



# „SOCIJALNI DIJALOG U SEKTORU PRIJEVOZA – RUMUNJSKA, BUGARSKA, FYR MAKEDONIJA I HRVATSKA ”\*

Proračunska linija 04 03 03 01 – Radni odnosi i socijalni  
dijalog

1. lipnja 2010. – 31. svibnja 2011.



\*Projekt ima finansijsku potporu Europske Komisije



## SOCIJALNI DIJALOG U SEKTORU PRIJEVOZA – RUMUNJSKA, BUGARSKA, FYR MAKEDONIJA I HRVATSKA

---

---

### Sadržaj:

A	<b>UVOD</b> .....	3
A 1	POVIJESNI PREGLED PROJEKTA .....	3
A 2	CILJEVI PROJEKTA .....	5
A 3	AKTIVNOSTI PROJEKTA.....	5
B	<b>IMPLEMENTACIJA PROJEKTA</b>	
B1	SASTANAK PARTNERA .....	6
B2	WORKSHOP 1 .....	6
B3	WORKSHOP 2 .....	10
B4	WORKSHOP 3.....	14
B5	WORKSHOP 4.....	18
B6	ZAVRŠNA KONFERENCIJA.....	25
B7	FOLLOW UP EVALUACIJA.....	30
C	<b>ZAKLJUČCI</b> .....	30



## SOCIJALNI DIJALOG U SEKTORU PRIJEVOZA – RUMUNJSKA, BUGARSKA, FYR MAKEDONIJA I HRVATSKA

### A UVOD

#### A 1 Povijesni pregled Projekta

Mjeseca ožujka 2010., Unitatea Sindicatul Liber Metrou (Zajedništvo slobodnog sindikata Metrou) poslalo je aplikaciju za projekt pod nazivom « Socijalni dijalog u sektoru prijevoza – u Rumunjskoj, Bugarskoj, FYR Makedoniji i Hrvatskoj » Europskoj Uniji, Generalnom Direktoratu za politike o zapošljavanju i jednakih mogućnosti po proračunskoj liniji 04 03 03 01.

Početkom mjeseca srpnja 2010., mi, USLM kao aplikant, dobili smo Ugovor o financiranju koji je potpisala Europska Unija. Razdoblje implementacije bilo je od 01.06.2010. – 31.05.2011. Odmah nakon što smo primili Ugovor o financiranju, USLM je počeo s implementacijom projekta. USLM je sindikalna organizacija osnovana 1990., koja zastupa radnike bukureštanskog metra. Statut USLM-a predviđa akcije koje će osigurati članovima sindikata poboljšanje i efikasnost sindikalne aktivnosti stalnim informiranje, suradnjom s drugim nacionalnim i međunarodnim sindikatima itd. Partneri u ovom projektu bili su: *Federacija zaposlenih u prijevozu Podkrepa – Bugarska, Sindikat zaposlenih u željezničkom sektoru SŽH – Hrvatska, Sindikat zaposlenih u prijevozu i komunikacijama – Makedonija, Nacionalna sindikalna konvencija prijevoznika Rumunjske, Europska federacija prijevoznika –ETF.*

USLM implementirao je još jedan projekt pod nazivom « Promoviranje socijalne dimenzije u sektoru prijevoza u Rumunjskoj i Bugarskoj – nadziranje procesa integracije od predstvanika zaposlenika » u razdoblju od 01.09.2008. – 31.08.2009, po proračunskoj liniji 04 03 03 01. Cilj projekta bio je poboljšanje procesa informiranja i formiranja na nacionalnoj, regionalnoj i transacionalnoj razini u sektoru prijevoza u zemljama koje su bile uključene u projekt. Partneri na projektu bili su: Federacija radnika u prijevozu Podkrepa – Bugarska, Sindikat radnika u željezničkom sektoru VSZSZ iz Mađarske, (kasnije zamijenjen Udrugom neovisnih sindikata železničara iz Makedonije), Nacionalna sindikalna konvencija prijevoznika iz Rumunjske, Europska akademija za održiv prijevoz, EVA Njemačka. U okviru projekta osnovan je Odjel za europsko informiranje koji je imao ulogu prikupljati relevantne informacije na europskoj razini i proslijediti ih partnerskim organizacijama.



## SOCIJALNI DIJALOG U SEKTORU PRIJEVOZA – RUMUNJSKA, BUGARSKA, FYR MAKEDONIJA I HRVATSKA

### *Implementacijski okvir:*

Implementaciju projekta koordinirao je USLM: Aplikant USLM, Europska federacija radnika u transportu ETF i Federacija radnika u transportu Podkrepa dolaze iz zemalja članica Europske Unije (Rumunjska, Belgija i Bugarska), a Sindikat željezničara Hrvatske - SŽH i Sindikat radnika u prijevozu i komunikacija Makedonija dolaze iz zemlja kandidata (Makedonija i Hrvatska).

U tom smislu, osigurana je transnacionalna dimenzija. Pristup informacijama o politikama Europske Unije na niskoj je razini, pogotovo kada su u pitanju sindikati. Ove informacije moraju igrati važnu ulogu u procesu integracije u Europsku Uniju. Na razini Europske Unije, iskustvo pokazuje da, socijalni dijalog, kao relevantan instrument u procesu pristupanja Europskoj Uniji, može osigurati efikasnost i adekvatnu socijalnu dimenziju. Primjena principa europskog socijalnog dijaloga u novim državama članicama i u zemljama kandidatima, vodi k poboljšanju procesa socijalnoga dijaloga na nacionalnoj razini.

Rumunjska i Bugarska postale su članice Europske Unije godine 2007. i prema tome još uvijek su zauzete prilagođavanjem europskim standardima. Hrvatska i Bivša jugoslavenska Republika Makedonija, kao države kandidati, preuzele su važne angažmane iz područja socijalne politike. Promoviranje socijalnoga dijaloga na standardima Europske Unije i primjena europskih principa i vrijednosti iznimno je važna za ispunjenje angažmana. Na zapadnom Balkanu nameće se potreba uporabe svih putova potrebnih za poboljšanje socijalnoga dijaloga u korist razvoja koherentnih i efikasnih socijalnih politika.

Europska Federacija radnika u transportu – E.T.F. imala je važnu ulogu u pružanju informacija o određenim temama od iznimnog značaja za sve partnere uključene u proces funkcioniranja socijalnoga dijaloga, teme predstavljene u okviru organiziranih radionica, kao na primjer: politike ETF-a odobrene na Kongresu, europska politika o transportu itd.

Europska federacija radnika u transportu u Bruxellesu bila je predstavljena na zbivanjima koja su se odvijala tijekom provedbe projekata svaki put kada je to bilo moguće, i na taj način osigurano je zadovoljavajuće pokrivanje tematika kako bi imali očekivane rezultate na europskoj razini



## **A 2 Ciljevi projekta**

Glavni cilj ovoga projekta bio je poboljšanje razmjene informacija i iskustva među sindikalnim predstavnicima, o socijalnom dijalogu sa svim aspektima koje taj dijalog podrazumijeva. Istodobno, projekt je imao u vidu još i sljedeće: poboljšanje znanja o pravnom okviru Europske Unije, o europskom socijalnom modelu, ohrabrivanje odnosa suradnje između sindikata zemalja partnera stvaranjem mreže među partnerima, koja će imati u vidu pružanje potpore u sindikalnoj aktivnosti i nakon završetka projekta.

Isto u tom smislu, imalo se u vidu i sljedeće:

- Porast stupnja poznavanja socijalnih partnera u području socijalnoga dijaloga i promoviranje koncepta socijalnoga dijaloga;
- Promoviranje odnosa među socijalnim partnerima;
- Mobiliziranje sindikalne akcije na području socijalnoga dijaloga u sektoru prijevoza u Rumunjskoj, Bugarskoj, Hrvatskoj i FYR Makedoniji;

## **A3 Aktivnosti projekta**

Aktivnosti koje su se odvijale tijekom provedbe projekta sljedeće su :

- Sastanak partnera
- Workshop 1, Rumunjska
- Workshop 2, Bugarska
- Workshop 3, Hrvatska
- Workshop 4, Makedonija
- Konferencija, Rumunjska
- Follow-up –evaluacija, Rumunjska

## **B PROVEDBA PROJEKTA**

Pripremna faza

### **B 1 Sastanak partnera**

U ovoj prvoj etapi, koja je imala za cilj određivanje organizatorskih aspekata vezanih za odvijanje aktivnosti projekata, pripremna faza odvila se online, video konferencijom održanom mjeseca srpnja 2010. ETF je bio obaviješten o onome što je dogovoreno na ovom pripremnom sastanku, i određeno je da bude predstavljen na aktivnostima projekta ovisno o dnevnom redu organizacije. Imajući u vidu činjenicu da u okviru prijašnjeg projekta „Promoviranje socijalne dimenzije u sektoru prijevoza u Rumunjskoj i Bugarskoj – predstavnici zaposlenika će nadzirati proces integriranja“ u razdoblju 01.09.2008. - 31.08.2009., i obzirom na rad Odjela za europsko informiranje, a obzirom da partneri smatraju ovaj odjel korisnim elementom za sindikalnu aktivnost, odlučeno je da odjel nastavi s radom. Kao zaključak, partneri su odlučili da se aktivnosti projekta odvija kako slijedi : WP 1- 16-17.09.2010 u Rumunjskoj, WP 2 – 04-05.11.2010 u Bugarskoj, WP 3– 09-10.12.2011 u Hrvatskoj, WP 4 – 03-04.02.2011 u Makedoniji, Završna konferencija u Bukureštu i završni sastanak Izvršnog odbora.

