

Länderstatements zum Sozialen Dialog

CZ (Tschechien - Dr. Zdenek Jilek, Gewerkschaft der Eisenbahner)

Die vergangenen zwei Jahre waren sehr wichtig und sie haben viel Neues gebracht.

Vor dem Eintritt in die EU haben wir viele Aktivitäten realisiert:

- Mit Hilfe der Österreichischen Gewerkschaft und der Friedrich-Ebert-Stiftung haben wir viel über die EU, ihre Funktionsweise, Institutionen usw. erfahren.
- In den Workshops haben wir gelernt, wie man Tarifverträge verhandelt und abschließt, wie man eigene Ideen und Vorstellungen formulieren, sich präsentieren und in den Medien auftreten kann
- Von den französischen, deutschen und österreichischen Kollegen haben wir viel über die Veränderungen bei den nationalen Bahngesellschaften sowie über den Umgang mit der Privatisierung des Betriebes erfahren.
- Wir lernten über Öffentlichkeitsarbeit; hilfreich waren insbesondere die Erfahrungen der "Allianz pro Schiene"
- Wir haben an Programmen wie PHARE, EQUALL teilgenommen zu Themen, wie:
 - o Beschäftigung von Ausländern
 - o Hilfe bei Entlassungen
 - o Zusammenarbeit im grenzüberschreitender Verkehr usw.
- Das alles hat uns geholfen
 - o bei der Umsetzung des EU-Rechtes in unser nationales Recht,
 - o eigene Meinungen zu haben, Medien und die Abgeordneten zu beeinflussen
 - o unsere Mitglieder auf neue Tatsachen und Veränderungen vorzubereiten, z. B. bei der Umsetzung der Richtlinie über die Arbeitszeit

Zu den weiteren Vorteilen gehören:

- Durch offene Grenzen viel bessere Kommunikation; Informationsaustausch mit anderen Ländern
- alle Gewerkschaften haben internationale Abteilungen, die gut zusammenarbeiten
- von der ETF erhalten wir nützliche Informationen zu Veranstaltungen usw.
- Österreich veranstaltet zweimal im Jahr Treffen (Sommertreffen, Wintertreffen) für die Jugendlichen der Mitgliedsländer

Es gibt aber auch Nachteile:

- In der Tschechischen Republik gibt es die sehr starke politische Gruppe der „Euroskeptiker“, zu denen auch der tschechische Staatspräsident zählt. Jede Gelegenheit wird zur Kritik gegen die EU ausgenutzt, z.B.
 - o nach dem Eintritt in die EU fahren zu viele LKW; hierdurch kommt es teilweise zu schweren Straßenschäden
 - o die Freizügigkeit der Arbeitnehmer ist in der EU teilweise noch eingeschränkt (so schützen sich beispielsweise Österreich und Deutschland noch vor ausländischen Arbeitskräften)
 - o illegale Einfuhr von Abfall aus Deutschland in die Tschechische Republik
 - o niedrigster Mindestlohn (32% des Durchschnittslohns in Europa). Die EU sollte sich damit befassen - in den Mitgliedsländern sollte der Durchschnittslohn nicht unter 50% (später 60%) gehen.

Deshalb nach zwei Jahren EU-Mitgliedschaft immer noch wenig Unterstützung und Vertrauen in der Bevölkerung für die EU und zu den europäischen Institutionen. Die Gewerkschaft kommt in eine komplizierte Lage hinsichtlich der Unterstützung der EU. Die Lage der Bahn in der Tschechischen Republik

Im Bahnverkehr kam es zu einer Reihe von Änderungen. Die CD a.s., nationale Aktiengesellschaft, hat nach und nach Tochtergesellschaften gegründet und einzelne Betriebe damit selbständig gemacht.

Die Liberalisierung der Tschechischen Bahn hat nicht zur Verbesserung der Dienstleistungen geführt. Der hohe Preis für die Schieneninfrastruktur hat viele Kunden von der Schiene weg, hin zur Straße getrieben. Der Schienengüterverkehr ist im Vergleich zum Straßengüterverkehr vier Mal so teuer.

