

SINDIKATA ŽELJEZNIČARA HRVATSKE / broj 5 / travanj 2010.

# ZA DOBAR ŽELJEZNIČKI SUSTAV I POŠTEN POSAO

## TEMA BROJA

Zašto protestiraju europski  
željezničari

### INTERVJU:

DANIJEL KRAKIĆ, ravnatelj  
Uprave za željeznički promet

### MEĐUNARODNI ODNOSI

Restrukturiranje Slovenskih željeznica  
Kako promovirati rezultate europskog  
socijalnog dijaloga



## VIJESTI

Iz HŽ Putničkog prijevoza  
Iz HŽ Carga

Izabran dopredsjednik SŽH-a, za područje rada TPVV-a

# Sonjin dan na Šmitovom jezeru



# Proslava Dana žena u Vinkovcima



List VIJESTI SŽH  
izlazi kvartalno

Izdavač

Sindikata željezničara Hrvatske

Za izdavača

Branko Kreš, predsjednik SŽH-a

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



Iza nas su dva velika prosvjeda željezničara. Nacionalni, održan 15. ožujka ove godine, u kojem su uz Sindikat željezničara Hrvatske učestvovali Sindikat tehničkog pregleda vagona i vlakova HŽ-a, Sindikat prometnika vlakova Hrvatske i Sindikat strojovođa Hrvatske te petnaestominutnom obustavom prometa na svim prugama Hrvatskih željeznica skrenuli pozornost resornog ministarstva i Uprave na nagomilane probleme u svim HŽ društvima. Euroopski, u organizaciji ETF-a i svjetski, u organizaciji ITF-a, prosvjed svih željezničara, održan 13. Travnja, koji je upozorio na nagomilane probleme zbog loše politike prema željeznici na svim razinama.

Problemi u društvima nastalim podjelom jedinstvenih HŽ-Hrvatskih željeznica koji se proteklih mjeseci sve jasnije očituju (nekoliko teških i tragičnih nesreća); neuvažavanje sindikata kao socijalnog partnera, što je vidljivo i kroz održavanje tematske sjednice Gospodarsko-socijalnog vijeća bez mogućnosti sudjelovanja sindikata iz željezničkog sektora; nedosljednost politike razvoja i upravljanja željeznicom; neodgovorna potreba rješavanja problema neulaganja u željezničku infrastrukturu; katastrofalno loš vozni red koji je doveo do smanjenja broja putnika, a u konačnici do prijedloga ukidanja vlakova, odnosno obustave prometa na pojedinim prugama; te neulaganje u vozne i vučne kapacitete (veliki broj izvanrednih događaja); neplodnosni razgovori i dopisivanja, uzrok su korištenja krajnje industrijske akcije - štrajka upozorenja.

Prosvjedom smo postigli:

- Dogovor da se bez nas neće razgovarati o problemima na željeznici, da Republika Hrvatska neće donijeti strateški plan za željeznicu bez učešća sindikata
- Odgađa se plan ukidanja vlakova koji je trebao stupiti na snagu 01. travnja. Dogovoreno je da će se prije donošenja odluke formirati radne grupe koje će analizirati stanje u prijevozu putnika, a što će biti podloga za eventualne razgovore o opravdanosti ukidanja vlakova.
- Vezano za ulaganja u infrastrukturu, najavljene su mogućnosti o kojima će se razgovarati na razini MMPI.
- Dogovoreno je dovršenje dokumentacije i raspisivanje međunarodnog natječaja za nabavu 15 više sistemskih i 20 dizel električnih lokomotiva

Ne zavaravamo se uspjehom jer i neki skorašnji potezi uprave govore kako i dalje pokazuju otpor na suradnju s predstavnicima radnika pa tako u potpunosti izoliraju socijalne partnere iz svih aktivnosti vezanih uz etičku i antikorupcijsku politiku poduzeća, a obje politike računaju na radnike kao sastavni dio.

**Ukazujemo na loše upravljanje - ignoriraju nas. Dajemo savjete za poboljšanja - ignoriraju nas. Kad se sistem uruši - pozivaju nas na solidarnost!!!!**

Već pratimo najavu neisplate božićnice, darova za djecu, regresa za ovu godinu. U tome traže našu solidarnost. Traže razumijevanje radnika, a kad su ti isti radnici pravovremeno upozoravali na probleme, predlagali rješenja nije bilo sluha. Krajem godine radnici će očit o pet morati pokazati svoju složnost i snagu.

**Još jednom čestitam svim članovima sindikata, svim kolegicama i kolegama koji su pokazali da su spremni stati u obranu svoje budućnosti i opstanka željeznica u RH, na uspješno provedenom prosvjedu, i ujedno svima čestitam nadolazeći 1. svibnja Praznik rada!**

Članovi SŽH, željezničari, žele živu željeznicu i dostojan posao!

Branko Kreš

### Sadržaj

**Riječ predsjednika ..... 3**

**Vijesti ..... 4**

- Iz HŽ Putničkog prijevoza
- Iz HŽ Carga
- Izabran dopredsjednik SŽH-a, za područje rada TPVV-a
- Izbori u Regiji IV

**Tema broja ..... 7**

- Zašto protestiraju europski željezničari

**Intervju ..... 8**

- Danijel Krakić, ravnatelj Uprave za željeznički promet
- Katarina Mindum, dopredsjednica za međunarodne odnose i obrazovanje

**Međunarodni odnosi ... 12**

- Implementacija plana aktivnosti žena ETF-a 2009-2013
- Restrukturiranje SŽ-Slovenskih željeznica

**Zanimljivosti ..... 15**

- Etika i poslovanje

**Vijesti iz Podružnica ... 17**

## Vijesti

# Vijesti iz društva HŽ Putnički prijevoz

Napisao: *Franjo Jularić*, dopredsjednik SŽH-a za Putnički prijevoz

Na samom početku moram naglasiti jednu važnu činjenicu. Naime, kada promatramo društvo HŽ Putnički prijevoz koje je u sastavu HŽ Holdinga ne možemo ga iz niza razloga promatrati izdvojeno iz cjeline HŽ Holdinga, iako kao društvo u velikom dijelu funkcionira kao samostalna cjelina ili bi tako barem trebalo biti. Manje-više je poznata činjenica da je društvo HŽ Putnički prijevoz još uvijek organizacijski vezano na HŽ Holding te stoga proživljava sve nedaće ustroja kao i sva druga društva HŽ Holdinga.

Stoga ću ovom prigodom iznijeti nekoliko stvari koje su, vjerujem, interesantne kako članovima SŽH-a tako i svim zaposlenicima HŽ Putničkog prijevoza.

Kao posebno interesantnu temu izdvojio bi sistematizaciju i organizaciju rada u društvu HŽ Putnički prijevoz koja još uvijek nije donesena, iako je trebala biti, obzirom da su obrasci PPP-1 i P-130 kao temelj za proračun broja izvršilaca kolodvorskog i vlakopratnog osoblja u primjeni s početkom važenja reda vožnje 2009/2010 godine. Prema nepotvrđenim informacijama ovi akti bi trebali ugledati svjetlo dana početkom mjeseca travnja, no najbolje je pričekati i vidijeti hoće li se to i dogoditi. Razloga opravdanih ili neopravdanih ima više no samo kao primjer navodim sljedeće:

1. Ministarstvo prometa i veza još uvijek nije donijelo konačnu odluku o primjeni Pravilnika o radnom vremenu izvršnih radnika sa izmjenama glede prekida rada, iako su njegove izmjene usuglašene između Sindikata i Poslodavca te dostavljene ministarstvu na uvid,
2. Izostanak sklapanja i potpisivanja Ugovora o poslovnim odnosima između novonastalih društava u HŽ Holdingu.

Što se tiče uvjeta rada radnika, potrebno je istaknuti da se u 2008 godini pristupilo renoviranju putničkih blagajni i prostorija za odmor vlakopratnog osoblja prema dinamici koju diktira raspoloživost financijskih sredstava. Svim zaposlenicima vezanim uz radne prostore putničkih blagajni u kolodvorima gdje se pristupilo renoviranju, poznato je da se nakon službenog završetka renoviranja i preseljenja u te prostore pojavio niz problema zbog nefunkcionalnosti ugrađene opreme kao i manjkave kvalitete interijera. Ovo stanje se posebice odrazilo na uređenje prostora putničke blagajne u Zagreb Gl. kolodvor što se nije smjelo dogoditi jer je taj kolodvor trebao biti reprezentativni uzorak uređenja.

SŽH je unatoč raznim ograničenjima, ukazivao na nedostatke kako tijekom izvođenja radova tako i nakon preseljenja u preuzete prostore. Nakon niza dopisa upućenih predsjedniku Uprave HŽ-PP napokon se pristupilo popravcima uočenih nedostataka, kao npr. rješavanje problema vezano uz komunikacijski uređaj na šalterima putničke blagajne i usmenih informacija, dodatna radna površina na dvije međunarodne blagajne i jednoj blagajni za unutarnji promet u vidu dodatnih pokretnih stolića, te gorući problem rješenje propuha u putničkoj blagajni. Isto tako ponovno smo aktivirali problem informativnih displeja u prostorima putničke

blagajne kao i drugim prostorima koje koriste putnici pri putovanju. Ove aktivnosti su u tijeku i vjerujemo kako će u dogledno vrijeme problemi biti otklonjeni.

Što se tiče prostorija za odmor vlakopratnog osoblja i drugih prostora za radnike tu je situacija nešto složenija no ima vidnih pomaka pa je za očekivati da će i to postupno biti riješeno.

Svi ovi problemi su rezultat određene procedure predviđene Zakonom o nabavi, ali i dobrim dijelom neodgovornosti od strane Poslodavca.

Ovdje moram istaknuti i to, da SŽH sukladno ovlastima reguliranim Zakonskim okvirima čini sve s ciljem nadziranja izvršenja svih obveza koje je Poslodavac preuzeo kako bi radni uvjeti radnika bili na što višoj razini.

Nadalje, vezano uz službenu i zaštitnu odjeću važno je reći da je u tijeku isporuka novog programa službene odjeće i obuča prema Pravilniku o Službenoj odjeći i obući. Svjesni smo i sami da tu ima dosta problema, no kako je s dobavljačima potpisan Ugovor na duže vrijeme (tri godine) a ne kao do sada na jednu godinu uvjereni smo da će se tijekom prve godine ujednačiti rokovi te više ne bi smjelo biti kašnjenja pri isporuci. Možda samo za izdvojiti činjenicu da je prilikom izrade Pravilnika došlo do pogreške kod ljetnog programa ženske odjeće gdje je za ljetno bio predviđen ljetni kaput, kratki rukav, no to je našom aktivnošću ispravljeno te će i dalje u ženskom ljetnom programu biti ljetni kaput, dugi rukav.

A sada možda ono što najviše zanima naše članove, a to su plaće, Ugovori o radu, višak radnika i drugo.

Da, kako rekoh na početku, dijelimo sudbina HŽ Holdinga i svih društava u Holdingu to je nažalost nepobitna istina bez obzira što mi svakim danom donosimo gotov novac. No ako znamo da je stanje u Državi takvo kao je, te da smo i dalje korisnici državnog proračuna ne možemo pobjeći od stvarnosti.

Potpisanim sporazumom između Sindikata i Poslodavca plaća za 2010 godinu ostaje na razini 2009 godine uz napomenu da neće biti otpuštanja radnika.

Kada su Ugovori o radu na određeno u pitanju, e tu je već situacija vrlo složena.

Broj izvršilaca je u svakoj djelatnosti nedostatan što ne treba biti posebno pametan pa zaključiti. Na nekim radnim mjestima je toliki nedostatak da je upitno i svakodnevno odvijanje tehnološkog procesa rada.

Logično pitanje koje se nameće je: Što poduzima SŽH kako bi se ovo stanje promijenilo?

Ovdje nema jednostavnog odgovora. Kao prvo u svakodnevnom kontaktu sa poslodavcem argumentirano ukazujemo na gubitak prihoda zbog nedostatka broja izvršilaca kako na putničkim blagajnama tako vlakopratnog osoblja na vlakovima.