### **B 2 WORKSHOP 1**

Prvi workshop održan je u Bukureštu, 16. rujna 2010., na njemu je sudjelovalo sveukupno 40 predstavnika, od kojih 6 predstavnika Federacije zaposlenih u prijevozu Podkrepa – Bugarska, 6 predstavnika Sindikata željezničara Hrvatske - SŽH – Hrvatska, 6 predstavnika Sindikata radnika u prijevozu i komunikacijama – Makedonija i 15 predstavnika USLM-a, 2 predstavnika Nacionalne sindikalne konvencije prijevoznika Rumunjske – CSNTR, 2 predstavnika Federacije transporta i javnih usluga ATU iz Rumunjske, a od strane rumunjskog Ministarstva prijevoza sudjelovao je 1 jedan predstavnik; kompaniju Metrorex predstavljala su 2 predstavnika. Europsku federaciju radnika u transportu – ETF predstavljao je 1 predstavnik.

Dokumenti koji su predstavljeni i o kojima se razgovaralo, kao i tehnike koje su se koristile (socijalni dijalog u sektoru prijevoza u Rumunjskoj – predstavljanje socijalnih partnera, zakonodavstvo, problemi s kojima se suočavaju, pronađena rješenja – primjeri uspjeha i neuspjeha, utjecaj ekonomske krize na radna mjesta u sektoru prijevoza ; predstavljanje Europske Unije i politika Europske Unije u području prijevoza, ali i socijalni dijalog na europskoj razini u području prijevoza i socijalni dijalog iz perspektive poslodavca), za vrijeme workshopa predstavljali su polazišnu točku i ujedno i model za buduće aktivnosti. Razmjena iskustava i porast stupnja znanja i poznavanja socijalnoga dijaloga glavni su ciljevi projekta u cilju stvaranja jedne mreže sindikalnih partnera na europskoj razini.



Predsjednik USLM-a i menadžer ovog projekta, gospodin Ion Radoi otvorio je ovo zbivanje i sudionicima poželio dobrodošlicu. Predstavljanje cjelokupnog projekta napravila je gospođa Marinela Angelescu, kao administratorica projekta.

Florian Crișu și Marian Bărăgău predstavili su stanje socijalnog dijaloga u Rumunjskoj i na nacionalnoj razini, ali i stanje u sektoru prijevoza, i to predstavljanjem partnera uključenih u ovaj proces, predstavljanjem oblika manifestacije, načina djelovanja, ali i poteškoća s kojima se suočavaju u kontekstu sadašnje krize.

O onome što radi onaj drugi važni sudionik ovoga procesa (poslodavac u Rumunjskoj) govorio je kratko direktor za menadžment operacija u okviru društva SC Metrorex, Marian Aldea, koji je naglasio efikasnost socijalnoga dijaloga na razini društva.

Također, stajalište Vlade (Ministarstva prijevoza) predstavila je u svojem izlaganju, Roxana Mihaescu – savjetnica i ekspert za socijalni dijalog. Njezino je izlaganje obuhvatilo shemu funkcioniranja socijalnoga dijaloga na razini Ministarstva prijevoza, propisani socijalni dijalog i dobrovoljni socijalni dijalog, načine djelovanja, ali i primjer jednog projekta koji će biti pokrenut na inicijativu Ministarstva prijevoza zajedno s Međunarodnom organizacijom rada, a radi se o „konsolidaciji sposobnosti socijalnih partnera u sektoru prijevoza, kako bi se uključili u konstruktivan i efikasan socijalni dijalog, na međunarodnoj razini, nacionalnoj razini i na razini poduzeća”.



### SOCIJALNI DIJALOG

- A) KONCEPT** – proces socijalnog izvora definiran od njegove manifestacijske karakteristike bi ili trilateralne, ovisno od slučaja.
- B) CILJ ovog procesa** – interes impliciranih strana u procesu za sudjelovanje u donošenju odluka kao i njihove konkretizacije u smislu zadovoljavanja specifičnih potreba svake strane:
- sindikat:
    - obrana i unapređenje materijalnih i profesionalnih Njegovi članova;
  - poslodavstvo:
    - maksimiranje profita
  - vlada ( administracija):
    - proračunska smanjenja, eliminiranje socijalnih tenzija
- **NAPOMENA** – u najvećem broju slučajeva interesi se ne poklapaju (divergentni su) što neizbježno vodi ka konfliktima , socijalnim tenzijama itd. Glavni cilj socijalnog dijaloga je u stalnom pokušaju izbjegavanja socijalnog konflikta , postizanja kompromisa
- Florin Crăiu WPP | Bucuresti Septembrie 2010

Na marginama predstavljenih materijala održale su se diskusije i svi su sudionici imali važne doprinose.

Tako, Pavel Hristov, predstavnik FTW Podkrepa skrenuo je pozornost na činjenicu da postoje sličnosti između strukture i načina funkcioniranja socijalnog dijaloga u Rumunjskoj i socijalnog dijaloga u Bugarskoj, i da bez obzira na probleme koje prouzrokuje nedostatak efikasnosti socijalnog dijaloga, uloga sindikata je ta da se bore kako bi branili interese sindikalnih članova.

Također, kolege iz USLM-a, Rumunjska, Barbu Emil i Marinescu Mihai, donijeli su nadopune o važnosti sindikalnog jedinstva i ispunjenju sindikalnih ciljeva, o kontinuiranom dijalogu s poslodavcima. Poslodavci moraju biti svjesni da monolog nije rješenje za probleme, a da je dijalog osnova, temelj u jednom efikasnom socijalnom partnerstvu. Nadalje, Biserka Zorbas, predstavnica Sindikata željezničara Hrvatske, napomenula je da sindikati moraju nadzirati akcije poslodavaca u interesu svojih zaposlenika.

Nadalje, Biserka Zorbas, predstavnica Sindikata željeznica Hrvatske, napomenula je da sindikati moraju nadzirati akcije poslodavaca u interesu svojih zaposlenika.

Vezano uz izlaganje predstavnice Ministarstva prijevoza, postavljeno je pitanje o nakani ove institucije da uključi sindikate u spomenuti projekt i da li će se to konkretizirati – odgovor koji je dala bio je sljedeći: da 5 (pet) sindikalnih konfederacija na nacionalnoj razini (Rumunjske) imaju ulogu imenovati sindikate, a projekt pretpostavlja materijalne i financijske resurse kojima ministarstvo još ne raspolaže.

Dana Mocanu, predstavnica Odjela za europsko informiranje, ali i osoba odgovorna za nadziranje i evaluaciju projekta, napravila je prezentaciju o Europskoj Uniji – opći podatci, institucije, komunitarne i socijalne politike, politike iz područja prijevoza, ciljevi; nakon prezentacije uslijedila su pitanja i komentari. Pitanje su bila kako slijedi : što će se dogoditi s Europskom Unijom u budućnosti – odgovor je bio da će Europska Unija nadalje izdržati, kao što se to dogodilo nebrojeno puta i u različitim situacijama, jer promovira ideju o solidarnosti i jedinstvu, međutim, naša je dužnost kao građani da izrazimo i podržimo svoje stavove i da mislimo na to što možemo mi napraviti za Europu, prije nego što očekujemo nešto od Europske

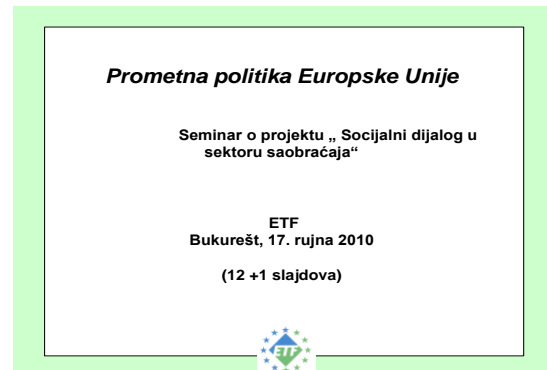
Unije. Štoviše, građani moraju imati svoj stav, svoje stajalište u nastojanju i želji da naprave nešto za poboljšanje socijalnog statusa, stoga mora postojati reciprocitet (obostranost) i poštovanje s obje strane.

Europsku federaciju radnika u transportu predstavljao je tajnik, odnosno tajnica za europske politike, Cristina Tilling, koja je imala prezentaciju o politici Europske Unije u području prijevoza, i o socijalnom dijalogu u području prijevoza na europskoj razini. Gospođa Tilling spomenula je da u području socijalnih politika, Europska Unija nema kompetencije za odlučivanje, ne koordinira socijalne politike, ne postoji komunitarna politika o socijalnoj sigurnosti na europskoj razini, ali postoji komunitarna politika u području prijevoza (u zrakoplovstvu, željeznicama, cestovnom prometu). Istaknute su mjere koje predviđa Bijela karta o prijevozu, politike i ciljevi tog sektora, ohrabrivanje tehnološkog napretka, zakonodavi okvir, i tako dalje.

Komentari koji su uslijedili nakon prezentacije bili su vezani uz politike o liberalizaciji, o europskim koridorima, infrastrukturi, starenju stanovništva itd., o aspektima koji ima utjecaja na nacionalne politike iz područja prijevoza. Istovremeno spomenuto je da se bez prijevoza na europskoj razini ne može se izgraditi efikasno gospodarstvo, a implementacija direktiva na razini (svake) države članice mora se napraviti u skladu s nacionalnim zakonodavstvom.