Das Management der Tschechischen Bahn AG öffnet so den Privatunternehmen die Tür.

Zu einem großen Problem gehört die Finanzierung der Strecken in den einzelnen Regionen. Der Finanzminister erfüllt schon langfristig im Personenverkehr die Zahlungen der versprochenen Verluste nicht. Die Vorsitzenden der einzelnen Regionen halten jedenfalls nicht das Wort. Allein für das laufende Jahr sind es schon zwei Milliarden CZK (ca. 70 Millionen EUR). Dies führt zu Problemen bei der CD AG. Diese spart, wo sie kann:

- Investitionen
- Beschäftigte werden entlassen
- die Zahl der Strecken wird reduziert

Dies alles führt zur Verschlechterung der Sicherheit auf der Bahn.

Auf der anderen Seite muss man sagen, dass es auch Bereiche gibt, wo man auf gutem Wege ist

- Vor den Endarbeiten steht der Korridor an der Strecke "Decin - Prag - Ostrava"- Der Einsatz des Zuges Pendolino führte zusammen mit der Fluggesellschaft CSA auf der Strecke "Prag – Ostrava – Brno - Breclav" zu einem höherem Komfort auf den längsten Express-Strecken bei der Tschechischen Bahn.
- Lebensfähig zeigen sich jedenfalls drei Tochtergesellschaften der CD AG. Bei diesen Gesellschaften haben wir Mitglieder und unterzeichnete Tarifverträge.

Insgesamt komplizierte Lage bei der Tschechischen Bahn. Die rechten Parteien bemühen sich um Massenentlassung und um die Zerschmetterung der Bahn auf mehrere Dutzend von Gesellschaften.

Das Resultat der aktuellen Wahlen in Tschechien können wir auch nicht beeinflussen. Als Gewerkschaft werden wir aber weiterhin für die Arbeitnehmer kämpfen so wie in der Vergangenheit.

Wenn der Dialog versagt, so greifen wir zur Protesten und Streik. Hierbei werden wir auch auf die Hilfe der EU zurückgreifen.

EE (Estland - Natalja Rudz, Union of Estonian Railway Worker)

Europäische Gewerkschaften benötigen eine gemeinsame Strategie. Gewerkschaften könnten als Retter des Europäischen Sozialen Dialogs auftreten, müssen hierzu jedoch zusammen arbeiten.

Unterstützung der Idee von der Schaffung einer europäischen Kontrollinstanz, die den Fortschritt des Sozialen Dialogs in den EU-Ländern überwachen bzw. begleitend kontrollieren könnte.

Auch in Estland gibt es zwei Gesichter im Bereich des Sozialen Dialogs: Eines, das die Regierung nach Brüssel zeigt und ein weiteres internes. Gegenüber Brüssel würde alles sehr positiv dargestellt werden, während intern der mangelnde Soziale Dialog beklagt würde.

In Estland wurde gerade ein vorteilhafter Tarifvertrag abgeschlossen. Hierzu kam es allerdings nur, weil das Unternehmen ein spezielles Interesse hieran hatte: Für Geldgeber des Unternehmens war der Abschluss der Vereinbarung mit den Gewerkschaften Voraussetzung für die Kreditgewährung. In Estland ist zurzeit eine eher konservative Regierung an der Macht. Es herrsche teilweise die Meinung, dass Gewerkschaften teuer für die Gesellschaft seien und wenig nützten. Dies wird so gesehen, obwohl gerade der Tarifvertrag abgeschlossen wurde. Insgesamt kann man die Gewerkschaften in Estland (noch) nicht als starken Sozialpartner bezeichnen. Hier gäbe es noch Verbesserungsbedarf.

Wunsch, dass eine Diskussion darüber geführt werden solle, wie Gewerkschaften in der Öffentlichkeit intensiver - auch im Sinne von: positiver – wahrgenommen werden können. Hierzu ggf. Hinzuziehung von Experten, wie z.B. Psychologen und Politologen. Aktuell besteht keine Zusammenarbeit mit solchen.