I kod drugih zanimanja nedostaje radnika kao što su vagonski otpremnici i električari, što također otežava tehnološki proces rada.

Zadnje informacije govore u prilog tome da će određeni broj ljudi dobiti produženje Ugovora o radu na određeno sukladno odredbama Zakona o radu, te da će i određen broj radnika volontera dobiti mogućnost prezentiranja

svojih znanja kako bi jednog dana postali sastavni dio HŽ Putničkog prijevoza.

Obzira na najavljenju tešku 2010. godinu, zajedničkim snagama u jakom sindikatu veće su mogućnosti nadvladati probleme.

Za kraj ovih vijesti koje će biti dostupne nakon praznika DANA ŽENA svim pripadnicama ljepšeg dijela članstva, kao i svim kolegicama, s posebnim zadovoljstvom ČESTITAM 8. OŽUJAK MEĐUNARODNI PRAZNIK ŽENA ■

## Iz HŽ- Carga

Napisao: *Marijan Lepoglavec*, dopredsjednik SŽH-a za HŽ Cargo

Uprava HŽ-Carga u posljednje vrijeme donijela je nekoliko akata koji su vezani uz svakodnevno obavljanje radnih zadataka, a koji su u suprotnosti sa Kolektivnim ugovorom.

Jedan od tih akata je i Uputa kojom se utvrđuju radna mjesta za koja će se odobravati zamjene privremeno odsutnog radnika. Sindikat željezničara hrvatske uputio je primjedbu na navedenu Uputu jer smatramo da je ista diskriminirajuća te radi razliku između radnika iako su svi radnici pred zakonom jednaki. Nakon toga je organiziran sastanak sa Upravom HŽ-Carga i sindikata te se otvorila rasprava o navedenoj uputi. Stav sindikata da se navedena Uputa stavi van snage bio je jedinstven. Uprava HŽ-Carga je odlučila Uputu izmijeniti tako da se i ostalim radnicima može odobriti zamjena privremeno odsutnog radnika.

Predložen je 6. Aneks Kolektivnog ugovora u kojem Poslodavac traži da se naknada troškova prijevoza na posao i s posla isplaćuje radniku u visini cijene koja odgovara cijeni karte za gradski prijevoz prema sjedištu Poslodavca (290,00 kn), ili se radnik može odlučiti za korištenje P-2 karte za prijevoz željeznicom.

Stav sindikata bio je jasan: naknada troškova prijevoza na posao i s posla ostaje ista za vrijeme trajanja Kolektivnog ugovora.

Aktualno: Pregovarački odbor sindikata u kojem Sindikat željezničara hrvatske ima 2 člana, a ostala tri sindikata po 1 člana i pregovarački odbor Poslodavca započeli su pregovore za sklapanje Kolektivnog ugovora za HŽ-Cargo d.o.o.. O tijeku pregovora članovi sindikata bit će izvješćeni putem sindikalnih povjerenika, web stranice sindikata ([www.szh.hr](http://www.szh.hr)), te putem naših vijesti. ■

## Recite nam ministre nešto što ne znamo

Napisala: *Katarina Mindum*, dopredsjednica za međunarodne odnose i obrazovanje

Na sjednici Gospodarsko - socijalnog vijeća, održanoj 22.3.2010 odvijao se socijalni dijalog na hrvatski način. Iako se osnivanje GSV-a smatralo začetkom tripartitnog socijalnoga dijaloga u samostalnoj Republici Hrvatskoj, raspravljalo se o željeznici, bez željezničara.

Damir Jakuš, predsjednik GSV-a, Vitomir Begović, predstojnik Ureda za socijalno partnerstvo RH, a i središnjice koje ne organiziraju sindikate željezničara, a ni transporta općenito, te ni ne prate kretanja u transportnom sektoru, protivili su se prisustvovanju reprezentativnih sindikata željezničara tematskoj sjednici GSV-a.

Sudionici su postavljali retorička pitanja: na koji način željeznica može biti relevantna, kakav vozni red, koje pruge treba održati, pojačati, reducirati...

Resorni ministar Božidar Kalmeta, izrekao je opće poznatu tezu: „Svi su se suglasili da je željeznica od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku. Njen izvozni proizvod.“

Rekao je i ovo:

- Potrebno je ulaganje u infrastrukturu; (SŽH: znamo, to tražimo)
- Prema Europskoj komisiji, na ovim će se prostorima do 2012 povećati promet za oko 50%; (SŽH: čuli smo)
- Hrvatska tada mora biti spremna; (SŽH: znamo, to tvrdimo i to tražimo)
- Strateški se razmišlja čitav niz godina; (SŽH: na žalost i to znamo)
- Nema razvoja luka bez razvoja kopnenih veza; (SŽH: znamo, to tvrdimo)
- Svaki će stručnjak kazati: treba nam moderan, jeftin i brz prijevoz; (SŽH: čuli smo)

- Hrvatska je strateški pozicionirana. (SŽH: znamo, Bogom dano)

Bilo je riječi i o uzrocima sadašnjeg stanja na željeznici:

- Desetljećima nema ulaganja. Željeznica je zapuštena; (SŽH: znamo)
- Tijekom Domovinskog rata desio se prekid koridorske pruge; (SŽH: znamo)
- Danas robe zaobilaze X koridor. (SŽH: na žalost i to znamo)

Govorio je i o tome što nas čeka u bliskoj budućnosti:

- Liberalizacija željeznice 2012 i otvaranje 30% tržišta, a za ostalo će se tražiti prelazni period(?); (SŽH: za prvi dio znamo, u ishod drugog sumnjamo)
- Željeznica 2012. treba dočekati modernizirana, većih brzina; (SŽH: znamo, to tražimo)
- Cargo, Putnički, Vuču treba obnoviti, ojačati da bi bili konkurentni. (SŽH: znamo, to tražimo)

Rekao je nešto i o radnicima:

- Na željeznici, u matici trenutno je zaposleno 12 895 radnika, u izdvojenim društvima još 5558 radnika. (SŽH: znamo, no to nisu samo brojke)
- Sabrao je dosadašnje rezultate:
- Puno je napravljeno, a da li se moglo više, moglo se više; (SŽH: tko odgovara za propušteno?)
  - Željeznica je podijeljena, radi transparentnosti i uštede; (SŽH: koji podaci to potkrepljuju? Iskustva podijeljenih željeznica govore drugačije!)
  - Smanjen broj ljudi, 3300 radnika otišlo od 2003 do danas; (SŽH: gdje je granica iza koje je ugrožena sigurnost i zdravlje radnika, sigurnost korisnika i trećih osoba)

- Privatizirana dva izdvojena društva, i ostalo bi privatizirali ali na žalost nema interesa; (SŽH: kako je proveden proces osposobljavanja i pripreme tih društava za izdvajanje i opstanak na tržištu?)
- U protekle dvije godine za 750 milijuna kuna su manja izdvajanja iz proračuna, a sustav funkcionira; (SŽH: bez komentara!)
- Ukinuta su 44 teretna kolodvora: nema istovara, utovara, nema ljudi, nema troška; (SŽH: bez komentara!)
- Očekuje se još otpuštanje 1000 radnika; (SŽH: Zašto je samo trošak radnika jasna brojka a svi ostali troškovi velika nepoznanica?)
- Treba modernizirati željeznicu pa će trebati manje ljudi a da se ne ugrozi sigurnost; (SŽH: krug je zatvoren!)

Kad smo kod sigurnosti, stvari stoje dobro, kaže ministar. Bilo je slučajeva da na našim prugama iskoče strani vagoni i nesigurnost se pripisuje našoj željeznici (?). Je da su ti vagoni prošli provjeru na granici, ali zbog starosti se raspadnu i iskoče, tvrdi ministar.

Pitamo se zar poginulima u željezničkoj havariji teretnog vlaka u Viareggiu, Italija i nedavno kraj Osla, Norveška, znači podatak čiji su vagoni i da li su i kakvu sigurnosnu provjeru prošli prilikom ulaska u zemlju. Mi znamo da naši stari vagoni ne mogu preko granice, baš zato jer su stari, neodržavani i jer je provjera rigorozna. Isto tako znamo da strani vagoni nerijetko uđu u našu zemlju na granici s Mađarskom, no na slovenskoj granici budu izbačeni jer ne udovoljavaju uvjetima. Znamo i tko u tom slučaju plaća dangubinu.

Što želimo? Pita se ministar i odmah odgovara: „želimo ulaganje u željeznicu, ali svjesni smo i GSV je toga svjestan, ne ulaganje iz proračuna jer to nije realno ni dobro“. Mobilni kapaciteti, vagoni za putnički i teretni

promet, lokomotive, financirat će se iz povoljnih kredita. Infrastruktura će se financirati iz pretpristupnih fondova. Problem je samo što nema projekata (?), a značajna sredstva su nam na raspolaganju. Zato se u infrastrukturi ubrzano ekipiraju.

Što znači: ubrzano ekipiranje timova za izradu projekata? Zapošljavanje nekoga izvan društava HŽ-a tko je sposoban doslovno slijediti napatke za tehničku izradu projekta? Taj dio se danas jednostavnije rješava obučavanjem postojećeg, odgovarajućeg kadra kroz specijalizirane seminare, a postoji i pametan software kao npr. "Project Kickstart" koji vodi izradu projekta korak po korak. Nudi uvid u već odobrene slične projekte. Čak nudi i ideje.

Ideje, to je ono što nedostaje društvima HŽ-a na temelju kojih bi se izradio projekt i povukla ta „značajna sredstva koja su nam na raspolaganju“. Nemoguće je da ti silni menadžeri i savjetnici nemaju ideja.

Što očekivati u okolnostima u kojima se željeznica proglašava od strateškog interesa za Republiku Hrvatsku, hrvatski izvozni proizvod, i pri tom sve ostaje na kondicionalu. Već smo dobro zašli u 2010, a nema plana poslovanja. Govori o željeznici vrve riječima: morali bi, trebali bi, a jedino što se svake godine realizira je smanjivanje ulaganja, što menadžment prati lošim nekvalitetnim voznim redom koji je potom podloga zatvaranju željezničkih linija, kolodvora, jer tako „nema putnika, nema utovara, istovara, nema ljudi, a ni troškova“, a ostaci hrvatskog izvoznog proizvoda bit će „spremni“ da ih se pomete na liberaliziranom tržištu.

A što sa željezničarima? Pa onda će se možda netko sjetiti socijalnog dijaloga, napokon u definiciji mu stoji da je oruđe, koje omogućava nesmetano funkcioniranje tržišta rada. ■

## Izabran dopredsjednik SŽH-a, za područje rada TPVV-a

Napisao: *Branko Jakšić*, glavni tajnik

Dana 31.03.2010 godine održana je izvanredna Konvencija Sindikata željezničara Hrvatske na kojoj se birao dopredsjednik SŽH-a za područja rada TPVV-a, a koji će tu dužnost obavljati do redovitog Sabora Sindikata željezničara Hrvatske. Između tri kandidata koja su istaknuli svoju kandidaturu i predstavili svoj prijedlog programa rada delegati iz cijele Hrvatske (isključivo radnici TPVV) svoje povjerenje su ukazali **Krešimiru Grubišiću**, pregledaču vagona iz Slavenskog Broda.

U nastavku rada Konvencije razgovaralo se o položaju radnika TPVV-a u Društvu te je načelno dogovoren način daljnje suradnje u svrhu zaštite svih radnika TPVV-a, članova Sindikata željezničara Hrvatske, o čemu će se u skoro vrijeme itekako čuti.

Čestitamo izabranom dopredsjedniku i želimo puno uspjeha u radu. ■

## Izbori u Regiji IV

Napisao: *Branko Jakšić*, glavni tajnik

U Regiji IV koja obuhvaća podružnice SŽH: Zabok, Varaždin, Čakovec i TPVV Varaždin provedeni su dana 13. travnja 2010. izbori za glavnog povjerenika Podružnice Varaždin i za regionalnog povjerenika Regije. Između više kandidata za povjerenika podružnice Varaždin izabran je Ivan Negovec, vozni vlakovođa iz Varaždina, a za regionalnog povjerenika konsenzusom je izabran Ivan Lovrenčić, glavni povjerenik podružnice Zabok.

