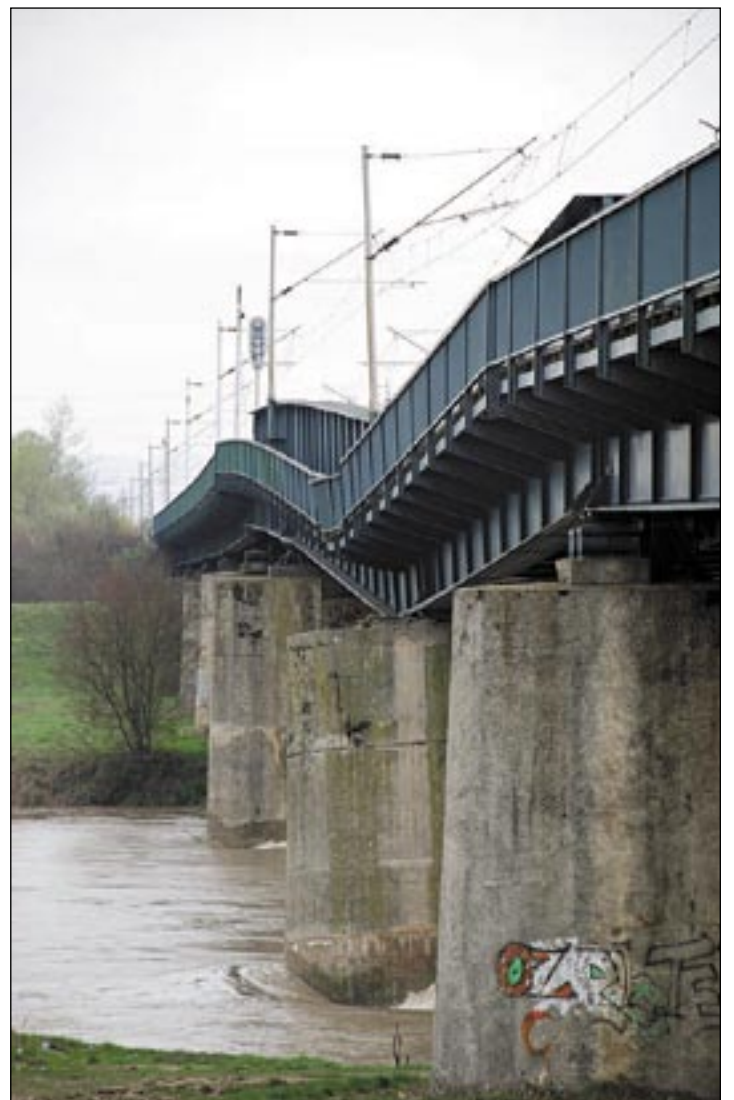




**Sindikat za 21 stoljeće  
Što prometna politika EU želi od željeznice**



snimio: Toma Bačić

List VIJESTI SŽH  
izlazi kvartalno

Izdavač  
Sindikat željezničara Hrvatske

Za izdavača  
Branko Kreš, predsjednik SŽH

Urednica  
Katarina Mindum

Adresa  
Trg Francuske Republike 13,  
10000 Zagreb

Telefoni  
01/370 75 81 Žat: 855/ 35 29

Fax  
01/370 24 24

E-mail:  
szh@szh.hr

Web  
www.szh.hr

Grafičko oblikovanje i tisak  
Željeznička tiskara, d.o.o.,  
Zagreb, Petrinjska 87

## Poštovane kolegice i kolege



Ušli smo u 2009. godinu, godinu krize i recesije, godinu kaosa na svjetskom tržištu, kaosa koji se svakodnevno sve više prenosi i na našu zemlju. Globalna kriza nije nas zaobišla i naravno da pogađa i Hrvatske željeznice kao sastavni dio društva.

Znajući i očekujući sve ovo što se događa ovih dana, početkom godine

donijeli smo odluku o „zamrzavanju“ plaća na razini iz 2008. godine, a sve u nastojanju da se sačuvaju sva ostala prava koja proizlaze iz Kolektivnih ugovora. Danas nas pokušavaju uvjeriti kako to nije dovoljno, te nam nametnuti daljnja smanjenja. Krenulo je od troškova za dolazak i odlazak s posla i pitanje je što je sljedeće. Da li Uskrsnica, regres ili Božićnica?

Stav Sindikata željezničara Hrvatske je tu jasan.

Nema daljnjeg smanjenja prava iz Kolektivnog Ugovora.

Smatramo da smo odricanjem od ranije potpisanih 6% povećanja plaće kao radnici učinili dovoljno da Hrvatske željeznice što lakše prebrode krizu. Sada je potez na menadžmentu da boljim i racionalnijim poslovanjem da svoj doprinos.

Da bi smo uspjeli u očuvanju stečenih prava sada nam je jedinstvo potrebije nego ikad, no međutim, svjedoci smo opet kao i u svim kriznim vremenima, da se javljaju lažni mesije obećavajući brda i doline i osnivajući tzv. „nove sindikate“.

Da li se radi po staroj prokušanoj formuli poslodavaca „Razjedinj pa vladaj“ ili jednostavnoj želji pojedinaca za vlastitom promocijom, svejedno je jer poslodavac će tu razjedinjenost vrlo vješto koristiti kao što je to učinio i do sada.

Traženje prosperiteta jednog društva na štetu drugog unutar HŽ-Holdera samo dovodi do potpunog uništenja čitave željeznice i manje je bitno tko će propasti prije, a tko kasnije.

Stoga Vas pozivam da bez obzira na podjele po društvima budemo sjedinjeni u Sindikatu željezničara hrvatske i budemo ono što smo oduvijek i bili.

Budimo željezničari!

Branko Kreš

### Sadržaj

**Riječ predsjednika** ..... 3

**Tema broja** ..... 4

- Sindikat za 21. stoljeće
- Područje rada Putnički prijevoz : Intervju/g. Jularić Franjo

**Vijesti** ..... 7

- Sindikalno obrazovanje
- Promjene u vrhu HŽ: Intervju/g. Popovac Zoran
- Prometna politika Europske unije za Jugoistočnu Europu

**Međunarodni odnosi**..... 11

- Što prometna politika EU želi od željeznice
- SŽH partner u projektu
- Euroopske akademije za održiv transport - EVA

**Vijesti iz sekcija** ..... 13

- Dan žena

**Sindikalna ponuda** ..... 14

- Iz podružnice Vinkovci

## Tema broja

### Preustroj sindikata

# Sindikata za 21. stoljeće

Piše: Katarina Mindum

**Sindikata željezničara Hrvatske još je 2. rujna 1992. godine na svom prvom Saboru dokazao da ga čini članstvo svjesno značenja riječi SINDIKAT.**

**Udružili su se strukovni sindikati nastali par godina ranije kao odgovor na potrebe radnika pojedine struke čije interese nakon raspada starog državnog sindikata nitko nije zastupao.**

Svjesni da uspješno rješavanje problema članova sindikata koje zastupaju nadilazi okvire struke i da rascjepkanost sindikalne scene koristi samo poslodavcu, Samostalni sindikat prometnika vlakova Hrvatske, Samostalni sindikat transportno - komercijalnih radnika HŽ, Sindikat telegrafista - teleprinterista HŽ, a kasnije i Samostalni sindikat vlakopravnog osoblja HŽ, Sindikat stručno - administrativno tehničkih radnika HŽ te Samostalni sindikat manevarskog osoblja Hrvatske, udružuju se u Samostalni sindikat prometno-transportnih radnika Hrvatske, koji pristupanjem i drugih strukovnih sindikata nadilazi svoj naziv, pa od 15. prosinca. 1995. godine, kad je održan Izvanredni Sabor, sindikat nosi današnje ime SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE.

