

SRETAN USKRS



želi vam SHŽ

SADRŽAJ

- 1 Uvodnik
- 2 Restrukturiranje HŽ-a
- 3 Vijesti iz djelatnosti SHŽ
- 5 Pravni savjeti
- 5 S dopredsjednicima djelatnosti SHŽ
- 6 Razgovor s povodom
- 7 Razbijeni prozori
- 7 Pod povećalom
- 8 Naša zapazanja
- 9 Moje mišljenje i prijedlozi
- 10 Bijela knjiga
- 11 Rezultat hrvatskoga znanja

Izdavač: Sindikat hrvatskih željezničara (SHŽ), 10000 Zagreb, Strojarska 17; Telefon: +385 1 378 3108; ŽAT 855 3640; Telefaks: +385 1 378 3140; ŽAT fax: 855 3140; E-mail: shz@shz.hr; **www.shz.hr**; List izlazi dvomjesečno; **Za izdavača:** Ivan Forgač; **Urednica:** Biljana Limpić-Donadić; **Uredivačko vijeće:** Ivan Forgač, Vahid Bajraktarević, Martin Uremović, Ilija Bulić, Mato Derežić, Marijan Jelenski, Dragutin Šenjuga; **Fotografije:** Boris Frković i Vahid Bajraktarević; **Grafičko oblikovanje:** Lidija Torma; **Tisak:** Željeznička tiskara d.o.o., 10000 Zagreb, Petrinjska 87; **ISSN 1845-5174**

Dragi članovi i čitatelji VIJESTI SHŽ



S obzirom da živimo u informatičko i informacijsko doba u kojem je informacija najskuplja roba, za razliku od mnogih drugih, smatramo da je najveća snaga sindikata u dobro obaviještenom članstvu.

To znači, ako su radnici dobro obaviješteni o radu sindikata, poslovanju tvrtke itd., i o tome mogu dati svoje mišljenje, prijedloge i stavove povjerenicima i svojim vođama da ih kanaliziraju dalje, poslodavci ih neće moći olako ignorirati, a pogotovo ako znaju da iza zahtjeva vodstva sindikata stoji članstvo.

Poslodavci se ničega ne boje tako kao povezanosti sindikalnog vodstva s članstvom. Imajući u vidu da je Sindikat hrvatskih željezničara (SHŽ) i najveći željeznički sindikat, to je značaj pisane riječi odgovorniji za članove sindikata, te pored informiranja od strane sindikalnih povjerenika, web stranice www.shz.hr, i putem Facebook stranice, obnovili smo i glasilo **VIJESTI** koje će izlaziti dvomjesečno. Glavna tema ovoga broja je restrukturiranje HŽ-a i kćerinskih društava. Saznajte više o odlukama i namjerama vlasnika i poslodavaca, kao i o našim stavovima i aktivnostima koje poduzimamo.

U vašim VIJESTIMA možete pročitati kakav je pravni status radnika u procesu restrukturiranja, kao i detaljnija izvješća naših dopredsjednika o novim organizacijama i sistematizacijama radnih mjesta u pojedinim društvima.

U rubrici **Pravni savjeti** odgovorit ćemo na pitanja koja nam postavite. Pitanja možete poslati na našu mail adresu: shz@shz.hr.

hr ili putem pošte. Odgovore na neka pitanja moći ćete pročitati u VIJESTIMA, a na neke (ukoliko vi to želite) poslat ćemo na kućnu adresu.

Ukoliko ne želite da se vaši osobni podaci objave, to naznačite. Komuniciranje u sindikatu znači zapravo omogućavanje demokratskog odlučivanja pod utjecajem većine, a ne manjine.

Povjerenici su najodgovornije osobe za informiranje i komuniciranje u sindikalnoj podružnici. Njihov je glavni zadatak da obavještavaju članove, slušaju ih, prate njihove reakcije, dogovaraju se s njima i pokušaju riješiti probleme u kontaktu s nadređenima, te ih organiziraju i vode u akcije.

Želimo se i međusobno upoznati, što nam omogućuje rubrika **Upoznajmo rad naših podružnica**. Pored informacija o našem radu, vrijedno je čuti i vaša mišljenja o problemima koja vas muče. Iz toga razloga imenovali smo rubriku **Moje mišljenje** i pozivamo vas da se aktivno uključite kako bi i Vi mogli dati svoje viđenje navedenog problema, ali i prijedlog kako ga se može riješiti.

U **VIJESTIMA** se nalazi i **pristupnica** Sindikata hrvatskih željezničara. Ukoliko ste već naš član, ponudite je drugom. Želimo zaštititi svakog radnika, ali pomagati možemo samo naše članove. Zato je važno da svaki radnik bude član sindikata. Nemojte čekati da vas proglase tehnološkim viškom, da vaša tvrtka završi u stečaju, jer onda je prekasno.

Javljaju nam se radnici koji su nezadovoljni sindikatom u kojem su dosad bili članovi. Učlanili bi se u SHŽ, ali se boje da je njihov sindikat umrežen s poslodavcem i može im nauditi. Nažalost, ima i toga.

Ukoliko se bojite vašeg sindikata, sindikalnog povjerenika ili dužnosnika, otiđite iz te organizacije jer to nije radnička organizacija, od nje je ostalo samo ime. U vašem sindikatu trebate se osjećati dobrodošli i sigurno, a ne se bojati. I ne mogu vam više ništa, ta vremena su prošla.

Nismo svemoćni, ali što nas je više to smo jači i utjecajniji.

Ivan Forgač
predsjednik Sindikata hrvatskih željezničara

Restrukturiranje HŽ-a

Neizvjesnost za radna mjesta i plaće

Restrukturiranje u velikoj većini slučajeva znači val otpuštanja zaposlenika. Za poslodavce su zaposlenici samo dio inventara tvrtke koji se može zamijeniti po želji. Razlozi za to nalaze se u hladnoj ekonomskoj logici o namicanju profita ili kroz rezanje troškova ili kroz povećanje prihoda. Najlakši način rasta profita je u rezanju troškova jer je lakše predvidjeti kretanje troškova nego prihoda u budućnosti. Ukoliko restrukturiranje nije strateški isplanirano, nego je posljedica eksternih i internih okolnosti koja su se možda i mogle predvidjeti, onda ono neće donijeti očekivane rezultate. Svjesni smo da je na Hrvatskim željeznicama bilo potrebno napraviti restrukturiranje, ali nismo zadovoljni sa načinom na koji se provodi.

Od osamostaljenja Republike Hrvatske, Hrvatske željeznice smanjile su broj zaposlenih za oko 60 posto (od 44.000 zaposlenika došli smo na oko 15.000, a taj se broj odnosi i na kćerinska društva). Uzrok smanjenja zaposlenika došao je zbog manjenja opsega prijevoza i slabih poslovnih rezultata. Restrukturiranje se nastavlja, a broj zaposlenih se mora još smanjiti, kako bi se smanjili troškovi poslovanja. Menadžeri opravdavaju otpuštanja radnika sa potrebom da se režu troškovi, ali smo svjedoci da se malo njih želi odreći unosnog bonusa na kraju godine ili da sebi smanje plaću.

Surovost tržišnog poslovanja na svojoj koži već dugo vremena osjećaju radnici kćerinskih društava HŽ-a, koji od države ne dobivaju nikakve subvencije, već mogu egzistirati jedino kada naplate ostvareni rad. Tržišna pozicija u kombinaciji sa sve manjim prihodima od HŽ koji je naručitelj, dovela je do višegodišnje kalvarije radnika *Remonta i održavanja pruga* i *PRO-REG-a*, u vidu neredovite isplate plaća, tehnoloških viškova radnika, stalne opasnosti od stečaja. Vjerujemo da radnike društava *Remont i održavanje pruga*, *POSIT*, *Pružne građevine* i dio radnika *PRO-REG-a* koji rade na izradi i zavarivanju tračnica, očekuju bolji dani, tako što će se njihova društva društvu *Pružne građevine*. Postoje planovi da se *Pružnim građevinama* pripoji i redovno održavanje pruga iz HŽ Infrastrukture, od oko 880 radnika, pa bi broj zaposlenika iznosio više od 1500.

Da bi tako velika tvrtka uspjela, trebalo bi ostvariti čitav niz pretpostavki. Kao prvo, tvrtki bi trebalo omogućiti natjecanje u projektima obnove pruga koje sufinancira EU, ali investitor bi trebao biti državna agencija, a ne HŽ Infrastruktura. Na taj način otklonilo bi se dvostruko financiranje i sukob interesa, na čemu inzistira i Europska komisija. Kako se radi o milijardama kuna koje će umjesto naše operative zaraditi stranci, nije nam jasno zbog čega već do danas Agencija nije osnovana. Druga pretpostavka za uspješnost tvrtke bili bi čvrsti višegodišnji ugovori za redovno održavanje i za investicije, a

treća je čišćenje bilance društava koja se spajaju, kako tvrtka ne bi u startu bila opterećena dubiozama.

Prelaskom 34 radnika *PRO-REG-a* u *Pružne građevine*, pomogli smo da se riješi pola problema, no u *PRO-REG-u* je ostalo još 33 radnika, koji 4 mjeseca nisu dobili plaću. Među njima ima i desetak radnika koji su ugovore o radu prenijeli iz HŽ-a. Tražimo da se radnicima *PRO-REG-a* ponudi brinjanje putem poticajnih otpremnina. Obzirom na bezizlaznu poslovnu situaciju, nažalost, sve je izvjesnije da će se sudbina *PRO-REG-a* rješavati kroz predstečajnu nagodbu, ili kroz stečaj.

Protivimo se prodaji HŽ Carga d.o.o.

Nakon više godina prikriivanja loših poslovnih rezultata, sa surovošću tržišnog poslovanja suočava se i HŽ Cargo. Tvrtka je prezadužena i ostvaruje slabe rezultate poslovanja, a isplata plaće sve više kasne. Zbog neplaćenih računa za sobom povlači ostala matična i kćerinska društva HŽ-a. Posljedica takvog stanja u tvrtki je izostanak modernizacije i restrukturiranja, nezdravog odnosa s HŽ Vukom vlakova iz vremena kada je ono egzistiralo kao samostalno društvo, kao i politike koja je niz godina kupovala socijalni mir i glasove birača, sa jedinim ciljem da problemi ne isplave na površinu dok su oni na vlasti.

Iz toga razloga smatramo da bi danas politika trebala podmetnuti leđa i više se uključiti u rješavanje problema HŽ Carga, a ne samo tražiti kupca većinskog paketa od kojega se očekuje da preuzme vrući krumpir. U Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture stiglo je sedam ponuda za sudjelovanje u postupku restrukturiranja društva HŽ Cargo d.o.o. sa sjedištem u Zagrebu. Iskaz interesa u obliku pisma poslali: *DEAL d.o.o.*; *Nexus Private Equity Partneri d.o.o.* (za fond *Nexus FGS*), *Quaestus private Equity d.o.o.* (za fond *Quaestus Private Equity Kapital II*) i *Đuro Đaković Holding d.d.*; *AT Kearney GmbH*; *Rail Cargo Austria AG*; *DB International GmbH*; *SC Grup Feroviar Roman S.A.* i *Advanced World Transport (AWT) B.V.*

Država se može uključiti u konsolidaciju HŽ Carga do 1. srpnja, a nakon toga radi pravila EU, to neće biti moguće.