Na istom sastanku (nakon provedenih izbora) predsjednik SŽH Branko Kreš upoznao je prisutne o aktualnim problemima i sa stanjem na HŽ, odnosno na stanje u svim društvima, kao i o daljnjim aktivnostima Sindikata željezničara Hrvatske.

Izabranima čestitamo i želimo uspjeh u radu. ■

## Tema broja

# Zašto protestiraju europski željezničari?

U Europi - ali ne samo u Europi - željeznički radnici su suočeni s tekućom liberalizacijom i privatizacijom željeznice, razdvajanjem i fragmentacijom željezničkih poduzeća i krutim restrukturiranjem željeznica s dramatičnim posljedicama za željezničke radnike. Pokretačka snaga je ideologija, koja kaže da tržišno natjecanje mora biti uvedeno po svaku cijenu.

Specifičnost situacije u Europi očituje se u tome da je putem europskih institucija, ponajprije Europske komisije, ovo pravilo predstavljeno u isto vrijeme direktno u 27 zemalja članica Europske unije i EEA zemljama (Europski ekonomski prostor) i posredno u svim državama kandidatkinjama, zemljama s bilateralnim sporazumima, susjednim zemljama i sl.

U 2001 "proslavili" smo u Parizu, u kontekstu sastanka Željezničke sekcije, anti-rođendanski party za "10 godina Direktive 91/440/EC". Ova Direktiva je bila polazna točka svih zbivanja u prometnom sektoru Europe.

Sada imamo tri željeznička paketa (od 2001 do 2007) i željeznički radnici trpe posljedice te politike na svojim radnim mjestima. A politika nije dovršena: i zadnje integrirano željezničko poduzeće u Europi biti će potpuno rascijepano. Planirano je još privatizacije i outsourcinga kao na primjer radionica za održavanje. Na dnevnom redu je i uvođenje konkurencije u domaćem putničkom prometu.

Dan akcije, 13. travnja, sveobuhvatna je europska akcija protiv ove politike.

No, Dan akcije govoriti će i o tome kakvu željeznicu želimo. Što očekujemo od nacionalnih i europskih političara, a što od poslodavaca na željeznici. Također govorit će o održavanju radnih mjesta, fer radnim uvjetima, jednakom tretmanu, zadržavanju prava radnika.

Te akcije su nastavak velikih demonstracija željezničara održanih u Parizu 13. studenog 2008 i dio dugoročne kampanje:

- protiv europske željezničke politike koja se fokusira na dogmatsku liberalizaciju i fragmentaciju željezničkog sektora, Europske komisije i Europskog parlamenta, koji vjeruju da je tržišno natjecanje "magični napitak" za željeznice;
- protiv nacionalne politike koje podržavaju ovaj pristup, ili su čak išle i dalje pa liberalizirale više nego što je potrebno, rascjepljivale željeznice više nego što je potrebno po zakonu, privatizirale željeznice; protiv nacionalnih vlada koje ne ulažu u željeznicu, zatvaraju pruge i sl.;
- protiv poslodavaca koji koriste kontekst Europskog željezničkog zakona i kontekst ekonomske krize s ciljem nametanja drastičnih mjera restrukturiranja, koje ukidaju radna mjesta, ukidaju djelatnosti,

zatvaraju lokalne radne cjeline, otvaraju društva kćeri kako bi sproveli socijalni damping, koji pogoršava uvjete rada i često je praćen s ozbiljnim poremećajem industrijskih odnosa.

## Europski željezničari žele:

- **Dobar željeznički sustav:** To znači integriranu željeznicu. Pristupačne i povoljne javne željezničke usluge za narod pod javnom (državnom) odgovornošću. Željeznice u koje vlada ulaže u cilju promicanja za okoliš sigurnog i održivog prometa ljudi i roba.
- **Pošten posao:** To znači ne socijalnom dampingu, poštivanje kolektivnih ugovora i kolektivnih prava radnika, jednak tretman željezničkih radnika, zadržavanje željezničkih radnih mjesta, održavanje i poboljšanje uvjeta rada, itd.

## Kome se obraćamo?

**Nacionalnoj vladi i ministru prometa:** Više ulaganja u održivi promet, više ulaganja u željezničku infrastrukturu i vozni park, više sredstava za javne usluge prijevoza; ne zatvaranju pruga ili željezničkog teretnog segmenta kao što je pojedinačna vagonaska pošiljka, fer cijena među modelima prijevoza, bez privatizacije željeznica, re-nacionalizaciju željeznica za one sindikate koji to imaju na dnevnom redu njihove nacionalne kampanje, bez odvajanja infrastrukture i prijevoza.

**Europskoj komisiji, članovima Europskog parlamenta u svojoj zemlji:** Prestanite s tom politikom liberalizacije i fragmentacije; moratorij na liberalizaciju željeznice.

**Poslodavcima i željezničkim poduzećima:** Ne socijalnom dampingu, poštivanje kolektivnih ugovora i kolektivnih prava radnika, jednak tretman željezničkih radnika, zadržavanje željezničkih poslova, održavanje i poboljšanje uvjeta rada.

**Javnosti i korisnicima:** Željeznički sindikati žele željeznički sustav koji je u stanju isporučiti visoku kvalitetu usluge, sigurnost za radnike i sigurnost za korisnike. Željeznički sustav pod javnom odgovornošću. Ta usluga visoke kvalitete može se ostvariti samo kada su radni uvjeti fer i dobri.

Europski dan akcije željezničara u organizaciji ETF-a "Za dobre željezničke sustave i pošten posao" bit će istog dana popraćen i ITF-ovom globalnom kampanjom željezničara u cijelom svijetu.

**Željezničari širom svijeta ne žele više plaćati cijenu za posljedice dogmatske i slijepe masovne politike! ■**

## INTERVJU: Danijel Krakić, ravnatelj Uprave za željeznički promet

Razgovarala: *Katarina Mindum*

### **V: Koji je djelokrug rada ravnatelja Uprave za željeznički promet?**

DK: Ravnatelj rukovodi radom Uprave i njegov djelokrug rada je definiran poslovima dodijeljenim Upravi, uz naravno, zadatke koje mu dodijeli čelnik tijela državne uprave, u ovom slučaju ministar. Rad Uprave željezničkog prometa definiran je Uredbom o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture donesenom 2008.g. Uprava željezničkog prometa, u glavnim crtama, provodi upravne i druge stručne poslove koji se odnose na željeznički sustav, priprema nacрте prijedloga zakona, podzakonskih akata i drugih propisa iz područja željezničkog i kombiniranog prometa, provodi upravni nadzor nad primjenom propisa, provodi postupke vezane za izdavanje dozvola i rješenja, daje suglasnosti na opće akte, sudjeluje u radu komisija za tehnički pregled prototipa željezničkog vozila i izdaje odobrenje za upotrebu, daje odobrenje za ukidanje vlakova za prijevoz putnika za vrijeme važenja voznog reda, sudjeluje u radu komisija za tehnički pregled pruga i objekata od značaja za Republiku Hrvatsku i druge poslove koji proizlaze iz prirode posla, odnosno naloga ministra, a odnose se na željeznički promet. Naravno

ovakav opis poslova naveden u grubim crtama je podložan promjenama obzirom na prijelazni period cjelokupnog željezničkog sustava.

### **V: Da li ste zadovoljni sa usklađivanjem zakona koji definiraju područje željeznice sa regulativama EU?**

DK: Da. Treba reći da je tranzicija sustava ili reforma željezničkog sustava izuzetno složen i osjetljiv posao i greške koje mogu proizaći treba svesti na najmanju moguću mjeru. Mogu reći da je zakonodavno i funkcionalno željeznički sustav u RH usklađen s „prvim željezničkim paketom“ pravne stečevine EU i da smo duboko zakoračili u usklađivanje s drugim paketom. Na ovom mjestu treba napomenuti i administrativno usklađivanje i organizaciju nacionalne željezničke kompanije koji omogućuju ovakav razvoj događaja. Naime, u protekle tri godine osnovane su dvije Agencije bitne za funkcioniranje željezničkog sustava kao liberaliziranog tržišta željezničkih usluga, a nacionalna kompanija podijeljena je na upravitelja infrastrukture i željezničke prijevoznike. Ovo svakako nije kraj reforme, te nam predstoji daljnje usklađivanje po pitnaju „drugog i trećeg željezničkog paketa“, a naravno ulaskom u EU sa svim Direktivama koje će biti donesene od strane EU.



### **V: Na koji način ste se bili uključeni prilikom donošenja Zakona o radu, posebno prilikom implementacije Direktive o radnom vremenu i posebnosti vezanih uz željeznički promet?**

DK: Prilikom donošenja Zakona o radu, kao ministarstvo dali smo svoje primjedbe, odnosno, suglasnost na prijedlog zakona. U tom trenutku smatrali smo da su odredbe koje su propisane u Članku 3. stavak 4 dovoljne za normalno funkcioniranje željezničkog prometa. Naravno primjena zakona pokazuje da li je to primjenjivo, odnosno, ukoliko će postojati problemi takvu situaciju ćemo nastojati ispraviti.

### **V: Zašto se ne prakticira učinkovit socijalni dijalog, tj. izbjegavaju se rasprave o**



**propisima sa svim zainteresiranim stranama (socijalnim partnerima)?**

DK: Takva tvrdnja nije korektna. Tijekom izrade pravilnika koji su objavljeni u zadnje dvije godine za svaki od njih je traženo mišljenje socijalnih partnera ili kroz pisanu formu ili kroz raspravu na zajedničkom skupu. Mišljenja socijalnih partnera su razmotrena i onda kada je to bilo moguće i usvojena. Takva praksa će se nastaviti i ubuduće.

**V: U kojoj su fazi pregovori o ugovoru o Transportnoj zajednici jugoistočne Europe i na koji način i kada je planirano uključivanje socijalnih partnera, obzirom na iskustvo kod pregovora o ugovoru o Energetskoj zajednici kad je zbog neuključivanja socijalnih partnera na vrijeme, naknadno potpisan Aneks o socijalnim pitanjima?**

DK: Prijedlog nacrtu Ugovora o Prometnoj zajednici u fazi je određivanja konačnog oblika dokumenta. Neki dijelovi (npr. koji se odnose na cestovni promet) su još uvijek u razmatranju. Takav ugovor zapravo ne donosi ništa značajnije iz perspektive željezničkog prometa što već nije dio pregovora za pristup u Europsku uniju. Implementacijske faze sporazuma ovise isključivo o pojedinoj državi potpisnici, odnosno stupnju usklađenosti nacionalnog zakonodavstva s pravnom stečevinom EU. Za sada u RH, a koliko znam ni u drugim državama, ne postoji praksa uključivanja socijalnih partnera u izradu i pregovore o međudržavnim sporazumima.

**V: Kako ste zadovoljni sa realizacijom nacionalnog plana razvoja željezničke infrastrukture?**

DK: Osobno nisam i bilo bi idealno kada bi se plan realizirao u potpunosti kako je i zamišljen. Nažalost, gospodarska situacija u kojoj se nalazi RH ne dozvoljava provođenje zacrtanog plana. Ministarstvo i HŽ Infrastruktura trenutno rade na iznalaženju mogućnosti za djelomičnu realizaciju, odnosno, pronalaženju alternativnih izvora za financiranje predviđenih projekata.

**V: Kakav vam je plan u pogledu projekata za izvedbu kojih je predviđena mogućnost korištenja fondova EU?**

DK: Projekti za koje je predviđeno financiranje iz fondova EU su u više različitih faza. Jedan je u provedbi (Vinkovci - Tovarnik), tri (od Zagreba do Novske) su u fazi pripreme za objavu natječaja i odobreno im je financiranje iz fondova, a ostali su u fazi pripreme i traženja suglasnosti za financiranje. U tu svrhu Vlada RH je odobrila zapošljavanje ljudi u jedinicama koje provode pripremu i ugovaranje takvih projekata. Za željeznicu takva jedinica se nalazi u sklopu HŽ - Infrastruktura.