Weitere Anmerkungen zum Sozialen Dialog in Estland:

- Gesetze werden teilweise mit großer zeitlicher Verzögerung angepasst
- Vorschläge von Gewerkschaften werden regelmäßig nicht berücksichtigt
- Liberalisierung des Dienstleistungssektors
- Menschen werden entlassen, wenn sie nicht aus eigenem Wunsch ausscheiden
- Nur zeitlich begrenzte Anstellungen
- Arbeitnehmer werden teilweise vom Arbeitgeber erpresst in dem Sinne: „Wir stellen Sie nur ein, wenn Sie unterschreiben, dass Sie keiner Gewerkschaft angehören. Wenn Sie einer beitreten, eine gründen wollen oder gelogen haben, wird Ihnen gekündigt!“
- Gewerkschaften in Estland wissen wenig über die Anwendung des Sozialen Dialogs
- Es bestehen soziale Garantien in Tarifverträgen, aber nur wenige

LT (Litauen - Janina Malinovska, Federation of Railway worker's Trade Union of Lithuania und Valerij Cygankov, Lithuanian Transport Workers' Union)

In Litauen kommt es seit 1992 fortlaufend zum Abschluss von Tarifverträgen. Da die Litauischen Bahnen seit dem Jahr 2000 einen ständig steigenden Gewinn verzeichnen, die Löhne aber immer noch verhältnismäßig niedrig sind, ist aus Arbeitnehmersicht nur ein Tarifabschluss mit einer Lohnerhöhung um mindestens 10% als Erfolg zu werten. Trotz regelmäßiger Tarifabschlüsse gibt es Probleme bei den Verhandlungen. So wird versucht, die Gewerkschaftsbewegung zu spalten und so eine Schwächung dieser als Partner im

Sozialdialog zu bewirken. Außerdem wechseln die Generaldirektoren der Litauischen Bahn und damit die Verhandlungspartner sehr häufig.

Allgemein sorgen sich Arbeitnehmer über die Herausforderungen, welche die Liberalisierung mit sich bringt. In Litauen popularisieren vor allem liberale Kräfte, wie das *Institut für den freien Markt in Litauen*, auf breiter Front gegen Mitbestimmung der Arbeitnehmer und starke Gewerkschaften.

Doch es sind auch Erfolge zu verzeichnen. So kam es beispielsweise unlängst zu einer öffentlichen Fernseh-Livesendung, bei der ein Streik angedroht wurde. Diese Drohung wurde durch einige Parteien unterstützt und bei den Gewerkschaften die Hoffnung geweckt, wieder an Einfluss zu gewinnen. Auch wurden bei Verhandlungen im tripartiten Gremium Erfolge erzielt, indem erfolgreich gegen Gesetze protestiert wurde, die den Arbeitnehmern geschadet hätten.

LV (Lettland - Vladimirs Novikovs und Aleksandrs Muhlinkins, Latvian Railway and Transport Industry Trade Union)

In Lettland wurde auf die europäischen Themen schon vor dem Beitritt zur EU im Mai 2004 reagiert. So entstand das für den Sektor sehr bedeutende Eisenbahngesetz.

Die Tätigkeit der Gewerkschaften beschränkt sich teilweise auf die Schaffung einer gemeinsamen Diskussionsbasis.

Immerhin seien die Gewerkschaften Lettlands heute stärker als früher. Sozialer Dialog wird vor allem von Arbeitnehmern gebraucht und muss immer wieder gefordert werden. Der Erfolg und die Qualität des Dialogs hängen davon ab, wie gut Gewerkschaften die Notwendigkeit des Dialogs vermitteln können. Es gibt zwei Formen der Darstellung bei den Gewerkschaften (siehe zwei Gesichter bei der Darstellung Estlands): 1. die tatsächlichen Verhältnisse im Land und 2. die Darstellung gegenüber den Brüsseler Behörden, die zwar den Sozialen Dialog fordern, aber seine Umsetzung nicht überprüfen.

Da die entscheidenden politischen Kräfte im Land großteils wirtschaftsliberale Ansichten vertreten, müssen die Interessenvertreter der Arbeitnehmer sich in diese Strukturen einfügen. Außerdem gibt es verschiedene Gewerkschaften, die die Interessen der Arbeitnehmer im Eisenbahnsektor vertreten und es ist schwer, bei Verhandlungen mit einer Stimme zu sprechen. So wird die Position der Gewerkschaften stark geschwächt. Die Fähigkeit, in Zukunft mit einer Stimme sprechen zu können, ist ein entscheidendes Projekt für die Zukunft.