Sindikata hrvatskih željezničara protivi se prodaji 74 posto HŽ Carga. Smatramo da Hrvatska, zahvaljujući svojem geografskom položaju, može i mora imati svojeg nacionalnog operatera za prijevoz robe željeznicom. Nužno je i dalje provoditi financijsku konsolidaciju, modernizaciju, ali smo svjesni još jedne činjenice; ukoliko će restrukturiranje provoditi privatni ili strani vlasnik, za radnike će biti još teže, jer će radnih mjesta biti mnogo manje.

Iz tog razloga SHŽ činit će sve što može, kako bi uvjerio Vladu RH, da je prodaja HŽ Carga dugoročno štetna za nacionalne interese RH.

Zbog teškoća u HŽ Cargu i kćerinska društva HŽ-a nalaze se u nezavidnijoj situaciji. Obzirom da HŽ Cargo za obavljene radove i usluge ne izvršava plaćanja ili smanjuje narudžbe, u teškoj situaciji našli su se *Održavanje vagona* i *Održavanje vučnih vozila*. Nažalost, tu problemi ne prestaju, jer će na red uskoro doći i *HŽ Putnički prijevoz* i *HŽ Infrastruktura*, koji umjesto HŽ Carga financiraju svoja kćerinska društva.

Kako nam je poznat hrvatski poslovni nemoral, ta društva mogla bi potonuti bez svoje krivnje i prije HŽ Carga, koji kao i druge hrvatske tvrtke, prvo podmiruje svoje potrebe, a tek ako nešto ostane plaćaju se druge obveze. HŽ Cargo je svojim djelatnicima isplatio plaću, ali je dužan radnicima *RVR-a* i *PRO-REG-a*, koji ih mjesecima nisu dobili. *PRO-REG-u* je dužan i više jer ne priznaje trošak koji je učinjen gradnjom industrijskog kolosijeka u Vukovaru.

Donijeta je odluka da se *Održavanje vagona d.o.o.*, podijeli. Radionica za popravak putničkih vagona Zagreb GK (tzv. Graba) pripaja se Tehničkom servisu za željeznička vozila d.o.o., dok bi ostale radionice koje popravljaju teretne vagone, čekale ishod namjere prodaje većinskog paketa HŽ Carga. Vlasnici ipak počinju shvaćati da svaki prijevoznik treba imati svoje lako održavanje jer bez toga ne može funkcionirati, što je SHŽ cijelo vrijeme i tvrdio.

Društvo *Čišćenje i njega putničkih vagona d.o.o.*, kao i *Održavanje vagona d.o.o.*, dijeli se tako što se djelatnost čišćenja vagona i vlakova pripaja *Tehničkim servisima za željeznička vozila d.o.o.*, a djelatnost čišćenja poslovnih prostora, prema odluci Vlade RH, namjerava se privatizirati. Nismo za privatizaciju, ali nam je bitno da društvo zadrži poslove na čišćenju prostora cijelog HŽ-a, što je otežano gašenjem HŽ Holdinga. Nastojat ćemo osigurati zaključivanje petogodišnjeg ugovora za čišćenje svih poslovnih prostora, što je preduvjet opstanka društva i očuvanja radnih mjesta, neovisno o tome hoće li društvo ostati u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza, HŽ Infrastrukture, ili će biti privatizirano.

Gdje se u svemu tome nalaze radnici? Za poslodavca radnici su samo dio inventara tvrtke koje se može zamijeniti po želji, a pri tome se trude dokazati kako ste vi zamjenjivi. Iako su radnici najmanje krivi za teškoće u koje su upale tvrtke u kojima rade, kao uvijek oni snose posljedice, dok se svi drugi izvuku.

Sindikata hrvatskih željezničara cijelo vrijeme nastoji biti aktivan, nudimo i tražimo rješenje problema, s jedinim ciljem da se u što većem broju sačuvaju radna mjesta i da radnici za svoj rad dobiju plaće. Činit ćemo to i dalje, jednako dosljedno i jednako uporno.

Ivan Forgač



VIJESTI IZ DJELATNOSTI SHŽ

ČIŠĆENJE I NJEGA PUTNIČKIH VAGONA

„... mi vas nismo shvatili ozbiljno“?

Sudbina radnika društva Čišćenje i njega putničkih vagona d.o.o. ne razlikuje se od sudbine ostalih društava koja su prošla restrukturiranjem. Vjerojatno ima malo onih koje se brinu da se ova po svim pokazateljima uspješna tvrtka dijeli na dva dijela: prvi koji se bavi čišćenjem prostora i drugi dio koji se bavi čišćenjem vagona i vlakova. Čišćenje vagona i vlakova se udružuje u fantomsku asocijaciju pod imenom *Tehnički servisi*, a prema Programu restrukturiranja radnici na čišćenju prostora (njih oko 280) predviđeni su za privatizaciju.

Kroz instituciju Radničkog vijeća pokušavali smo ukazati na loše strane takvih procjena, a i predstavnik radnika u Nadzornom odboru također je bio protiv Programa restrukturiranja društva. Sa sindikalne strane ukazivali smo na neodrživost podjele tvrtke na dva dijela, na loše primjere udruživanja i još lošije pokušaje privatizacije, ali od druge strane koji sebe smatraju „vlasnicima“ tvrtke odgovor je bila šutnja.

U protekle dvije godine iz društva Čišćenje i njega otišlo je oko 330 radnika, pa nije teško zaključiti da se racionalizacija poslovanja, a posebice u Kolektivnom ugovoru, restrukturiranje tvrtke prodila prije Programa restrukturiranja.

Naš prijedlog bio je da se dio tvrtke koji je predviđen za privatizaciju treba integrirati ili osnovati kao društvo kćer HŽ Infrastrukture, koji je i vlasnik prostora koji se čiste. HŽ Infrastruktura može u budućnosti tu tvrtku privatizirati, iako je to nepotrebno, jer će budući vlasnik koncesionaru plaćati uslugu višestruko skuplje. Posljedica takve oduke je da radnici ostaju bez većine svojih prava, nažalost sa manjim plaćama a i gubljenja radnih mjesta. Sindikalni predstavnici su 21. siječnja 2013. bili pozvani na sastanak s Upravom Čišćenja i predstavnicima Uprave HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. Iako je to bio naš prvi sastanak, ubrzo smo vidjeli da je sve odrađeno bez nas, a nama upućeni poziv je bio njihov alibi da su i sindikati sudjelovali u kreiranju restrukturiranja, što nije istina. Da apsurd bude veći bila je izjava predstavnika vlasnika HŽ Putničkog prijevoza koji je rekao kako je ideja o pripajanju radnika HŽ Infrastrukturi jako dobra i realna opcija, ali da smo kao sindikati zakašnili. Kao predstavnik Radničkog vijeća, ali i član NO dao sam negativno očitovanje na predloženi Program restrukturiranja Čišćenja, sa čime je upoznata Skupština Društva, a i Uprava HŽ Putničkog prijevoza. To potvrđuje činjenicu da se dopisi od sindikalnih predstavnika ne čitaju, a još je bolnija izjava predstavnika Uprave koji je nakon sastanka rekao „... pa mi vas nismo shvatili ozbiljno“. Međutim, to nije istina, jer je SHŽ ukazao na probleme i pokazao više ozbiljnosti od vlasnika i poslodavca. Skrivati se iza odluke Vlade RH, a ne toj istoj predložiti što je najbolje za tvrtku i njezine radnike je nemoralno i kukavički.

Radnicima koji još rade i zarađuju plaću u tvrtki Čišćenje i njega ovom podjelom učinjena je nepravda, jer neizvjesnost za njihovo sutra je velika.

Dragutin Šenjug
dopredsjednik SHŽ

ODRŽAVANJA ŽELJEZNIČKIH VOZILA

Sudbina pojedinih društava ovisi o HŽ Cargu d.o.o.

Dana 23. siječnja 2013. na zahtjev predstavnika SHŽ održan je sastanak sa članovima Uprave Tehničkih servisa željezničkih vozila (TSŽV). Od Uprave smo saznali da je u tijeku izrada prijedloga nove organizacije i sistematizacije i za desetak dana možemo očekivati prijedlog koji će se uputiti sindikatu i radničkom vijeću. Nakon zbrinjavanja 58 radnika poticajnim mjerama, na dan 31. prosinca 2012. broj radnika u TSŽV iznosi 519 što je manje za 186 radnika u odnosu na 1. lipanj 2003. kada je društvo izdvojeno iz sustava HŽ-a.

Održavanje vučnih vozila promijenilo je naziv u Tehničke servise željezničkih vozila d.o.o. U tijeku je priprema za pripajanje dijela društva Čišćenje i njega putničkih vagona. Društva HŽ Carga, a to su Održavanje vagona (OV) i Remont i proizvodnja željezničkih vozila Slavonski Brod d.o.o. (RPV) čekaju razvoj događanja, a to je privatizacija ili dolazak strateškog partnera. Postoji mogućnost da se radionica u Zagrebu GK koja se bavi održavanjem putničkih vagona pripoji Tehničkim servisima. Prije mogućeg pripajanja OV i RPV treba restrukturirati, odnosno zbrinuti broj radnika koji se prijavio za odlazak poticajnim otpremninama. Sindikat se zalaže da se društva restrukturiraju prije pripajanja.

Predstavnici SHŽ upoznali su Upravu da u 2013. postoji veći dio radnika koji su zainteresirani za odlazak uz poticajne mjere. Kako HŽ Putnički prijevoz i HŽ Carga nije utrošio predviđena sredstva za poticaje, postoji mogućnost dodatnog zbrinjavanja radnika do svibnja 2013. Kako bi se realizirao ovaj prijedlog potrebno je obaviti razgovore sa vlasnikom i vidjeti da li je i koliko moguće dodatno zbrinuti radnike. Svaki radnik koji je zainteresiran za zbrinjavanje treba osobno podnijeti zahtjev poslodavcu. Tehnički servisi pristupit će Željezničkom fondu nakon donošenja Pravilnika (u tijeku je donošenja Aneksa 3), jer je i on jedan od načina zbrinjavanja radnika.

Postavljeno je i pitanje primjene i tumačenja Kolektivnog ugovora u dijelu koji se odnosi na pravo nagrade za vjernost društvu, te staža koji je ostvaren u Domovinskom ratu. Kako se nije postigao dogovor za rješavanje naknade za povjerenika radničkog vijeća u Kninu, predmet će biti riješen na sudu.

Restrukturiranje se i dalje nastavlja

Dana 15. siječnja 2013. predstavnici SHŽ održali su sastanak sa Upravom Održavanje vagona

d.o.o. (OV) sa temom zbrinjavanje radnika poticajnim otpremninama u što kraćem roku s obzirom na pad obujma posla i prihoda u radionicama koje rade kontrolno-tehničke preglede (KTP) i izvanredne preglede (IP) na teretnim vagonima. Na kraju 2012. prijavila su se 52 radnika za odlazak sa poticajnim otpremninama. Kako HŽ Cargo d.o.o. nije osigurao sredstva za ovisna društva kojima je vlasnik, nije riješeno niti zbrinjavanje tih radnika. Također nije riješeno prenošenja udjela u Tehničke servise željezničkih vozila d.o.o. i u tom dijelu čeka se odluka vlasnika koji treba donijeti odluku ili će prenijeti svoj udjel ili će zadržati radionice za teretni program. U posljednjih šest godina broj radnika je smanjen za 30 posto. Manji obujam poslova i prihoda traži i smanjenje i broja radnika. Plan restrukturiranja se nastavlja, a SHŽ traži od vlasnika osiguranje potrebnih sredstava za zbrinjavanje radnika poticajnim otpremninama.