Možemo li pretpostaviti da su potrebe članstva jednake danas i da će sutra biti jednake kao što su bile jučer?

Ako se potrebe mijenjaju, ne trebamo li planirati i uzeti u obzir poromjene?

Odgovara li postojeća struktura sindikata promjenama koje diktira transnacionalni kapital?

Neoliberalizam se proširio u sve kutke svijeta uz pomoć međunarodnih financijskih institucija.

Način restrukturiranja socijalnih odnosa u proizvodnji razlikuje se od države do države, ali gotovo uvijek uključeni su najčešći elementi neoliberalizma kao što su privatizacija, ovisnost o svjetskoj banci, liberalizacija, fleksibilizacija radnog tržišta, restrukturiranje sektora javnih usluga i smanjenje sindikalnih i radničkih prava.

Proširenje Europske Unije na Centralnu i Istočnu Europu otvorilo je poligon Europskoj Uniji za još radikalniju varijantu neoliberalizma za nove članice.

Kakve vještine, kakvu moć, znanje i sposobnost, treba imati uspješna organizacija kad se sve u ekonomskom i političkom svijetu mijenja i razvija tako ubrzano? Koje su promjene potrebne?

Na ova pitanja SŽH je odgovorio procesom svog vlastitog preustroja.

Na VI Saboru održanom 10.10.06. godine, usvojen je novi Statut Sindikata željezničara Hrvatske u kojem je uvelike promijenjen ustroj i način rada SŽH-a.

Promjene su odgovor na potrebe članstva jer je proces planiranja proveden demokratski, nakon otvorene rasprave. Plan odobren, prihvaćen, potvrđen.

U periodu između Sabora i izborne konvencije provedeni su izbori za povjerenike područja rada (Putnički prijevoz, Cargo, Infrastruktura, Izdvojena društva) i glavne povjerenike u podružnicama nakon čega su provedeni izbori za regionalne povjerenike područja rada i regionalne povjerenike. Izbori su provedeni i u interesnim skupinama, Sekciji žena i Sekciji mladih, čiji su predstavnici statutarnim promjenama postali punopravni članovi Predsjedništva i Središnjeg odbora SŽH.

Tim aktivnostima stvoreni su preduvjeti za posljednji dio planiranog preustroja pa su 27.11.2008 godine, na Izornoj konvenciji po prvi puta po novom modelu birani sindikalni dužnosnici.

Svi delegati birali su predsjednika (Branko Kreš) i glavnog tajnika (Branko Jakšić); dopredsjednika za područje zaštite na radu (Josip Puškarić); dopredsjednicu za međunarodne odnose i obrazovanje (Katarina Mindum).

Delegati Infrastrukture birali su dopredsjednika za područje rada HŽ Infrastruktura (Zoran Maršić).

Delegati Carga birali su dopredsjednika za područje rada HŽ Cargo (Marijan Lepoglavec).

Delegati Putničkog prijevoza birali su dopredsjednika za područje rada HŽ Putnički prijevoz (Franjo Jularić).

SŽH je na razdvajanje Hrvatskih željeznica na četiri osnovna društva organizirana u Holding odgovorio svojim unutarnjim preustrojem omogućavajući potpunu zastupljenost specifičnim interesima članstva svakog pojedinog društva, no sačuvao je i trajno će njegovati jedinstvo svih željezničara. ■

## INTERVJU

## FRANJO JULARIĆ

*S gospodinom Franjom Jularićem, dopredsjednikom Sindikata željezničara Hrvatske zaduženim za HŽ Putnički prijevoz razgovarali smo o radničkim pravima, edukaciji te aktivnostima sindikata.*

**V: Gospodine Jularić, što je sporno u Pravilniku o radnom vremenu izvršnih radnika i što sindikat poduzima da riješi taj problem?**

FJ: Sindikat je već poduzeo neke mjere, no uprava HŽ putničkog prijevoza nije pokazala razumijevanje za njihovo provođenje. Problem je u tome što pravilnik o radnom vremenu izvršnih radnika nije napravljen u cjelini, točka 9 tog pravilnika odnosi se na jednu grupu izvršnih radnika dok se na drugu grupu, također izvršnih radnika, ne odnosi. Dakle postoji diskriminacija radnika unutar pravilnika, a trebao bi biti jedinstven za sve. Također, ono što je poslodavac htio postići ovim pravilnikom je da se npr. kondukterima ne plati vrijeme čekanja, vrijeme koje je predviđeno za prekid rada. Mi smo reagirali prema ministarstvu i uspjeli smo to riješiti. Odlučeno je da će se cijelo vrijeme prekida rada evidentirati te da će se plaćati sa svim pripadajućim dodacima (za rad subotom i nedjeljom) sukladno kolektivnom ugovoru i zakonu o radu. Pokrenuli smo, također, inicijativu prema nadležnom ministarstvu za promjenu spornih odredaba pravilnika o radnom vremenu izvršnih radnika.

**V: Na koji način se u HŽ-u nadomješta nedostatak ljudskih resursa i planira li se otvaranje novih radnih mjesta unatoč gospodarskoj krizi?**

FJ: HŽ putnički prijevoz je zaposlio određeni broj radnika na

radnom mjestu putnički blagajnik i vlakopratiitelj, dakle kondukter, pratitelj vlaka, stjuardesa i tako dalje. Nažalost to nije dovoljno, iz godine u godinu pojavljuje se problem neiskorištenosti godišnjih odmora, veliki broj prekovremenih sati koji se ne plaćaju ili se preklapaju, krše se odredbe Zakona o radu kojim je određeno da, ako je na godišnjoj razini 10% prekovremenih sati, mora se zaposliti novi radnik. To je potreba. Nažalost HŽ Putnički prijevoz je počeo zapošljavati ljude na određeno vrijeme. Zakonom o radu je regulirano da radnik na određeno vrijeme može raditi tri godine i na istim poslovima. Mi smo to kroz kolektivne pregovore regulirali na dvije godine i na bilo kojim poslovima, jer prije potpisivanja kolektivnog ugovora događale su se raznorazne manipulacije, da su fiktivno mijenjana rješenja npr. da je radniku na određeno vrijeme koji je radio u vlakopratinji ponuđeno radno mjesto blagajnika iako ga u stvarnosti nije radio, da se zaobiđe zakon. To smo spriječili. No, sada imamo negdje 48 ljudi kojima ističe rok od dvije godine. Poslodavac želi napraviti prekid od dva mjeseca pa da opet te ljude mogu držati na određeno vrijeme, znači to može trajati do mirovine na taj način. Mi tražimo da tim ljudima budu ponuđeni ugovori na neodređeno vrijeme. Pošto novo zapošljavanje na HŽ-u ne može biti odobreno bez

suglasnosti ministarstva, obratit ćemo se nadležnom ministarstvu i iznijeti te probleme jer je očito da ministarstvo nije upućeno.