**V: Koji su projekti trenutno aktivni i da li se njihova realizacija odvija u zadanim rokovima?**

DK: Kao što sam već rekao u prethodnom odgovoru radi se o projektima na X koridoru i njihova realizacija za sada teče prema planu.

**V: Kakvi su vaši planovi i što danas radite u smislu regulacije, praćenja i analiziranja stanja sigurnosti u željezničkom prometa?**

DK: Trenutno je glavni prioritet uspostava Agencije za sigurnost željezničkog prometa koja bi svojim neovisnim djelovanjem trebala biti nositelj sigurnosti željezničkog prometa u RH. Prošli tjedan je na Vladi RH dana suglasnost na Statut Agencije, te će uskoro započeti njena funkcionalna uspostava.

**V: Kakva je po vama budućnost željeznice u Republici Hrvatskoj?**

DK: Željeznica kao sustav ima svoju perspektivu u Republici Hrvatskoj. Kakva je ta perspektiva treba sagledati iz ugla komercijalno isplativog gospodarskog segmenta. U tom slučaju željeznica ima svijetlu budućnost i biti će ključni nosilac transportne djelatnosti u Republici Hrvatskoj. Takvoj perspektivi će pridonijeti i skora liberalizacija željezničkog tržišta kroz efikasnost i ekonomičnije pružanje usluga. Pri tome treba voditi računa o strateškom interesu RH, a to je opstanak nacionalnih željezničkih prijevoznika. ■

## INTERVJU: Katarina Mindum, dopredsjednica za međunarodne odnose i obrazovanje

Razgovarao: Zoran Maršić, dopredsjednik za područje rada HŽ Infrastrukture

**V: Nastavljajući predstavljanje dužnosnika SŽH, ožujak koji je Sekcija žena SŽH proglasila mjesecom žena zaposlenih na željeznici, je prigodan za predstavljanje žene, dopredsjednice Sindikata željezničara Hrvatske. Za početak, kako se snalazite kao jedina žena u Centrali?**

KM: Uz muža, četiri sina i Šumija (naš pas), i u svom domu sam okružena isključivo muškarcima. Samo prašina, kuhača, „pegla“, galama, rekli bi moji, su osim mene ženskog roda. No u Centrali je i naša kolegica, Anica Tuškan, poslovna tajnica, pa se provuku i mali ženski razgovori.

**V: Vaše područje su međunarodni odnosi i obrazovanje. Recite nam što to znači u sindikalnom okruženju.**

KM: Počet ću od međunarodnih odnosa. Sindikat željezničara je od svog osnutka izuzetno dobro povezan s kolegama iz sindikata željezničara stranih zemalja. Naši kontakti naročito sa sindikatima iz Austrije, Njemačke, Mađarske, Rumunjske, Bugarske, Belgije, rezultirali su od samih naših početaka:

- studijskim posjetama, kojom prilikom su naši članovi upoznavali način organiziranja i djelovanja njihovih organizacija;
- seminarima, organiziranim i u stranim zemljama, a i u našoj zemlji, što je opet bila prilika za razmjenu iskustava, informacija i razvijanje različitih vještina;
- zajedničkim projektima, bilo da su ih financirale međunarodne sindikalne centrale ili EU fondovi, kroz koje su obrađivani određeni tematski sadržaji.

Iznad svega, važni su sami kontakti. Poznavati osobe, imenom i prezimenom diljem svijeta, znači imati mogućnost dobiti, u određenom trenutku potrebnu informaciju, iz svakog dijela svijeta. Naravno da to ne nači poznavati nekoga baš u svakom sindikatu, no tu dolazi do izražaja naše članstvo u ITF-u i ETF-u. Preko njih možemo doprijeti do informacije iz doslovce svake zemlje koja ima željeznicu. To se pokazalo korisnim kada se u HŽ-u šušalo o angažiranju konzultantske kuće Roland Berger, a mi smo putem svojih kontakata saznali na kojim je projektima ta tvrtka radila i kako su katastrofalne rezultate njihovi programi polučili. Isto je bilo i kada su predstavnici HŽ-a obilazili Estoniju i Rumunjsku namjeravajući restrukturirati HŽ po estonskom ili rumunjskom modelu. Oba su doživjela krah, a mi smo to znali, prateći u dan razvoj događaja u tim zemljama.

**V: Kad smo kod ITF-a i ETF-a, postavlja se pitanje godišnje članarine koja je znatan izdatak iz sindikalnog budžeta.**

KM: Ne prigovaraju samo naši članovi iznosu članarine, čine to i ostali sindikati u svijetu. No želimo li dobro organiziranu logistiku u Londonu gdje je sjedište ITF - Međunarodne federacije radnika u transportu, i u Bruxellesu, gdje je sjedište ETF - Europske federacije radnika u transportu, onda to moramo računati kao korisno

uložena sredstva. Konkretno, što se tiče Sindikata željezničara Hrvatske, mi dobijemo povrat svoje godišnje članarine kroz različite aktivnosti koje financira ITF i ETF.

Ovdje se uglavnom radi o tematskim konferencijama, obrazovnim ciklusima seminara, sastancima s predstavnicima Svjetske banke, Europske komisije i slično.



**V: Hrvatska se nada skorom ulasku u EU, no već je činjenica da se 70% nekad nacionalnog zakonodavstva, sada donosi u Bruxellesu. Kakva je tu uloga ETF-a i što u tom kontekstu znači vaše članstvo u Izvršnom odboru ETF-a?**

KM: ETF je jedini priznati socijalni partner na europskoj razini kada je u pitanju promet. Kolektivni ugovori koje je ETF ispregovarao sa socijalnim partnerima na EU razini, a među kojima je i CER- Zajednica europskih željezničkih i infrastrukturnih poduzeća, pretočeni su u direktive i obvezuju EU članice na implementaciju. No socijalni dijalog ima svoj tijek evolucije i u posljednje doba, sporazumi se ne pretaču u direktive nego se jača autonomnost socijalnih partnera i prepušta se socijalnim partnerima na nacionalnim razinama da ih implementiraju na, u pojedinoj zemlji, najprihvatljiviji način. Do ovih promjena je došlo zbog slučajeva kada je zbog krivog tumačenja, krivog prijevoda i sl, pojedina direktiva promašila inicijalnu svrhu.

Izvršni odbor je najveće tijelo ETF-a između dva kongresa. Članstvo u tom tijelu, a obnašam drugi mandat, znači s jedne strane biti na izvoru informacija, predlagati aktivnosti, a s druge strane izvršavati usvojenu politiku Željezničke sekcije. Ponekad to znači mijenjati glavni tajnik na nekim međunarodnim skupovima ukoliko se održavaju u Hrvatskoj, kao nedavno na 5. godišnjem sastanku ministara prometa.

**V: Već ste spomenuli seminare u sklopu međunarodne suradnje. Koja je vaša dužnost kao dopredsjednice u području obrazovanja?**

KM: U odnosu na velike sindikate i sindikalne centrale koje imaju odjele za obrazovanje, mi smo mali sindikat i naš odjel za obrazovanje se u principu svodi na dvoje ljudi. No mi smo od početka postupali racionalno i kroz prve velike projekte koje su nam financirali ACILS - Američki

centar za radničku solidarnost, zaklade Olaf Palme i FES, obrazovali smo trenere koji su sposobni prenositi vještine drugima. Dakle trening trenera bio je naš prvi korak. Drugi je bio obrazovanje za pisanje projekata i projekt menadžment. Rezultati su vidljivi ako spomenem tri odobrena jednogodišnja projekta pri zakladi Olaf Palme i više manjih projekata pri različitim međunarodnim zakladama. Stotinjak naših članova prošlo je različite cikluse seminara. Proteklih nekoliko godina intenzivno surađujemo s EVA - Europskom akademijom za održiv promet. Njihova smo partnerska organizacija u projektima koji su financirani iz sredstava EU. I to znači čitav niz seminara, konferencija, radionica, od kojih su brojne organizirane u našoj zemlji. I ove smo godine aplicirali za jedan projekt iz sredstava EU, zajedno s kolegama iz Rumunjske i Bugarske. Partnerstvo postavljaju EU kao uvjet za aplikaciju.

Izvršno surađujemo s ETUI - Europskim sindikalnim institutom koji nas redovno poziva na tematske seminare, financirane iz EU fondova, a koji nam omogućavaju biti u tijeku sa svim zbivanjima koja imaju utjecaj na položaj radnika.

Kao odgovorna za obrazovanje u SŽH izradila sam prijedlog Kontinuiranog sindikalnog obrazovanja, koji je usvojen na našem Središnjem odboru. Prvim ciklusom seminara lani su obuhvaćene sve naše regije osim dalmatinske u kojoj će taj seminar biti održan ovog proljeća.

**V: U čemu se sastoji kontinuirano sindikalno obrazovanje i kome su namijenjeni ti seminari?**

KM: Ne zalažem se samo deklarativno za cjeloživotno učenje nego ga i osobno provodim. Kao apsolvent politologije na Fakultetu političkih znanosti u Zagrebu, zaposlila sam se neke davne godine na HŽ-u. Diplomirala sam iz obiteljskih razloga tek prije nekoliko godina. U međuvremenu sam se i sama kontinuirano sindikalno obrazovala. Promjena tehnologije u svim životnim područjima je sveprisutna i zato je potrebno i kontinuirano obrazovanje. Prije par mjeseci završila sam i Školu novih medija pri Fakultetu političkih znanosti u Zagrebu. Online novinarstvo, korištenje socijalnih mreža poput Facebooka u poslovne, u našem slučaju, sindikalne svrhe, nove su vještine koje su u primjeni i u našem sindikatu.

Naš sindikat prednjači u pružanju mogućnosti sindikalnog obrazovanja na hrvatskoj sindikalnoj sceni. Svaki naš član može izraziti želju svom povjereniku za sudjelovanjem u seminaru na temu za koju ima interesa. Kad se okupi grupa od petnaestak zainteresiranih, mi bez problema organiziramo jednodnevni seminar na određenu temu.

Seminari iz Programa kontinuiranog sindikalnog obrazovanja namijenjeni su u prvom redu članovima povjerenstava podružnica, a oni predstavljaju različita područja rada ( Putnički prijevoz, Infrastrukturu, Cargo, Holding, Izdvojena društva..) i radnički su predstavnici s različitih osnova, kao sindikalni povjerenici, članovi radničkog vijeća ili povjerenici zaštite na radu. Svaki od tih segmenata ima svoje specifičnosti. Politika SŽH je: ako je netko izabran ili imenovan na neku funkciju, priča tek počinje. Naša je dužnost na volju i entuzijazam našeg člana koji je prihvatio neku od funkcija omogućiti nadogradnju znanja i vještina.

Osnovni seminari su tzv ABC sindikalizma. Govorimo o ljudskim, radničkim, sindikalnim pravima i o području djelovanja radničkih predstavnika te o globalizaciji i njenom djelovanju na prometni sektor.

Seminari su namijenjeni i svim zainteresiranim članicama i članovima. Moram napomenuti da je zahvaljujući evaluacijama koje pomno analiziramo nakon svakog seminara, naš prvotni model doradivan gotovo do idealnog omjera tema koje obrađuje.

Održavamo i specijalizirane seminare koji razvijaju pojedine vještine ili proširuju znanja iz određenih područja. To su: Taktike i tehnike pregovaranja, Komunikacijske vještine, Osnaživanje žena, Javni nastup, Stres na radnom mjestu, Kako prepoznati i obraniti se od mobinga, Organiziranje..