### ŠTO JER EUROPSKA UNIJA (EU)?

- **Rezultat procesa suradnje, započet 1951. godine, u Bruxelles-u, između 6 europskih zemalja (Njemačka, Francuska, Italija i Benelux-a)**
- **ZADAĆA: organiziranje međusobnih odnosa zemalja članica na koherentan način, imajući za temelj princip solidarnosti**



Rasprave i diskusije održane nakon izlaganja, istaknule su činjenicu da je potrebno više vremena da bi se shvatila važnost europskog socijalnoga dijaloga, kao i veza između dviju razina, nacionalne razine i europske razine. Također, napisano je pismo potpore za kolegu iz Makedonije, iz sindikata u zračnim lukama, koji nije mogao sudjelovati na workshopu radi toga jer je poslodavac prekršio minimalna pravila socijalnoga dijaloga i nije mu dopustio dolazak u Bukurešt. Svi su sudionici izrazili solidarnost s njim i protestirali u njihovim izlaganjima, obzirom na ovaj čin jednog poslodavca, koji ne shvaća minimalna pravila jednog demokratskog procesa, tim više što je Makedonija u punom procesu pristupanja Europskoj Uniji. Pismo su službeno potpisali nazočni i ono je proslijeđeno nadležnim tijelima u Makedoniji, nakon čega je dobiven odgovor od kompanije TAV, kojim obavještavaju da je posrijedi nesporazum i da će pozvati sindikalne predstavnike na razgovore.



Sudionici nazočni na ovom zbivanju imali su mogućnost poboljšati svoja znanja iz područja tema o kojima se razgovaralo na ovom zbivanju, ali i mogućnost razvijanja i uspostavljanja novih odnosa suradnje na razini njihovih organizacija. Međutim, ono što su primjetili svi sudionici u okviru ovog workshopa, bilo je to da je informacija koju su dobili o europskom socijalnom dijalogu bila iznimno korisna i da se nameće potreba budućih rasprava kako bi se tema produbila. Bez socijalnog dijaloga ne mogu postojati i ne mogu se održati odnosi među socijalnim partnerima. Prema tome, socijalni dijalog je radni instrument za postizanje socijalnih, zakonodavstvenih i drugih ciljeva sindikata, ali i ciljeva poslodavaca, što će pak voditi prema poboljšanju industrijskih odnosa.

Također, naglašena je važnost problematike socijalnoga dijaloga iz perspektive napora koji moraju uložiti sindikati u Makedoniji i Hrvatskoj u cilju prilagođavanja europskom zakonodavstvu u tom području, uzimajući u obzir skorašnje pristupanje Europskoj Uniji.

## **B3 WORKSHOP 2**

Workshop broj 2 održan je u razdoblju 4. – 5. studenoga 2010, u Sofiji, u Bugarskoj, i na tom workshopu sudjelovalo je 39 predstavnika iz partnerskih organizacija, kao što slijedi : 10 predstavnika Federacije zaposlenika u prijevozu Podkrepa – Bugarska, predsjednik Federacije

Podkrepa i jedan savjetnik ove federacije, 6 predstavnika Sindikata željeničara Hrvatske, 6 predstavnika Sindikata radnika u prijevozu i komunikacijama – iz Makedonije, i 9 predstavnika USLM-a, 1 predstavnik Federacije prijevoza i javnih službi ATU Rumunjska, 1 predstavnik Nacionalne sindikalne konvencije prijevoznika u Rumunjskoj - CSNTR, 1 predstavnik Ministarstva prijevoza u Bugarskoj, gopsodin Kamen Kichev, 1 predstavnik Ministarstva rada Bugarske, Totju Mladenov i 2 predstavnika Željezničke kompanije Bugarske.



Teme o kojima se razgovaralo tijekom dva radna dana bile su vezane za: socijalni dijalog u sektoru prijevoza u Bugarskoj (predstavljanje socijalnih partnera, zakonodavstvo, problemi s kojim se suočavaju, prepoznata rješenja – primjeri uspjeha i neuspjeha, utjecaj ekonomske krize na sindikate u Bugarskoj, socijalni dumping i uloga socijalnog dijaloga u suzbijanju socijalnog dumpinga – sindikalne strategije za njegovo suzbijanje).

I ovoga puta, zahvaljujući sudjelovanju predstavnika Ministarstva prijevoza, Ministarstva rada i Željezničke kompanije Bugarske, sudionici su imali priliku dobiti korisne informacije u pogledu tema koje su se našle na dnevnom redu. Partneri iz Bugarske smatrali su da ovaj workshop poboljšava odnose između sindikata i poslodavaca - a sam događaj i projekt imali su ulogu poveznice među uključenim sudionicima.

Predstavnik Ministarstva prijevoza, Kamen Kichev, u svojoj intervenciji tijekom ovog workshopa, naglasio je važnost i potrebu ovakvog tipa zbivanja, spomenuo je da su odnosi između sindikata i poslodavaca u Bugarskoj dobri, što pogotovo dolazi do izražaja na sjednicama konzultativnih odbora, koju pokazuju da je politika institucije promovirana na transparentan način. Također, spomenuo je da, ministarstva prijevoza s balkanskog područja konstantno i efikasno surađuju onda kada su u pitanju zajedničke politike. Ministarstvo prijevoza Bugarske ima dobru suradnju s ministarstvima u Rumunjskoj i Makedoniji, te da je jedina metoda održavanja veza sa susjednim zemljama intenzivna suradnja među ovim institucijama.

Predsjednik FTW Podkrepa, Rozen Zarkov, potvrdio je da odnos suradnje između sindikata i poslodavca dobro funkcionira, da zajedno promoviraju socijalni dijalog, ali da ipak postoje pojedini problemi koji zabrinjavaju sindikate – radi se o restrukturiranju radnih mjesta, a to je

aspekt koji zabrinjava zaposlenike, jer poslodavci moraju biti svjesni činjenice da je ljudski kapital iznimno važan za svaki tip aktivnosti na nacionalnoj razini. Također, Zarkov je predstavio zajedno s Iulianom Tsenovim, Pavlom Hristovim i Iskrom Ivanovom – predstavnicima FTW-a Podkrepa, stanje socijalnoga dijaloga sa svim njegovim implikacijama u sektoru prijevoza u Bugarskoj.

Osim teme vezane za socijalni dijalog u Bugarskoj, glavni izazov u okviru ovoga workshopa bio je socijalni dumping. Izazov s kojim se sudionici susreću u svojim djelatnostima prijevoza – izlagali su o toj temi Florian Crișu, ekspert u USLM i Vladimir Boiadijev, savjetnik u FTW Podkrepa.

Prezentacije su istaknule aspekte navedene kako slijedi:

- cijena rada – slobodno kretanje radnika u Europskoj Uniji;
- agencije za privremeno zapošljavanje radne snage;
- omjer između najmanje plaće i srednje plaće;
- radno zakonodavstvo, postojanje velike količine radne snage u određenim sektorima djelatnosti itd.,

i nekoliko od *glavnih izazova* ovog fenomena, kao što su:

- ograničavanje pristupa radnom tržištu radnicima iz trećih zemalja;
- postojanje sive ekonomije;
- ilegalno zapošljavanje radne snage – temeljna sindikalna prava itd.

Istodobno je naglašeno nekoliko sindikalnih metoda za suzbijanje politike dumpinga: kampanije u tisku, senzibiliziranje javnog mnijenja, zajednica, mjesnih vlasti, kompanije za suzbijanje dumpinga (organiziranjem mitinga, prosvjeda itd.), također otvorenim pismima upućenim tijelima izvršne i zakonodavne vlasti itd.

**Какво е социалният дъмпинг?**

Всяка практика на дадена държава или предприятие, насочена към **нарушаване**, **заобикаляне** или **влошаване**, повече или по-малко **умишлено**, на действащото **социално законодателство** /право/ – национално, европейско или международно – **с оглед извличане на икономическа полза**, най-вече във връзка с конкурентноспособността.

☐ **Što je socijalnu dumping?**

Bilo koja praksa jedne države ili firme koja ima za cilj **kršenje**, **izbjegavanje** ili pogoršanje uvjeta - manje više ciljanim **akcijam** – **socijalnog zakonodavstva na snazi** (pravo) – nacionalnog, europskog ili međunarodnog – u **cilju dobijanja profita**, najčešće na račun konkurenije.

U tom kontekstu, organiziran je rad po grupama po zemljama u cilju određivanja sindikalnih strategija koje će suzbijati socijalni dumping. Nakon održanih rasprava pronađeno je nekoliko

rješenja kojima socijalni dijalog može umanjiti učinak socijalnog dumpinga. Među pronađenim rješenjima mogu se nabrojiti: poštovanje zakonodavstva o ograničavanju pristupa mobilnih radnika; ujednačavanje razina plaća; organiziranje zajedničkih akcija sindikata s područja Balkana itd.



Željezničku kompaniju, predstavljala je predstavnicica Odjela za ljudske resurse, Diana Lukova, koja je predstavila socijalni dijalog s pozicije poslodavca. Prema njezinom mišljenju, stanje je uravnoteženo u svim zajedničkim poduzetim akcijama, a mehanizam socijalnih politika poštuju obje strane. Međutim, ne treba zaboraviti konfliktne situacije, koje su ponekad neizbježne, koje se rješavaju također putem socijalnoga dijaloga, i u kojima sindikat ima ulogu katalizatora, a poslodavac ima na umu obostrano poštovanje.

Ministar rada i socijalnih politika, Totju Mladenov, napomenuo je da njegova institucija promovira socijalni dijalog u području prijevoza, i da je u posljednje vrijeme postojao intenzivni socijalni dijalog. Angažman/obvezivanje ministarstva je stjecanje potrebne ravnoteže između rada i kapitala, putem socijalnog dijaloga u cilju rješavanja zajedničkih problema u kriznim situacijama, ali i u drugim situacijama. U posljednje vrijeme, u Bugarskoj, sindikati su uživali u dužnom poštovanju, ponovnim pozivom i ulaskom njihovih predstavnika u Odbore za socijalni dijalog. Štoviše, spomenuo je činjenicu, da su zajedničkim naporima odobrene mjere protiv krize, i da je bilo značajnih doprinosa u pregovaranju radnih ugovora za sve grane djelatnosti – za promoviranje socijalnoga dijaloga potrebno je poštivanje zakona i konvencija, a reforme u sektoru prijevoza moraju biti napravljene u suradnji s predstavnicima radnika.