Im Sozialdialog ist ein tripartites Gremium zwar vorhanden, die Sozialpartner vertreten aber nur 20% der Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Auch gibt es Tarifverträge, die Umsetzung und Überwachung sind in der Realität allerdings nur schwer zu gewährleisten.

Der aktuelle Tarifvertrag ist gültig bis zur Aufteilung des Bahnbetriebes 2009

PL (Polen - Jerzy Kedzierski und Andrzej Berenhard, FZZP PKP)

- Im polnischen Eisenbahnsektor sind sehr alte Fahrzeuge im Betrieb.
- Befürchtung, dass der Staat die Erlöse aus dem Verkauf der Eisenbahn nur zur Schuldentilgung nutzt
- Der Soziale Dialog auf der branchenübergreifenden Ebene existiert seit 1994 mit Gründung eines tripartiten Gremiums
- Im sektoralen Sozialen Dialog bestehen auch tripartite Gremien

- Derzeit gibt es in Polen 21 Eisenbahngewerkschaften, in denen rund 85.000 Arbeitnehmer organisiert sind, die Gewerkschaft FZZP vertritt davon rund 35.000 Arbeitnehmer
- Die Gewerkschaften beschäftigen sich auch mit strategischen Fragen, wie der langfristigen Entwicklung der Polnischen Eisenbahn
- Heutzutage kommt es nahezu zur Sabotage von Gewerkschaften. Im Grunde sei der Soziale Dialog in Polen unterbrochen. Derzeit ist eine Blockadehaltung der Regierung festzustellen. Die Regierung verhindert teilweise die Umsetzung von Entscheidungen, die zwischen Unternehmen und Arbeitnehmern bereits geschlossen.
- In Polen wird die Arbeit der Gewerkschaften zusätzlich erschwert durch Beschäftigungsprobleme, Umstrukturierungsmaßnahmen, die Auswirkungen der Umsetzung von EU-Richtlinien und eine zu große Zahl von Gewerkschaften.
- Es wurden Erfolge auf verschiedenen Ebenen erzielt:
Betriebliche Ebene: Arbeitssicherheit, Arbeitsbedingungen
Unternehmensebene: Flächentarifvertrag, beispielsweise für PKP
- Problem der internationalen Liberalisierung: Lizenzen für private Betreiber im Personen- und Güterverkehr; hierdurch wird die Kommunikation zwischen den Gewerkschaften und den Arbeitnehmern (vor allem denen, die keine Mitglieder sind) erschwert, normalerweise kommt es nun zum Abschluss von individuellen Tarifverträgen und nicht mehr zu Flächentarifverträgen
- Druck durch die Weltbank: Gewährung von Krediten wird an Bedingungen geknüpft, die Weltbank drängt den Ländern quasi ihre Politik auf. Die Interessen der Arbeitnehmer bleiben dabei meist auf der Strecke, ihrer Meinung wird keine Beachtung geschenkt.
- Die Liberalisierung erfolgt in den neuen EU-Ländern (Beitritt 2004) schneller als in der EU-15; beispielsweise wurde bzw. wird in der Deutschen Bahn AG weniger liberalisiert als in der PKP, der Polnischen Bahn
- Polen habe Probleme bei der Inanspruchnahme von EU-Mitteln. Etwa nur 30% der möglichen Mittel würden zurzeit in Anspruch genommen.

PL (Polen - Krzysztof Szymichowski, NSZZ Solidarnosc)

In polnischen Häfen sind häufig private Unternehmen tätig. Die Mitgliedszahlen in den Gewerkschaften sind in Ordnung; auch junge Mitglieder sind aktiv.

Es besteht der Eindruck, dass (auch) im Hafensektor nicht alle merken, dass auch die Arbeitgeber den Sozialen Dialog bräuchten.

