



Predsednik in generalna sekretarka SDPZ o storjenem in pričakovanem

Država si reže (pre)velik kos

Kaj je najbolj zaznamovalo leto 2010 v Sindikatu delavcev prometa in zvez Slovenije (SDPZ) in kaj ga bo zaposlilo v letu 2011? Pred diktafon smo povabili predsednika in generalno sekretarko SDPZ, Srečka Lorenčaka in Cvetko Gliha.

V Delavski enotnosti smo sproti zasledovali aktivnosti SDPZ v Pošti Slovenije. Bralci imajo gotovo vtis, da je bilo tam eno najbolj živahnih točk dogajanja SDPZ.

Lorenčak: Nedvomno. Treba pa omeniti še druge. Eno pomembnih področij za naše člane je recimo tudi zakon o delovnem času mobilnih delavcev, ki je zdaj sprejet z minimalnimi popravki in bo prinesel marsikaj, s čimer ne bomo povsem zadovoljni.

Gliha: V pogovoru s predstavniki delodajalskih združenj smo ugotovili, da zakonodajalec ni upošteval naših številnih pripomb in opozoril. To bo povzročalo dodatne težave. Dogovorjeno je, da bo inšpektorat za promet poskušal na vsa ta vprašanja dati pojasnila. Objavili jih bodo na spletnih straneh. Zakonodajalec

je ponovno preložil ureditev na izvajalce, zapisane določbe pa še vedno niso povsem jasne.

Kaj prinaša ta zakon radikalno novega?

Gliha: Za voznike, ki vozijo na linijskih prevoznih do 50 kilometrov, velja zakon o delovnih razmerjih, to pomeni drugačen delovni čas. To zlasti pomeni drugačno organizacijo dela v podjetjih.

Lorenčak: Tak voznik potem lahko dela del časa po zakonu o delovnih razmerjih, del pa po tem zakonu.

Gliha: Naš zakonodajalec žal ne razume slovenskih razmer. Te so povsem neurejene. Stanje je katastrofalno.

V cestnem prometu pa to ni edina sprememba v letu 2010. Doživel jih je tudi Dars.

Lorenčak: Konec leta je bil sprejet v državnem zboru zakon o Darsu, ki bo v naslednjih letih kar radikalno posegel v njegovo poslovanje in organizacijo. Za zaposlene v prvi fazi to ne pomeni velikih sprememb, na daljši rok pa te zagotovo bodo. Edini prihodek Darsa bo sedaj pobrana cestnina, ki bi

morala biti do leta 2014 kompletna, tudi z osebnim prometom v prostem pretoku. Najbolj pomembna sprememba pa je, da so se vsi dolgovni avtocest prenesli na družbo Dars, ki jih bo morala odplačevati s svojimi prihodki.

Družbo zakon postavlja v poslovanje predvsem po zakonu o gospodarskih družbah na eni strani, po drugi strani pa smo še vedno oseba javnega prava v stoo odstotni lasti države, kar je seveda skregano z logiko. Zaposleni nekatere zadeve, med njimi recimo malico, dobivajo še vedno po zakonu, ki ta izplačila omejuje do višine določene z uredbo, kljub temu, da imamo v kolektivni pogodbi zapisano drugače. To čutimo kot krivico. Temu pritrjuje tudi računsko sodišče, ki priznava, da zakon ni življenjski, in nas usmerja na zakonodajalca.

SDPZ je bil na tem področju v letu 2010, pa tudi že prej zelo aktiven?

Lorenčak: Naš sindikat je preko ministrstev za promet, javno upravo in delo, računskega sodišča ... s pomočjo naše pravne službe skušal dobiti pravo

Stran / Page: 10

Doseg / Reach: 0

Država / Country: SLOVENIA

Površina prispevka / Size: 589 cm2

2 / 2

razlago. Po enem letu zadeva še ni razjasnjena, kar pomeni, da nam v družbah, ki so v večinski lasti države, nekatere stvari izplačujejo tako, kot jim paše.

Gliha: To ni le problem Darsa. Med družbami, kjer ima SDPZ člane, sta še Pošta Slovenije, Telekom in nekaj manjših podjetij, ki so prav tako v lasti države.