Predsjedništvo SHŽ na 15. sjednici održano 28. siječnja 2013. temeljem rješenja povjerenstva za utvrđivanje reprezentativnosti, imenovalo je za Održavanje vagona d.o.o. pregovarački odbor u sastavu: Ivan Forgač, Ilija Bulić, Željko Vlahović, Antun Butina i Mirko Sokolić.

Društvo Remont i proizvodnja željezničkih vozila Slavonski Brod d.o.o. (RPV) koji se nalazi u vlasništvu HŽ Carga d.o.o. čeka odluku vlasnika o prijenosu udjela u Tehničke servise željezničkih vozila d.o.o. ili zadržavanje vlasništva. Zahtjev SHŽ je da se RPV d.o.o. restrukturira, te da se osiguraju sredstva za isplatu poticajnih otpremnina radnicima koji su se prijavili. Također je donijeta odluka da je SHŽ jedini reprezentativan sindikat za kolektivno pregovaranje radi sklapanja Kolektivnog ugovora između poslodavca i RPV d.o.o. Na 15. sjednici predsjedništva SHŽ imenovalo se pregovarački odbor u sastavu: Ilija Bulić, Marko Marić i Anton Bulog, te zamjenik člana pregovaračkog odbora Mario Filajdić.

Tehnički servisi željezničkih vozila

d.o.o. do 31. prosinca 2012. zbrinuli su sa poticajnim otpremnina 58 radnika. SHŽ je na sastanku sa Upravom TSŽV koji je održan 21. siječnja 2013. zatražio dodatno zbrinjavanje radnika u 2013. s obzirom da je planom restrukturiranja predviđen manji broj radnika u odnosu na postojeći. Za radnike Tehničkih servisa, pogona Zagreb RK problem je neriješeno pitanje grijanja s obzirom da je remont kotlovnice u tijeku, te su oni veći dio zime radili bez grijanja. U negrijanim prostorima radili su i radnici radionice OV Zagreb RK s obzirom da grijanje dolazi iz iste kotlovnice. Problem grijanja je i u pogonu Knin, gdje unatoč uložnim sredstvima za novu kotlovnice grijanje ne zadovoljava.

SHŽ je 20. siječnja 2013. uputio zahtjev poslodavcu za plaćanje preostalog, a neiskorištenog godišnjeg odmora za devet radnika koji su društvo napustili poticajnim otpremninama. Na temelju *Zakona o radu* poslodavac je dužan radniku isplatiti naknadu za neiskorišteni godišnji odmor.

Predsjedništvo SHŽ je na 15. sjednici imenovalo pregovarački odbor u sastavu: Ivan Forgač, Ilija Bulić, Nenad Juran, Stjepan Culi i Nedeljko Lončar, za kolektivno pregovaranje radi sklapanja Kolektivnog ugovora za utvrđivanje reprezentativnosti u OVV u Tehničkim servisima željezničkih vozila d.o.o. U povjerenstvo za dodjelu solidarnih

pomoći radnicima u Tehničkim servisima željezničkih vozila d.o.o. privremeno do odluke Odbora djelatnosti imenovan je Seifulah Bašagić.

Reagiranje SHŽ na prozivanje URSH u postupku utvrđivanja reprezentativnosti sindikata za kolektivno pregovaranje u RPV d.o.o. Slavonski Brod

Kod Povjerenstva za utvrđivanje reprezentativnosti koje djeluje pri Ministarstvu rada i mirovinskog sustava, SHŽ je pokrenuo postupak utvrđivanje reprezentativnosti u svim matičnim i ovisnim društvima HŽ. SHŽ ne djeluje na razini jednog društva već većine povezanih i ovisnih društava. Povjerenstvo je sukladno zakonu objavilo javni poziv sindikatima koji djeluju u društvu i čiji su radnici članovi sindikata da dostave podatke o broju članova u roku od 30 dana od dana objave poziva u Narodnim novinama. SHŽ je dostavio podatke koje je sindikatu uputio poslodavac Remonta i proizvodnje željezničkih vozila Slavonski Brod (RPV) temeljem sindikalne članarine. Znači u RPV-u se znalo da je postupak pokrenut.

Podsjećamo radnike i članove sindikata u RPV-u da je SHŽ nakon organiziranja u RPV-u pokrenuo kolektivne pregovore i nakon dugotrajnih i teških pregovora sklopio prvi Kolektivni ugovor u kojim su uređena prava radnika. Tako je spriječio poslodavca da samovoljno koristi *Pravilnik o radu* i da uređuje prava radnika bez sudjelovanja sindikata. Tijekom godina SHŽ je organizirao i ispregovorio još dva Kolektivna ugovora, te usuglasio nekoliko Aneksa KU i pratio njihovu primjenu. Iako su u pregovorima sudjelovali i članovi drugog sindikata, sve pripreme, prijedloge, pravnu pomoć i logistiku pružao je SHŽ.

Nije nam poznato gdje je tada bila pravna služba Udruge radničkih sindikata Hrvatske (URSH), da nam pomogne i prozove poslodavca koji je često pokušao kršiti KU. Cilj SHŽ je jačanje sindikata u svim društvima, a kako je počeo proces restrukturiranja željeznice radnicima je potreban jak i dobro organiziran sindikat, ukoliko žele sačuvati tvrtke i radna mjesta. Željeli smo da se i u RPV-u radnici organiziraju kroz jedan sindikat. Proveli smo referendum o udruživanju, a većina radnika izjasnila se za jedan sindikat. Međutim, vodstvo drugog sindikata nije provelo volju svojih članova. Razdvojeni sindikati samo pogoduju poslodavcu. SHŽ će sukladno rješenju Ministarstva rada i mirovinskog sustava – povjerenstva za utvrđivanje reprezentativnosti imenovati pregovarački odbor o čemu će članovi sindikata i radnici biti obaviješteni.

Stanje i troškovi kotlovnice u Pogonu OV Knin

Održavanje vučnih vozila d.o.o. (OVV) je kao naručitelj zastupan po direktoru Anti Janjišu, 14. rujna 2011. potpisao Ugovor o građenju kotlovnice sa tvrtkom *Školjić plin d.o.o.* Predmet Ugovora je izgradnja i rekonstrukcija kotlovnice na lokacijama dizel depoa i servisne zgrade u Pogonu OVV Knin. Cijena sa PDV-om iznosila je 4.283.730,35 kuna, a rok izvođenja radova bio je 60 dana. Prema Ugovoru, naručitelj se obvezao osigurati stručni nadzor nad gradnjom i rekonstrukcijom kotlovnice, a završetak kotlovnice bio je planiran za sezonu grijanja

2011 / 2012 . Tvrtka s kojom je potpisan Ugovor nije imala sredstava za nabavu materijala i opreme. Tvrtka *Hoval* zbog toga nije isporučivala opremu, a kooperanti koje je angažirala tvrtka *Školjić plin d.o.o.* nisu izvodili radove. Održavanje vučnih vozila i vlakova bilo je otežano. Vozila se nisu mogla odmrzavati, a radnici su se smrzavali. Kupljeno je nekoliko toplinskih topova, ali ni oni nisu mogli zadovoljiti potrebe koji su nužni za rad.

Upozoravali smo Upravu i suradnike na probleme, propuste i nedostatke pri izvođenju radova. Imali smo obećanja da će se nedostatci otkloniti, ali u sezonu grijanja 2012 / 2013. ušli smo nespremni. Od početka smo tvrdili da po projektu takva kotlovnica ne može zadovoljiti potrebe grijanja za prostore depoa i servisa, što se pokazalo istinitim. Kada je temperatura u Kninu iznosila -7 stupnjeva, u starom depou je bila 4 stupnja, a u novom 8 stupnjeva iako je kotlovnica radila «punim kapacitetom», dok su se kancelarije grijale grijalicama. Dnevna potrošnja, prema informacijama koje imamo, bila je od 1000 do 1500 litara plina za 24 sata rada (12 sati radi, 12 sati održava sustav). Dodatni trošak predstavljalo je i odmrzavanje vučnih vozila i vlakova topovima koji troše 20 litara nafte za sat rada.

U ovakvi troškovi daleko su veći u odnosu na troškove stare kotlovnice koja je radila na mazut i koja je u potpunosti zadovoljavala potrebe grijanja. Tražili smo informaciju o dinamici saniranja kotlovnice i iznos troškova za OVV, te koliko je do sada plaćeno za radove i kojim tvrtkama. Smatramo da se radi o štetnom Ugovoru, promašenom projektu, a Naručitelj nije osigurao stručni nadzor nad gradnjom koji bi utvrdio pravovremeno propuste, te bi odgovorni u ovom slučaju morali snositi sankcije.

Ilija Bulić
dopredsjednik SHŽ

Vahid Bajraktarević
dopredsjednik SHŽ-a



Na slici 14 konduktera iz Vinkovaca koji su dobili ugovor o radu na neodređeno radno vrijeme s voditeljem Zlatkom Juranovićem, koji je krajem 2012. otišao u mirovinu

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ I VLAKOPRATNJA

Početkom ovog mjeseca 28 konduktera i kondukterki dobili su ugovore na neodređeno radno vrijeme, što je dobra vijest s obzirom da se u Hrvatskoj govori samo o tehnološkom višku. Na ovaj ugovor o radu većina radnika je čekala oko četiri godine. U SHŽ-u smo zadovoljni, jer godinama smo poticali poslodavca da donese ovakvu odluku.

Proveden je natječaj i izabrana je najkvalitetnija stolica za putničke blagajnike, a isporuka stolica se očekuje za dvadesetak dana.

Problem razglašava putničke blagajne u Zagrebu GK traje već godinu i pol, što otežava komunikaciju između putničkog blagajnika i putnika. Nakon što smo više puta upozoravali poslodavca na taj problem, pokrenut je postupak za izbor najboljeg ponuđača koji bi otklonio kvar ili ugradio novi uređaj.

Od poslodavca zatražili smo da se riješi pitanje azilana koji ulaze u vlak bez prijevozne karte.

Poslodavac je prihvatio prijedlog sindikata da zbog dodatnih poslova poveća pripremu kod vlaka, što će se uskladiti s Knjižicom za vlakoprtnju.

S poslodavcem smo uspješno riješili pitanje viška radnika, te ni jedan radnik nije prisilno otišao iz HŽ Putničkog prijevoza d.o.o. Najveći broj radnika otišao je uz poticajne mjere. Dvadesetak radnika je ostalo neraspoređeno i oni će biti raspoređeni na slobodna radna mjesta, odnosno omogućit će im se prekvalifikacija. Radnici koji ne pristanu na prekvalifikaciju, raspoređiti će se u Željeznički fond.

PRAVNI SAVJETI

Vi ste pitali, a mi odgovaramo

1. Zaposlen sam na radnom mjestu konduktera u HŽ Putničkom prijevozu. Pozvan sam na sud jer mi se u vlaku švercao putnik pa sam mu ispostavio Zapisnik o neobavljenoj doplati u vlaku. Molio bih da mi odgovorite da li se moram odazvati pozivu sudu i koja su moja prava. V. R.