Pitanja koja su postavljali sudionici bila su vezana za vrijeme koje ministarstvo odvaja za sindikate i njihove probleme pogotovo u vezi s tendencijom produženja radnog vijeka za zaposlenike i aktualno stanje u Bugarskoj. Ministar rada odgovorio je da je Ministarstvo rada otvoreno problemima s kojima dolaze sindikati, a kao primjer naveo je i temu « socijalnih osiguranja ». U tom smislu, socijalni partneri i Vlada skopili su sporazum na nacionalnoj razini koji se odnosi na stabilizaciju sustava socijalnih osiguranja za sljedećih 25 godina. Mirovinski sustav trenutno se suočava s velikim deficitom i nedavno je pokrenuta reforma spomenutoga sustava s ciljem njegova ponovnog uravnoteženja. Jedno od rješenja je to da se državna

osiguranja moraju kombinirati s privatnim fondovima, što znači da je potrebna stroga disciplina u vezi s plaćanjem doprinosa, kako bi se osigurala budućnost svih korisnika sustava.

Na završetku događaja, kolege iz Sindikata željezničara Hrvatske – SŽH, predstavili su situaciju vezanu za nedostatak zaštitnih i sigurnosnih sredstava i odjeće za radnike u željezničkom sektoru u Hrvatskoj. Obzirom na predstavljeno stanje, nazočni su sudionici odlučili podržati akciju Sindikata željezničara Hrvatske, i to upućivanjem pisma Ministarstvu prijevoza kako bi se riješio taj problem.

### **B4 WORKSHOP 3**

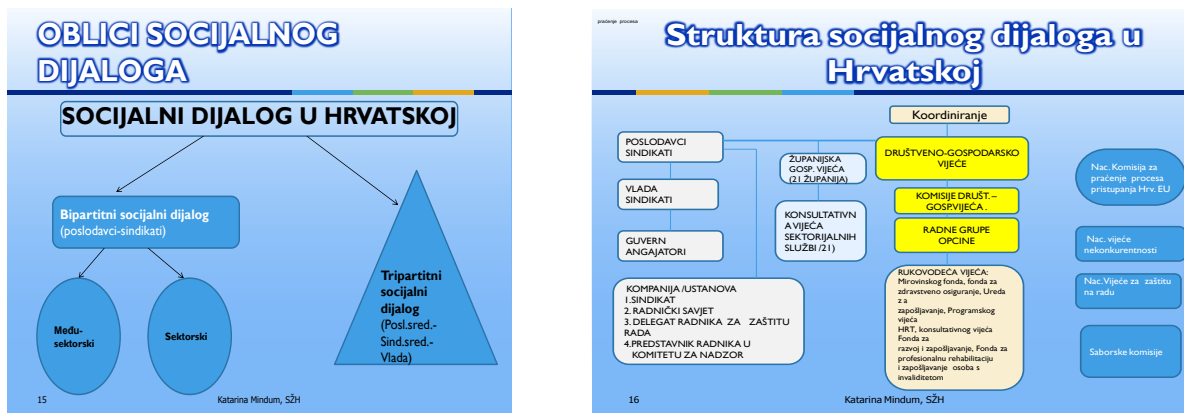
Treći po redu Workshop, održan je u Hrvatskoj, u Stubičkim Toplicama, u razdoblju od 9. – 10. prosinca 2010., na kojem je sudjelovalo 46 predstavnika, među kojima: 12 predstavnika Sindikata željezničara SŽH – Hrvatska, predsjednik SŽH, jedan predstavnik Ministarstva prijevoza i jedan predstavnik Hrvatskih željeznica, 6 predstavnika Sindikata zaposlenih u prijevozu Podkrepa – Bugarska, 15 predstavnika USLM-a, 2 predstavnika Nacionalna sindikalne konvencije prijevoznika iz Rumunjske – CSNTR, 3 predstavnika Federacije prijevoza i javnih službi ATU iz Rumunjske.



Riječ dobrodošlice sudionicima je uputio predsjednik Branko Kreš, nakon čega je uslijedilo kratko predavljanje workshopa održanog u Sofiji. Zatim se prešlo na teme predviđene dnevnim redom: socijalni dijalog u sektoru prijevoza u Hrvatskoj, utjecaj statusa zemlje kandidata, odnosno Hrvatske i Makedonije, na socijalnu dimenziju sektora prijevoza – zakonodavstvo, socijalni dijalog, koristi, uloga sindikata itd., utjecaj pristupanja Eurospkoj Uniji na sektor transporta u Rumunjskoj, Bugarskoj – preporuke za zemlje kandidate, odnosno Hrvatsku i Makedoniju, socijalni dijalog iz perspektive poslodavca u odnosu sa sindikatima, Strategija iz Lisabona s perspektivom Strategije Europa 2020. (strategija Europa 2020. nastavak je Lisabonske strategije koja se odnosila na razdoblje 2000.-2010.), ali i utjecaj strategije na

nacionalnoj razini, rasprave i diskusije vezane uz primjenu Lisabonske strategije u zemljama članicama, odnosno u Rumunjskoj i Bugarskoj.

Katarina Mindum, dopredsjednica Sindikata željezničara Hrvatske, nastavila je s predstavljanjem Socijalnoga dijaloga u Hrvatskoj, koji ne funkcionira u skladu s njegovom definicijom kao ni u skladu s važećim propisima. Ocjenila je kako stanje nije baš pozitivno za radnike u sektoru prijevoza, te da su oni nezadovoljni zbog nedostatka učinkovitog socijalnog dijaloga. Hrvatska nema zakon o reprezentativnosti sindikata, što stvara poteškoće pogotovo kada je riječ o definiranju područja za koja se pregovara i o formiranju odbora za pregovaranje kolektivnih ugovora. Što se tiče strukture, socijalni dijalog u Hrvatskoj izgleda kao što je predstavljen na donjoj slici:



Zaključak nakon predstavljanja ove situacije je taj da se mora povećati odgovornost socijalnih partnera kako bi se razvio vlastiti kapacitet, a također mora porasti odgovornost javnih vlasti za razvoj vlastitog radnog kapaciteta. Istodobno, sadašnji model socijalnoga dijaloga mora postati učinkovitiji, jer partneri sudjeluju s jednakih pozicija u stvaranju, primjeni, nadziranju i evaluaciji javnih politika, u korist svih socijalnih kategorija u Hrvatskoj. Nadalje, partneri iz Bugarske i Makedonije su zajedno potvrdili da je potrebno da sindikati budu bolje organizirani i da koriste sve mehanizme obrane interesa zaposlenika.

Jedno od pitanja postavljenih nakon predstavljanja socijalnoga dijaloga u Hrvatskoj bilo je vezano za karakter odlučivanja ili konzultacije koje ima Gospodarsko-socijalno vijeće. U tom smislu, odgovor je bio da to Gospodarsko – socijalno vijeće, ima samo savjetodavni karakter, a ne donosi odluke, kada je u pitanju proces usvajanja zakonodavstva. Nakon što su predstavljeni stajališta sindikata o socijalnom dijalogu u Hrvatskoj, nazočnost predstavnika Ministarstva prijevoza i infrastrukture bila je važan doprinos ovom zbivanju.

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

### Liberalizacija željezničkog prometa u RH

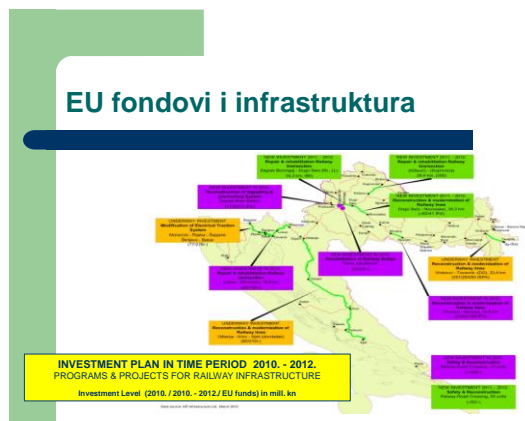
Uprava željezničkog prometa  
Danijel Krakić

prosinac 2010.  
Stubičke toplice



Tako, Danijel Krakić, ravnatelj Uprave za željeznički promet, koji je predstavljao Ministarstvo prijevoza, obavijestio je nazočne o postojanju Sporazuma o započinjanju pregovora za pristupanje Europskoj Uniji, na temelju kojega su usvojeni određeni propisi, čija je uloga ta da sustav prijevoza u Hrvatskoj bude funkcionalan. U svojstvu zemlje kandidata za Europsku Uniju, Hrvatska mora ispuniti određene uvjete i kriterije koje je preuzela. U tom smislu, osnovana su određena tijela namjenjena prijevoznim djelatnostima kao što su: Agencija za regulaciju tržišta, Agencija za sigurnost željezničkog prometa, itd. Spomenuta je činjenica da postoje određeni projekti koji se odvijaju i koji se odnose na željezničku infrastrukturu, u cilju njezina poboljšanja. Vezano za odnos među socijalnim partnerima po pitanju socijalnoga dijaloga, taj odnos postoji, ali ne odgovara uvijek zahtjevima sindikatima.