**V: Spomenuli ste osnaživanje žena. Osnovali ste i donedavno bili predsjednica Ženske sekcije SŽH. Što možete reći o „ženskom pitanju“ na željeznici?**

KM: Pa upravo davnim ciklusima seminara na temu osnaživanja žena stvorila se inicijalna grupa koja je osnovala Žensku sekciju. SŽH je jedan od rijetkih sindikata u Hrvatskoj koji ima takvu sekciju i koji je promijenio svoj Statut kako bi uveo predstavnice Ženske sekcije kao punopravne članice u sva sindikalna tijela odlučivanja.

Činjenica je da žene u prometnoj industriji, koja je od svojih početaka bila gotovo u cijelosti „okupirana“ muškarcima, rade u dodatno otežanim uvjetima. Boreći se za bolje uvjete rada žena zaposlenih na željeznici, borimo se za bolje uvjete svih radnika.

Ženska sekcija zahtjeva kontinuitet u radu i to je razlog što smo, po prijedlogu članica Glavnog odbora ŽS SŽH, imenovali kolegicu Blaženku Deliju vršiteljicom dužnosti predsjednice do redovnih izbora. Ona se već izvršno snašla i zajedno sa suradnicama organizirala čitav niz aktivnosti.

**V: U članstvu ste Glavnog odbora žena ETF-a. Kako to konkretno može koristiti našim članicama?**

KM: Članstvom u Glavnom odboru žena ETF-a gdje obnašam dužnost dopredsjednice, povezane smo sa ženama zaposlenim u svim prometnim sektorima Europe i u prilici smo koristiti njihova iskustva i njihove primjere dobre prakse u promicanju jednakih prava i dostojanstvenih uvjeta rada.

Međunarodni odnosi i obrazovanje prilično su isprepleteni. I po pitanju žena u tijeku je nekoliko projekata. U sklopu njih se organiziraju seminari, radionice i konferencije. Jedna je bila u Dubrovniku i učestvovalo je nekoliko naših kolegica.

**V: I za kraj, sindikat sve češće prima pritužbe svojih članova na uznemiravanje na radnom mjestu. To je odraz netransparentne politike reorganizacije poduzeća, i nagomilanih problema na svim područjima koji utječu na položaj radnika. Vi se i time bavite?**

KM: U posljednje vrijeme „specijalizirala“ sam se za zaštitu dostojanstva radnika. Istina je da su mi se u početku obraćale isključivo žene, no sada se situacija mijenja. Slučajeva je sve više, a iako je Zakonom predviđen rok za rješavanje prijave o uznemiravanju 8 dana, slučajevi koje sam vodila trajali su od 7 mjeseci do godine dana. U svim slučajevima utvrđeno je postojanje uznemiravanja. To govori da je sistem zaštite dostojanstva radnika u HŽ društvima trom i neučinkovit i da je potrebna upornost i izdržljivost kako bi se zaštitilo pravo radnika. Tu je uloga sindikata od velikog značaja. ■

## Međunarodni odnosi

### Implementacija plana aktivnosti žena ETF-a 2009 -2013

Od 23. do 24. veljače, 2010. godine u Bruxellesu se održala redovna sjednica Glavnog odbora žena ETF-a.

Između ostalog, raspravljalo se o stupnju implementacije plana aktivnosti Odbora.

Analiza rezultata Projekta "Rodna dimenzija u europskoj transportnoj industriji", ponavlja činjenicu da prometni sektor predstavlja drugu industriju u Europi sa zabrinjavajućim rezultatima u smislu pojave i ozbiljnosti nasilja nad radnicima. Nasilje na radnom mjestu je jedan od faktora koji zapravo dovodi do odlaska žena iz transportne industrije.

U sklopu Projekta pokrenuti će se ankete među članicama ETF-a s ciljem prikupljanja informacije o postojećim politikama, na razinama sektora, sindikata i poduzeća, o tome kako spriječiti / prepoznati, nasilje na radnom mjestu.

Nakon ankete, ETF će za sindikate udružene u ETF razviti referentni dokument o politici poduzeća protiv

nasilja kao i smjernice za članice ETF-a o tome kako pokrenuti i postići takve politike u poduzećima gdje su zastupljeni. U ove inicijative bit će uključeno i Europsko radničko vijeće.

Trening u području rodne jednakosti i uznemiravanja na radnom mjestu osnova je rada Odbora do 2013. godine. Dio aktivnosti financirat će se iz sredstava EU budžeta. Tajništvo ETF-a pružit će svu tehničku pomoć u pisanju projekta zainteresiranim sindikatima.

Dogovoreno je održavanje srednjoročne konferencije žena u jesen 2011. godine na Cipru. Za članice iz Centralne i Istočne Europe učešće će se financirati iz Projekta koji iz sredstava EU provodi ETF.

Odbor je odlučio nastaviti s učinkovitim praksom održavanja jedne od dviju redovnih godišnjih sjednica, po pozivu sindikata, u nekoj od zemalja članica, pa je prihvaćen poziv kolegica iz Turske i najavljena je sjednica u terminu oko 8. ožujka 2011. u Turskoj. ■

### Post- Lisabonska strategija 2010-2020

Napisala: *Sandra Čidić*, predsjednica Sekcije mladih SŽH

U Firenci se od 23. do 26. veljače, 2010. godine, u organizaciji Europski sindikalni institut - ETUI održao četverodnevni seminar na kojemu su učestvovali sindikalni predstavnici iz 10 zemalja članica EU plus Hrvatska.

Govorilo se o Lisabonskoj strategiji, EU-uspjesima i neuspjesima. Uvodnu prezentaciju održala je Sara Masi s bolonjskog sveučilišta koja je govorila o povijesnoj perspektivi lisabonskog procesa prije 2000-te godine te o fazama do 2010.

Svi sudionici su se složili kako su glavni ciljevi edukacija i znanje te kako je bitno harmonizirati politike zemalja a potom pokrenuti ciljanu strategiju.

### Izazovi za Sindikate

Svoju prezentaciju je drugi dan održao i Christos Triantafyllou (INE-GSEE) koji je govorio o porijeklu, uzrocima i posljedicama globalne krize.

Ronald Janssen, ETUC, govorio je o budućoj strategiji EU 2020. tj. o novom prijedlogu preoblikovanja lisabonske strategije.

Na tu temu čuli smo početnu poziciju Europske konfederacije sindikata ETUC, te što su sindikalne strategije za sljedeće desetljeće u borbi sa ekonomskom krizom i klimatskim promjenama.

Zaključeno je kako sindikati trebaju odigrati veću političku ulogu te djelovati kao konzultanti, a na nacionalnim nivoima nastojati implementirati ciljeve lisabonske strategije.

### Kako promovirati rezultate europskog socijalnog dijaloga?

Napisala: *Katarina Mindum*

U Predealu, Rumunjska, u organizaciji Odjela za obrazovanje, Europskog sindikalnog instituta ETUI, od 2. do 5. ožujka ove godine, održan je seminar na temu „Kako promovirati rezultate europskog socijalnog dijaloga“

U seminaru su učestvovali sindikalni predstavnici iz Finske, Estonije, Bugarske, Mađarske, Italije, Rumunjske, Poljske, Latvije, Slovačke i Hrvatske.

Seminar je omogućio razumijevanje načina primjene postojećih europskih Autonomnih sporazuma te načina na koji se Europski socijalni dijalog može koristiti za postizanje ciljeva sindikata na europskoj razini.

Analiziralo se funkcioniranje socijalnog dijaloga u navedenim zemljama, te tijekom provedbe Okvira akcija o ravnopravnosti spolova i Autonomnog sporazuma o uznemiravanju i nasilju na radu te načina na koji su sindikati organizirali prijenos informacija svim

zainteresiranim partnerima (sindikatu, poslodavcu, Vladi ili drugim tijelima kao što su ECOSOC ili nacionalno Gospodarsko-Socijalno vijeće).

Raspravljalo se i o glavnim izazovima na temu socijalnog dijaloga na nacionalnoj, sektorskoj i granskoj razini.

Socijalni dijalog na europskoj razini doživljava svoju evoluciju. Rezultati socijalnog dijaloga, sporazumi, okvirne akcije i sl. ne pretaču se u direktive nego sindikati autonomno nalaze načine i sredstva kako bi sadržaj potpisanih sporazuma donijeli u svoje svakodnevne rasprave unutar poduzeća, kao i na pregovore s poslodavcima.

Na sindikatima je osigurati da europski sporazumi pokrenu stvari naprijed. ■

# Integrirani program za sigurnost prijevoza tereta željeznicom u Nizozemskoj

Napisala: *Katarina Mindum*

Naše kolege iz nizozemskog sindikata željezničara FNV Bondgenoten poslale su nam kopiju dokumenta "Integrirani program za sigurnost prijevoza tereta željeznicom" koji je, nakon niza incidenata i iskliznuća teretnih vlakova u Nizozemskoj, dogovoren između nizozemskog upravitelja infrastrukturom i Udruge operatera za teretni promet.

## Proces koji uključuje sustave detekcije za iskliznuće vagona teretnih vlakova

- Više sigurnosnih provjera za teretne vlakove prije polaska
- Sigurnosni program rada za prijevoz tereta željeznicom ProRail i teretni transporter, ujedinjeno u udruzi poslodavaca Koninklijk Nederlands vervoer (Kraljevski nizozemski Transport, KNV), inicirat će proces za utvrđivanje nedostataka u teretnim vlakovima za vrijeme vožnje. Novi sustav QuoVadis 11 mjeri stanje kotača i težinu vlaka i u kombinaciji s intenzivnijim provjerama teretnih vlakova prije polaska i po dolasku, dodatno će smanjiti rizik od iskliznuća vagona.

Senzori u željezničkoj pruži mjere da li je težina vlaka ravnomjerno raspodijeljena na razne osovine. Abnormalna distribucija može ukazivati na nedostatak u setu kotača, u kotaču, ili u ležajevima, ali sustav također detektira i potencijalne greške na kotaču. Prijevoznici mogu koristiti

QuoVadis 11 podatke za planiranje održavanja vagona i lokomotive što znači da će biti u mogućnosti na vrijeme otkloniti promatrane nedostatke. Ako se proces pokaže uspješan, QuoVadis će biti instaliran i na drugim lokacijama.

## Sigurnosni program rada za teretni promet

QuoVadis sustav i pojačane provjere na željezničkim vozilima su dio sigurnosnog programa rada za teretni prijevoz koji su ProRail i KNV razvili kako bi prijevoz tereta željeznicom bio još sigurniji. Nakon niza željezničkih incidenata, članice teretnog prometa udružene u KNV i ProRail zajednički su krenuli u poduzimanje ciljanih mjera. Osim na dodatne provjere i detekciju iskliznuća vagona, više će se usredotočiti na poznavanje rute, kako Nizozemskih, tako i stranih strojovođa.

Više o ProRail-u:

ProRail djeluje na 6500 km pruga i upravlja s 386 željezničkih kolodvora. Svaki dan, pruge koristi 5.500 putničkih vlakova, koji prevoze gotovo 1,2 milijuna putnika, te više od 350 teretnih vlakova za kombinirani teretni prijevoz sa 110.000 tona tereta. Kao rezultat toga, Nizozemska željeznička mreža jedna je od najprometnijih u Europi. Ima 13 čvorova za kontrolu prometa koji koordiniraju željeznički promet u Nizozemskoj. ProRail ima radnu snagu od 3.000 zaposlenih. ■

## Priznavanje stručnih kvalifikacija u Europi

U Zagrebu se 13. travnja 2010. u hotelu Palace održao seminar na temu priznavanja stručnih kvalifikacija u Europi. Direktiva 2005/36 koja je stupila na snagu, 2007. godine i zamijenila 15 do tada važećih direktiva, utječe na preko 800 različitih zanimanja reguliranih u zemljama članicama EU a time i na slobodno kretanje osoba, usluga i kapitala.

Cilj Europskog okvira za osposobljavanje je:

- Povećanje transparentnosti u priznavanju kvalifikacija
- Obogaćivanje europske / međunarodne mobilnosti
- Podrška obrazovanju i cjeloživotnom učenju
- Promicanje vrednovanja neformalnog i neslužbenog učenja

Seminar je u suradnji sa Sindikatom željezničara Hrvatske, organizirao EUROCADRES.

