный подход к проблемам сокращения эмиссии и изменения климата, и потому они берут на себя обязательство определить основные преобразования, которые требуются транспорту и обществу в целом, и вносить свой вклад в их реализацию;
- b. МФТ поддерживает альтернативные варианты устойчивого транспорта на основе принципа «Сократить-изменить-улучшить» (RSI), который предполагает, что для достижения сокращения эмиссии должны быть произведены фундаментальные изменения в существующей системе глобализованного производства, основанного на глобальных цепочках снабжения, низких транспортных расходах и все возрастающем использовании непостоянной рабочей силы;
- c. Таким образом, МФТ поддерживает инициативы и меры по укреплению демократического контроля над экономикой, по сдерживанию финансовых спекуляций, по переориентированию финансовых потоков в направлении устойчивого развития и введения рыночного регулирования как необходимые меры по сокращению излишней потребности в транспорте, по прекращению ожесточенной конкуренции и планированию объединенных и устойчивых транспортных систем;
- d. МФТ считает необходимым переход к «низкоуглеродной» экономике и экологически устойчивым транспортным системам, чтобы обеспечить возможность создания лучшего общества для всех, с большим равноправием в отношениях между странами и народом, с искорененной бедностью, возросшей демократией, лучшими условиями труда, без гнета и стресса;
- e. МФТ будет настаивать на том, чтобы развитые страны взяли на себя историческую ответственность за климатический кризис и таким образом помогли бы развивающимся странам в их переходе к устойчивому экономическому развитию с помощью фондов преобразования, национального контроля за природными ресурсами и бесплатной передачи технологий;
- f. МФТ поддерживает переход к экологической промышленной политике, чтобы были достигнуты необходимое сокращение эмиссии и создание миллионов новых социально и экологически жизнеспособных рабочих мест. Эта политика должна основываться на национальных программах, которые определяли бы



42-й КОНГРЕСС МФТ
Мехико
5–12 августа 2010 г.

инфраструктурные инвестиции, стратегии закупок, обязательность применения местных комплектующих изделий и материалов и поддержку местных производств, чтобы был создан фундамент для перехода к обществу без CO₂;

- g. МФТ никогда не согласится с тем, что переход к обществу без CO₂ должен привести к росту безработицы, сокращению заработной платы и ухудшению условий труда работников транспорта. Правильный переход должен сопровождаться созданием достойных и качественных рабочих мест, а также радикальной перестройкой систем распределения материальных благ и социального обеспечения, которые гарантировали бы средства к существованию для людей, социальные права и права человека;
- h. Отраслевые секции и структуры МФТ должны работать совместно для определения конкретных мер, необходимых для каждой транспортной секции, чтобы изменить то, как перемещаются грузы и люди, а также для внедрения новых методов и технологий, направленных на более эффективное использование энергии;
- i. МФТ поддерживает то, чтобы все виды транспорта покрывали свои внешние затраты, включая и те, которые в настоящее время несет общество в целом. Это, конечно, не освобождает правительство от организации коллективно финансируемых всеобщих общественных услуг. Доступ в отрасль должен жестко регулироваться. Заработная плата, условия труда и социальные стандарты для работников транспорта должны быть улучшены для того, чтобы сократить спрос на транспорт, который создается в результате субстандартных условий и низких затрат;
- j. МФТ ведет кампанию за скорейшее расширение по всему миру предложения качественных общественных транспортных услуг и развитие инфраструктуры для помощи в борьбе с галолирующей моторизацией;
- k. МФТ поддерживает включение задач по сокращению эмиссии в новые международные глобальные соглашения в судоходстве и гражданской авиации и считает неотложными как разработку профсоюзной позиции по предлагаемым мерам развития, так и внедрение этих задач. МФТ продолжит играть активную роль в ИКАО и ИМО по этим вопросам;
- l. МФТ и ее членские организации создают альянсы с другими социальными и экологическими движениями на местном, региональном и глобальном уровне для поддержки жизнеспособных транспортных альтернатив и более широких преобразований;
- m. МФТ продолжает участвовать в инициативах Глобальных профсоюзов по изменению климата и поддерживать их, включая профсоюзное представительство в глобальных межправительственных переговорах по изменению климата, а также участие в принятии решений, которые гарантировали бы правильный переход к обществу без CO₂;



42-й КОНГРЕСС МФТ
Мехико
5–12 августа 2010 г.

- п. Исполнительный комитет вместе с Секциями МФТ должен содействовать глубокому изучению влияния изменения климата и стратегий по борьбе с ним на занятость в различных отраслях транспорта, для того чтобы выявить:
- Численность и вид рабочих мест, на которые будет оказано влияние;
 - Новые рабочие места, которые будут открыты;
 - Процесс, с помощью которого «справедливый переход» может быть осуществлен в различных отраслях транспорта»;
- о. Секретариат МФТ должен:
- представлять общие интересы работников транспорта для обеспечения правильного перехода к устойчивой транспортной системе, основанной на гарантиях занятости, достойных заработной плате и условиях труда;
 - проводить исследования, разрабатывать рекомендации и рассматривать конкретные случаи, связанные с тем, как меры, помогающие приспособиться к изменению климата и смягчающие его влияние, могут отразиться на организации работы в транспортной отрасли;
 - внедрить всеобъемлющую образовательную программу по изменению климата во всех Регионах МФТ, чтобы расширить осведомленность и укрепить профсоюзы в борьбе с изменением климата;
 - создать сеть из членских профсоюзов, заинтересованных в планировании и координации профсоюзных мероприятий по проблеме изменения климата;
 - адекватно распределять ресурсы, чтобы продолжить работу по проблеме изменения климата.