**V: Česta je pojava da radnici nisu dovoljno upoznati s pojedinim propisima i novim tehnologijama. Kako se rješava taj problem? Hoće li se i kako provoditi edukacija radnika?**

FJ: U HŽ putničkom prijevozu edukacija se obavlja nažalost samo za radnike vlakopratinje, u što ne spadaju radnici kolodvorskog osoblja. Vlakopratinja se školuje svaka tri mjeseca, što nije dovoljno. Smatram da je edukacija na



vrlo lošem nivou. Kolodvorskom osoblju se informacije i propisi dostavljaju putem brzojavki. Ali svaki dan dođu po 2-3 brzojavke, teško je pratiti sve te podatke. Dolazi do grešaka, jer radnik ne stigne primiti toliki broj informacija što je i normalno. Jedan vlakopratiitelj npr. koji ide po cijeloj mreži HŽ-a sve te podatke mora imati u glavi i po tome mora raditi. Poslodavac po tom pitanju ne radi ništa, jedino sindikat radi, provodimo edukacije, seminare, članovi smo ETF-a i ITF-a. Vrlo je važno da zajednički radimo na boljitak firme, HŽ-a kao sustava.

**V: Na koji način u Sindikatu motivirate radnike kako bi što efikasnije obavljali svoje zadatke?**

FJ: Tu se zapravo radi o stimuliranju radnika da unatoč otežanim uvjetima radi svoj posao, znači radnik mora biti plaćen da bi kvalitetno obavljao svoj posao, nažalost to ovdje nije slučaj. Opet se moram vratiti na kolektivno pregovaranje gdje smo zagovarali posebno uvođenje provizije za one koji naplaćuju i vrše kontrolu prijevoznih karata. Sada, na što je poslodavac pristao, je da konduker ima 2% provizije bruto, u Sloveniji imaju 10%, u ZET-u 18%. Tako se motivira radnik, bilo bi dobro radniku, bilo bi dobro i poslodavcu. Odrzilo bi se to i u konačnom priljevu sredstava Putničkog prijevoza, znači veća zarada, zadovoljniji radnik, ali radnik mora imati korist od toga. Nažalost to se ne primjenjuje.

Poslodavac priprema pravilnik kojim će urediti način stimulacije radnika, i dostavit će ga ovih dana sindikatu na usuglašavanje. Prema neslužbenim informacijama, prijedlog pravilnika o stimulaciji je sasvim u suprotnosti s onim što mi kao sindikat zastupamo (provizija 10%). Isto tako, poslodavac je u svom prijedlogu

pravilnika izostavio kolodvorsko osoblje (putničke blagajne, kolodvorsko-putničke blagajne i dr.) na koje bi se, prema mišljenju SZH, ta stimulacija trebala također odnositi. No više o tome kad i službeno dobijemo prijedlog pravilnika.

**V: Kako rješavate slučajeve nasilja prema radnicima s obzirom da je radnik na željeznici poprilično nezaštićen? Postoji li mogućnost da se poboljša sigurnost vaših radnika na radnom mjestu?**

FJ: Radniku je preostala samo sindikalna zaštita. Poslodavac je izdao kodeks ponašanja 'Putnik je uvijek u pravu'. To daje osnovu putniku da, u slučaju sukoba sa željezničkim radnikom, on taj kodeks upotrijebi, ili u privatnoj tužbi, kao dokazni materijal da je bio u pravu. HŽ Putnički prijevoz uopće nije obraćao pažnju na taj segment. U slučaju konflikta HŽ Putnički prijevoz nema nikakvu obavezu da zastupa svog radnika pred sudom. Mi smo predlagali, ako već postojeća pravna služba unutar HŽ Putničkog prijevoza ne može zastupati tog radnika pred sudom, da HŽ Putnički prijevoz o svom trošku angažira vanjsku odvjetničku kuću koja će u takvim slučajevima zastupati

radnika. Nažalost to je odbijeno i jedina zaštita radnika pala je na sindikat. Konduker dođe u spor radi naplate karte, putnik udari konduktera i tuži ga. Konduker se mora privatno braniti na sudu, a HŽ Putnički prijevoz uopće ne reagira da bi zaštitio svog radnika. Žalosno, ali istinito.

**V: Postoje li drugi mehanizmi zaštite radnika, npr. nadzorne kamere, redari...?**

FJ: Ne. To je, doduše, predviđeno modernizacijom. Ali pojedini prigradski vlakovi već sada prometuju bez vlakopratičelja, a video nadzor na peronima i u vlakovima ne postoji, znači dovedena je u pitanje i sigurnost putnika. Dislocirani radnik je kao na otoku, potpuno sam. Da su se kamere postavile, one bi sigurno djelovale i preventivno. Tako je segment zaštite radnika od strane HŽ Putničkog prijevoza nula.

**V: Na koji način se u takvim okolnostima može zaštititi dostojanstvo radnika? Postoji li osoba kojoj se radnik može obratiti kada mu je ugroženo dostojanstvo?**

FJ: Postoji, određeni radnici zaduženi su za zaštitu dostojanstva radnika, to je regulirano kolektivnim ugovorom. Nažalost radnici nisu dovoljno informirani o svojim pravima i obvezama te o pravima i obvezama poslodavca.

**V: Koji su planovi Sindikata željezničara Hrvatske za budućnost?**

Sindikata željezničara Hrvatske će nastaviti s dosadašnjom praksom: štitiće radnika, njegova primanja, dostojanstvo, njegovo pravo da bude obrazovan i educiran, štitiće pravo svakog radnika da ne bude proglašen tehnološkim viškom. ■



## Vijesti

# Ugovor o transportnoj zajednici Jugoistočne Europe - bez socijalnog poglavlja?

Strateški sastanak članica ETF - Europske federacije radnika u transportu, iz Jugoistočne Europe, održan je 12. ožujka 2009. u hotelu Porin. Teme sastanka odnosile su se na socijalne klauzule u prometnoj politici Europske unije za Jugoistočnu Europu.

Obzirom da je Potpisan Sporazum o energetske zajednici za Jugoistočnu Europu u koji nisu bili uključeni socijalni elementi, te da su se taj problem riješio tek naknadno, potpisivanjem Memoranduma o razumijevanju o socijalnim pitanjima, na ovom je strateškom sastanku namjera ETF-a kao organizatora bila upoznati predstavnike Europske komisije sa stavom sindikata članica ETF-a iz Jugoistočne Europe da se u predstojeći Sporazum o transportnoj zajednici Jugoistočne Europe socijalna pitanja uključe u sam sporazum.

Sudionici su bili predstavnici sindikata u transportu Jugoistočne Europe, članica ETF-a: Sindikat željezničara Hrvatske, Sindikat strojovođa Hrvatske, Sindikat lučkih radnika Hrvatske, Sindikat pomoraca Hrvatske, Sindikat željezničara Makedonije, Sindikat pomoraca i lučkih radnika Crne gore, Sindikat željezničara Srbije. O stanju u transportnom sektoru Hrvatske govorio je Branimir Jernei, državni tajnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, a sudjelovao je i predstavnik Luke Rijeka Žarko Acinger. Na ovom strateškom sastanku sudjelovali su i Eduardo Chagas, glavni tajnik ETF-a te Grigor Gradev predstavnik ITUC PERC-a.