U članstvu EUROCADRES-a je više od 5 milijuna stručnog i rukovodnog osoblja (P&MS) diljem Europe u svim granama industrije, javnim i privatnim službama i odjelima uprave.

U izvršnom odboru EUROCADRES-a je ispred ETF-a i SŽH-a, Zdenka Vužić, glavna tajnica Ženske sekcije SŽH.

Projekt je predstavila i uvod u osnovne ideje o Europskoj iskaznici za priznavanje stručnih kvalifikacija dala Slavica Uzelac, projekt menadžer EUROCADRES-a.

O regulativama i inicijativama EU, te o inicijativama EUROCADRES-a govorio je Romain LYPHOUT (CESPOL - Centar političkih znanosti i komparativne politike iz Belgije).

Inicijative europske organizacije CEPLIS predstavio je Geoffrey USÉ (CEPLIS - Europsko vijeće slobodnih profesija)



O priznavanju inozemnih visokoškolskih kvalifikacija u Hrvatskoj govorila je Emita Blagdan (AZVO - Agencija za znanost i visoko obrazovanje), a o europskom partnerstvu za istraživače i hrvatski akcijski plan za mobilnost istraživača govorio je prof.dr.sc. Neven Duić, voditelj Povjerenstva za mobilnost istraživača.

U seminaru su učestvovali: Zdenka Vužić i Katarina Mindum, SŽH; Antun Čelebija i Miljenko Đaković, HŽ Putnički prijevoz; Gordana Gaković i Đuro Srbić, HŽ Holding; Hrvoje Pezo i Ines Miljković, Hrvatska komora dentalne medicine; Emita Blagdan, Agencija za znanost i visoko obrazovanje i Marina Cvitanušić, rukovoditeljica Nacionalnog ENIC/



NARIC ureda; Ivana Graf, Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva; Ana Miličević Pezelj i Jagada Milidrag Šmid, SSSH; Mirjana Zečirević, rukovoditeljica Odjela pripreme za

zapošljavanje HZZ; Ivanka Zlatec, EURES - međunarodno posredovanje pri zapošljavanju HZZ i Irena Bačelić, rukovoditeljica Odsjeka za profesionalno usmjeravanje i selekciju HZZ; Patricija Kezele, MIC- MIGRACIJSKI INFORMACIJSKI CENTAR; Gordana Šimić, Ministarstvo vanjskih poslova i europskih integracija.

**Sudionici su pozdravili inicijativu EUROCADRES-a i SŽH-a za organiziranjem ovog tematskog seminara i ukazali na nepostojanje koordinacije na nacionalnoj razini između subjekata koji se bave ovom problematikom.**

U sklopu projekta kojeg je sastavni dio ovaj seminar, održat će se i završna konferencija krajem godine u Bruxellesu.

Uoči seminara o nastavku suradnje razgovarali su Branko Kreš, predsjednik SŽH i Carlo Paretto, predsjednik EUROCADRES-a. ■

## Pogled preko granice

# Restrukturiranje SŽ - Slovenskih željeznica

Napisao: *Drago Torej*, međunarodni tajnik Sindikata strojovođa Slovenije

Opis događanja i stanja na SŽ od promjene Vlade Republike Slovenije, u 2008. godini.

U ožujku, 2009 Vlada Republike Slovenije sastavlja novi Nadzorni odbor Slovenskih željeznica.

Novi Nadzorni odbor, bez raspisivanja bilo kakvog natječaja imenuje novog generalnog direktora SŽ. Predsjednik Nadzornog odbora preko medija počinje s pripremom terena za podjelu željeznice na prijevozni i infrastrukturni dio.

Novi Generalni direktor dovodi nove savjetnike.

- Odmah se bilježi pad prijevoza tereta i ogromni financijski gubitci
- dešavaju se političke promjene menadžera na nekoliko razina upravljanja
- utvrđuje se previsok trošak rada

Počevši od 01.07.2009. kao posljedica gore navedenih zaključaka, prema Dogovoru između sindikata i uprave, uvodi se 36 - satni radni tjedan, plaće su smanjene za 4; 4,5 i 5% (ovisno o visini bruto plaće pojedinog radnika), a za 10% smanjene su plaće svih rukovodilaca koji primaju plaću na temelju individualnog ugovora o radu. U međuvremenu se na poček kod kuće u trajanju od 6 mjeseci šalje 270 radnika, garantirajući očuvanje njihova radnog mjesta. Dogovor također sadrži odredbe o mjerama za povećanje poslovnih i tržišnih aktivnosti i uredbe za poboljšanje uvjeta poslovanja od strane vlasnika.

Vlada RS utvrđuje neučinkovitost vođenja poduzeća. Nadzorni odbor SŽ prisiljava generalnog direktora na ostavku i raspisuje natječaj za novog generalnog direktora.

Do izbora novog direktora, sa SŽ upravlja član Nadzornog odbora, a s 01.11.2009 upravljanje SŽ preuzima novi generalni direktor.

Svi savjetnici koje je zaposlio bivši direktor, ostaju u sustavu Slovenskih željeznica.

U rujnu 2009. član Nadzornog odbora, koji do imenovanja novog direktora vodi SŽ, na sastanku radničkog vijeća obavještava radnike o nelikvidnosti i opasnosti neisplate plaće. Putem medija se ponovo zahtijeva stečaj SŽ.

Između sindikata i vlasnika, ne postoji nikakav dijalog, pa sindikati zaključuju, kako se unatoč poduzetim mjerama štednje, ni financijska situacija ni sustav upravljanja SŽ ne poboljšava, te stoga najavljuju štrajk upozorenja za 04. 11. 2009.

Sindikati žele štrajkom upozorenja ukazati na činjenicu da pojedini predstavnici Nadzornog odbora, koje imenuje Vlada RS, utječu na poslovne odluke SŽ i također pokušavaju voditi kadrovsku politiku kako bi lakše nametnuli svoje uske ekonomske interese.

Sindikati upozoravaju i na to da se mjere za poboljšanje poslovanja SŽ, očuvanje radnih mjesta i održavanje prava iz radnog odnosa, provode samo na nižim i proizvodnim radnim mjestima, dok se mjere za povećanje prihoda ne provode u potrebnom opsegu. Također se ne ostvaruju mjere u nadležnosti Republike Slovenije, a odnose se na financijsku reorganizaciju kojom bi se riješio problem gubitaka i zaduženja iz prošlosti.

Sindikati također vide da se priprema nekoliko verzija budućeg uređenja SŽ a da predstavnici radnika nisu pozvani na sudjelovanje. Stoga zahtijevaju da se u slučaju potrebe za promjenom organizacije SŽ, te promjene provode nakon konzultacija sa socijalnim partnerima i na način koji će osigurati jedinstvo upravljanja i funkcioniranja željeznica, socijalnu sigurnost svim zaposlenima i sigurnost željezničkog prometa.

Sindikati su izjavili da su protiv podjele željeznica na infrastrukturni i prometni dio, jer smatraju da taj koncept donosi znatno više negativnih posljedica i za vlasnika i radnike, a isto tako za korisnike željezničkih usluga, nego pozitivnih.

U tu svrhu, reprezentativni sindikati usvojili su sljedeće: Štrajkaški zahtjevi:

- Da se uspostavi normalan način upravljanja i nadzora poslovanja SŽ.
- Da se u potpunosti implementiraju odredbe Dogovora od 10. 06. 2009. prvenstveno u području koje se odnosi na mjere u SŽ za povećanje prihoda i smanjenje rashoda i materijalnih troškova i mjere za poboljšanje uvjeta poslovanja u nadležnosti Republike Slovenije.
- Da se usvoje i ostvare potrebne mjere kako bi se zaustavio trend pada tereta i transportnih prihoda, povećaju poslovne i tržišne aktivnosti te tako osigura socijalna sigurnost zaposlenih te spriječi daljnje pogoršanje njihovih prava.
- Da se kroz financijsku reorganizaciju razriješi problem prijašnjih gubitaka i dugovanja, te tako omogućiti nesmetano poslovanje SŽ i neometana isplata plaće.
- Da se, u slučaju potrebe za promjenom organizacije SŽ, te promjene provedu samo nakon prethodnog savjetovanja sa socijalnim partnerima i na jedini način koji bi osigurao jedinstvo upravljanja i funkcioniranja željezničkog sistema, socijalne sigurnosti za sve zaposlene te sigurnost željezničkog prometa.

Predsjednik Vlade RS za 02.11.2009 najavio posjetu SZ, i pri tom također najavljuje konzultacije s predstavnicima zaposlenika.

Nakon posjeta predsjednika Vlade RS najavljeni štrajk je zamrznut, jer predsjednik najavljuje poslovnu, kadrovsku i financijsku reorganizaciju SŽ u suradnji s predstavnicima radnika, te najavljuje redovita mjesečna savjetovanja s upravom SŽ, nadzornim odborom i predstavnicima radnika.

Pri slijedećem posjetu predsjednika Vlade RS, kada se predsjednik već upoznao sa stanjem na SŽ, najavljuje reviziju poslovanja SŽ. Vlada RS priznaje neizvršene obveze države za putnički promet iz prethodnih godina i utvrđeno je da su radnici svoj udio u rehabilitaciji SŽ dali smanjenjem plaće i čekanjem na rad kod kuće, ali sada su za ozbiljne akcije na redu vlasnik i drugi dionici SŽ.

Za prvih 6 mjeseci u 2010 godini potpisuje se dogovor o produljenju snižavanja plaća, ukidanje 36-satnog radnog tjedna i upućivanju 1.075 radnika na čekanje na rad kod kuće. Tim brojem radnika je obuhvaćeno i 15 savjetnika, a 5 savjetnika je prekinulo radni odnos. Utvrđeno je da među izvršnim radnicima nema puno neproduktivnih radnika, te zbog toga veći udio poslanih na čekanje na rad kod kuće čine režijski radnici.

Ministar prometa osniva Upravni odbor za sanaciju SŽ, kojeg čine ministar prometa, predsjednik Nadzornog odbora SŽ, predstavnik Ministarstva financija, generalni direktor SŽ, predsjednik radničkog vijeća i predstavnik sindikata iz infrastrukturnog dijela.

Upravni odbor je raspisao natječaj za unajmljivanje vanjske konzultantske tvrtke za pripremu plana restrukturiranja SŽ.

Predsjednik Vlade RS sa svojom ekipom mjesečno redovito obilazi SŽ, provjerava stanje i poduzimanje akcije. (ukrepov)

Potpisuju se ugovori za izvršenje javnog željezničkog prometa (u prošlosti, ovi ugovori su potpisivani na kraju godine, financiranje je izvršavano po hitnim dvanaestinama, zbog čega je putnički promet bio uvijek u gubitku).

Kroz medije se još uvijek stvara pritisak za stečaj SŽ i uspostavu odvojenih poduzeća: infrastrukture i transporta, iako je stvarna prijetnja stečaja trenutno manja, a ni predsjednik Vlade RS ne vidi rješenje za SŽ u stečaju.

Jedan od nalaza je da su se u prošlosti, financijska sredstva iz prihoda usmjeravala u održavanje prometne infrastrukture, zbog toga je gubitak iz prošlosti tako visok (40 milijuna EUR). Tako proizlazi da je ukupno potraživanje transportna od infrastrukture (još nije konačno) cca. 100 milijuna EUR.

S obzirom na buduću organizaciju poduzeća sindikati i vlasnik tvrtke su još uvijek na različitim stranama (cjelovito / podjeljeno), no trenutno izgleda da će struktura holdinga imati prednost (promet i infrastruktura). Proces će očito biti dugotrajan jer još nije pronađena konzultantska tvrtka no Upravni odbor nastavlja svoj rad i koordinira aktivnosti.