Kao svjedok dužni ste se odazvati na poziv suda. Zbog neopravdanog neodazivanja na poziv, sud može narediti da se prisilno dovedete i podmirete troškove dovođenja, a može vam se izreći novčanu kaznu od 500 do 10.000 kuna. Kao svjedok imate pravo na naknadu putnih troškova i troškova za prehranu i prenoćište, te na naknadu izgubljene zarade. Na naknadu imate pravo bez obzira da li će Vas sud saslušati ili neće. Naknadu morate odmah zatražiti od suda, inače gubite to pravo. Ukoliko ste toga dana trebali raditi, obavezno putem nadređenog radnika zatražite da Vam obračunska grupa za plaće izda potvrdu s izračunom novčanog iznosa izgubljene zarade, koju će te predati sudu. Sud će izdati rješenje te će obavezati poslodavca da vam isplati nastale troškove.

2. Poslodavac me je udaljio s radnog mjesta zbog jedne popijene pive. Da li je imao to pravo s obzirom da mi je izmjereno 0,3 posto promila, iako radim na poslovima vezana za sigurnost željezničkog prometa. K.L.

Odredbom čl. 64. Zakona o zaštiti na radu izričito je zabranjeno uzimanje alkoholnih pića i njegovo unošenje u radne prostorije. Istim člankom propisano da je poslodavac dužan prikladnim mjerama provoditi zabranu uzimanja alkoholnih pića na radnom mjestu. Prema odredbi članka 65. navedenog Zakona poslodavac je dužan privremeno udaljiti s radnog mjesta radnika koji je na radu pod utjecajem alkohola. Ranija zakonska odredba koja je dozvoljavala 0,5g/kg alkohola u krvi je ukinuta. Sadašnja odredba ne dozvoljava nikakvu prisutnost alkohola u krvi, stoga može dovesti do sankcije za radnike i za poslodavca neovisno o radnom mjestu. Za kršenje odredaba iz članka 64. propisana je novčana kazna za prekršaj, koja prema odredbi čl. 110. istog Zakona iznosi od 10.000 do 20.000 kuna za poslodavca, što nije spriječio uzimanje alkoholnih pića i drugih sredstava ovisnosti tijekom rada i njihovo unošenje u radne prostorije i prostore. Odgovorna osoba poslodavca može se kazniti novčanom kaznom od 3.000 do 10.000 kuna. U slučaju ponavljanja prekršaja kaznit će se poslodavac te odgovorna osoba pravne osobe u dvostrukom iznosu. Odredbom čl. 112. Zakona o zaštiti na radu propisano je da će se novčanom kaznom od 100 kuna kazniti za prekršaj na licu mjesta radnik ako unosi i uživa alkohol za vrijeme rada ili ako obavlja rad dok je pod utjecajem alkohola i drugih sredstava ovisnosti. Za taj prekršaj kaznit će se i neposredno nadređena odgovorna osoba novčanom kaznom od 500,00 kuna. Poslodavac također može otkazati ugovor o radu pozivajući se na odredbu članka 108. Zakona o radu da zbog osobito teške povrede obveze iz radnog odnosa nastavak radnog odnosa nije moguć.

Vahid Bajraktarević, dipl. iur.

RAZGOVOR S DOPREDSJEDNICIMA DJELATNOSTI SHŽ

Marijan Jelenski, dopredsjednik HŽ CARGA

HŽ Cargo d.o.o. treba ostati u HŽ-u

Na željeznici radi od 1990. godine, a član sindikata postaje ubrzo nakon što je stupio u radni odnos. Članom Sindikata hrvatskih željezničara postaje 2001. a 2002. jedan je od osnivača podružnice HŽ Cargo Varaždin. U razgovoru smo saznali o njegovim razmišljanju o zadacima i ulozi sindikata danas, kao i najčešćim pitanjima koje dobiva od svojih članova.



/P/ Koji je bio Vaš povod da postanete članom sindikata?

Od najranijih oblika sindikalne organizacije (tridesete godine XIX. st.) pa do danas, sindikati su imali isti cilj, a to je borba za radnika, za njegove bolje radne uvjete i život dostojan čovjeka. Iako su prava radnika zaštićena zakonom, u praksi se ta prava ne poštuju uvijek. Kao pojedinac, možda ne možete mnogo utjecati na svojega poslodavca, ali radnici zajedno, organizirani u sindikat, imaju veću snagu. Sindikat omogućuje radnicima da se informiraju o svojim pravima, a daje im besplatnu stručnu i pravnu pomoć da ta prava u praksi ostvare. Jedna od stvari koja su me navela da se učlanim u sindikat jest načelo solidarnosti na principu „svi za jednoga – jedan za sve“. Nažalost moram primijetiti da je sindikat SHŽ-a jedan od rijetkih sindikata kod kojega postoji to pravilo.

/P/ Od kada obnašate dužnost dopredsjednika SHŽ-a koji se odnosi na HŽ Cargo?

Nakon održanog izvanrednog Sabora Sindikata hrvatskih željezničara u svibnju 2009. izabran sam za dopredsjednika koji je zadužen za djelatnost HŽ Carga. U travnju 2012. održan je IX. Izborni sabor SHŽ na kojem su mi zastupnici svojim glasovima „dodijelili“ još jedan četverogodišnji mandat za tu dužnost.

/P/ S obzirom da je vaša djelatnost dislocirana na koji način ste uspostavili komunikaciju?

Sindikat djelatnosti HŽ Carga sastoji se od podružnica koje se nalaze diljem Hrvatske. Podružnice imaju sjedište u većim centrima HŽ Carga, a to su: Ploče, Split, Šibenik, Ogulin, Karlovac, Varaždin, Koprivnica, Kutina, Vinkovci, Osijek i Zagreb. Međusobnu komunikaciju uspostavljamo telefonom, mailom, faksom, organiziranjem sastanaka djelatnosti HŽ Cargo, središnjim odborima, a kada je to potrebno organiziram posjet podružnici.

/P/ Što znači pravovremena i istinita informacija za radnike?

Pouzdana i pravovremena informacija je podloga sindikatu da može na vrijeme reagirati i utjecati na donošenje odluka koje mogu imati štetne posljedice na radnika. Poznato mi je da kod nekih sindikata djeluje metoda „sijanje straha“ putem raznoraznih dezinformacija, odnosno „povjerljivih informacija“ čiji

se izvor nikada ne navode. To negativno utječe na sindikalnu scenu, a radnicima uništava volju za rad. U našem sindikatu pravovremenu i istinitu informaciju radnici mogu dobiti u bilo koje vrijeme od svojih povjerenika bilo na terenu ili u centrali sindikata.

/P/ Koja su najčešća pitanja koja dolaze od članova sindikata?

Najčešća pitanja koja dolaze od članova sindikata odnose se na plaće, prekovremeni rad i dodatke na plaću, godišnji odmor, dnevnice, prijevoz radnika na posao i sa posla, radno vrijeme, a traže se i pravni savjeti.

/P/ Da li je danas dobro biti član sindikata?

Sindikat je najsnažnije oružje u rukama radnika, i samo ujedinjeni i što brojniji možemo zastupati svoje interese i dati na znanje poslodavcu da jedino radnici HŽ Carga, trebaju odlučivati o svojoj budućnosti. Snaga sindikata ovisi o brojnosti članstva, ali i o spremnosti na akcije. Mit da se ništa ne može promijeniti je najveća laž našeg doba, a prava je istina da se sve neprekidno mijenja i ako je globalizacija uistinu neizbježna moramo je natjerati da radi u našu korist. Radnicima koji nisu članovi sindikata treba objasniti da neorganizirano radništvo pogoduje poslodavcu i umanjuje pravo radnika.

/P/ Koliko možete pomoći radnicima u rješavanju njihovih problema?

Sindikat hrvatskih željezničara radi u interesu radnika i pruža pomoć u rješavanju problema koji nastaju u radnom odnosu. Ukoliko je potrebno osiguramo besplatnu pravnu pomoć i zaštitu. Najbolji i najočitiiji primjer u kakvoj se situaciji mogu naći radnici je donošenje Pravilnika o organizaciji i sistematizaciji. Naime, prilikom donošenja Pravilnika koji stupa na snagu 15. ožujka 2013. namjera poslodavca je bila da iz radnog procesa „eliminira“ radnike koji nemaju završeno srednjoškolsko obrazovanje (završena samo interna prekvalifikacija). Nakon oštre reakcije i dostavljenih argumentiranih primjedbi razgovorom sa Tehnologijom i Upravom, Uprava je promijenila prvotnu Odluku vezanu uz ukidanje NSS, koja je vraćena u temeljne odredbe Pravilnika, a restrukturiranje na tim radnim mjestima trebalo bi se organizirati u fazama. Zahvaljujući toj reakciji spašen je popriličan broj radnika koji bi stupanjem na snagu Pravilnika ostali bez radnih mjesta i bili proglašeni potencijalnim, a kasnije i tehnološkim viškom.

/P/ Tvrtka HŽ Cargo d.o.o. se danas nalazi u fokusu zbivanja u HŽ-u iz razloga što je želja Vlade, Ministarstva, a i same Uprave Carga da se ona proda. Što mislite o tome?

Nažalost, nekad perspektivna tvrtka koja je bila u sklopu HŽ Holdinga, danas je dovedena na rub propasti. Razlog tome su veliki financijski gubici koji su se gomilali godinama i naravno gospodarska kriza koja je zahvatila RH, a odrazila se kroz smanjenje obima prijevoza. Sindikat hrvatskih željezničara (SHŽ) protiv se prodaji HŽ Cargo jer smatra da to društvo ima

perspektivu s obnovom pruga i povećanjem prometa što se očekuje u idućim godinama. Postavljamo pitanje zašto prodavati HŽ Cargo sada kada su najavljene velike investicije u sustav Hrvatskih željeznica i kada se očekuje rast prometa. Te investicije imaju smisla ako HŽ Cargo ostane nacionalni operater jer se inače postavlja pitanje za koga će država graditi i obnovljati pruge. Podsjećam na činjenicu da se Hrvatska nalazi na tri odvojka željezničkih paneuropskih koridora X, Vb i Vc, i da ima pet značajnih morskih luka od kojih luka Rijeka uz terminal na Krku ima izuzetan potencijal, te luku Vukovar na rijeci Dunavu. Treba imati na umu da

su iz privatiziranih kompanija (HT, Pliva, INA, banke...) nakon reorganizacije i podizanja efikasnosti otišli deseci tisuća ljudi na burzu rada, a zanimljivo je da je dobit tih poduzeća rasla i sada one generiraju veliki profit svojim vlasnicima u inozemstvu. Njihova roba i usluga je skuplje nego u inozemstvu što naše gospodarstvo čini nekonkurentnim, a život običnih ljudi, umirovljenika i radnika sve težim. Ukoliko se Vlada RH odluči za privatizaciju HŽ Carga, SHŽ traži da se u ugovor unesu socijalne klauzule kojima bi se najmanje za tri godine zaštitila preostala radna mjesta u HŽ Cargu i ovisnim društvima.

Radnicima HŽ Carga poručujem da ne dopuste da sa njima manipuliraju ONI koji su nam već nanijeli štetu. Ne slušajte lažna obećanja, već radite savjesno, pošteno i odgovorno kao i do sada. Na taj način možemo stvoriti zdravu tvrtku u kojoj nitko neće strahovati za očuvanje posla i isplatu plaća.