Memorandum o razumijevanju o socijalnim pitanjima u kontekstu Energetske zajednice predstavlja političku namjeru potpisnica da se zauzmu za socijalnu dimenziju unutar konteksta Ugovora o Energetskoj zajednici. Potpisnici su istaknuli da su gospodarski razvoj i društveni napredak uzajamno ovisni i trebaju ići ruku pod ruku. Kako bi se pomoglo postizanju ciljeva u okviru ovoga memoranduma, svaka potpisnica uz konzultacije s odgovarajućim socijalnim partnerima razmotrila je kako dalje rješavati pitanja unutar socijalne dimenzije. Ovaj pristup uzima u obzir postojeću pravnu stečevinu EU glede socijalnih pitanja. Socijalni planovi moraju se napraviti u bliskoj suradnji sa socijalnim partnerima.

Osim spomenutog, predstavnici Europske komisije, Glavnog direktorata za energiju i transport te TEN-T, François Bégeot i Frank Jost govorili su o važnosti predstojećeg Sporazuma o transportu.

Sporazum o transportnoj zajednici za Jugoistočnu Europu ima za cilj ubrzati primjenu već postojećeg europskog sporazuma, te uključivanje svih zemalja Balkana i zemalja Europske Unije u zajedničko europsko transportno tržište, izjavio je predstavnik Europske komisije François Bégeot.

Predstavnici sindikata istaknuli su da smatraju neophodnim nadzirati radne uvjete i socijalne učinke te učinke na zapošljavanje koji nastaju usvajanjem i implementacijom Ugovora o uspostavi Transportne zajednice. Paralelno s time, potpisnice sporazuma će pomoći u olakšavanju i promociji učinkovitog socijalnog dijaloga u transportnom sektoru. Naglašavaju da rješavanje mogućih socijalnih utjecaja Transportne zajednice zahtijeva učinkovito vođenje procesa što obuhvaća aktivno sudjelovanje i nazočnost raznih aktera, osobito socijalnih partnera na državnoj razini. Stoga se prepoznaje potreba uključivanja socijalnih partnera u sve odgovarajuće razine promoviranja socijalnog dijaloga u vezi s nadgledanjem implementacije Transportne zajednice i njezinih učinaka. To se odnosi osobito, ali ne samo, na otvaranje tržišta, porast konkurentnosti i restrukturiranje. Prema tome, svaka potpisnica mora uvesti učinkovite mehanizme za informiranje i konzultacije socijalnih partnera po bilo kojem od ovih pitanja. Također, moraju stremiti unaprijeđenju prilagodljivosti radnika - osobito onih koji su nisko kvalificirani, i/ili starijih radnika, podržavajući ulaganje u ljudske resurse i dugoročno obrazovanje prilagođeno lokalnim potrebama, dajući potporu mobilnosti, promovirajući razvoj specifičnih zanimanja, obuke i usluga koje ih prate.

Bégeot je također istaknuo i problem

granica u ostvarivanju ovog Ugovora jer je nakon raspada bivše Jugoslavije došlo do stvaranja mnogobrojnih granica u ovoj regiji, a one predstavljaju prepreku u glatkom odvijanju prometa. Kako ovaj ugovor pokriva različite vrste transporta, postojat će i tehnički odbori za svaki oblik transporta, a isto tako želi se stvoriti socijalni forum kako bi se ostvario i prijeko potrebni socijalni dijalog. Polazi se od pretpostavke da će ovaj prijedlog imati učinke na zapošljavanje i uvjete rada radnika i zato se od početka želi, ističe Bégeot, predvidjeti i, ako je moguće, umanjiti socijalne posljedice ovog Ugovora na način da se osigura socijalni dijalog. Zakoni tržišnog rada i zakoni koji se na njega odnose trebali bi regulirati poboljšanje uvjeta rada i standard života. Primjerice, jedan od problema je radno vrijeme vozača i prijevoznika. Također će se u obzir uzeti i zaštita na radnom mjestu, zdravstvena zaštita, te jednake mogućnosti za muškarce i žene, ističe europski predstavnik François Bégeot koji je na kraju spomenuo kako će taj socijalni forum imati i svoj pravilnik.

Na poslijetku je zaključeno da bi se potpisivanjem ovog sporazuma omogućilo Hrvatskoj uvrštenje članstvo u Europskoj Uniji u sektoru transporta. Na upit predstavnika Sindikata koji im instrumenti stoje na raspolaganju u slučaju da ne budu pravodobno uključeni u socijalni dijalog tijekom pregovora o predstojećem sporazumu o transportnoj zajednici na nacionalnoj razini, predstavnik Europske komisije, gospodin François Bégeot izjavio je da u tom slučaju predstavnici sindikata mogu podnijeti tužbu Europskoj komisiji. ■



## Intervju

## Zoran Popovac

***S novoimenovanim predsjednikom Uprave HŽ-Holdinga, gospodinom Zoranom Popovcem razgovarali smo o stanju u HŽ-u i mjerama koje planira poduzeti***



**V: S kojim problemima ste se susreli na novoj dužnosti?**

ZP: Glavni problemi s kojima sam se susreo su proces restrukturiranja koji do sada nije tekao dovoljno kvalitetno ni dovoljno brzo pa ga moramo intenzivirati kako bismo nadoknadili izgubljeno

vrijeme. Do sada je to bio bolan proces, takav će biti i ubuduće, ali s njim se moraju suočiti svi djelatnici HŽ-a. Naša je prva zadaća dogovoriti na koji način idemo dalje kako bismo nadoknadili izgubljeno vrijeme i postigli ono zbog čega ga i provodimo - pripremu željezničkih operatera u Hrvatskoj za liberalizirano europsko tržište. Veliki problemi s kojima smo suočeni su i rezultati teretnoga prijevoza, gdje bilježimo veliki pad prijevoza, najočitiiji je na 10. koridoru po kojem se vozi 80 posto tranzita. Uzrok tome je globalna kriza jer tereta nema. Prva dva mjeseca bila su veliko negativno iznenađenje za nas, ali se situacija pomalo stabilizira i vjerujem da ćemo do kraja godine postići planirane rezultate, bez obzira na krizu.

**V: Kakvi su rezultati poslovanja HŽ-a?**

ZP: Rezultati poslovanja u 2008. još nisu sagledani do kraja, ali već vidimo trend koji se nastavlja u ovoj godini a to je veliki pad teretnoga prijevoza, stagnacija putničkoga prijevoza, gubici u poslovanju nekih društava u HŽ-Holdingu, ali i ovisnih društava. Ni realizacija investicija nije bila po planiranim projektima. Sve to traži jednu duboku i ozbiljnu analizu iz koje trebaju proizaći konkretne mjere, te su navedene aktivnosti u tijeku u svim društvima HŽ Holdinga.