Lorenčak: Zaradi novega zakona gre Dars v letu 2011 v reorganizacijo, v prenovo sistematizacije delovnih mest.

Gliha: V takšnih organizacijah je povsem jasno, da želi vlada s spremembami več ali manj pridobiti sredstva za zmanjševanje proračunskega primanjkljaja.

Ta problem sledite tudi na Pošti. Tam si država jemlje velik delež dobička, tako da ga za kaj drugega tam ne ostane več veliko?

Gliha: Res je. Vsa leta, odkar se na Pošti pogovarjamo o delitvi dobička, imamo tam težave, saj država z veliko roko posega v ta kupček. Po drugi strani pa zahtevajo razvoj, prilagajanje evropskemu trgu, direktivam ... S 1. januarjem se je trg poštinskih storitev v EU povsem liberaliziral. V bistvu delajo v vseh družbah enako. Država kot lastnik zahteva nemogoče rezultate, in vemo, kdo jih ustvarja: ljudje in nihče drug kot samo ljudje. Država o tem prav nič ne razmišlja. V storitvah so najpomembnejši ljudje in njihovi napor, ki jih vlagajo in z njimi ustvarjajo dodano vrednost. Potreben je tudi razmislek o razmerah za delo teh ljudi in njihovo dodatno nagajevanje. To se je pokazalo pri pogajanjih za kolektivno pogodbo za Pošto. Ko smo jih že skoraj zaključili in od zaposlenikov SDPZ dobili pogojno soglasje za podpis, se je pokazalo, da hoče država kot lastnik posegati tudi v ta del. Državi se je zmešalo. Tudi doma ne moreš nekomu vse vzeti in ga siliti, da le gara, treba ga je tudi nagraditi. Ne sme se nekomu vse vzeti, pošti so vzeli sredstva za razvoj.

Lorenčak: Dars bo imel ta problem v prihodnosti, ko ne bo več dovolj sredstev za odplačevanje kreditov. Z zakonom smo sicer dobili tudi stavbno pravico na zemljiščih, kjer je avtocesta in okoli nje, kar je neki kapital. Zaenkrat pa ni videti možnosti dodatnega zaslužka, da bi lahko v naslednjih letih pokrivali razliko med pobranimi cestninami in višino anuitet za kredite.

Gliha: Problem je tudi v tem, da tako na Pošti kot v Darsu ceno osnovne storitve določa država oz. pristojna agencija. Tako bo še naprej tudi po novem zakonu.

Lorenčak: Očitno je, da je država svoj dolg zmanjšala s tem, da ga je prenesla na Dars. Bruselj bo dobil podatke o tem, da imamo nižji primanjkljaj. Seveda se bo do naslednjih volitev še izšlo, potem pa kdove ... Leta 2014 naj bi menda že bil minus.

Razmere niso rožnate niti v prevozu blaga. Po uspešno izvedeni stavki prejšnjo zimo in podpisu kolektivne pogodbe poleti, ne kaže rožnato niti v Viatorju & Vektorju?



Gliha: V tej dejavnosti so se odprle razne zgodbe in ozadja poslovanja, ki nedvomno ne vplivajo dobro na položaj zaposlenih. Uprave se bolj kot z iskanjem posla ukvarjajo z iskanjem sredstev za poplačila kreditov, ki so jih najemali z veliko roko.

Problem so tudi mali prevozniki. Po eni strani se pri njih izvaja damping, po drugi kot podizvajalci pogosto nastradajo.

Gliha: Damping imamo tako v cestnem potniškem kot v tovornem prometu. Ker trg ni urejen, so razmere katastrofalne, dodatno zadeve otežuje še finančna nedisciplina. Vse pa se prelomi na delavcih. Na organih SDPZ spremljamo tudi dogajanje v industriji. Težave Mure, Save, Preventa ... se vedno čutijo tudi v dejavnosti prevoza blaga in potnikov. Mogoče kdaj z zamikom, vendar takrat korenito.

Kako je s celovito prometno politiko?