B. Limpic-Donadić

Razgovor s povodom

Sindikati trebaju biti jedinstveni u obrani radnika

Strojovođa BORISLAV TOPALović je novoizabrani v.d. glavnog povjerenika SHŽ Podružnice Vuča vlakova Zagreb. On je sa još nekoliko strojovođa u rujnu 2012. postao članom Sindikata hrvatskih željezničara (SHŽ). Riječ je o iskusnom strojovođi koji je položio stručni ispit za sve serije vučnih vozila. Rođen je 1965. u malom selu Mičije nedaleko od Bosanke Gradiške. Rodno selo napustio je nakon osnovne škole, a srednju školu za zanimanje strojovođe završio je u Ljubljani gdje je radio do početka Domovinskog rata. Nakon toga radi kao strojovođa u Rijeci, a od 2003. u Zagrebu. Nakon podjele HŽ Vuče vlakova kao strojovođa sada radi u HŽ Cargu. U razgovoru s njim saznali smo o njegovim razmišljanjima o ulozi sindikata, radničkoj solidarnosti, restrukturiranju, i prijedlogu kako poboljšati stanje na željeznici.



/P/ Zašto ste povjerenje dali SHŽ?

Zbog razočarenja u djelovanje strukovnog sindikata koji okuplja strojovođe, prije par godina sam se „razišao“ sa SSH. Razočarenje je nastupilo nakon što su sindikalni lideri otvoreno nastupili kao paralelna vlast u poduzeću. Radnici koji se nisu pokoravali volji sindikalnih čelnika bili su šikanirani, ponižavani i potpuno nezaštićeni. Neki sindikalni čelnici toga sindikata su ucjenjivali članove koji su im morali obavljati građevinske i poljoprivredne radove, a oni su im zauzvrat u uložili paralelne vlasti, omogućili stjecanje ispita za upravljanje novim vučnim vozilima. Neko vrijeme nisam bio član niti jednoga sindikata, ali sam pratio što se događa na sindikalnoj sceni HŽ-a. Tako sam uočio da se jedino SHŽ u svome djelovanju zauzima za cjelokupno radništvo HŽ-a i s punim povjerenjem postao sam njegov član. U svome djelovanju SHŽ inzistira na jasnom razgraničenju ovlasti i odgovornosti između menadžmenta i sindikata. I sama mogućnost da u VIJESTIMA iznesimo svoje stavove pokazuje demokratsko opredjeljenje SHŽ-a. Nažalost, u SSH-u to nikada nije bilo moguće.

/P/ Što mislite koja je uloga sindikata u današnje vrijeme na željeznici?

Sindikati imaju značajnu ulogu u društvima u kojima sila kapitala i politički moćnici pokušavaju potpuno obespraviti radnike ili umanjiti već dostignutu razinu prava. Zbog toga sindikati moraju biti „naoružani do zuba“ kako bi mogli štiti, ali i unapređivati radnička prava. Radnici HŽ-a u procesu restrukturiranja, koje se nažalost provodi mimo pravila ekonomskih zakonitosti i nacionalnih interesa, spadaju u najugroženiju radničku populaciju u državi. Upravo takve okolnosti naglašavaju ulogu sindikata na HŽ-u, koji moraju biti jedinstveni i dosljedni u obrani prava svih radnika bez parcijalnih interesa. Mora postojati radnička solidarnost, što je uostalom i temeljno sindikalno poslanje.

/P/ Da li sindikat može biti ravnopravni pregovarač sa upravama HŽ-a u donošenju odluka koje se odnose na radnike?

U uvjetima kada poslodavci nerijetko imaju skrivene namjere koje se često nameću od političkih elita, sindikati teško postižu ravnopravnost u pregovorima s poslodavcima. Međutim, sindikati se moraju nametati dosljednim i upornim zauzimanjem za svakog radnika. Mišljenja sam da se u konkretnom slučaju, odnos sindikata i uprava društava HŽ-a može i mora postići u ravnopravnosti kod donošenja odluka koje se odnose na radnika. To posebno mora doći do izražaja u procesu kolektivnog pregovaranja u kojem su sindikati i poslodavac dva samostalna subjekta. Potpisani kolektivni ugovor tako postaje temelj prava i obveza, kako za radnike, tako i za poslodavce, a poštivanje potpisano predstavlja visok stupanj ravnopravnosti.

/P/ Koji su Vaši prijedlozi da se poboljša stanje na željeznici?

Infrastruktura HŽ-a zbog višegodišnjeg neulaganja nalazi se u katastrofalnom stanju. Male brzine, zastarjela signalizacija i loše upravljanje prometom u najvećoj mjeri utječu na konkurentnost željezničkih prijevoznika. Hitno je potrebno obnoviti pruge i tako koridore koji prolaze kroz RH učiniti privlačnim, kako za prijevoz putnika, tako i za robni transport.

Vozni red koji je na snazi nije u interesu putnika, već tjera putnike da pronađu drugog prijevoznika. Čak ni vozni red u prigradskom prometu grada Zagreba, na koji smo svi bili ponosni, više nije u funkciji putovanja radnika, đaka ili studenata. Dakle, potrebno je temeljito razmotriti vozni red, uskladiti tarife u odnosu na konkurenciju, planirati nove proizvode i usluge, pokrenuti aktivnosti u marketingu i tako povećati prihode. Paralelno s tim aktivnostima potrebno je modernizirati vagone i nabaviti nove vlakove i putovanja učiniti sigurnijim i udobnijim.

U teretnom prijevozu problemi su nešto drugačiji. Hrvatsko gospodarstvo je na koljenima i postoje male potrebe za prijevozom velikih količina tereta željeznicom. Republika Hrvatska ima geografske prednosti koje ne zna iskoristiti, a sada bi se trebalo fokusirati na prijevoz robe u tranzitu kroz naš teritorij.

Strategija i odluke Vlade RH u tome kontekstu mogle bi biti od ogromne koristi za teretni željeznički promet. Uzmimo primjer Švicarske u kojoj je donijeta odluka da se oko 70 posto tereta koje prolaze alpskim područjem prevozi isključivo željeznicom. Dakle, stav je državnih struktura u Švicarskoj da se kompletan prijevoz tereta sa ceste preusmjeri na željeznicu.

Ukoliko bi Vlada RH samo djelomično primijenila ovakva rješenja znatno bi se ojačao teretni prijevoz na prugama HŽ-a, posebno u onom djelu koji se odnosi na tranzit roba kroz RH. Nadalje, potrebna je partnerska suradnja s morskim i riječnim lukama koje su zapravo generator tereta koji se može prevoziti željeznicom. Na kraju, i ne manje važno, da se poboljša stanje na željeznici potrebni su stručni kadrovi koji su predani svome poslu i koji imaju osjećaj pripadnosti željeznici.

Biljana Limpic-Donadić

Razbijeni prozori Hrvatskih željeznica

Već duže vrijeme postoji interes psihologa za specifičnostima ponašanja pojedinaca u određenim okolnostima. U državama tranzicije zbog procesa privatizacije društvene (državne) imovine, pitanje ponašanja pojedinca u takvim okolnostima bave se i eksperimentalni ekonomisti. Naime, u kontekstu određenih okolnosti u pravilu dolazi i do promjene u ponašanju pojedinca.

Takvu pojavu kod ljudi psiholozi su u sklopu Nürnberškog procesa (naziv za suđenje njemačkih nacista koje su organizirali Saveznici na kraju rata 1945.) temeljito proučavali na ponašanju njemačkih političara i časnika koji su tijekom rata posredno ili neposredno prouzročili patnje i smrt milijuna ljudi. Glavno pitanje za psihologe je bilo kako su se posve obični i normalni ljudi mogli pretvoriti u čudovišta koja su počinila velike grozote nad čovječanstvom. Došli su do prilično jednostavnog odgovora. Ponašanje ljudi nije određeno samo genima, osobnim značajkama, odgoju i izobrazbi, nego u najvećoj mjeri ono ovisi o okolnostima u kojima se nademo.

Na Sveučilištu Stanford je 1971. godine profesor psihologije Philip Zimbardo kako bi ustvrdio genezu međusobnih konflikata proučavao ponašanje «zatvorenika» i njihovih «čuvara». U podrumu univerziteta uređili su privremeni zatvor i odabrali 24 kandidata dobrovoljca za dvotjedni eksperiment. Podijelili su ih na „zatvorenike“ i „čuvare“ i naložili im da se užive u dodijeljene uloge. Već prvi dan pojedinci koji su određeni za „čuvare“ prekoračili su svoje „ovlasti“ i započeli izvoditi sadistički teror nad „zatvorenicima“. Drugi dan došlo je do pobune „zatvorenika“ koju su „čuvani“ nasilno ugušili protupožarnim šmrkovima. Dvojica zatvorenika doživjela su živčani slom i nakon šest dana profesor je morao prekinuti eksperiment. U ovom primjeru je vidljivo da ponašanje pojedinaca određuju okolnosti. Ljudi se prilagode situaciji i ako im se dopusti, počēt će krasti, varati, izživljavati se na drugima i ubijati.

Pojam „tajkunske“ privatizacije

Što biste vi odgovorili na ponudu u kojoj vam se nudi da postanete „tajkun“ i vlasnik poduzeća u kojem radite. Kada bi vam bio potreban novac vjerojatno bi se našli u velikom iskušenju bez obzira kako moralni i etični bili. U takvim okolnostima su mnogi direktori devedesetih godina prošloga stoljeća pokrali poduzeća, a rezultati privatizacije na hrvatski način svima nam je dobro poznat: uništene tvornice i radnici na ulici.

U identičnim okolnostima planira se prodaja-privatizacija ili uvijeno govoreći strateško partnerstvo za HŽ Cargo. Dugogodišnjim uništavanjem, kadrovskom devastacijom, preplaćenim fakturama, naručivanjem nepotrebnih i skupih radova te isisavanjem novca iz tvrtke stvoreni su gubitci, ali i uvjeti da se tvrtka sada proda u bescesnje ili kako to već nazvali. Iz medija možemo doznati da jednu tvrtku koja je zainteresirana za privatizaciju HŽ Carga navodno zastupaju dva bivša vodeća menadžera iz sustava HŽ-a. Mediji spominju i trećeg poslovnog partnera koji je svojevremeno ovoj dvojici bio i socijalni partner. Predlažem da nacionalni teretni željeznički prijevoznik u RH mora biti servis hrvatskom gospodarstvu čiji cilj nije samo stvaranje profita po svaku cijenu, već i ekološki prihvatljiv i jeftiniji transport sirovina i proizvoda koji bi mogao konkurirati

na europskom tržištu. Da se održivo poslovanje može ostvariti i u državnom vlasništvu, primjer su željezničke uprave DB, ÖBB, FS, SŽ...

Teorija „razbijenog prozora“

Sociolozi James Q. Wilson i George L. Kelling su 1982. u sociologiju uveli teoriju razbijenih prozora. Ova teoriju možemo primijeniti na pločniku. Recimo da neka osoba baci smeće na ulicu, a to smeće nitko ne pokupi. U kratkom vremenu i ostali ljudi će početi bacati smeće i nakon nekog vremena ta lokacija postat će smetlištem. Kelling je svoju teoriju dokazao na primjeru New Yorka. Najbenigniji vid vandalizma u tom gradu su bili grafiti. Na poziv gradskih vlasti, Kelling je odredio podzemnu željeznicu (koja je inače najprometnija u svijetu) kao područje u kojem se grafiti više neće tolerirati. Nakon stalnog čišćenja grafita, podzemna željeznica se prestala vandalizirati na ovaj način. Uspjeh ovog eksperimenta je potaknuo gradonačelnika Rudolpha Giuliani na usvajanje teorije koja je bila kompletna s njegovom strategijom nulte tolerancije sa ciljem iskorjenjivanja kriminala. Nulta tolerancija je podrazumijevala rezanje kriminala u korijenu; prekršaji poput „švercanja“ u podzemnoj željeznici, opijanja ili uriniranja na javnom mjestu su se počeli kažnjavati maksimalnim kaznama koje je zakon dopuštao za takvu vrstu prekršaja i uspjeh je postignut.