**V: Da li planirate mjere i koje mjere mislite poduzimati a koje bi utjecale na poboljšanje poslovanja?**

ZP: Osnovna mjera je provođenje procesa restrukturiranja i to u nekoliko koraka. Kao prvo

treba redefinirati ulogu HŽ Holdinga i svih njegovih funkcija tako da postane stožerno društvo u kojem će u svakom trenutku svaki zaposlenik znati kamo idemo, s kojim ciljem i koja je njegova uloga u tome. U HŽ Holdingu se trebaju dogovarati i utvrđivati zajednički ciljevi a onda te ciljeve u društvima valja provoditi. Valja napraviti jasnu distinkciju između operatera i infrastrukture razdvajanjem operacija od održavanja i investicija. Sljedeći korak je osnaživanje šansi na tržištu za operatere teretnog željezničkog prometa na način da se ozbiljno razmisli o pozitivnim ali i o negativnim učincima procesa restrukturiranja i organiziranja te o predradnjama koje treba poduzeti poradi stvaranja nacionalnog operatera koji će se moći konkurentno nositi u novim uvjetima poslovanja nakon liberalizacije željezničkog tržišta, i to bez obzira na otpore kojih će vjerojatno biti. Iskustva restrukturiranja, a potom i privatizacije mađarskih i rumunjskih željeznica mogu pomoći i žurno ih treba izučiti, ali presudnu ulogu i odgovore treba dati tržište i odnosi koji iz njega proistječu. Valja nastaviti informatizaciju, učiniti poslovanje svih transparentnim, prodaju nekretnina koje nisu u funkciji osnovne djelatnosti, a jedna od mjera bit će organiziranje snažne sinergije željezničkih operatera i operatera u hrvatskim lukama u nastupu prema zajedničkim korisnicima posebno kada su u pitanju prijevozi rasutih tereta i kontejnera, obzirom više od 50% roba HŽ Cargo preuzima u hrvatskim lukama. Time ćemo postići da u cjelini budemo učinkovit sustav, pripremljen za tržišnu utakmicu koju nam nameće liberalizacija pristupa infrastrukturnoj mreži.

**V: Već ste stezali menedžerske plaće za 15 posto, koji je vaš sljedeći potez?**

ZP: Uprava HŽ holdinga donijela je mjere racionalizacije poslovanja društava u Holdingu ali i ovisnih društava. Dogovorili smo da ćemo ugovarati samo nužne potrebne radove, usluge i robe koje su neophodne za sigurno i nesmetano odvijanje prometa kao i odvijanje poslovnih procesa a čime se neće ugroziti sigurnost prometa. Poboljšat ćemo likvidnost društava ugradnjom robe sa zaliha kao i komercijalizacijom (uključujući i prodaju) nekretnina koje nisu u funkciji osnovne djelatnosti. Poduzimat ćemo sve raspoložive aktivnosti u cilju racionalizacije poslovanja smanjenjem (rezanjem) svih oblika rashoda od čega posebno: smanjenje plaća članova Uprava i nadređenih službenika uz zamrzavanje plaća ostalim radnicima a sa ciljem očuvanja postojećih radnih mjesta, smanjenje troškova održavanja u onoj mjeri koja neće ugroziti sigurno i nesmetano odvijanje prometa, smanjenje troškova goriva, reprezentacije, HPT i svih drugih neproduktivnih troškova itd. U tom smjeru idu i mjere štednje koje smo donijeli za ovisna društva a kojima je naloženo da moraju usporiti stvaranje novih obveza i naručivati samo nužno potrebne robe, radove i usluge, preispitati pokrenute postupke nabave, s ciljem storniranja ugovora koji nisu



neophodno potrebi za poslovni proces, smanjenje svih oblika rashoda te priprema programa za slučaj značajnijeg smanjenja prihoda. Također, ovisna društva ne smiju povećavati broj radnika koji je zatečen 1. ožujkom, a smanjivati broj ovisno o sredstvima za otpremnine. Sve uprave ovisnih društava trebaju dostavljati redovita mjesečna izvješća Upravi HŽ holdinga o poduzetim mjerama.

Za slučaj značajnijeg smanjenja prihoda Uprava HŽ Holdinga izradit će posebni program ovisno o stupnju intenziteta smanjenja prihoda. Žurno moramo pristupiti izradi Programa održivosti i konkurentnosti društava HŽ Holdinga.

#### **V: Trebaju li se zaposlenici bojati za svoja radna mjesta?**

ZP: Nema bojazni za radna mjesta. Plan restrukturiranja uključuje i smanjenje broja radnika ali ono se u društvima HŽ Holdinga odvija prema Ugovoru o radnopravnoj zaštiti radnika od poslovno uvjetovanih otkaza i sve se usuglašava sa socijalnim partnerima. To znači da će se smanjenje broja radnika i dalje odvijati prirodnim putem, uz poticajne otpremnine i rasporedom u Željeznički fond.

#### **V: Ugled HŽ-a je prilično narušen, što ćete poduzeti po tom pitanju?**

ZP: To je jako složeno pitanje. Ugled HŽ-a je skup pojedinačnih ugleda svakog zaposlenika, od predsjednika i članova Uprave, preko radnika u izvršnoj službi koji su najviše u kontaktu s korisnicima, pa do predstavnika sindikata. Ponekad, zastupajući prava radnika neki sindikalni predstavnici ne biraju sredstva pa i to ponekad doprinosi negativnom ugledu tvrtke. Teško je ugled popraviti nekim mjerama. Možemo ga samo popraviti boljim radom, boljom uslugom, boljim pristupom korisniku i svaki ponaosob poštenim odnosom prema radu i tradiciji željeznice koja je duga skoro 150 godina. Malo je tvrtki u Hrvatskoj koje imaju tako dugu

tradiciju. A u tradiciji je naša snaga, naša korporacijska kultura je prednost i iz nje možemo baštiniti i dio ugleda. Javnost nas ne prepoznaje po tvrtkama, sindikatima ili ovisnim društvima, ili po čemu drugom po čemu smo podijeljeni. Za javnost smo svi mi željezničari i koliko svaki od nas bude ugrađivao svoj ugled u zajedništvo, toliko će i ugled željeznice biti bolji.

#### **V: Jesu li definirani međusobni odnosi društava HŽ holdinga i ako jesu, jesu li zadovoljavajući?**

ZP: Međusobni odnosi između društava u HŽ Holdingu su definirani, ali nisu dobri. Zato ih moramo redefinirati, kao što sam naprijed naveo. To je dio restrukturiranja koji nam je sada jako bitan. Sadašnja podjela je doprinijela da smo definirali troškove, ali moramo nastaviti s racionalizacijom poslovanja svih trgovačkih društava, moramo žurno rezati sve naslijeđene i nepotrebne troškove koji nas opterećuju, pa i neka prava koja apsolutno nisu u duhu vremena u kojem živimo. Putnički prijevoz mora imati svoje kapacitete o kojima će brinuti i modernizirati ih, realno i racionalno procijeniti sve svoje prednosti i nedostatke kada je u pitanju prijevoz putnika u odnosu na konkurenciju, reducirati neke linije na kojima nije niti konkurentan niti rentabilan. Što se tiče teretnog operatera važno je sinergijsko djelovanje lučkih i željezničkih operatera, posebno na zajedničkim projektima prijevoza tereta na koridorima gdje su prisutni, jer će se tako moći utjecati na poslovanje prema korisnicima koji su nam zajednički - izvori tereta i za brodove i za željeznicu su isti. Tako ćemo povećati zajedničku odgovornost za poslovanje te iz te suradnje ostvarivati zajedno bolje efekte. Postoje i opcije javno-privatnoga partnerstva, ali o svemu tome zadnju riječ treba reći država. Jedino što znam jest da moramo djelovati brzo i učinkovito jer ako to nismo u stanju provesti opet ćemo samo gubiti vrijeme.