Kada primimo prijedloge vlasnika, tad ćemo stvarno vidjeti "gdje pas šapu stavlja" ■

## Zanimljivosti

### Etički kodeks ili epski mit?

## Etika i poslovanje

Napisala: *Katarina Mindum*

U poslovnim krugovima sve češće se razgovara o poslovnoj etici. Motivi su različiti. Jedan od najvažnijih je poslovni neuspjeh ili gubitak ugleda te pad vrijednosti na tržištu nekih svjetski poznatih poduzeća. Neodgovorni pojedinci i same organizacije svojim odlukama i djelovanjem nanose velike gubitke. Te propuste je vrlo teško ili gotovo nemoguće nadoknaditi.

Tko može jamčiti da će poduzeće povratiti jednom izgubljeni ugled? Svjesni te činjenice, mnogi su započeli ozbiljnije voditi brigu o etici u poslovanju.

U Hrvatskoj se poslovna etika i ponašanje pojavilo znatno kasnije u odnosu na zapadne zemlje što se objašnjava

činjenicom kako je kapitalistički sustav u RH uveden tek nakon 1990.g., ali i nakon toga dugo vremena poslovna etika i ponašanje nije zaživjelo u punom smislu. Tek u proteklih nekoliko godina, hrvatske tvrtke i organizacije shvaćaju pozitivne utjecaje koje mogu imati uvođenjem takvog ponašanja, kao i utjecaj na zajednicu u kojoj posluju. Danas, u 21. stoljeću poslovna etika je postala neizostavan način ponašanja u većini modernih tvrtki. Trenutno, biti poslovno etičan je popularno u poslovnom okruženju.

Ovih se dana i u društvima HŽ-a razgovaralo o Etičkom kodeksu. Uputili su prijedloge sindikatima dajući im 8 dana za očitovanje. Sindikat željezničara Hrvatske protivi se takvom

načinu donošenja Etičkog kodeksa koji bi bio samo formalno zadovoljenje obveze iz Akcijskog plana za provođenje antikorupcijskog programa, jer je pristup „nulte tolerancije“ prema korupciji samo jedan od pojmova koje Etički kodeks treba obuhvatiti.

Temelj poslovne etike je ponašanje u skladu sa zakonom. Primjena načela poslovnog ponašanja - Etičkog kodeksa, mogla bi popraviti imidž, tržišni položaj i poslovne odnose HŽ društava sa svim zainteresiranim stranama u poslovanju.

Takvo ponašanje obuhvaća i pružanje istinitih, transparentnih informacija, pošten pristup prema korisnicima, partnerima, radnicima, sindikatima, vlasniku, državnim tijelima i organima, sredstvima priopćavanja i javnosti, bankama, konkurenciji kao i fokusiranje na društvenu odgovornost i održivi razvoj.

### Što je etički kodeks?

Etički kodeks bi trebao biti skup načela poslovne etike za reafirmaciju sustava vrijednosti u HŽ društvima, na kojima će se temeljiti poslovno ponašanje radnika, a spomenuta načela se trebaju uzeti u obzir prigodom donošenja akata koji reguliraju način poslovanja *HŽ društava*.

Ako posao definiramo kao djelovanje s ciljem ili kao misiju, a etiku kao znanost koja regulira i promišlja pravila ljudskog ponašanja, poslovna etika bi bila primjenjivanje ili uvažavanje etičkih principa u svim poslovnim aktivnostima.

Praktično provođenje etičkih principa u poslovnom svijetu ključni je problem poslovne etike. Polje djelovanja poslovne etike je između težnje za dobiti i čistih etičkih principa kao što su istina, prijateljstvo i slično.

Kod poslovne etike, za dobro obavljene posao očekujemo da i druga strana izvrši svoj dio obveze.

Etičnost se ogleda u izvršavanju ciljeva svih dogovorenih strana. U poslovnom djelovanju gotovo ništa ne činimo samo za opće dobro, nego je prisutna i osobna korist, odnosno dobit. Etičnost se u poslovnom svijetu odnosi na korektno izvršavanje preuzetih ciljeva za koje smo odgovorni drugoj strani. Etičnost na radnom mjestu, u organizaciji diktira onaj tko odlučuje, a to je menadžment.

Koristi koje organizacija ima od uvođenja poslovne etike i etičnog ponašanja su višestruke i dugoročno isplative, jer se takvim poslovanjem utječe na smanjenje troškova nastalih kao posljedica neetičnog ponašanja zaposlenika i menadžmenta.

Osim smanjenja troškova, razvija se „etična“ klima u organizaciji, jača se timski rad, te se utječe na pozitivan imidž organizacije u javnosti, što pojedinac i zajednica zamjećuju i nagrađuju.

Etički kodeks je pisani dokument koji sadržava izjave, standarde i modele ponašanja, vrijednosti tvrtke, prema kojima neka organizacija nastoji poslovati. U etičkom kodeksu potrebno je razraditi i **neprihvatljiva ponašanja** kao što su diskriminacija i uznemiravanje, te spolno uznemiravanje.

Neetičan, i smatra se nedopustiv, je bilo koji oblik diskriminacije (neposredne i posredne).

Radnici svih razina, ne smiju biti podložni predrasudama koje mogu dovesti do neobjektivnosti ili diskriminacije.

Isključivi kriteriji vrednovanja i napredovanja smiju biti pokazna stručnost, sposobnost i profesionalne zasluge, odnosno, osposobljenost i rezultati u obavljanju radnih zadataka.

U cilju poštivanja ljudskoga dostojanstva svakoga radnika, neetična je svaka vrsta uznemiravanja (neposrednog i posrednog). Uznemiravanjem se smatra svako neprimjereno ponašanje prema drugoj osobi kojem je cilj ili koje stvarno znači povredu osobnog dostojanstva, koje ometa njezino

obavljanje radnih zadataka ili smanjuje kvalitetu njezina života. Uznemiravanjem se osobito smatra svaki čin, pojedinačan ili ponavljan, verbalni, neverbalni ili fizički, koji stvara ili pridonosi stvaranju neugodnih i neprijateljskih radnih okolnosti ili koji drugu osobu zastrašuje, vrijeđa ili ponižava.

Neprihvatljivo je svako spolno uznemiravanje. Spolno uznemiravanje specifičan je oblik uznemiravanja koje karakterizira izostanak pristanka ili odbijanje druge strane.

Uobičajena komunikacija, dobronamjerne šale i kritika kao i odnosi spolne i druge intimne naravi između radnika koji počivaju na pristanku i uzajamnom poštovanju smatraju se područjem privatnosti te nisu sami po sebi kršenje Etičkog kodeksa. Treba, međutim, izbjegavati situacije u kojima takvi odnosi između radnika mogu dovesti do kršenja pravila Etičkog kodeksa o objektivnosti i nepristranosti i sukobu interesa, posebno u odnosima između radnika koji su u neposrednom hijerarhijskom odnosu koji uključuje ocjenjivanje tuđeg rada i dostignuća i/ili odlučivanje o statusu, profesionalnom napredovanju, pogodnostima i nagradama.

### Koraci u implementaciji poslovne etike

Najvažniji preduvjet za implementaciju poslovne etike je postojanje svijesti o njejoj važnosti, nakon čega kreće strukturirani proces koji će stvoriti temelje za razvoj poslovno etičnog ponašanja, temeljen na poštivanju zakonskih odredbi. Koraci:

- Postojanje svijesti o važnosti poslovne etike
- Imati potporu Uprave
- Razviti konkretne ciljeve
- Odrediti tim osoba odgovoran za implementaciju
- Ustanoviti koje su vrijednosti tvrtke
- Razviti Etički kodeks
- Edukacija zaposlenika o poslovnoj etici
- Svakodnevno praćenje etičnog ponašanja, rješavanje slučajeva povrede etike i sl.
- Konstantno unaprjeđivanje i usavršavanje.

Usporedimo li preporučene korake s koracima koje na tom polju poduzimaju HŽ društva, više je nego očito da u HŽ društvima ne postoji svijest o važnosti poslovne etike. To potvrđuje i činjenica da su iznova zanemarili socijalno partnerstvo i isključili predstavnike radnika iz svih važnih faza donošenja akta koji će utjecati na radnike.

Prvi i zadnji korak koji je učinjen je izrada teksta Etičkog kodeksa. Tekst nije sam sebi svrha. Bez svijesti o važnosti, bez potpore uprave, bez edukacije onih na koje se odnosi, bez praćenja provedbe, bez rješavanja slučajeva povrede, bez oblika sankcija i bez trajnog unaprjeđivanja Etički kodeks ostaje samo još jedan akt kojim je zadovoljena određena forma.

Uprava i menadžment HŽ društava, moraju omogućiti na primjeren način upoznavanje radnika s Etičkim kodeksom kao bitnom odrednicom svog ukupnog poslovanja a njihovom poslovnom obvezom koju provode u obavljanju svog posla i ponašanja.

Jednako tako, uprava i menadžment su odgovorni za stvaranje uvjeta za primjenu Kodeksa i za suradnju s radnicima koji primijete nepridržavanje, nepoštivanje ili njegovo kršenje i obvezni su za takve slučajeve utvrditi način komunikacije, a i sankcije.

Preporučuje se poslovnim subjektima da kao mjere za povrede Kodeksa, ovisno o težini povrede, mogu izricati primjerice: savjet, opomenu, upućivanje na edukaciju, zahtjev za ispravljanjem učinjene povrede, novčanu kaznu, otkaz s ponudom izmijenjenog ugovora, otkaz ugovora o radu.

Svi direktori - uključujući i članove Uprave - i menadžment moraju služiti kao primjer.

Niti jedan etički kodeks ne može niti bi trebao točno određivati pravilno ponašanje u svim situacijama.



Društva HŽ trebaju se osloniti na svoje radnike i vjerovati da će oni pažljivo i razumno razlučiti kako bi se trebali ponašati u određenoj situaciji, vodeći se u situaciji u kojoj ne mogu sa sigurnošću utvrditi je li određena radnja ispravna, pitanjima:

- Je li moj postupak legalan i u skladnosti s politikom HŽ društva?
- Smatram li da je moj postupak ispravan?
- Bih li mogao/mogla opravdati svoj postupak drugim osobama u HŽ društvu ili nadležnim tijelima u HŽ društvu?
- Bih li mogao/mogla opravdati svoj postupak ako netko to bude naknadno tražio?

Svi radnici svojim kontinuiranim zalaganjem i angažmanom u uvjetima i okolnostima u kojima rade daju najbolje od sebe za postizanje zajedničkih ciljeva

Uprava i menadžment bi za postizanje zajedničkih ciljeva poduzeća zalažući se za radni učinak i kompetentnost svojih zaposlenika trebala školovanjem i usavršavanjem unaprjeđivati razinu znanja u poduzeću, podržavati osobni razvoj zaposlenika, brinuti se za primjerene informacije i prikladne radne uvjete. Aktivno informirati pojedinačnog zaposlenika.

Držati se važećeg prava. Pridržavati se važećih zakona i ostalih mjerodavnih odredbi u zemlji i inozemstvu. Poštivati ljudska prava i unaprjeđivati opće dobro.

Bez jasne poslovne etike integrirane u poslovnu strategiju, bez očitog primjera u ponašanju uprave i menadžmenta, bez povjerenja u radnike, nikakvo potpisivanje izjave kojom radnici izjavljuju da su se u prethodnoj godini (?), te da će se i u budućem vremenu pridržavati elemenata Kodeksa, neće donijeti očekivane rezultate. ■

## Vijesti iz Sekcija

### Malim ženskim razgovorima o važnim temama

Napisala: *Blaženka Delija*, v.d. predsjednica Sekcije žena SŽH

Obilježavajući ožujak - Mjesec žena na Hrvatskim željeznicama, Sekcija žena SŽH organizirala je druženja pod nazivom "Mali ženski razgovori" na temu "Uloga žena u vrijeme krize".

Prvi „Mali ženski razgovori“ održali su se 02. ožujka 2010. u Plavom salonu zagrebačkog Glavnog kolodvora. Voditeljica druženja bila je mr. sci. Teodora Živković.