Vezano za proces restrukturiranja u okviru željezničkog sektora, pitanja koja su sudionici postavili gospodinu Krakiću bila su: da li on procjenjuje da će ovaj proces dovesti do kolapsa, do smanjenja količine prometa, da li se povećao ili smanjio stupanj udobnosti prijevoznih usluga itd. Odgovor je bio: restrukturiranjem željeznica u Hrvatskoj ima se u vidu poboljšanje kompetitivnosti željezničkog sustava, ali i dugotrajnu strategiju vezanu uz program razvoja željeznica.



Marian Bărăgău i Rozen Zarkov, predstavnici partnera uključenih u projekt istaknuli su u svojim prezentacijama aspekte o utjecaju pristupanja Eurospkoj Uniji, jače i slabije strane ovoga procesa:

### Jače strane utjecaja pristupanja Eurospkoj Uniji:

- Razvoj djelatnosti prijevoza po europskim koridorima;
- Pripadajuć radna mjesta za radnike iz sektora prijevoza;
- Stavljana je naglasaka na ekološki prijevoz i tehnički i sigurnosni stupanj opreme i prijevoznih sredstava (ulaganja u kupnju novih oprema za usmjeravanje i nadziranje cestovnog, željezničkog, zračnog prometa) itd.

### Slabije strane

- Rast cijena, pripadajućih usluga, ekonomski neopravdano;
- Masovan gubitak radnih mjesta pogotovo u željezničkom sektoru;
- Opasno smanjenje stupnja sigurnosti i udobnosti ;
- Rast socijalnog dumpinga;
- Porast broja nezaposlenih u željezničkom sektoru itd.

Teme Strategija iz Lisabona s perspektivom Strategija Europa 2020. predstavila je Dana Mocanu. Iz predstavljene teme proizašli su ciljevi, mjere koje se trebaju poduzeti u perspektivi izazova povezanih s globalizacijom, razvojem informatičkog društva, inteligentnim ekonomskim rastom, trajnim i inkluzivnim, socijalna inkluzija itd. Na pitanja postavljena u vezi uspjeha Strategije Europa 2020. postignućem postavljenih ciljeva, gospođa Mocanu odgovorila je da proces ovisi o nacionalnim vlastima svake države.

### Strategija Europa 2020

- **Cilj:** Europska unija-pametno, održivo gospodarstvo povoljno za socijalnu uključenost.
- **3 prioriteta:**
  - **pametan gospodarski rast** : gospodarstvo temeljeno na spoznaji i inovaciji;
  - **održivi gospodarski rast**: kompetitivno gospodarstvo s niskim postotkom ugljika i učinkovitim korištenjem resursa
  - **inkluzivan gospodarski rast**: gospodarstvo s visokim zapošljavanjem koje generira socijalnu i teritorijalnu koheziju



Druga tema na dnevnom redu bila je uloga sindikata u procesu integracije u Europsku Uniju, tema koju su predstavili predstavnici sindikata iz Hrvatske i Makedonije, u svojstvu država kandidata za pristupanje Eurospkoj Uniji. Važne točke njihovih izlaganja odnosila su se na:

socijalno partnerstvo, koje mora biti temelj za primjenu europskog socijalnog modela; harmonizacija/prilagodba zakonodavstva mora se odvijati putem socijalnoga dijaloga i mora uživati široku potporu socijalnih partnera; uključivanje sindikata, njihovim sudjelovanjem u radnim grupama za pripremu stajališta i pregovaranje, osiguravanje socijalne prihvatljivosti procesa.

Sve je to napravljeno u cilju poticanja gospodarskog i socijalnog rasta zemalja kandidata, kako bi se osigurao visoki stupanj ekonomskih i socijalnih prava po modelu prava i pozicije zaposlenika u zemljama članicama Europske Unije. Zaključak je da sindikati dijele iste probleme, ali rješenja se moraju prilagoditi uvjetima na nacionalnoj razini.

U skladu s onime o čemu se raspravljalo tijekom ovoga zbivanja, partneri uključeni u projekt odlučili su izdati zajednički dokument koji predviđa obostranu potporu među partnerskim organizacijama u sindikalnoj borbi, kada god situacija nameće poziv na solidarnost.

## **B5 WORKSHOP 4**

Četvrti Workshop održan je u Skoplju, u Makedoniji, u razdoblju od 3. - 4.02.2011. Na ovom workshopu sudjelovao je 41 predstavnika od kojih :

- 6 predstavnika Federacije zaposlenih u prijevozu Podkrepa – Bugarska;
- 7 predstavnika Sindikata željezničara Hrvatske SŽH – Hrvatska;
- 13 predstavnika Sindikata zaposlenika u sektoru prijevoza i komunikacija – Makedonija
- 8 predstavnika USLM-a iz Rumunjske;
- 1 predstavnik Federacije prijevoza i javnih službi ATU iz Rumunjske,
- 3 predstavnika Izaslanstva Europske Komisije ;
- 2 predstavnika Ministarstva rada Makedonije ;
- 1 predstavnik zaklade Friederich Ebert Stiftung.
- 1 predstvanik Europske federacije radnika u transportu ETF.

Struktura dnevnog reda ovoga workshopa pratila je model ostalih zbivanja. Riječ dobrodošlice gostima je uputio domaćin iz Makedonije, predsjednik Sindikata zaposlenih u prijevozu i komunikacijama, Ljube Stojkovski. Zatim, glavni tajnik Europske federacije radnika u transportu, Eduardo Chagas, naglasio je kako je zanimljivo to što u okviru ovoga projekta partneri su dvije države članice Eurospke Unije, ali i dvije države kandidati, koje trebaju poboljšati svoja znanja iz ovoga područja na razini regije, ali i na razini Europske Unije. To je zato što sektor prijevoza ne poznaje granice, a sindikati moraju stalno biti u kontaktu s ETF-om i ITF-om upravo kroz ovakve aktivnosti –aktivnosti koje predstavljaju nekoliko koraka prema boljoj informiranosti za sindikate u prijevozu.

Nakon ovoga uvoda, gospođa Marinela Angelescu predstavila je sažetak četvrtkog (4) workshopa, koji je održan u Hrvatskoj. Teme obuhvaćene dnevnim redom bile su kako slijedi: situacija socijalnoga dijaloga u Makedoniji; izvještaj – progres (izvještaj o napretku) Europske Komisije za sektor transporta u Makedoniji; održiv prijevoz i vizija ETF-a o održivom prijevozu; sindikalne strategije potrebne za suočavanje s izazovima ekonomske krize, zaštita prava sindikalnih članova i smanjenje negativnog učinka na politike o zapošljavanju.



Prezentacijom koju su napravili naše kolege iz Makedonije, predsjednik Ljube Stojkovski i glavni tajnik Goran Veskov, istaknut je način na koji “funkcionira” socijalni dijalog, ali i organiziranje radnika iz Sindikata prijevoza i komunikacija. Zatim su uslijedile rasprave o europskim politikama, vrlo zanimljiva tema za sudionike, ali i predstavljanje svih unaprijed potrebnih legalnih uvjeta, glede reprezentativnosti i uspostavljanju efikasnog socijalnog dijaloga, koji bi vodio do završetaka kolektivnih pregovora na razini grane uz sporazum s Ministarstvom prijevoza i komunikacija Makedonije. Kolege iz Makedonije naglasili su činjenicu da se stav Ministarstva prijevoza očituje na negativan način u nekima od kompanija u kojima je država vlasnik. Oni su se odnosili pogotovo na Željeznice u Makedoniji, gdje je sindikalna organizacija u prijevozu i komunikacijama ignorirana nakon što je ista zatražila pokretanje procesa kolektivnog pregovaranja.



Zanimljive podatke pružili su predstavnici Izaslanstva Europske Unije u Makedoniji, o socijalnom dijalogu u sektoru prijevoza i izvještaj – progres (izvještaj o napretku) Makedonije.

Tako, iz prezentacije Emanuelle Guiheneuf, šefice Odjela za operativu II, spominjemo sljedeće:

- Ovaj događaj predstavlja mogućnost za razmjenu iskustva i razmatranja o praktičnim načinima na kojima organizacije poslodavaca i radnika mogu surađivati i doprinijeti u razvijanju kompetitivnih globalnih poslova, u razvoju efikasnih javnih vlasti i dobrih praksa u procesu zapošljavanja radne snage.
- Poznata nam je činjenica da je konitnuirani razvoj – ne samo pristupanje novih država članica – nego također, i odgovor na izazove s kojima se svi suočavamo.
- Kako da se borimo protiv nezaposlenosti i kako stvarati veći broj radnih mjesta i bolja radna mjesta, kako promovirati profesionalne kvalifikacije i sposobnosti, kako možemo poboljšati funkcioniranje tržišta rada kao odgovor na potrebe kompanija i radnika, kako promovirati jednakost mogućnosti između muškaraca i žena i kako se boriti protiv diskriminacije, kako predvidjeti posljedice demografskih izazova, kako otkloniti strah radnika u vezi nestajanja radnih mjesta.
- U posljednje vrijeme države članice Europske Unije zajedno su radile kako bi ostvarile ove zajedničke ciljeve i kako bi se osiguralo to da svi imaju pristup pravima, resursima i uslugama potrebnim za potpuno sudjelovanje u društvenom i gospodarskom životu.
- Ovaj angažman, koji ima u središtu europski socijalni model, obnovljen je novom razvojnom strategijom Europske Unije, “Europa 2020”. Globalni je cilj jasan: promovirati gospodarstvo socijalnog tržišta koje će biti više ekološko, kompetitivnije i inkluzivnije. Jedno od glavnih ciljeva je otvaranje radnih mjesta, što je pak kamen temeljac za bilo koju strategiju za suzbijanje siromaštva i socijalne isključenosti.
- Uspjeh restrukturiranja infrastrukture, popraćene reformama u sustavu u velikoj mjeri ovisi o sveobuhvatnoj potpori i o općoj prihvatljivosti. To ne bi bilo moguće bez aktivnog uključivanja organizacija civilnoga društva i bez dijaloga sa socijalnim partnerima.
- Sve bi Vlade trebale biti ohrabrivane u tome da dopuste predstavnicima socijalnih partnera i relevantnih drugih organizacija civilnoga društva da na aktivan način sudjeluju u procesu razvoja politika o prijevozu i u izradi nacrtu strategija o reformi.
- Pomoću instrumenta IPA (IPA – pomoć koju pruža Europska Unija u pred-pristupnoj fazi) Europska je Komisija pružila financijsku potporu za: ulaganja u infrastrukturu, izgradnju institucija ili organiziranje brojnih seminara TAIEX.