Kako se ova teorija odnosi na HŽ?

„Teorija razbijenog prozora“ vidljiva je i na HŽ-a, odnosno onome što je od HŽ-a temeljem *Zakona o željeznici* ostalo. Grafitima išarani vlakovi, vagoni, peroni... Porazbijena rasvjeta na stajalištima i peronima kolodvora, smeće na sve strane zaziva vandalizam i odbija putnik. Na kolosijecima depoa i kolodvora zahrdale olupine starih lokomotiva i vagona signaliziraju opći nered i potiču one pojedince koji djeluju po sistemu „što gore, to bolje“ na nedisciplinu. U takvim okolnostima razvila se korupcija koja je ugrozila funkcioniranje sustava i utječe na sigurnost željezničkog prometa. Nabava nekvadratnih rezervnih dijelova po cijenama koje su iznad tržišnih nabavnih cijena. Nabava dizel goriva direktnom pogodbom bez natječaja, kupnja bezvrijednog zemljišta, a ima toga još dosta, uzroci su gubitaka i nelikvidnost HŽ-a. Slijedeći ovu teoriju potrebno je „očistiti okoliš“ i „popraviti razbijene prozore“ naše željeznice. Samo striktno i beskompromisno provođenje zakona za sve oblike prekršajnih i kaznenih djela, te adekvatno kažnjavanje istih, može se vratiti osjećaj sigurnosti među građane. Pravna država mora pojedincima uputiti jasan signal da će svaki gospodarski kriminal biti drastično kažnjen. Korijen korupcije nije u ljudima i mentalitetu nego u sustavu. Ukoliko recimo građevinar dobije dozvolu u razumnom roku neće mu pasti na pamet da baci svoj novac u podmazivanje nekoga činovnika. Ljudi nisu skloni plaćati ono što ne moraju. Danas je isplativo biti djelom korupcije u našoj priči jer to donosi korist. Ukoliko bolja organizacija sustava omogućiti iste koristi (kraće vrijeme za dobivanje dozvola i novčani stimulansi za produktivnost činovnika) korupcija će nestati sama od sebe. Tek takve korjenite promjene će donijeti željeni rezultat da Hrvatska na korupcijskoj ljestvici bude niža nego danas, što bi značilo i veće zadovoljstvo građana i poduzeća.

Borislav Topalović

POD POVEĆALOM

U RVR-u d.o.o. stanje je sve gore

Radnici nemaju više što izgubiti

Događanja u RVR d.o.o u zadnjih godinu dana idu na štetu radnika udjelničara. Kasni isplata plaća za mjesec listopada, studeni, prosinac u 2012, te siječanj, veljača u 2013, naknade za prijevoz i otpremnina s obzirom da su svi radnici radi proglašenja stečaja sa 21. prosinca 2012. dobili otkazni rok s datumom 31. siječnja 2013.

Zaštitarska HŽ-ova tvrtka kćeri RVR d.o.o. (Redarstvo-vatrogastvo-rasadnik) je privatizirana po „modelu ESOP“ na hrvatski način. Privatizacija je provedena na Elaboratu koji je napravio prof. dr. Darko Tipurić, privatizirani smo u vrijeme kada je direktor HŽ bio g. Davorin Kobak, a na čelu HFP g. Josip Matanović.

Tvrtku su „kupili“ radnici tako da je za kupnju društva kredit odobrila Hrvatska poštanska banka (HPB) na čelu s g. Josipom Protegom. Kredit je u ime radnika ugovorila Uprava društva u kojoj su bili g. Željko Mić i gđa. Ljubica Radić, a radnici su šefovima u tvrtki ugovore potpisivali u kaficama i na haubama automobila. Kredit sa ratom od 2400 kn su dobili radnici sa plaćom od oko 3500 kn. Najveći dio je imao i osobnih kredita.

Ako radnik baš nije htio uzeti predloženi iznos kredita onda je s njim dogovoreno da će on otplaćivati npr. 50.000 kn a RVR ostalih 150.000 kn. To su se zvali „trezorski udjeli“. Danas je tvrtka preuzela oko 50 posto udjela kao „trezorske“, a to RVR opterećuje sa oko 400.000 kn mjesečno. Kako su izgubljeni poslovi oko servisiranja vatrogasnih aparata, čišćenja korova pa do čuvarskih mjesta u svim društvima HŽ-a, a u tijeku stečaja RVR-a, HŽ Infrastruktura d.o.o. otkazuje oko 70 posto portu što povećava višak ljudi, a od 1. travnja 2013. i ona ne treba usluge RVR-a.

Uprava RVR-a nije mogla izvršavati svoje obveze prema radnicima, te su dvojica radnika pokrenula zahtjev za stečajem radi neisplate plaće i kršenja čl.108. Zakona o radu. Trgovački sud u Zagrebu, ispostava Sisak, a po sudcu Mihaelu Kovačiću proglašava stečaj 21.12.2012 g. te na mjesto stečajnog upravitelja imenuje

Mladena Seleca, dr.oec iz Ivanić Grada. Tijekom provođenja stečajna sve službe u RVR-u vršile su sabotazu stečajnog upravitelja (od neažurnog izdavanja dokumenata o potraživanju do bojkota isplate plaća), a na štetu radnika.

Stečajni upravitelj je 31.12.2012. svim radnicima podijelio otkaze, s otkaznim rokom 30 dana. Nakon toga dana dao je rješenja o radu do 30.3.2013. onima koji su bili potrebni za proces rada. Među njima nisu bili članovi Uprave i još oko 200 radnika. Stečajni upravitelj je počeo organizirati poslovanje, pripremio je isplatu plaća za 10 dana prosinca i siječanj 2013. godine.

Dana 7. veljače 2013. je stečajnog upravitelja g. Mladena Seleca nazvao stečajni sudac Mihael Kovačić i usmeno mu naložio da napusti firmu, jer je "prekinut" stečaj. Kada smo tražili objašnjenje dobili smo informaciju da je sudu u Sisku došla odluka Višeg trgovačkog suda u Zagrebu o prekidu stečaja, ali NEPOTPISANA. Sud je, navodno, vratio odluku na potpis. Stečajni upravitelj je otišao i do dana današnjeg se čeka odluka o prekidu stečaja.

Kazna za neposluh

Poslije ukidanja stečajnog postupka vraća se stara Uprava i vrši nevideno čišćenje dijela radnika. Tridesetak radnika koji su surađivali sa stečajnim upraviteljem dobivaju raskid ugovora o radu i šalje ih se na burzu, a vraćaju se uglavnom poslušnici. Onima koji su ostali nude ugovore o radu s minimalcem bez navedenog datuma isplate što je kršenje Zakona o radu, a pri tome se pozivaju na odluku VTS o ukidanju stečaja, s obrazloženjem da oni vrše sanaciju stečaja.

To potvrđuje da stara Uprava RVR-a radi po svome kao i prije stečaja. Ovakvim ponašanjem je jedna plemenita ideja radničkog udjelničarstva koja je provedena u RVR-u, pod pritiskom i samog HŽ-a pretvorila se u tragediju udjelničara i kreditno zaduženih ljudi, koji ostaju bez posla i s još petogodišnjim kreditom na burzi.

Andrija Zubak
gl. povjerenik SHŽ u RVR-u

NAŠA ZAPAŽANJA

Kome treba sudski spor?

Da li je šef vlaka – konduker, izvršni radnik?

Ovo pitanje izazvalo je sudski spor koji traje više od četiri godine, a njegov kraj se još ne nazire. Sudski spor je nastao kao posljedica odgovornih ljudi u HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. koji su u godini 2007. ostvariti uštedu na štetu vlakopratitelja kojima nisu plaćali naknadu za prekid rada između dva vlaka u tijeku smjene. Naime, kad vlakopratitelj iz polaznog kolodvora stigne s vlakom u određeni kolodvor, događa se da on nema odmah u povratku vlak u svoj domovni kolodvor, nego mora čekati u određinom kolodvoru i po nekoliko sati. U HŽ Putničkom prijevozu su se dosjetili da bi ostvarili značajne uštede ukoliko ne bi vlakopratnom osoblju platili vrijeme čekanja u određinom kolodvoru.

Naime, moglo bi se dogoditi da šef vlaka-konduker radi 6 sati pa ima vrijeme čekanja 5 sati pa ponovo da radi 6 sati, što bi ukupno bilo 17 sati u smjeni. Ne treba posebno navoditi da biti na poslu 17 sati, znači ugrožavanje željezničkog prometa. Stoga *Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu* dozvoljava rad do 12 sati u tijeku smjene. Do prekida rada u tijeku smjene može doći kada vlakopratitelj koristi odmor izvan mjesta svoje organizacijske jedinice, ali taj odmor ne može biti kraći od 8 sati.

Sindikata je upozorio na ovu činjenicu. Uprava HŽ Putnički prijevoz je donijela odluku kojom se obvezala da će svim izvršnim radnicima plaćati vrijeme čekanja između vlakova, ali se oglašila da plati i zaostale obaveze, pa je desetak šefova vlaka iz Zagreb GK pokrenulo tužbu.

Da bi uspjeli u sporu, HŽ Putnički prijevoz je podmetnuo sudu *Prometni pravilnik 2*, u kojem se nalaze navedena radna mjesta izvršnih radnika, ali ne i radno mjesto šefa vlaka-konduktera. Ovu činjenicu HŽ Putničkog prijevoza danas koriste

odvjetnici *Odvjetničkog društva Smolčić* koji osporavaju tužbeni zahtjev pod izgovorom da šef vlaka-konduker nije izvršni radnik.

I sud se nalazi u dilemi kome dati pravo: radnicima koji su prema propisima HŽ Putnički prijevoz izvršni radnici, a u propisima Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture i HŽ Infrastrukture je šef vlaka-konduker konduker.

Prema propisima koja se odnose na sigurnost željezničkog prometa, oba radna mjesta imaju isti program osposobljavanja, podučavanja, redovitu provjeru znanja, kao i liječničke preglede. Razlika između ova dva radna mjesta jest u tome što su jednoj grupaciji konduktera, dodate i druge radne obaveze pa su te radnike nazvali šef vlaka-konduker.

Nerazumno je što se Uprava HŽ Putničkog prijevoza upustila u sudski spor gdje nije ništa sporno jer u svim njezinim propisima šef vlaka-konduker se navodi kao izvršni radnik. Sporno je što poslodavac sudu podmeće lažne dokaze i koristi se odvjetničkom tvrtkom koja će u ovom sporu biti jedini dobitnik.

Vožnja putnika bez karte

Svaka nova sistematizacija smanjuje broj vlakopratitelja jer Upravi je najlakše smanjiti ili ukinuti radna mjesta u proizvodnji. Na taj način se smanjuje kvaliteta usluge, a i prihodi. Zadovoljni su jedino šverceri jer što je manje konduktera, oni mirnije putuju. Jednostavnije je ući u vlak, nego se gurati pred šalterima putničke blagajne. U vlaku kondukeru kažeš da si ušao u nekom usputnom kolodvoru i on će ispisati i naplatiti kartu, što i nije toliko skupo, kad znaš da si par puta u mjesecu platio prijevozu kartu.