#### **V: Kako se pripremate za predstojeću liberalizaciju tržišta i ulazak drugih prijevoznika na vaše tržište?**

ZP: Proces restrukturiranja ima cilj pripreme operatera za samostalan, učinkovit i održiv nastup na liberaliziranom tržištu. Dakle, sve ovo što radimo je dio priprema za taj trenutak. Najveću ulogu odigrat će realizacija investicija u modernizaciju infrastrukture u čemu je dobra podloga u Nacionalnom programu željezničke infrastrukture, ali više moramo napraviti i na modernizaciji prijevoznih kapaciteta kako bismo mogli modernom i promptnom uslugom odgovoriti na zahtjeve tržišta.

#### **V: Dosad ste bili predsjednik Uprave HŽ Carga, kakvo je stanje prijevoznih kapaciteta (teretnih vagona) i da li zadovoljavaju potrebe?**

ZP: HŽ Cargo u svom vlasništvu ima 5913 vagona, od čega je u uporabi 5622 vagona. Potreba HŽ Carga iznosi 5162 vagona. Prosječna starost vagona premašuje 27,5 godina, što generira povećane troškove izvanrednog održavanja. Ulaganja u vozni park u godinama koje su prethodile formiranju HŽ Carga (novogradnja 671 teretnih vagona, od čega 51 specijalnih niskopodnih vagona) samo su djelomično poboljšala stanje voznog parka, budući su na većem dijelu vagona utvrđeni tehnički nedostatci, za čije će otklanjanje biti nužna dodatna ulaganja, budući su ugovori sklapani na nerazumno kratke jamstvene rokove, koji su do danas istekli. Iako se na prvi pogled, usporedbom broja raspoloživih i potrebnih vagona, može zaključiti zadovoljavajuće stanje voznog parka, s obzirom na potrebe, svakodnevna praksa potvrđuje sustavni problem u strukturi voznog parka (nedostatak vagona za prijevoz kontejnera, rasutih tereta, žitarica) slijedom čega je HŽ Cargo u narednom razdoblju planirao nabavu 950 vagona koji poboljšali kako strukturu tako i opće stanje vagonskog parka.

**V: Da li ste radili na istraživanju tržišta i na privlačenju novih korisnika vašega prijevoza?**

ZP: U pripremi je anketa koja će se odnositi na image (imidž) i prepoznatljivost HŽ Carga na prijevoznom tržištu. Anketu će provesti ovlaštena istraživačka tvrtka. Rezultati ankete iskoristiti će se za tržišno usmjeravanje HŽ Carga, odnosno prema klijentu koji u konačnici plaća usluge teretnog prijevoza, ka privlačenju novih korisnika prijevoza a čemu pridonosi i mogućnost samostalnog nuđenja kompletne usluge prijevoza na domaćem tržištu. Nakon navedene ankete može se pristupiti i adekvatnom marketinškom istraživanju, koji bi također išao u navedenom smjeru.

**V: Kako ste kontrolirali troškove i koliko ste mogli utjecati na njihovo formiranje?**

ZP: Pri formiranju cijene prijevoza naročita pažnja posvećuje se troškovima pruge po kojoj se pošiljka prevozi i načinu otpreme.

Otprema pošiljke kao kompletni vlak pretpostavlja nižu razinu cijene jer je ovaj način otpreme ekonomski isplativiji. Niži su troškovi prijevoza te se skraćuje vrijeme prijevoza. Formiranjem cijene na ovaj način ostvaruje se načelo određivanja cijene prema vrijednosti prijevozne usluge (određivanje razine cijena prema razini stvarnih troškova). Naravno da se pri tome ne zanemaruje vrsta robe koja se prevozi te postojeći alternativni prijevozni pravci što naročito dolazi do izražaja u provozu preko HŽ pruga (lučki provoz i suhozemni provoz u situaciji paralelnih prometnih pravaca npr. X. koridor i konkurentski podunavski koridor preko Mađarske). Kontrolirati troškove možemo pomnim preispitivanjem svih stavki, racionalnijim ponašanjem svih i na svim segmentima, to mora biti trajan proces.

**V: Kako ocjenjujete i da li ste zadovoljni sa razinom socijalnoga dijaloga u HŽ Holdingu?**

ZP: Socijalni dijalog u HŽ-u ima dugu tradiciju. Ona nije

uvijek bila idealna, ali otkako je zaključen Ugovor o radnopravnoj zaštiti radnika od poslovno uvjetovanih otkaza, kao prvi takav u državi, mislim da su riješeni mnogi problemi koji su do tada bili preprekom za dobre međusobne odnose između managementa i socijalnih partnera. Ja osobno trenutno sam zadovoljan razinom socijalnoga dijaloga, mada uvijek ima prostora da ona bude bolja. Ali to nikad ne ovisi o samo jednoj strani. Za razgovor je potrebno najmanje dvoje. Moram istaći da sam vrlo zadovoljan količinom trenutnog razumijevanja socijalnih partnera, kada se radi o trenutnoj krizi i donošenju recesijskih mjera među kojima je ona najnepopularnija - zamrzavanje plaća.

**V: U kojoj mjeri se po vašem mišljenju poštuje Kolektivni ugovor ( s vaše strane i sa strane socijalnoga partnera)?**

ZP: Mislim da kolektivni ugovor poštuju obje strane. ■

## SŽH usvojio plan sindikalnog obrazovanja u 2009. godini

Sindikalna učlanjenost radnika izražena u postotku važna je mjera sindikalne snage, no ona nam ne govori mnogo o tome koliko članovi razumiju što je sindikat i koliko su mu predani.

Sindikat je nešto što treba iskusiti da bi se potpuno cijeno. Postajući aktivist u sindikatu, učeći o snazi kolektivne akcije i solidarnosti, doživljava se transformirajuće iskustvo.

Neophodno je da članstvo iskusi tu transformaciju, transformaciju iz „platioca članarine“ koji sindikat vidi kao plaćenog poslužitelja u „aktiviste“ koji sebe vide kao sindikat.

Ukratko, sindikat je primarna institucija slobodnog, demokratskog društva, koja promovira demokraciju na radnom mjestu, ekonomsku i socijalnu pravdu te jednakost. On ima tu ulogu jer je instrument transformacije članova i društva uopće. I u toj transformaciji leži prava snaga sindikata.

Promoviranje i obrana sindikalnih prava je najvećim dijelom stvar sindikalnog obrazovanja.

Ulažući u obrazovanje Sindikat željezničara Hrvatske ulaže u budućnost.

Počevši od travnja, SŽH će organizirati šest ciklusa jednodnevnih regionalnih seminara na temu radnička prava/ ljudska prava, kolektivnog pregovaranja, komunikacijskih vještina, organiziranje i učlanjivanje, socijalni dijalog te stres i mobing, u 5 regija u Hrvatskoj (Zagreb, Rijeka, Split, Varaždin, Vinkovci) i za izdvojena društva.

**Struktura sudionika prema regijama:**

- članovi povjerenstva podružnice
- izabrani i imenovani povjerenici ZNR, RV
- regionalni koordinatori
- članice Ženske sekcije
- članovi Sekcije mladih
- članovi podružnice

Svi zainteresirani članovi podružnice moći će se po najavi pojedinih tema za učešće na seminaru prijavljivati kod svog glavnog povjerenika. ■

## Međunarodni odnosi

### Što prometna politika EU želi od željeznice

U Bruxellesu se 18.-19. ožujka 2009. godine održala sjednica Željezničke sekcije ETF-a.