Er fordert, den Transport intermodal zu betrachten. Wenn Verkehr sich umweltfreundlich darstellen soll, so müsse man die gesamte Transportkette betrachten und damit intermodal denken. Man müsse die sektorübergreifende Arbeit aufnehmen.

SK (Slowakei - Peter Rozložnik, Association of Railway Workers Slovakia)

Wir erleben am Beginn des neuen Jahrhunderts eine historisch bedeutende Zeit. Durch die politischen und wirtschaftlichen Änderungen öffnet und ändert sich der europäische Markt. Gleichzeitig verbessern sich die Bedingungen für die freie Finanz-, Waren- und

Dienstleistungsbewegungen. Das alles macht Veränderungen im europäischen Transportsektor nötig.

Ich begrüße sehr, dass es zwei Jahre nach dem Eintritt mancher ehemals kommunistischer Länder in die EU zu diesem Treffen kommt. Ein Treffen für den Erfahrungsaustausch und um zusammen Lösungen für gemeinsame Probleme zu finden. Ich möchte mich für die Gelegenheit bedanken, dass ich die slowakischen Eisenbahner mit ihren Erfahrungen hier vertreten und präsentieren kann.

Jede bedeutende Zeit bringt nicht nur Fortschritte, sondern auch Fehler mit sich.

Ein paar kurze Bemerkungen über die Zeit nach dem Sturz des Kommunismus. Nach der Teilung der Tschechoslowakei begann die Slowakei mit einer neuen Verkehrspolitik. Der Staat hat die Preise für die Bahn und Dienstleistungen zwar reguliert; trotzdem kam es bei den Leistungen im öffentlichen Interesse zu einem großen Verlust. Der Staat hat leider für die Entwicklung der Eisenbahn nur symbolisch gearbeitet. Langfristig hat sich die Slowakische Bahn verschuldet; außerdem kam es zur Korruption im Management. Bis zum Jahre 1998 kam es zu keinen Transformationsschritten, die uns europäische Marktbedingungen gebracht hätten.

Nach dem Jahre 1989 kam es zu einer euphorischen Entwicklung im Straßenverkehr und man baute neue Autobahnen, modernisierte usw. Hierdurch kam es zu einem Kampf zwischen den politischen Parteien. Die Bahn wurde in dieser Zeit vernachlässigt; die wirtschaftliche und soziale Krise nahm in den 90er Jahren zu.

Erst mit dem neuen Jahrtausend begann die Slowakische Bahn mit einer Transformation und Restrukturierung. Die Gewerkschaft der Eisenbahner erwartete eine Lösung von wirtschaftlichen Problemen, eine Stabilisierung der Arbeitsbedingungen sowie eine Erhöhung der durchschnittlichen Löhne.

Schon in der ersten Phase des Transformations- und Restrukturierungsprojektes kam es zur großen, bitteren Enttäuschung. Die Slowakische Bahn wurde aufgeteilt in das Management der Schieneninfrastruktur und des Transport. Es hat hierbei nicht geholfen, dass wir darauf aufmerksam gemacht haben, dass erst Schulden abgebaut werden müssen und dass man erst über die Finanzen, über Modernisierung usw. sprechen muss. Die Regierung sowie der Nationalrat haben unsere Argumente nicht akzeptiert. Später zeigte sich, dass wir Recht hatten. Im folgenden Jahr stiegen die Kosten um 50%. Die Krise wuchs vom Stadium der Restrukturierung in die Phase der Rezession.

Die slowakische Regierung hat auf Vorschlag der Eisenbahngesellschaft auf 25 Strecken im Personenverkehr den Betrieb stillgelegt. Diese unsinnige Entscheidung verursachte einen Streik gegen die Liquidation der Slowakischen Bahn.

Dieser Streik hat geholfen. Manche Strecken wurden erneuert und teilweise hat die Regierung finanziell bei dem Konsolidierungsprogramm der Bahn geholfen, die entstehenden Verluste bei den Leistungen im öffentlichen Verkehr auszugleichen.