Na kraju, predstavnica Izaslanstva Europske Unije u Makedoniji naglasila je važnost socijalnih partnera u zemljama kandidatima, kao važnim subjektima u uspjehu procesa pregovaranja i socijalnoga dijaloga kao jamstvo efikasnosti socijalnih institucija u ovim zemljama.

Izvještaj – progres, izvještaj o pomacima u prijevoznim politikama u Makedoniji, predstavila je gospođa Manuela Manolis, predstavnica za politike o prijevozu i infrastrukturi, od strane Izaslanstva Europske Unije u Makedoniji. Predstavljene su poduzete mjere, usvojeno zakonodavstvo i mjere koje su nacionalne vlasti implementirale. Navodimo sektore prijevoza u kojima su zabilježeni pomaci:

### Cestovni prijevoz

- napravljen je značajan pomak po pitanju cestovne sigurnosti. Vijeće o cestovnoj sigurnosti nastavlja s konzultacijama s relevantnim institucijama, i u tom je smislu započeta i jedna kampanja, u skladu s godišnjim planom;
- usvojeno je novo zakonodavstvo o digitalnim tahografima;
- unatoč tome, administrativni kapacitet državnog inspektorata za prijevoz nije još uvijek adekvatan da bi osigurao primjenu zakonodavstva. Nadamo se da će budući projekt koji će biti financiran iz IPA.-e doprinjeti konsolidaciji kapaciteta Državnog inspektorata za prijevoz.

### Željeznički prijevoz

- Tijekom 2010. godine u željezničkom sektoru usvojena su 2 nova zakona – jedan zakon o željezničkom sustavu i drugi zakon o sigurnosti u sektoru željeznica.
- Željeznička agencija, postala je operacionalna u svojoj ulozi kao tijelo za licencu i regulaciju tržišta.
- Postoje 2 privatna željeznička operatera koji su poslali zahtjeve da dobivanje licence. Zbog nedostatka jasne procedure jedan od operatera nije dobio licencu, a drugi je operater svoju povukao.
- Pristup željezničkom tržištu je kompliciran i otvaranje tržišta suočava se s nizom izazova. Tijelo koje se bavi sigurnošću nije potpuno funkcionalno pa stoga procedure za izdavanje certifikata o sigurnosti ne postoje.

### Zračni prijevoz

- U sektoru zračnog prijevoza, Agencija za civilno zrakoplovstvo pretvorena je u odvojeno tijelo za reguliranje.
- Posljednji amandmani doneseni u zakonodavstvu o zrakoplovnom sektoru previđaju smanjenje finansijskih resursa Agencije za civilno zrakoplovstvo, u suprotnosti sa zahtjevima stečevina Europske Unije (aquisa Europske Unije) da djeluje kao neovisno tijelo za reguliranje.
- Kako bi ispunila zahtjeve Odbora za istragu nesreća, potrebna je konsolidacija kapaciteta ovog odbora, kako bi djelovao kao neovisno tijelo za istragu nezgoda i teških nesreća.

Uglavnom, administrativni kapacitet ima potrebu za više kvalificiranog osoblja.

### Prijevoz na plovnim putovima

- U području plovnih putova zabilježen je pomak u vezi s amandmanima na zakon u tom području. Još uvijek je potrebno uspostavljanje rekorda što se tiče primjene u praksu relevantnoga zakonodavstva.

Predstavnica zaklade Friederich Ebert Stiftung, gospođa Irena Trajkovska, spomenula je da postoji odnos suradnje između zaklade i Sindikata prijevoza i komunikacija u Makedoniji, te da su zajedno organizirali razne seminare na kojima su sudjelovali radnici iz sektora prijevoza.

Poslodavca, točnije, Željezničku kompaniju iz Makedonije nije predstavljao nitko. Oni su bili pozvani i iako su najavili svoj dolazak, nisu došli. No, bio je nazočan predstavnik Ministarstva rada i socijalnih politika, gospodin Sejdi Xhemaili, koji je govorio o situaciji socijalnoga dijaloga u Makedoniji.



U napravljenoj prezentaciji spomenuto je da se stvari odvijaju usporeno i s poteškoćama i da je godine 2010. osnovano Gopsodarsko-socijalno vijeće, nakon što je određeno koji su sindikati reprezentativni, oni su imenovali dva predstvanika, koji su članovi Gospodarsko-socijalnoga vijeća. Ovo vijeće ima ulogu okupiti socijalne partnere kako bi razgovarali o problemima u sektoru i kako bi pronašli rješenja.

Sudionici iz Makedonije izložili su svoja stajališta o stanju u sektoru prijevoza. Pokušali su organizirati svakojake kampanje za mobiliziranje i senzibiliziranje poslodavaca kako bi uspostavili gransko socijalno partnerstvo. Sve su ovakve akcije poduzete u skladu sa zakonom, mirnim putem ali poslodavci poduzimaju mjere koje oštećuju članove sindikata. Te su mjere: nezaposlenost, loši radni uvjeti; radnike u Makedoniji strah je govoriti o svojim problemima jer im se prijete da će izgubiti radno mjesto itd. Postojanje Gospodarsko-socijalnog vijeća ne znači da se poštuje zakonodavstvo i da poslodavci uzimaju u obzir prijedloge sindikata.

Jedan predstavnik Poduzeća za infrastrukturu željeznica, bio je nazočan na ovom zbivanju, riječ je o gospodinu Peri Spasoskom. Njegova je poruka bila da poduzeće ne želi smanjenje broja radnih mjesta, i da poduzeće ima niz investicijskih projekata za koje se nada da će se ostvariti.

Godine 2010. uspjelo se sklopiti kolektivni ugovor o radu u kojem su uključena i navedena sva prava radnika. Obzirom na ono što je govorio predstvanik poduzeća, jedan predstavnik sindikata željeznica, gospodin Slave Naumovski, rekao je da postoje veliki problemi vezani za zaštitu na radu, da radnici rade, ali da nisu plaćeni na vrijeme.

Usljedilo je predstavljanje koncepta o održivom prijevozu, opći pogled o stanju održivog prijevoza, njegove socijalne dimenzije i dobre prakse, koju su napravili Florian Crișu i Marian

Bărăgau, eksperti iz USLM-a, Rumunjska. Dugotrajni razvoj je “razvoj kojemu je cilj zadovoljavanje potreba sadašnjosti, bez kompromitiranja mogućnosti budućih generacija da zadovolje vlastite potrebe”.

## ODRŽIVI PROMET U EUROPSKOJ UNIJI

### 1. Definicija

**Održivi razvoj** – Razvoj koji pokriva **trenutne potrebe** bez ugrožavanja sposobnosti budućih generacija da pokrivaju svoje.

Trenutno postoje najmanje dva konsensa koji definiraju promet;

A. Funkcioniranje prometa ne bi bilo održivo, odnosno organiziranje prometa je nepravedno s tri stajališta:

- SOCIJALNOG
- GOSPODARSKOG
- EKOLOŠKOG (okoliša)

B. Drugi konsens bi bio oko održivog prometa

a) INTERNALIZACIJA EKSTERNALIJA

b) KORISNIK PLAĆA

c) POŠTENO TAKMIČENJE IZMEĐU RAZLIČITIH VRSTA PROMETA<sup>1</sup>

## 1. KONSTATIRANJE FENOMENA GOSPODARSKO-FINANCIJSKE KRIZE

- Smanjenje proizvodnje;
- Smanjenje potrošnje;
- Drastičan pad plaća;
- Masivna smanjenja radnih mjesta;
- Kolaps tržišta nekretnina;
- Drastičan pad kredita;
- Totalna neravnoteža proračuna itd.

2

Glavni tajnik ETF-a, Eduardo Chagas, predstavio je stajalište ETF-a o održivom karakteru prijevoza na europskoj razini. Iz njegove prezentacije, proizašlo je sljedeće:

- Prijevoz utječe na okoliš;
- Održivost se temelji na 3 važna pilona: okoliš, gospodarstvo i socijalna dimenzija;
- Održiv prijevoz ima kao prioritete: kvalitetna radna mjesta, prijateljski (ekološki) okoliš itd.

ETF je implementirao - jedan projekt pod nazivom TRUST – vizija sindikata o održivom prijevozu, koji je kao ciljeve imao: socijalnu dimenziju jedne dugoročne perspektive budućnosti prijevoza u Europi; potreba odgovarajuće evaluacije procesa restrukturiranja: problemi vezani za jednakost šansi iz perspektive dugotrajnosti itd., a kao zaključci projekta spominju se: uspostavljanje novog političkog okvira koji će dopustiti radnicima (prema njihovim potrebama) ali i dugotrajnoj socijalnoj dimenziji pristup europskoj prijevoznoj politici.

Nakon ovih izlaganja organiziran je jedan scenarij po radnim grupama za svaku partnersku zemlju. Tema o kojoj se raspravljalo u radnim grupama odnosila se na uključenost sindikata u razvoj održivog prijevoza. Zadaća radnih grupa bila je određivanje sindikalnih strategija kako bi se nosili s izazovima ekonomske krize, u cilju zaštite prava sindikalnih članova, smanjenjem negativnog učinka na politike o zapošljavanju.