Predstavnici sindikata željezničara, članova ETF-a, sukladno Statutu, uoči predstojećeg kongresa, izabrali su novo rukovodstvo Željezničke sekcije: Guy Greivelding iz Luksemburga, predsjednik; György Balla iz Mađarske i Antonio Gamez Ramirez iz Španjolske, dopredsjednici, te Maria Cristina Marzola iz Italije, predstavnica žena zaposlenih u željezničkom sektoru.

Članovi sekcije raspravljali su o aktualnim kretanjima u europskom željezničkom sektoru.

Zajednička radna grupa ETF/CER naručila je studiju o utjecaju restrukturiranja europskog teretnog prometa na osoblje. Roland Le Bris, stručnjak savjetničke i istraživačke kuće TRANSVERSALES, izložio je članovima Željezničke sekcije nalaze studije.

Istraživanje koje je obuhvatilo šest operatera: Trenitalia Cargo

(Torino), Fret SNCF (Le Havre), CFL Cargo (Luksemburg) i EWS (Manchester) pokazalo je, između ostalog, da jedan od osnovnih ciljeva, povećanje udjela željeznice u prijevozu tereta u odnosu na druge modele, nije ispunjen.

Dok je, promatrano u EU 15, dakle prije proširenja, 1970 omjer prijevoza robe od ukupno 1 408 milijardi t/km, željeznicom prevezeno, 20% u odnosu na ceste 34% i more 34%, to je nakon konstantnog opadanja udjela željeznice, 2002. godine, promatrano u EU 27, od ukupno 3 668 milijardi t/km, omjer prijevoza tereta željeznicom iznosio 10,4%, cestom 43,8%, a morem 38,6%. Godine 2006 od ukupno 4 143 milijardi t/km, željeznicom je preveženo 10,5%, cestama 45,6% a morem 37,3% tereta.

Udio željezničkog teretnog prometa i nakon tri željeznička politička paketa EU, ostao je u prosjeku na onom od 2000 godine.

No unutar EU 27 vidljiv je snažan disparitet. (Njemačka bilježi porast, a Poljska, Luksemburg, Francuska, pad)

Kako je Njemačka jedina od 6 promatranih zemalja izbjegla smanjenje udjela teretnog prijevoza željeznicom u odnosu na druge modele?

Ključ uspjeha je u državnoj politici orijentiranoj u korist željeznice te u relativno uspješnom restrukturiranju glavnog željezničkog teretnog operatera, Ralion.

Iz izlaganja sudionika iz različitih zemalja očito je kako se željezničkom prometu ne može pomoći isključivo na razini restrukturiranja nego na političkoj razini.

Kriza naglašava potrebu za srednjoročnim planiranjem. U ulaganju je spas, a tome svjedoči ulaganje u željeznicu u Španjolskoj koja u toj državi jedina ne osijeća posljedice krize.

Barack Obama pozivom naciji: „Kupujte američko!“ poslao je poruku koju sve češće čujemo i u europskim zemljama, a koja govori kako će trenutna kriza potresati u prvom redu svijet transporta robe.

Uzrok ranije ekonomske krize bilo je zasićenje tržišta proizvodnjom, no ova je počela u bankarskim, financijskim krugovima. Posljednjih 25 godina kreirala se neoliberalna politika koja je i dovela do globalne krize koju je usljed njene prirode transport gotovo trenutno osjetio.

Povećanje udjela prometa željeznicom glavni je izazov u ekonomskom, socijalnom i u području očuvanja okoliša.

Nastaviti liberalizaciju željeznice u uvjetima krize iznimno je opasno. U Engleskoj se forsiralo privatno investiranje u infrastrukturu javnog sektora. U uvjetima krize, takve investicije prve otpadaju. U Francuskoj klasična željeznička poduzeća propadaju pred *low cost* poduzećima tipa Tallis čiji vlakovi lijepo izgledaju, ali provode



nelojalnu konkurenciju sa slabo plaćenom radnom snagom. Slična je situacija i u Grčkoj gdje se na željeznici prakticira zapošljavanje radne snage iz susjednih zemalja pod daleko nižim uvjetima. Talijanske željeznice bile su devedesetih „državna socijalna ustanova“ gdje su se zapošljavali radnici nakon sloma metalske industrije, a sada država ne čini ništa na očuvanju radnih mjesta na željeznici.

Svi pokazatelji govore da država treba pojačano financirati infrastrukturu jer upravo investiranje u željeznički sektor može igrati glavnu ulogu u oživljavanju ekonomije poslije krize.

Europska komisija svojim regulativama ne teži oživljavanju prijevoza željeznicom u cjelini nego se fokusira na samo jedan segment, što je vidljivo i iz najnovijeg nacrtu regulative (COM(2008)0852) o europskoj željezničkoj mreži namjenjenoj prvenstveno teretnom prometu. Ne samo da je svaka članica EU obvezna odrediti koridor na kojem će teretni prijevoz imati prvenstvo nad putničkim, nego se unutar teretnog prijevoza posebna prednost daje cjelovitim međunarodnim vlakovima, nudeći operaterima RNE sistem „sve na jednom mjestu“.

Članice EU imat će obvezu godinu dana unaprijed rezervirati infrastrukturne kapacitete za prioritetan teretni prijevoz i obveznu raspoloživosti kapaciteta infrastrukture za ad-hoc promet, što vodi nizu negativnih utjecaja.

Umjesto optimizacije postojećih infrastrukturnih kapaciteta postoji opasnost da se postojeći kapaciteti prilično smanje. U područjima visoke gustoće

pometa, takve odredbe će same po sebi prijevoz putnika dovesti u nepovoljan položaj, posebice javni prijevoz putnika.

Postoji opasnost da se povećaju cijene trasa, s jedne strane jer postoji potreba da se postavi razlika između prioritarnog teretnog i drugog teretnog prijevoza, a s druge strane mogućnost rezervacije trasa po tzv. ovlaštenim podnositeljima zahtjeva (brodari, logističke kompanije, pa čak i offshore hedge fondovi) otvara vrata za put trgovanju trasama i spekulaciji.

Sukladno toj politici je i ponašanje pregovaračke grupe sa strane udruge poslodavca (CER) koja je tijekom pregovora o radnim uvjetima za mobilno osoblje u prekograničnom prometu, postavila ultimatum i time prekinula daljnje pregovore. Poslodavci, naime, žele povećati broj uzastopnih odmora u drugoj zemlji i ne žele taj odmor platiti, što je rezultat pritiska upravo novonastalih malih prijevoznih kompanija koje organiziraju prijevoz cjelovitih vlakova, prolazak kakvog, na putu iz Ljubljane prema Istanbulu, smo ovih dana imali prilike vidjeti i na našem dijelu x koridora. Kontejnerski vlak „Bosphorus Europa-express“ vozio je po specijalnom sistemu, i umjesto za uobičajenih 60 u Istanbul stigao za 37 sati.

Članovi željezničke sekcije će u za to određenim radnim grupama oblikovati svoje stavove i predočiti ih Europskoj komisiji, a uputit će se i rezolucije prema Kongresu ETF-a koji će se održati u svibnju ove godine. ■

*Katarina Mindum*

## Sindikat željezničara Hrvatske partner u još jednom projektu Europske akademije

Prva od dvije međunarodne konferencije za radničke predstavnike u željezničkom i transportnom sektoru u sklopu jednogodišnjeg projekta na temu „Socijalna dimenzija domaćeg tržišta“ održat će se od 27. -28. travnja 2009. godine u Beču.