Novim voznim redom HŽ Putnički prijevoz d.o.o. je uveo još veći bonus za putnike koji ne plaćaju karte. Smanjenje broja konduktera dovelo je na razmišljanje da se ukine i naplata karata! Tako bi se putnici mirno vozili na relaciji Našice-Pleternica i Sirač-Virovitica. Nakon upozorenja SHŽ-a, Uprava je pristala da rasporedi konduktera u autobusima na relaciji Sirač-Virovitica.

Takvim ponašanjem HŽ Putnički prijevoz krši odredbe *Zakona o ugovorima u željezničkom prometu* koji propisuje da putnik prije početka putovanja mora kupiti vožnju kartu. Ukoliko u kolodvoru u kojem počinje putovanje nema putničke blagajne ili ako u vrijeme dolaska vlaka nije uredovala, vožnju kartu mora kupiti u vlaku. Zbog takvog ponašanja trpi i državni proračun jer se ne plaća PDV na prijevozne karte. Možda smo mi u sindikatu naivni kada upozoravamo na ovakve anomalije jer se danas uprave ne dokazuju prihodima, nego koliko će otpustiti radnika.

Vahid Bajraktarević



Martina Katić, putnička blagajnica Zagreb GK

MOJE MIŠLJENJE I PRIJEDLOZI

Što su članovi SHŽ-a rekli o zaštitnoj odjeći, restrukturiranju, plaćama, informiranju i prijedlozima za bolje sutra.



Stipan Vidaković, povjerenik sindikata za HŽ PP, Osijek

Na željeznici kao konduktar radim 20 godina i toliko sam član sindikata. Ukidanje vlakova u međunarodnom prometu i na području Županije osječko-baranjske više šteti nego koristi. Izgubili smo putnike koji su sada pronašli drugog prijevoznika. Vlada RH donosi odluke u kojima su jedino radnici najveći problemi kojeg se treba riješiti. Te odluke imaju utjecaj na naše poslodavce koje ih slijepo provode, pa se u sistematizacijama ukidaju mjesta u izvršnim poslovima koji utječu na kvalitetu i sigurnost rada. Nedostaju konduktari, konduktari-šefovi vlaka, blagajnici... Da nam nedostaje vlakopratno osoblje najbolje dokazuje podatak da smo od prethodne godine u ovu prenijeli 50 posto godišnjeg odmora, a svaki radnik ima oko 300 sati prekovremenog rada. To govori da nam već sada nedostaje 23 konduktera i šest konduktera – šefova vlaka. Sindikat je predstavnik radnika i jedino uz njegovu pomoć dobijemo informacije o našim poslodavcima što je žalosno. Vjerujemo u SHŽ jer on jedini u pregovorima sa poslodavcem zastupa naše interese.



Zoli Đeke, glavni povjerenik za skretničare u HŽ Infrastrukturi, Osijek

Na željeznici radim 29 godina, a član sam sindikata tri godine. Radno mjesto skretničara nije vrednovano iako se odnosi na sigurnost prometa. Nas je mimoišla modernizacija jer naše skretnice su jako stare. Radi se na otvorenom prostoru u svim vremenskim uvjetima, ručno, a broj skretničara je sve manji. Zaštitnu odjeću, a posebno obuću nismo već dugo dobili. Starosna dob skretničara sada je oko 45 godina, a kako se nova radna snaga ne prima pitanje je dokle možemo pod ovim uvjetima raditi. U dva bloka ima 80 skretnica, a u zimskim uvjetima jedan skretničar je morao sam čistiti skretnice. Želimo da se naš sindikat izbori kod poslodavca za naš bolji položaj i da pokuša riješiti probleme koje nas muče.



Ibrahim Borovec, sindikalni povjerenik za HŽ Cargo, Osijek

Na željeznici radim 32 godine, a od 1994. član sam sindikata. Radim kao vozni vlakovođa u Cargu. Danas poslodavac traži od radnika veliku odgovornost, a malo vodi računa o svojim obve-

zama prema radniku. Nisam za prodaju Carga, i pitam se ako je dobro da druge željezničke uprave u svijetu imaju svoga prijevoznika, zašto nama on nije potreban. Naši menadžeri bi se trebali više angažirati da roba dođe na željeznicu. Primjer da je u prošloj godini sa ove regije kamionski prijevoznik prevezao svu šećernu repu, a mi na željeznici nismo prevezli niti kilogram. Pitam se što su radili naši menadžeri i da li će oni zbog toga odgovarati ili ostati bez posla. Nažalost, nije to jedini primjer.



Ljiljana Vrbanić, povjerenik podružnice Čišćenje i njega, Osijek

Moje radno iskustvo na željeznici je 17 godina i toliko sam i član sindikata. Kako se u mojoj tvrtki provodi restrukturiranje sve nas muči gdje ćemo završiti i koja će nam ostati prava kao radnicima. Zaštitnu odjeću dobivamo, ali kako radimo na otvorenom prostoru trebaju se poboljšati uvjeti rada. Ukoliko želimo u Europu potrebni su čisti i uredni vagoni jer mi smo prva slika željeznice koju dobiva putnik kada uđe u vlak. SHŽ je ukazivao poslodavcu na propuste koji će se dogoditi kada dođe do razdvajanja naše tvrtke, ali njegovi prijedlozi se nisu usvojili.



Stjepan Lam-breščak, povjerenik OŽV, Osijek

Imam 26 godina radnog staža na željeznici i toliko sam član sindikata. Postoje velike razlike od dana kada sam počeo raditi na željeznici i danas. Nažalost, stanje je sve lošije. Nedostaju majstori, rezervi dijelovi, a vozila su nam sve starija. Koliko je infrastruktura zapostavljena najbolje govori podatak da vlak na pruzi Vrpolje-Osijek, čija je međusobna udaljenost 45 km, vozi više od sat vremena. Prosječna starost radnika na održavanju je 45 do 50 godina, što je loš primjer za neki napredak, a posljednji radnik je primljen prije 15 godina. Već dugo u našoj sredini nismo vidjeli poslodavca, koji bi trebao čuti i našu riječ. SHŽ nam je jedini izvor informacije i nje-mu vjerujemo. Izlazak željeznice iz ove krize vidim da nas vode stručni ljudi koji poznaju željeznicu, te o većem ulaganju Vlade RH u infrastrukturu željeznice i povećanju brzine vlakova barem na 120 km/sat.



Branka Ranogajec, administrator, Osijek

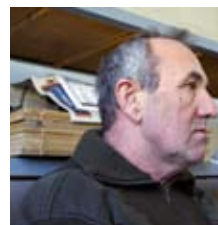
Moj staž na željeznici je 29 godina, a član sindikata sam deset godina. Unatoč suvremenoj tehnologiji koja bi trebala smanjiti papire mi još uvijek, a danas pogotovo, imamo njih sve više. Računala su nam zastarjela, često

padaju sustavi i moram voditi paralelnu dokumentaciju. Član sam sindikata iz razloga što jedino u njega imam povjerenje da će nas zastupati pred poslodavcem i da će štiti naše interese. Kako živimo u vrijeme velike nesigurnosti i strahu za radna mjesta, SHŽ nam daje upravo ono što trebamo, a to je osjećaj sigurnosti, pravnu pomoć ukoliko je tražimo i informacije.



Stjepan Culi, povjerenik OŽV-a, Vinkovci

Na željeznici imam 43 godine radnog staža kojem mogu pridodati još tri koje sam proveo kao učenik. Jedan sam od osnivača SHŽ-a i mislim da je to bio dobar potez za radnike koji su se u jednom vremenu osjećali zapostavljeni jer su bili članovi drugih sindikalnih organizacija koje nisu štitele njihove interese. Velika zasluga našeg sindikata je što javnost upoznaje sa problemima na željeznici, što upozorava na propuste poslodavca i koliko god može utječe na donošenje i provedbu Kolektivnog ugovora. Izborili smo se da radnici dobe otpremninu za odlazak u mirovinu, kao i za dokup staža. Sigurno bi više učinili da na vrijeme dobijemo informaciju. Da se postigne socijalni mir trebao bi poslodavac prihvatiti sindikat kao ravnopravnog partnera, a vrijeme će pokazati da sadašnje ponašanje više šteti nego koristi. Uz nedostatak stručnih ljudi i ne uvažavanju primjedbe sindikata, pitam se kako se uopće provodi restrukturiranje u HŽ-u i što radnik dobiva njezinim provođenjem.



Drago Puškarić, zamjenik povjerenika OV, Vinkovci

Na željeznici i u sindikatu imam staž od 38 godina. Danas je radniku sve teže, iz razloga što ga muči neizvjesnost njegova radnog mjesta. Boli nas nepravda kada čujemo izjave naših političara da smo neradnici. To nije točno, a evo i primjera. U jednom periodu bivše Uprave kada su došli visoki računi za grijanje, koje sve nije napravio depo, došlo je do odluke da će se problem riješiti tako što će se zatvoriti depo. Radnici su se dogovorili i tri godine su radili bez grijanja samo iz razloga da sačuvaju svoje radno mjesto. Dio smo HŽ Carga, a kako ta tvrtka ima problema, nije provedeno zbrinjavanje 55 radnika koji su se javili za odlazak u mirovinu sa otpremninom. Zadovoljan sam suradnjom sa središnjicom SHŽ-a koja ima razumijevanja i dobijemo povratnu informaciju o koracima koji su učinjeni da se naš problem riješi.

Ivan Jukić, povjerenik za Čišćenje i njegu, Vinkovci

Moj radni staž na željeznici kao i u sindikatu je deset godina. Mi nemamo ni perona koji bi nam pomogao da lakše uđemo u vagon kako bi ga očistili. Radi se na otvorenom pa možete zamisliti



kako to izgleda po kiši i snijegu. Veliki broj radnika je otišao na poticajne mjere, a posao se povećao. Sredstva za rad su ostala ista, a to je četka, kanta i voda. Sudbina naših radnika nije ništa bolja od drugih gdje se je

došlo do podijele tvrtke na dva dijela. Ta neizvjesnost najviše utječe na ljude. Bilo bi nam mnogo teže da nemamo SHŽ koji se bori za naša prava i koji nam ulijeva neku sigurnost da nećemo biti zaboravljeni.



Vera Turkalj, glavni skladištar, HŽ Infrastruktura, Vinkovci

Na željeznici radim 27 godina i u svom radnom vijeku prošla sam mnoge reorganizacije. Međutim, ova je puna neizvjesnosti i nepoznanica. Obim posla je pao, pa kada netko ode preuzima se njegov posao ne pitajući da se ostaje i prekovremeno da bi se posao odradio do kraja. Pišemo dnevna izvješća koja najbolje potvrđuju o kakvom obujmu posla je riječ. Član sam SHŽ iz razloga jer se u njemu osjećam zaštićenom kao radnica.



Marica Maslač, kolodvorska blagajnica, Vinkovci

Na željeznici i u sindikatu imam staž od 33 godine. Kada sam postala članom više mi je bilo do druženja, a danas to je osjećaj zaštite radnog mjesta.

Nije mi lako gledati gubljenje putnika koji su otišli zbog ukidanja međunarodnih vlakova i vlakova u lokalnom prijevozu. Ne samo da smo izgubili putnike, već se smanjuje i potreba za brojem radnika što dodatno opterećuje naše živote. Moje je mišljenje da na željeznici imamo previše sindikata što nas dodatno slabi u odnosu prema poslodavcu.