Tema o kojoj se raspravljalo u radnim grupama odnosila se na to koliko se sindikati zauzimaju za razvoj održivog prijevoza. Zadaća radnih grupa bila je da odredi neke sindikalne strategije kako

bi se suočili s izazovima ekonomske krize i kako bi zaštitili prava sindiklanih članova smanjivanjem negativnog utjecaja na politike o zapošljavanju radne snage.

Stoga, rezultati radnih grupa istaknuli su sljedeće preporuke: povećana potreba za informiranjem, savjetovanjem i suradnjom na nacionalnoj razini; potreba sindikalnih akcija za stalno nadziranje; potreba europskih fondova za bolju informiranost i pripremu o politikama u području prijevoza; valoriziranje ljudskog kapitala a ne samo financijskog kapitala kao profit; pokušaj eliminacije rada na crno; uloga sindikata u nadziranju obrane i promoviranju prava sindikalnih članova i njegova uloga intervencije kod poslodavaca i predstavnika vlasti u trenutku kada zakonodavstvo oštećuje zaposlenike; akcije lobiranja u cilju promoviranja ekološkog prijevoza; potreba izrade analiza tržišta o potrebi električnog prijevoza, koji ne zagađuje okoliš itd.

Na kraju, generalni tajnik ETF-a, Eduardo Chagas, spomenuo je i potvrdio da je sastanak s partnerima projekta tijekom ovoga workshopa bio produktivan za sudionike. Također, naglasio je da su prezentacije bile kvalitetne, što je dokaz da su sindikati uključeni u problematiku politika prijevoza, te da su jedinstvo i solidarnost temeljni elementi u sindikalnim akcijama. Postizanjem jednog od ciljeva projekta „stvaranje sindikalne mreže među partnerskim organizacijama uključenim u projekt”, puno je lakše jedinstveno djelovati na transnacionalnoj razini.

Istodobno, Eduardo Chaga je naglasio činjenicu da će o sažetku diskusija biti informirana Međunarodna federacija radnika u transportu (ITF), u kojoj su svi partneri, uključeni u projekt, pridruženi.



Također, generalni tajnik ETF-a, Eduardo Chagas, bio je upoznat s protestnim pismom poslanim Ministarstvu prijevoza i komunikacija Makedonije, kojim pismom partneri uključeni u projekt izražavaju svoju solidarnost i potporu kolegama iz Makedonije vezano uz uspostavljanje socijalnoga dijaloga s Ministarstvom prijevoza i komunikacija.

## B6 ZAVRŠNA KONFERENCIJA

Na Završnoj konferenciji održanoj 4. travnja 2011. u Bukureštu, u Rumunjskoj, sudjelovalo je 63 predstavnika sindikata iz Bugarske, Hrvatske, Makedonije i Rumunjske, predstavnici Europske federacije radnika u transportu iz Bruxellesa i predstavnici Generalnog direktorata za politike zapošljavanja, socijalne probleme i inkluziju – Europske Komisije. Sastav sudionika bio je kako slijedi: 11 predstavnika Federacije zaposlenih u prijevozu – Podkrepa, Bugarska, 11 predstavnika Sindikata željezničara Hrvatske - SŽH, 10 predstavnika Sindikata zaposlenih u prijevozu i komunikacijama – Makedonija i 15 predstavnika USLM-a, Rumunjska, 5 predstavnika Nacionalne sindikalne konvencije prijevoznika Rumunjske – CSNTR, 9 predstavnika Federacije prijevoza i javnih službi ATU Rumunjska. Iz Bugarske i Hrvatske sudjelovao je po jedan predstavnik poslodavaca. Europsku federaciju radnika u transportu – ETF, predstavljala je gospođa Sabine Trier, zamjenica glavnog tajnika, a Europsku Komisiju predstavljala je gospođa Ellen Durst – Generalni Direktorat za politike zapošljavanja, socijalnih problema i inkluzije.

### Otvaranje

Konferenciju je otvorio glavni tajnik USLM-a Metro i ekspert u okviru ovog projekta, Florian Crișu. On je predstavio koje su koristi projekta za organizaciju, ali je i zahvalio Europskoj Komisiji uz čiju je potporu ostvaren projekt. Zahvalio je također i partnerima koji su ozbiljno shvatili svoju ulogu i ispunili obveze u okviru projekta. Potom je gospođa Marinela Angelescu, administrator projekta ukratko predstavila projekt, kao i rezultate projekta iz perspektive organizacije koja je aplicirala na ovaj projekt, USLM. Istovremeno je predstavila i priručnik o socijalnom dijalogu i industrijskim odnosima, priručnik izrađen i objavljen povodom konferencije. Obzirom na sve što je predstavljeno, partneri iz zemalja sudionica izrazili su svoje točke gledišta o koristima projekta po njihove organizacije. Tako je gospodin Rozen Zarkov, predsjednik Federacije zaposlenih u prijevozu – Podkrepa, Bugarska, izrazio zahvalnost na organiziranju ovakvih projekata u kojem su i oni uključeni. Ovakvi projekti donose više korisnih informacija u prijevoznim djelatnostima, a razmjena iskustva s ostalim partnerskim organizacijama temeljni je element za poboljšanje kvalitete djelatnosti radnika u prijevozu.

Ljube Stojkovski, predsjednik Sindikata zaposlenih u prijevozu i komunikacijama, iz Makedonije, pozdravio je nazočnost makedonske delegacije, kao i nazočnost ostalih, naglašavajući da je sindikat koji predstavlja relativno mlad sindikat i među koristima koje je donio ovaj projekt, pored iskustva i poboljšanja znanja na području socijalnoga dijaloga je i svojevrsno lagano poboljšanje odnosa između sindikata i poslodavca. Također, u ime organizacije rekao je da stoji na raspolaganju kako bi ubuduće dao svoj doprinos u drugim projektima o različitim temama.

Treći partner, iz Hrvatske, Sindikat željezničara Hrvatske SŽH, predstavljao je predsjednik Branko Kreš, koji je istaknuo činjenicu da je ovaj projekt pridonio tome da se sudionici bolje

upoznaju i da bolje shvate probleme jednih i drugih, te da su pisma poslana prijevoznoj kompaniji bila su od velike koristi za radnike u prijevozu, u rješavanja problema vezanih za zaštitna sredstva i odjeću. Strategija uspostavljena među partnerskim organizacijama uključenima u projekt, o međusobnom podupiranju u konfliktnim situacijama, dokazuje kako postoji želja da se odnosi i veze među njima nastave.

Marian Bărăgău, zamjenik predsjednika USLM-a i ekspert u okviru projekta govorio je i naglasio činjenicu da pored 3 glavne karakteristike socijalnoga dijaloga, znači: savjetovanje, informiranje i pregovaranje, oni koji su sudjelovali u ovom projektu, dodali su još jednu ključnu riječ, a to je: „djelovanje“ (akcija). Ovaj aspekt djelovanja mora se uzeti u obzir u odnosu između sindikata i poslodavaca.



### **Teme o kojima se raspravljalo tijekom Konferencije**

Dnevni red konferencije imao je kao glavne teme, osim predavljanja projekta i njegovih rezultata, i evaluaciju projekta do stadija finalne konferencije, zatim Socijalni dijalog na europskoj razini, socijalnu dimenziju Strategije Europa 2020. i granske politike o željezničkom prijevozu – prioriteti i projekti.



Nadalje, napravljena je evaluacija projekta iz perspektive sudionika, a to je napravila gospođa Dana Mocanu, predstavnica Odjela za europsko informiranje, koja je i pratila implementaciju (provedbu) projekta. Iz odgovora koje su ispitanici dali proizlazi da je stupanj motiviranosti sudionika, njihov stupanj implikacije (uključenosti) na lokalnoj razini kroz prizmu pristupa informacijama dobivenim tijekom implementacije projekta i to da li su ciljevi projekta postignuti.

Druge zanimljive teme za sudionike predstavila je gospođa Ellen Durst, predstavnica Europske Komisije. Radi se o europskom socijalnom dijalogu i socijalnoj dimenziji Strategije Europa 2020. – ove dvije teme predstavljaju radne instrumente za sindikate u cilju implementacije direktiva i propisa Europske Unije na nacionalnoj razini. No one se moraju prilagoditi zahtjevima i potrebama radnika iz svakog sektora.

Sudionici iz Rumunjske postavili su *pitivanja* na marginama predstavljenih tema, kao što su :

- a) kada je nastao socijalni dijalog na europskoj razini ;
- b) koja je uloga Europskog gospodarsko-socijalnog vijeća u procesu socijalnoga dijaloga na europskoj razini;
- c) da li Komisija može intervenirati u slučaju kada socijalni partneri nisu pozvani na savjetovanje o nacionalnim programima reforme, na nacionalnoj razini.

Odgovori su bili sljedeći :

- a) europski socijalni dijalog nastao je sredinom osamdesetih godina prošloga stoljeća;
- b) Europsko gospodarsko-socijalno vijeće, ima konzultativni (savjetodavni) karakter; ne smatra se dijelom europskog socijalnog dijaloga, europski socijalni dijalog je autonomni socijalni dijalog samo među predstavnicima zaposlenika i poslodavaca, uz potporu Europske Komisije, on je bipartitni autonomni socijalni dijalog. Europsko Gospodarsko-socijalno vijeće, kao dio europskih institucija ima konzultativni karakter, a ne pregovarački.
- c) Vezano uz Strategiju Europa 2020. postoji poglavlje broj V. u kojem je specificirano koje atribucije ima Europsko Vijeće, Ministarsko Vijeće, Komisija, Parlament, i postoji dio koji se odnosi na sve lokalne, regionalne, nacionalne vlasti koje moraju implementirati partnerstvo u tijesnoj suradnji s Parlamentom i predstavnicima civilnog društva, kako bi doprinjeli u izradi nacionalnog programa reforme. Komisija daje preporuke o socijalnom dijalogu, zapošljavaju radne snage kao i o ostvarenim reformama na nacionalnoj razini. U okviru tih reformi, socijalni partneri igraju važnu ulogu, ulogu kojoj je cilj europski socijalni model. Na početku svake godine, Komisija provjerava kako je implementiran socijalni dijalog u svakoj zemlji. Komisija nema mogućnost intervenirati, već samo preporučivati.