Gliha: Resolucija o prometni politiki je bila nastavljena. Ambicije so bile, a brez konkretnih predlogov. Aktualna politika se ukvarja z raznimi holdingi namesto s celovito politiko.

Lorenčak: Bila je le teorija na papirju, ki se ni izvajala in se še vedno ne izvaja.

Svetla točka prometa je edini slovenski ladijski prevoznik, portoroška Splošna plovba?

Gliha: V Sloveniji svetle točke običajno hitro poskuša nekdo umazati z informacijami in podobnim v stilu »naj še sosedu krava crkne«. Ne glede na vse, se je tam tuji lastnik dokazal kot dober delodajalec. Kupili so več ladij, položaj zaposlenih je v primerjavi z drugimi bistveno boljši. Res pa je, da je trg ladjarstva globalen in se lahko obrne čez noč.

Kako akutna je zgodba v edinem slovenskem letalskem prevozniku, Adrii Airways?

Gliha: Ta se bo zdaj odprla. Trenutno imamo članstvo le med letalsko-tehničnim osebjem, ki je poleti prešlo v samostojno družbo. Oni zaenkrat še niso čutili posledic krize. Tudi sicer podobne

družbe v Evropi praviloma nimajo težav, saj je tehnično osebje ne glede na povečevanje drugih poklicev v tej dejavnosti prvo in nujno potrebno za vsakršen promet.

Na zadnji seji republiškega odbora ste opozorili na to, da je v nekaterih sistemih premalo solidarnosti.

Gliha: V družbah, kjer ni večjih problemov, kjer so službe stabilne, plače pa redne, se zaposleni vključujejo v sindikate, ki delujejo izključno v okviru podjetij. Ti delujejo tako, da od sebe dajejo čim manj informacij. **Lorenčak:** Ključen problem je vključevanje v podjetniške »rumene sindikate«. Taka vizija je kratkoročna. Članstvo bi se moralo zavedati, da gre članarina za aktivnosti sindikata, ne pa za bonitete, darila in veselice. Tako bi bilo treba nehati razmišljati.

Gliha: Bralstvo Delavske enotnosti, ki redno spremlja zapisano, torej tudi vsi naši člani, bi se moralo zavedati, da smo bili zelo aktivni. Računamo na članstvo, ki bi nas moralo podpirati. SDPZ ima vizijo o neki drugačni organiziranosti. Sindikalne zaupnike bi bilo potrebno organizirati izven firm in iz višje ravni delovati vanje. Te sindikalne zaupnike tudi poskušamo ustrezno izobraziti. Nekateri se tega v celoti ne zavedajo, take organiziranosti ne podpirajo in se zato ne udeležujejo izobraževalnih dogodkov.

Kako se SDPZ vključuje v aktivnosti ZSSS?

Lorenčak: Povsod smo zraven in jih podpiramo. V akcijo smo šli tudi pri zbiranju podpisov za referendum. Pri nas je pri pokojninskem zakonu problematično tudi obvezno dodatno pokojninsko zavarovanje oz. beneficirana delovna doba.

Gliha: Anomalije smo ugotavljali že pred dvema letoma. Vključili smo se v vse aktivnosti. Bili smo med demonstranti, sodelujemo z našo strokovno sodelavko **Lučko Böhm**, ki nam res pomaga, svetuje in naše predloge na pogajanjih zelo dobro predstavlja.

Kako sodelujete na drugih ravneh organiziranosti ZSSS?

Lorenčak: Še vedno bomo vztrajali na dokončni reorganizaciji območnih organizacij, katere pobudniki smo bili.

Kako se kaže leto 2011?

Gliha: Nalog je toliko, da pravzaprav ne vem, česa se bomo lotili najprej. Odprte so vse fronte.

Lorenčak: Veliko se jih bo pa še odprlo.

Bo slabše ali boljše?

Oba: Slabše ...

Kakšno je vajino voščilo članom SDPZ?

Gliha: Naj poskušajo zdržati. Mi se bomo trudili, da jim bomo pomagali.

Lorenčak: In naj ohranjajo solidarnost kot največjo dobrino.

Mojca Matoz