Kroz interaktivan rad sa ženama doprla je do njihove najdublje ženske biti. Osvijestila im je njihovu ljudsku vrijednost i osobnu jedinstvenost. Ohrabrila ih je da se suoče sa svime što im život donese, kako na poslovnom tako i na privatnom planu.

Drugi „Mali ženski razgovori“ održali su se 16. ožujka, 2010. Voditeljica druženja bila je Pravobraniteljica za ravnopravnost spolova gđa Gordana Lukač Koritnik.

Obrazložila je ženama trenutnu gospodarsku i političku situaciju u zemlji, sa posebnim naglaskom na radno pravne odnose i mogućnosti zaštite dostojanstva žena, kako u poslovnom, tako i u privatnom životu. Odgovorila je na

postavljena pitanja i dala konkretne prijedloge za rad žena aktivistica u sindikatu u korist svih članica sindikata.

Potvrdila je raspoloživost Ureda pravobraniteljice za ravnopravnost spolova za uključivanje u rješavanje svih spornih situacija.

Treći „Mali ženski razgovori“ održali su se 25. ožujka, 2010. Voditeljica druženja bila je magistra poslovne etike gđa Teodora Živković. Govorilo se o muško-ženskim odnosima. U ugodnoj atmosferi Plavog salona Zagreb Glavnog kolodvora, prisutne članice i članovi SŽH imali su mogućnost sagledati naše odnose iz jedne sasvim drugačije perspektive od one koja nam se nameće u medijima i koja nam vrlo perfidno rastače živote. Bilo je to nastojanje žena da pokažu koliko znaju, hoće i mogu biti žene u pravom smislu te riječi; osobe koje poštuju sebe i ljude sa kojima žive i rade.

Uoči 8. ožujka mnoge su naše podružnice prigodnim poklonom obradovale svoje članice, a u Varaždinu i Vinkovcima, organizirano je već tradicionalno druženje na koje su se odazvale gotovo sve članice tih podružnica. ■

## Sonjin dan

**Ona koja je voljela ljude i sve nas ispunjala veseljem i pozitivnom energijom voljela bi da je se sjećamo vesele, pune duha i sa smiješkom na licu.**

To je razlog što Ženska sekcija SŽH već tradicionalno organizira druženje u spomen prerano preminule članice Sonje Stošić. Ove godine, 10. travnja, članice iz zagrebačkih, riječke, sisačke i ogulinske podružnice SŽH, nakon polaganja cvijeća na Sonjinom posljednjem

počivalištu, družile su se na Šmitovom jezeru. Zelenilo prolitale šume i mahovinom obavijenog kamenja uz brzace, slapovi i jezera, mnoštvo sitnog proljetnog cvijeća koje ponosno razbija žutilo uvelog lišća, toplina i brižnost domaćina, ispunilo je naša srca i podsjetilo nas na činjenicu da prošlost ne možemo vratiti ni ispraviti, budućnost ne možemo dosegnuti, a jedino što zaista imamo i na što možemo utjecati je sadašnjost, DANAS. ■

### Još se mogu podići tužbe zbog neisplate božićnice

Podignute su tužbe u svim društvima (HŽ Holding, HŽ Infrastruktura, HŽ Putnički prijevoz, HŽ Cargo i HŽ Vuča vlakova) zbog neisplate božićnice i čeka se odluka suda. Obzirom da rok za dostavljanje sudu zahtjeva za zaštitu prava po kolektivnom ugovoru nije istekao, svatko tko nije uputio zahtjev može to još učiniti.

**Napominjemo, samo onaj tko je poslao zahtjev za zaštitu prava, to pravo može i ostvariti!**

Sve potrebne informacije o postupku podizanja tužbi možete dobiti od svojih Glavnih povjerenika podružnica. ■

## Humanitarna akcija Sekcije žena SŽH

Sekcija žena SŽH pokreće akciju pomoći za obitelj, u prosincu 2009. godine, preminulog člana SŽH koji je bio zaposlen u HŽ Cargu. Supruga je nakon stečaja pamučne industrije Duga Resa nezaposlena, a na skrbi ima dvoje djece. Zbog godina života supruga nema pravo na obiteljsku mirovinu i traži posao. Sekcija žena pokreće akciju pomoći za jedno od dvoje djece koje boluje od fenilketonurije, genske metaboličke bolesti koja zahtijeva posebni režim prehrane doživotno.

U Hrvatskoj se pod kontrolom Zavoda za genetiku i bolesti metabolizma liječi 160 djece s fenilketonurijom. Sva su djeca otkrivena redovitim novorođenačkim skriningom koji se provodi od 1978. godine u svim rodilištima u Hrvatskoj.

Ako se bolest rano otkrije i pravilno liječi djeca se normalno psihomotorno razvijaju i ni po čemu se ne razlikuju od vršnjaka.

Princip liječenja je strogo ograničavanje unosa fenilalanina, sastavnog dijela prirodnih proteina, prisutnih u gotovo svakoj hrani. Proteine, neophodne za rast, razvoj i život uopće, pacijenti moraju svakodnevno uzimati putem specijalnih preparata mješavine iz kojih je uklonjen fenilalanin.

Proizvodnja takve hrane tehnološki je vrlo zahtjevna i stoga su takvi proizvodi skupi i predstavljaju veliko materijalno opterećenje za obitelj.

Pomozimo Denisu, pogotovo u ovo vrijeme dok njegova majka traži posao, da svakodnevno može dobiti svoju specijalnu hranu.

Svaka pomoć je dobrodošla. Novčana pomoć može se uplatiti na žiro račun majke:

Štefica Kasunić, Privredna banka Zagreb

Račun br: 2340009-3103163828 ■

## Izabrano novo vodstvo Sekcije mladih

Napisala: *Sandra Čidić*

Sekcija mladih Sindikata željezničara Hrvatske održala je svoj IV Sabor 29. siječnja 2010. godine, u prostorijama SŽH-a na Zagreb Zapadnom kolodvoru.

U radu IV Sabora učestvovali su delegati koji su predstavljajući svoje podružnice ovom prigodom izabrali novo vodstvo Sekcije mladih Sindikata željezničara Hrvatske.

Sabor je otvorila v.d. Predsjednice Sekcije, Sandra Čidić. Predsjednik SŽH-a, Branko Kreš dao je potporu radu Sekcije mladih, te im poželio uspješan IV. Sabor uz želju da kroz naredne godine ostvare svoje ciljeve marljivim radom. Sandra Čidić u nastavku rada podnosi izvješće o radu S.M. kroz koje upoznaje sve prisutne o provedbi godišnjeg plana rada Sekcije mladih.

Nakon što je Sandra Čidić podnijela izvješće uslijedila je kratka rasprava, a potom su dodijeljena priznanja zaslužnim članovima Sekcije mladih kojima je prestalo članstvo zbog dobne granice.

Priznanje za rad i promicanje Sekcije mladih dobili su:

1. Ivan Lovrenčić

2. Slavko Štefičar  
3. Nenad Brozović  
4. Konrad Puškarić

Predsjednik radnog predsjedništva Zoran Maršić utvrdio je da od mogućih 20 delegata na IV. Saboru Sekcije učestvuje njih 17, što je bilo dovoljno za nesmetan rad Sabora te za provedbu izbora za predsjedništvo.

Nakon provođenja izbora Izborna komisija u sastavu Zoran Maršić, Slavko Štefičar i Ivan Lovrenčić, potvrdila je da su izbori provedeni legitimno te da je izabrana predsjednica Sandra Čidić, dopredsjednik Admir Henić, te tajnik S.M. Danijel Pelc.

Novoizabrana predsjednica preuzima vođenje IV. Sabora Sekcije mladih, a potom su izabrani koordinatori regija te je dogovoren plan rada za 2010. godinu.

Pred Sekcijom mladih je mukotrpana godina u kojoj će svi morati dati svoj doprinos kroz rad kako bi što lakše dočekali oporavak nakon kriznog razdoblja. ■

## Vijesti z Podružnice Rijeka

Napisao: *Željko Kirasić*

Podružnica Rijeka s preko 300 članova i članica svrstava se među tri najveće podružnice SŽH.

Osnovni cilj podružnice je praćenje poštivanja prava radnika iz kolektivnog ugovora, te provođenje mjera zaštite na radu. U suradnji s centralom, podružnica pomaže radnicima i kod rješavanja tekućih problema vezanih uz rad.

U povjerenstvu podružnice zastupljeni su svi radnici putem svojih povjerenika područja rada te svako društvo ima svog dopredsjednika podružnice ( HŽ Cargo i HŽ Putnički Prijevoz) a također i radnici RVR, Njege i čišćenja, imaju svog povjerenika područja rada.

U podružnici djeluje i blagajna uzajamne pomoći putem koje naši članovi mogu podizati beskamatne pozajmice. Članovima omogućavamo kupnju robe s odgodom plaćanja u trgovinama Elektromatrijala, Ponsa itd.

Što se tiče ostalih aktivnosti mogu kazati da u sklopu podružnice uspješno radi sekcija mladih i sekcija žena, te

da naša podružnica za svoje članove više puta u godini organizira druženja gdje se članovi u opuštajućoj atmosferi mogu družiti i zabaviti uz ples i jelo. Za Uskršnjem i Božićne blagdane redovito djelimo prigodne poklone. Na memorijalu „Ante Ereš“ naša podružnica sudjeluje s najvećim brojem učesnika te smo često osvajali prelazni pehar s osnove ukupnih rezultata.

Podružnica ima i svoju nogometnu ekipu koja tijekom godine igra ligu malog nogometa na nivou grada Rijeke, te ostvaruje odlične rezultate.

Veliki broj zaposlenih udružen u riječku podružnicu SŽH smeta pojedinim predstavnicima poslodavca na riječkom području pa vrše pritisak na naše članove i sugeriraju im da istupe iz sindikata ako žele napredovati. U pozadini je očito želja da lakše manipuliraju pravima radnika ako oslabe najjači sindikat. ■



## Kako se radnici pridržavaju zapovijedi

### Sukladno svojim ovlaštenjima Zapovijedam:

Radnicima koji imaju pravo i obvezu nošenja zaštitne i službene odjeće, obuće i opreme, da nose sve nabrojeno u Prilogu Pravilnika 654, a bezuvjetno zaštitne kacige, te reflektirajuće prsluke.

Za kontrolu izvršenja Zapovijedi zadužujem ovlaštenike II, III i IV razine. Isti su zaduženi da vas moraju kazniti ukoliko radite u nesuglasju s Mojom Zapovijedi I/10..pa čak i otkazom ugovora o radu.

### PS:

Kako vam, osim zaštitnih kaciga i reflektirajućih prsluka, ostale zaštitne dijelove u zadnje tri godine iz objektivnih razloga nisam bio u mogućnosti osigurati, u prilici sam zamoliti vas za razumijevanje s obzirom na opće poznato teško stanje uzokovano recesijom, globalnom krizom, teškim stanjem u državi, financijskim i organizacijskim problemima u poduzeću. Molim vas pronađite mogućnosti u unutarnjim rezervama ili posuđivanju od kolega.

Molim da tako postupite naročito u momentu izvršenja nadzora inspektora Državnog inspektorata, čiji je nadzor zahtijevao Sindikat željezničara Hrvatske.

Vjerujem da ćete razumjeti, da ukoliko dođe do nezgode na radu, ne možemo stajati iza vas, odnosno tvrditi da ste u trenutku nezgode koristili sredstva ZNR kako bi vi ostvarili svoja prava propisana Zakonom o zdravstvenom osiguranju zaštite zdravlja na radu ( 100% bolovanje, naknada za invalidnost, slučaj smrti i sl.).

Ipak smo tu da štitimo interese kompanije.

Vi ćete se već nekako snaći.

S poštovanjem,  
Vaš i samo vaš Direktor

# FOR GOOD RAILWAY SYSTEMS AND FAIR JOBS



European Railway Workers' Action Day  
13 April 2010



[www.itfglobal.org/etf/railways.cfm](http://www.itfglobal.org/etf/railways.cfm)