Sabine Trier, zamjenica glavnog tajnika ETF-a, predstavila je politike prijevoza na razini grane – prioritete i projekte.



Naglasak je stavljen na Bijelu knjigu 2011. o politici prijevoza u Europskoj Uniji: Putokaz za jedinstveni europski transportni prostor – prema jednom kompetitivnom prijevoznom sustavu po pitanju resursa, i tu je nabrojano nekoliko ciljeva Komisije:

- 30% od cestovnog prijevoza robe treba preuzeti željeznički/brodski sustav do 2030., 50% do 2050.;
- 50% manje uporabe automobila «koja se opskrbljuju na konvencionalan način» u gradskom prijevozu do 2030., njihovo progresivno nestajanje iz gradova do 2050.;
- Finalizacija, do 2050. godine jedne visokobrzinske europske željezničke mreže;
- Utrostručivanje duljine postojeće visokobrzinske željezničke mreže do godine 2030.;
- Spajanje, do godine 2050. godine, svih zračnih luka «primarne mreže» na željezničku mrežu;
- Uspostavljanje do 2020. godine, jednog okvira za inteligentne prijevozne sustave;
- Princip zagađivač i korisnik plaćaju za sve načine (vrste) prijevoza.

Predstavljen je također Dnevni red Europske Unije o socijalnim problemima s kojima se suočavaju željeznice: sporazum CER/ETF o radnim uvjetima za mobilne radnike koji pružaju usluge prekogranične interoperabilnosti u željezničkom sektoru: 5 zemalja nije implementiralo (listopad 2010. ; krajnji rok je bio srpanj 2008.) ; nakon neuspjelih pregovora o konsekutivnom odmoru izvan prebivališta i kompenzaciji; Komisija je zatražila jednu studiju (implementiranje direktive; razvoj usluga interoperabilnosti, socijalni i ekonomski utjecaj); izvješće prema Eurospkom Parlamentu i Vijeću 2012. godine, (vjerojatno), vlastiti prijedlog Komisije o ponovnom započinjanju pregovora; minimalne usluge u slučaju štrajka itd.

Sudionici, među kojima gospođa Katarina Mindum, dopredsjednica Sindikata željezničara Hrvatske, spomenula je činjenicu da je i u Hrvatskoj, pravo na štrajk u posljednje vrijeme u opasnosti, a gospodin Rozen Zarkov, predsjednik FTW Podkrepa naglasio je činjenicu da u Bugarskoj postoji zakon kojim je obvezno osigurati minimalne usluge prijevoza od 50 %, znači i ovdje je pravo na štrajk u opasnosti.

Projekte koje provodi ETF su sljedeći: ERTMS i posljedice na osoblje (menadžer projekta: FILT-CGIL); Follow-up zajedničkih akcija: bolja zastupljenost i integracija žena u željeznički sektor (Europski socijalni dijalog); Izvještaj o nesigurnosti/agresiji-nasilju u javnom željezničkom prijevozu (Zajedničke preporuke: SDC).



Predsjednik USLM-a, gospodin Ion Rădoi izrazio je radost povodom ponovnog susreta sa svim sudionicima na kraju ovoga projekta. Izrazio je nadu da će se sudionici sve bolje upoznati jedni s drugima, i da postupno dođe do strategije zajedničke svim sindikatima i sindikalcima koji zastupaju uključene sindikate. Ponovio je teme o kojima se razgovaralo tijekom cijeloga projekta, teme zanimljive za prijevoznu djelatnost.

Socijalni dijalog ima još puno neodstatka – kao dokaz predstavnici Kompanije Metrorex, ali i Ministarstva prijevoza bili su pozvani, ali se nisu odazvali tom pozivu, iako su potvrdili svoj dolazak. Tijekom provedbe projekta ustanovljeno je da se uključene organizacije suočavaju s istim problemima. Međutim, svi se nadamo da ćemo se uspjeti međusobno podržati u našim akcijama, a uloga ovih projekata, uz Europsku federaciju radnika u transportu je ta da nam jamče sindikalnu solidarnost.

Na kraju, priručnik o socijalnom dijalogu i industrijskim odnosima, izrađen uz potporu partnera uključenih u ovaj projekt, podijeljen je sudionicima. Također, svaki sudionik partnerske organizacije uzeo je priručnik i za članove sindikata.

## **B7 FOLLOW-UP EVALUACIJA**

Sastanak je održan u Bukureštu, dana 9. svibnja 2011., i sudjelovali su: Goran Veskov, odgovoran za projekt od strane Sindikata zaposlenih u prijevozu i komunikacijama – Makedonija, gospođa Katarina Mindum, osoba odgovorna za projekt, Sindikat željezničara Hrvatske, Ivanka Neykova, osoba odgovorna za projekt, Federacija zaposlenih u prijevozu Podkrepa – Bugarska, Florian Crișu i Marian Bărăgău eksperti USLM-a i Marinela Angelescu, administrator projekta USLM.

Na ovom je sastanku napravljena generalna evaluacija projekta, razgovaralo se o problemima nastalim tijekom implementacije, ali o mogućim budućim projektima. Također, dogovoreno je da objavljeni priručnik bude stavljen na site svake partnerske organizacije, kako bi bio raspoloživ svima koji žele informacije o socijalnom dijalogu. Predstavnici USLM-a pokazali su svoju raspoloživost da podijele informacije stečene tijekom dva napravljena projekta, s ostalim partnerima koji žele biti aplikanti, no financijske mogućnosti i one vezane uz ljudske resurse to im ne dopuštaju napraviti u bliskoj budućnosti.

Na kraju je odlučeno da se napravi upitnik s raznim pitanjima, na koja će odgovoriti učesnici, zaposlenici u prijevozu. Cilj je analiziranjem prijedloga onih koji su odgovorili na upitnik pomoći organizaciji koja će ubuduće poslati novu aplikaciju. Ono što je dogovoreno za sljedeće projekte je da partneri uključeni u projekt naprave vlastiti site namjenjen projektima i da se dvaput godišnje napravi forum kako bi sindikati razgovarali među sobom o problemima nastalim u okviru organizacije.

## **C REZULTATI PROJEKTA I ZAKLJUČCI**

U ovom su poglavlju uspoređeni rezultati koji se odnose na postignute rezultate. Postignuti rezultati proizašli su iz svake aktivnosti projekta i iz evaluacije napravljene na temelju upitnika, koji se odnosi na: ciljeve projekta, aktivnosti: sadržaj prezentacija i rasprava; razdoblje implementacije; mjesta odvijanja zbivanja; metodologija i ciljevi projekta; sudionici, eksperti- ; organizatori; materijali dostavljeni tijekom aktivnosti; praktičnost i opća evaluacija.

Sve ovo može se sažeti, kako slijedi :

### **1. Očekivani rezultati projekta bili su:**

- Priručnik o socijalnom dijalogu na europskoj i nacionalnoj razini;
- Pобољшanje razine poznavanja partnera u okviru socijalnoga dijaloga i industrijskih odnosa;
- Osnivanje i razvoj mreže suradnje uključenih partnera.

### 1.2 Postignuti rezultati su:

- Priručnik o socijalnom dijalogu na europskoj i nacionalnoj razini;
- Sadržaj workshop-ova vodio je k poboljšanju razine znanja partnera u socijalnom dijalogu i industrijskim odnosima;
- Mreža suradnje među partnerima je osnovana i razvijena – zahvaljujući konsolidiranom odnosu među partnerima tijekom projekta.

### 2. Dodatnu vrijednost i dugoročni utjecaj dali su:

- Priručnik o europskom i nacionalnom socijalnom dijalogu – koristan instrument za poboljšanje socijalnog dijaloga na nacionalnoj razini u sektoru prijevoza;
- Priručnik će biti podijeljen pridruženim partnerima i nacionalnim strukturama za socijalni dijalog;
  - Također, priručnik će biti podijeljen i pridruženim članovima ETF-a, te će tako biti osiguran pristup sindikata iz više zemalja informacijama koje priručnik sadrži.
- **Zaključci:**
  - ciljevi projekta su postignuti;
  - rezultati projekta su postignuti;
  - učvršćeni su odnosi suradnje među partnerima;
  - Ciljana skupina imale je sljedeće koristi: porast razine informiranja i poznavanja europskoga socijalnog dijaloga, razmjenom iskustva i dobrih praksa i, također, dostavljenim informacijama tijekom projekta; učvršćivanje odnosa suradnje među partnerima imat će kao posljedicu poboljšanje socijalnoga dijaloga.





## SOCIJALNI DIJALOG U SEKTORU PRIJEVOZA – RUMUNJSKA, BUGARSKA, FYR MAKEDONIJA I HRVATSKA

---

---

U izdanju:  
Unitatea Sindicatul Liber Metrou  
Stația de Metrou Piața Unirii 1, Dispecerat  
Sector 4, București  
România  
[www.uslm.ro](http://www.uslm.ro)

Svibnja 2011.

Uz financijsku potporu Europske Komisije  
Izdavač preuzima svu odgovornost za sadržaj priručnika