Zu diesem Zeitpunkt trat die Slowakei der Europäischen Union bei. Auf zwei Bereiche wurde die Bahn aufgeteilt durch den Trend auf dem europäischen Markt und beeinflusst durch die

Europäische Kommission. Uns war klar, dass man auch die nationalen Bedingungen berücksichtigen muss. Uns haben Erfahrungen von anderen Ländern, wie Deutschland, Schweiz, England u. a. geholfen. Unserer Gewerkschaft ist es gelungen, unseren ablehnenden Standpunkt hinsichtlich der Transformationsschritte zu zeigen.

Die Slowakei bemüht sich um eine Reform im Eisenbahnsektor auch nach dem EU-Beitritt. Die Aktiengesellschaft teilte sich auf zwei neue Gesellschaften auf: Güter- und Personenverkehr. Der Staat hat aber kein finanzielles Budget, um den Personenverkehr zu unterstützen. Die Preise kann man nicht einfach erhöhen.

Im Rahmen der Transformation kam es zu einer Vielzahl neuer Anteilseigner und die Gesellschaft für Personenverkehr wurde vom Güterverkehr abhängig. Noch unverständlicher ist, dass die Regierung entschieden hat die 100%ige Beteiligung an der Cargo zu verkaufen.

Ich möchte nicht nur im negativen Sinn sprechen. Unsere Legislative passt sich der europäischen Norm an und viele Schritte nähern uns dem Standard am europäischen Markt.

Positiv und sehr bedeutend ist die Modernisierung der Bahn mit Finanzhilfe der Europäischen Union.

Als Vorsitzender einer Gewerkschaft sollte ich mehr über Sozialangelegenheiten der Arbeitnehmer sprechen. Mit Absicht sprach ich auch über die wirtschaftlichen Probleme, über Finanzaspekte, weil diese in der Slowakei zu einer langen sozialen Krise führten. Das Management entlässt Beschäftigte, um Kosten zu sparen. Die Löhne steigen nicht. Die Sicherheit wird bedroht (keine Schulungen, kein ärztliche Hilfe,...). Deswegen muss vor allem erst die ökonomische Krise gelöst werden.

Das Weißbuch definiert strategische Ziele zur Revitalisierung der Eisenbahn. Sind wirklich alle der Meinung, dass es zum Jahre 2010 zur Revitalisierung der Bahn kommt? Ich bestimmt nicht.

Mir kommt es so vor, als ob wir auf der Stelle treten. Wir maskieren Erfolge der neuen Strategien und Transformationsschritte. Der Verkehrsmarkt ist in Wirklichkeit deformiert. Mir sind nur wenige Länder bekannt, die erfolgreich sein können. Und nirgends ist die staatliche Verkehrspolitik aktiv genug, um wirtschaftlich den Eisenbahnverkehr zu bevorzugen.

In der Slowakei ist die Lage viel schlimmer als woanders. Deshalb sollte man schnell handeln. Sonst wird die Kohle in Europa in Lastwagen transportiert, so wie es in der Slowakei der Fall ist.

Dies war in Kürze die Lage der slowakischen Eisenbahn im Vergleich zum europäischen Markt und in den ersten Jahren der slowakischen EU-Mitgliedschaft.

Wir haben einen schwierigen und widrigen Weg hinter und viele Probleme vor uns, die in der Zukunft gelöst werden müssen. Unsere bisherigen Erfahrungen führten zu keinem Wohlstand

	<p>„Zwei Jahre EU-Mitgliedschaft - Chancen, Perspektiven, Gefahren aus der Sicht des Transportsektors“</p>	
---	--	---

und besserer Funktionsfähigkeit der Bahn, zu keinen befriedigenden Arbeitsbedingungen, keiner Gerechtigkeit im Wettbewerb und auch nicht zu gemeinsamen Regeln für den europäischen Markt hinsichtlich der Kosten und der Preise.

Ich glaube, vor uns allen steht ein gemeinsames Problem und wir alle sollten uns damit in der nahen Zukunft befassen.