Konferencija je informativno - politički orijentirana, prati pripreme za izbore Europskog parlamenta i uključuje se u međunarodni Dan akcije transportnih radnika 28. travnja 2009.

Učesnici su predstavnici sindikata i radničkog vijeća, koji funkcioniraju u svojim organizacijama kao multiplikatori i za čiji rad je europska dimenzija važna.

Prvog dana konferencije, pitanje od najveće važnosti biti će pregled socijalne politike i zakona na unutarnjem tržištu te njihov utjecaj na stanje u zemljama učesnika.

Bit će pripremljene informacije koje se tiču Europske socijalne politike, Lisabonske strategije, Europskog socijalnog modela te obnovljenog socijalnog programa rada i politike tržišta rada. Slijedom toga, političari i stručnjaci iz zemalja učesnica će izložiti svoje mišljenje o temi.

Drugi dan će se također baviti socijalnom dimenzijom domaćeg tržišta, no težište će biti na sigurnosti na radnom mjestu i zaštiti na radu, te povezanost između socijalnog i ekonomskog razvoja i nasilja u putničkom prijevozu, što su i glavne teme Dana akcije.

Održavanje druge konferencije u sklopu projekta planirano je za 29.-30. rujna, 2009. u Berlinu. Radni naziv konferencije je „Instrumenti za oblikovanje socijalne dimenzije jedinstvenog unutarnjeg tržišta“. Obradivat će se teme kao što su europski pravorijek (slučajevi Laval, Viking), politička orijentacija Europe i odgovori sindikata. ■

## Vijesti iz Sekcija

### Obilježen Dan žena

Uoči Međunarodnog dana žena SŽH je najavio **Ožujak, mjesec žena zaposlenih u željezničkom sektoru**. Mjesec u kojem će se svake godine analizirati ostvaren napredak u području ravnopravnosti, jednakih mogućnosti, poboljšanja uvjeta rada, sigurnosti na radu, zaštite dostojanstva, pomirenja radnih i obiteljskih obveza, cjeloživotnog obrazovanja.

Ženska sekcija SŽH u 2009. godini intenzivirati će aktivnosti na ostvarivanju zakonskih odredbi i drugih pozitivnih propisa i akata, a koji određuju položaj i uvjete rada žena uopće, a naročito u prometnom sektoru.

Ove je godine najavljen rad na:

- implementaciji **Preporuka o boljoj zastupljenosti i integraciji žena u**



**željezničkom sektoru**, koje su zajednički potpisali socijalni partneri ETF - Europska federacija radnika u transportu i CER - Zajednica europskih željeznica i infrastrukturnih kompanija. ispunjavanju zakonske

obveze društava HŽ-Holdinga na donošenju **Plana djelovanja za promicanje i uspostavljanje ravnopravnosti splova.**

- na provođenju postupka po prijavi kojom se traži zaštita dostojanstva radnika u zakonskom roku, te preciznije određivanje postupka prijave i rješavanja prijavljenih slučajeva kršenja prava radnika.
- promociji brošure ETF-a **“Razumijevanje rodne jednakosti na EU razini”** koja predstavlja jedinstven vodič kroz prava žena i preveden je na hrvatski jezik kao rezultat Projekta Europske komisije a u kojem je i SŽH bio partnerska organizacija.



Mnoge sindikalne podružnice obilježile su i ove godine Dan žena prigodnim druženjem i darivanjem članica Sekcije žena. Varaždin, Vinkovci, Rijeka... ■

## Sindikalna ponuda

### PODRUŽNICA VINKOVCI

Najveća podružnica SŽH, Vinkovci, trenutno broji 546 članova. Povjerenstvo Podružnice čine 23 člana koji predstavljaju pojedina područja rada i sekcije mladih i žena. Podružnica raspolaže sa dvije kase uzajamne pomoći KUP i BUP, Dragovoljni Fond solidarnosti i posmrtnine i Kamp odmaralištem „Borik“ Zadar.

Podružnica SŽH Vinkovci za svoje je članove osigurala slijedeće pogodnosti:

- **Rekreacija u fitness centru „Galaxy“ za 80,00 kn mjesečno umjesto pune cijene koja iznosi 200,00 kn mjesečno.**
- **Besplatno korištenje Dvorane za mali nogomet u terminu nedjeljom od 15,00 do 16,30 sati za sve članove.**
- **Iskaznice za 5% popusta, bez limita iz prethodnog mjeseca u lancu trgovina i diskonta „Boso“.**
- **Besplatan ulaz na bazen u Novim Mikanovcima za sve članove.**
- **Besplatan termin u kuglani Mađarske škole za sve članove.**
- **Krediti bez kamata, učešća i jamaca u slijedećim trgovinama: Ines, Vinkoprom, Blažević d.o.o., Lateran, Orban, Bike-Zone, Santini, Mustang, Euroherc osiguranje i dr.**

*Vlado Komljenović*

### DOBRE VIJESTI IZ ŽELJEZNIČKOG UGOSTITELJSTVA d.o.o.

#### 10%-20% POPUSTA ČLANOVIMA SINDIKATA ŽELJEZNIČARA HRVATSKE NA SVE USLUGE ŽU d.o.o.

Svim članovima Sindikata željezničara Hrvatske ŽU nudi **20% popusta na individualni smještaj, 10% popusta na organizirane restoranske usluge i gratis korištenje dvorana** u Zagrebu, Splitu i Osijeku ako se istovremeno koristi i usluga smještaja ili restoranske usluge.

Novi popusti ŽU d.o.o. vjerujemo doprinijeti će povoljnijem organiziranju Vaših privatnih događanja poput proslava krizmi, pričesti, promocija, svadbenih svečanosti...



Restoran PORIN, Zagreb, Sarajevska 41

Za sve informacije obratite se u Službu marketinga i prodaje ŽU-a  
tel. 01 66 95 424  
mail: marketing@zug.hr



Dvorana CROATIA, Hotel PORIN, Zagreb, Sarajevska 41



Konferencijska dvorana u hotelu MURSA, Osijek, Bartola Kašića 2a



## ČLANOVIMA SINDIKATA ŽELJEZNIČARA HRVATSKE

SŽH je sklopio ugovor o međusobnoj suradnji pružanja zdravstveno-rekreativnog boravka djece, mladeži i odraslih sa „LJEČILIŠTEM VELI LOŠINJ“ na Velom Lošinju.

Članovima Sindikata željezničara Hrvatske i članovima njihove obitelji ugovorena je 30% povoljnija cijena smještaja i hrane na postojeće cijene.

Cijene smještaja sa popustom su kako slijedi u tablici:

SMJEŠTAJ	05.09. - 30.04.		01.05. - 12.06.		13.06. - 16.07. 20.08. - 05.09.		17.07. - 19.08.	
	noć. + doručak	puni pans.	noć. + doručak	polu- pansion	noć. + doručak	polu- pansion	noć. + doručak	polu- pansion
sobe sa sanitarijama	159	215	169	219	189	239	205	255
sobe sa etažnim sanitarijama	109	159	119	169	145	189	155	205

Navedene cijene su nepromjenjive tijekom ugovorenog roka.

**Važno!** Zainteresirani za usluge smještaja, neka se putem svog povjerenika jave u centralu Sindikata željezničara Hrvatske, kako bi se ponuda realizirala.

Za sve ostale informacije javite se svom povjereniku ili u centralu SŽH-a.