HU (Ungarn - Tibor Varga, KMSZ Federation of Transport Workers' Councils)

Der Modalanteil der Ungarischen Eisenbahntransporte ist rückläufig sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. In den vergangenen zwei Jahren ist die Beschäftigtenzahl in diesem Sektor von 52.000 auf 41.000 Beschäftigte zurückgegangen. Der Soziale Dialog funktioniert im Allgemeinen gut. Seit vier Jahren gibt es einen Tarifvertrag. Streiks und Protestsituationen

waren zu seiner Durchsetzung erforderlich. Der Sektorale Soziale Dialog hingegen kann nicht so positiv beurteilt werden. Im Eisenbahnsektor funktioniert dieser im Moment quasi nicht. Gewerkschaften müssen starker Partner sein.

Ein Fonds wurde gegründet, der Arbeitnehmern helfen soll, denen gekündigt wurde. Aus diesem Fonds werden auch Umschulungsmaßnahmen, höhere Abfindungen im Kündigungsfall und früheres Ausscheiden aus dem Erwerbsleben finanziert.

Statements von Vertretern aus (potenziellen) Beitrittsländern

Kroatien (Slavko Steficar, Railwaymen's Trade Union of Croatia)

Die Weltbank ist seit 1996 in Kroatien; viele Beratungsfirmen seien hier permanent tätig, die für ein halbes Jahr Beratung rund € 1 Mio. Honorar erhalten. McKinsey z.B. schlägt dann vor, bestimmte Strecken zu sperren und viele Leute zu entlassen, ohne zu konkretisieren warum, wo und wie. Hier wird häufig nur mit Produktivitätskennzahlen gearbeitet. Dabei müsste man berücksichtigen, dass im Land (noch) die Technik fehlt, die Menschen ersetzen könnte. Es gab wieder ein Treffen zwischen dem kroatischen Finanzminister und der Weltbank. Hierbei hat die Weltbank erneut Druck auf Kroatien ausgeübt, dass die Forderungen der Weltbank zu erfüllen sind. Zitat aus einem Brief an das Ministerium: „...wenn nicht alle Bedingungen erfüllt werden, wird der Kredit zurückgezogen!“

Zum Sozialen Dialog in Kroatien:

- Es gibt einen intensiven Sozialen Dialog; fast jede Woche findet eine Sitzung mit dem Bahnvorstand statt
- Gewerkschaften werden immer erst dann gehört, wenn auf den Inhalt eines Gesetzes nur noch sehr schwer Einfluss zu nehmen ist.
- In Kroatien gibt es im Eisenbahnsektor 9 Gewerkschaften, davon sind 6 repräsentativ
- Es wurde die Notwendigkeit einer einheitlichen Arbeiterbewegung erkannt, weil Machtkämpfe zwischen den Gewerkschaften den Arbeitgeber-Verbänden in die Hände spielen und teilweise von diesen auch forciert werden.
- Weltbank: Reformen der Regierung sind abhängig von Gunsten der Weltbank; dies insbesondere bei der Privatisierung von Tochterunternehmen
- Es gab auch Erfolge: z. B. Vertrag für Kündigungsschutz

Rumänien (Ion Radoi, USLMA Metroworkers)

- Hier existiert der SD quasi nur auf dem Papier, auf Ebene der Regierung funktioniert der Soziale Dialog nicht
- Der Soziale Dialog wird von der Gewerkschaft jedoch als sehr wichtig eingeschätzt, insbesondere bei der Privatisierung im Bahnsektor
- Die Arbeitgeber verweigern teilweise die Teilnahme am Sozialen Dialog
- Es gab einen 24tägigen Streik bei der Eisenbahn; im Anschluss daran wurde geklagt, ein Gericht hat die Arbeitnehmer zur Wiederaufnahme der Arbeit gezwungen
- Bei der U-Bahn ist die Situation ähnlich
- Weitere Probleme:
 - o Beschäftigungsabbau
 - o stabiles Lohnniveau
 - o Druck internationaler Konzerne
 - o Druck der Weltbank und des Internationalen Währungsfonds
- Sozialer Dialog ist beispielsweise in Deutschland ganz anders; in wirtschaftlich fortgeschrittenen Ländern ist das Beharren auf den Sozialen Dialog einfacher als in Staaten, in denen der Druck auf dem Arbeitsmarkt größer ist
- Zwei grundlegende Probleme:
 - o Infrastruktur (Sozialdumping);
 - o unterschiedliche Lebensstandards