Marko Marić, povjerenik RPV-a SlavonSKI Brod

Na željeznici sam od 1979, a član sindikata sam od 2006. godine. Za SHŽ

stvarno mislim da je jedan od rijetkih sindikata na željeznici koji zastupa radnika. Danas je radniku teško jer ga muči neizvjesnost kako zbog radnog mjesta tako i zbog toga da li će za svoj rad dobiti plaću. SHŽ ne čini predsjednik, dopredsjednici, povjerenici, već svi članovi koji imaju pravo glasa da ukažu na probleme i ravnopravno sudjeluju u iznošenju svojih stavova. To se ne susreće kod drugih

sindikata, što nije dobro. Bili bismo još jači da se ujedini i da kao takvi pregovaramo sa poslodavcem, Ministarstvom i Vladom RH. Na željeznici se godinama slagao talog loših kadrova koji nije sposoban da vodi ovu tvrtku kako zbog nedostatka znanja tako i zbog podobnosti ovoj ili onoj stranci. Takav čovjek prije svega vidi svoj interes. Unazad dvadeset godina mnoge su se tvrtke obogatile na račun željeznice, jer su dobivale posao mimo natječaja, a mnogi su se i naši «stručni kadrovi» obogatili. Za svoju lojalnost nagrađeni su novcem kojeg su mogli utrošiti u gradnju vila, kupovanjem stanova i skupih automobila. Mislim da bi toga bilo mnogo manje kada bi se kod imenovanja rukovodeće strukture zatražilo mišljenje i sindikata. U posljednje vrijeme Vlada RH donosi nerazumne odluke koje idu na štetu radnika i pitam se do kada će radnik to moći trpjeti. Bojim se da je ta kritična točka vrlo blizu. Reorganizaciju željeznice vode ljudi koji ne poznaju željeznici jer su došli iz drugih grana koji je van sustava HŽ-a, te oni sa zadatkom provode politiku svoga poslodavca. Radnici u toj igri najviše gube. Pogledajmo što se događa u državama poput Slovenije, Grčke, Španjolske, Francuske... Ukoliko se nešto hitno ne promjeni uskoro možemo slično očekivati i na našim ulicama, ali ne kao do sada da se pojedinačno javljaju sindikati propalih tvrtki, već u punom većem broju. Naša tragedija je što svaka Vlada donosi svoj program razvoja, ali kada se ona smjeni sve se kreće iz početka pa je rezultat toga dva koraka nazad, jedan naprijed, a takva politika nema budućnosti.

Bijana Limpic-Donadić

Bijela knjiga o jedinstvenom europskom prometnom području

Prednost ekološki najprihvatljivijem prijevozniku-željeznici

Europska komisija usvojila je novi paket mjera sa ciljem poboljšanja kompetitivnosti i učinkovitosti europskog prometnog sustava. Bijela knjiga o prometu objavljuje na je 28. ožujka 2011. i donosi prometnu politiku EU-a za sljedećih deset godina uključujući i izgled do 2050. godine. Da li Hrvatske željeznica spremno dočekuju ulazak u Europsku uniju?

Bijela knjiga predviđa 40 različitih mjera kojima se namjerava unaprijediti mobilnost prijevoza robe i putnika. Cilj je smanjiti opterećenost ključnih europskih prometnih čvorišta i povisiti stopu zaposlenosti u prometnom i povezanim sektorima. Naglasak se stavlja na održivi razvoj i zaštitu okoliša, pri čemu je glavni cilj da se do 2050. godine smanji zagađenije okoliša i do 60 posto koje je uzrokovao promet. Takva mjera podrazumijeva smanjenje ovisnosti o naftnim derivatima, a Europska unija čini ozbiljan pomak prema alternativnim izvorima energije.

U Europskoj uniji važnu ulogu čini transportna industrija koja trenutačno zapošljava oko 10 milijuna stanovnika te čini 4,6 posto ukupnog BDP-a Unije. U prosjeku, 10-15 posto od ukupne cijene europskih proizvoda otpada na troškove prijevoza i skladištenja proizvodnih materijala i gotovih proizvoda. Dodatan podatak od značaja jest i činjenica kako europska kućanstva u prosjeku troše do 13 posto kućnog budžeta na prijevoz robe i usluga.

Vezano uz prijevoz putnika i robe, naglasak se prije svega stavlja na unaprjeđenje sustava

željezničkog prometa, pri čemu se ističe ulaganje u trase srednjeg dometa (do 300 km), trostruko povećanje infrastrukture vlakova velikih brzina, te se nastavlja promicanje veće uporabe željezničkog prijevoza, pogotovo putničkog. Ističe se plan rekonstrukcije raspodjele transportnih trošarina među korisnicima prometne infrastrukture (primjerice, predviđa se uspostavljanje europskog sustava elektronskog plaćanja cestarine, sa jedinstvenom metodom i uvjetima plaćanja cestarina za sve korisnike cestovne infrastrukture), čime bi se nastojalo u određenoj mjeri uskladiti trošarina na prometnoj infrastrukturi kroz čitavu uniju. Kao izrazito zanimljiva mjera, predviđen je troslojni paket mjera za rekonstrukciju urbanog prijevoza. Namjera je ukloniti motorna vozila na klasičan pogon iz središta gradova i zamijeniti ih pogonskim sustavima (električna motorna vozila, vozila na hidrogeni pogon i sl.), te povećati kapacitete javnog prijevoza. Istovremeno, planira se uvođenje jedinstvenog sustava naplate urbanih cestovnih trošarina u europskim gradovima. Unija planira uspostaviti posebne fondove za ulaganje u istraživanje alternativnih pogonskih metoda.

Izlazak nove *Bijele knjige* podupro je cijeli željeznički sektor, kao i Zajednica europskih željeznica (CER), Europski upravitelj željezničke infrastrukture (EIM) i Zajednica europske željezničke industrije (UNIFE). Europski željeznički sektor u potpunosti podržava ciljeve vezane uz smanjenje ugljičnih plinova u prometnom sektoru te uspostavljanje jedinstvenog europskog prometnog područja. Sma-

njenje stakleničnih plinova za 20 posto do 2030. i za 70 posto do 2050., u odnosu na razine emisija iz 2008. godine postigao bi se zamjenom osobnih automobila i kombija hibridnim, „plug-in“ hibridnim i električnim vozilima.

Bijela knjiga o prometu izravno i neizravno idu u korist željeznice koja bi trebala u putničkom i teretnom prijevozu preuzeti veći udio prijevoza, nego što ga je do sada imala. Da bi se stvorila otvorena i učinkovita europska željeznička mreža koja je usmjerena na korisnika, potreban je dosljedan i usklađen pristup multimodalnim teretnim koridorima, dovršetak mreže TEN-T i stvaranje europske željezničke mreže pruga velikih brzina. Treba se usmjeriti na punu primjenu načela „korisnik plaća“ i „zagađivač plaća“ te na uključivanje privatnog sektora da bi se uklonila odstupanja, ostvarila dobit i osiguralo financiranje za buduća ulaganja u promet.

Vladina (ne)briga za željeznici

U posljednjih dvadeset godina hrvatski političari i gospodarstvenici favorizirali su izgradnju autocesta, te se je u cestovnu infrastrukturu uložilo 90 posto financijskih sredstava, dok su ostali sudionici u prometu stavljeni na marginu. I dok su nas mediji tijekom svih ovih godina izvještavali o otvaranju dionica novih autocesta, dotle su se Hrvatske željeznice rijetko mogle pohvaliti da su kupljeni novi putnički vagoni, teretni vagoni ili pak izvedbom većih radova na pružnoj infrastrukturi.

Tko je odgovoran da Hrvatska ne iskorištava u dovoljnoj mjeri svoj geoprometni položaj budući da je jedina srednjoeuropska zemlja koja izlazi i na Jadransko more i na rijeku Dunav, te zašto promet po X koridoru, koji je jedan od glavnih europskih koridora, danas dosiže tek petinu tereta koji se je prevozio prije Domovinskog rata. Ukoliko Hrvatska uskoro ne pokrene investiranje u prometnu infrastrukturu, pogotovo željeznički, od njezinog odličnog geoprometnog položaja neće ostati ništa, jer će se pretvoriti u prometno «slijepo crijevo» koju će svi zaobilaziti.

Zbog lošeg stanja na željeznici, čak 75 posto prijevoza iz Riječke luke (koja još nije dosegla razinu prometa od prije rata) koristi cestovnu infrastrukturu. Prosječna starost vozila u željezničkom prometu je 35-40 godina, a više od polovice ukupnog željezničkog prometa odnosi se na gradski i prigradski promet. Nakon dvadeset godina priznali smo kako Hrvatske željeznice nisu odradile svoju razvojnu funkciju, i to ponajprije zbog neprimjerenih kadrovskih rješenja. Godinama se nepomično gledalo kako se na željeznicu navlači patina zastarjelosti zbog nelogičnih poslovnih poteza Uprave HŽ-a i Vlade RH.

U zemljama Europske unije, čijom članicom želi postati i Republika Hrvatska, gospodarstvenici i političari razmišljaju drugačije. Ondje se željezničkom prometu pridaje posebno mjesto, jer se uvidjelo da je željeznica ekološki najprihvatljivija prometna grana (što potvrđuje i *Bijela knjiga*). Željeznička vozila znatno manje onečišćuju okoliš nego milijuni cestovnih vozila, što znači da je željeznica ekološki održiva, ekonomski isplativija i energetski jeftinija.

Da li Hrvatske željeznice spremno čekaju svoj ulazak u EU?

I dok u Europi voze vlakovi velikih brzina (od 200 km/h na moderniziranim prugama, pa čak i 350 km/h na posebno građenoj pruzi prilagođenoj velikim brzinama), Hrvatska nema niti jednu prugu koja je sposobna podnijeti brzinu od 200 km/h u redovitom prometu. Jasno nam je da svoje poslovanje željeznica mora opravdati. No, čini nam se da sa svojim potezima: ukidanje vlakova u međunarodnom i domaćem prijevozu, neusklađenosti voznog reda prema korisnicima, prodajom svojih društava, reorganizacijom činimo korak unazad, a ne naprijed. Upravi treba biti jasno kako smo daleko od moderne infrastrukture, i da jedino zahvalju-

jući radnoj snazi održavamo promet, a rezultati te pogrešne odluke (smanjenje broja izvršnih radnika) možemo vidjeti kada recimo padne veća količina snijega. Kako je smanjen broj izvršnog osoblja zbog neočišćenih skretnica, dotrajalosti voznog parka, vlakovi kasne ili se otkazuju. Pitanje je da li uopće postoji ekonomski pokazatelj koji bi pokazao koliki je gubitak jednoga vagona koji stoji u depou čekajući jedan rezervni dio. Pitanje je što rade i koji su rezultati naših menagera koji bi trebali voditi brigu da se što više roba prevozi željeznicom. Da li je netko odgovarao što je u prošloj godini prijevoz šećerne repe u Osijeku obavio kamionski prijevoznik, a željeznica nije prevezla niti kilogram! Iz navedenih primjera nije teško zaključiti da loše pruge i dotrajali vlakovi, loše kadrovske promjene je vožnja unatrag i vožnja koju skupo plaćaju hrvatski porezni obveznici. Bilo bi nam puno bolje da se već sada oslobodimo sanjarenja da će nam članstvo u Uniji riješiti sve naše probleme. Povijest nas je učila da stvaranjem povjerenja između poslodavca i radnika je najjača karika koja bi nas mogla izvući iz sadašnje situacije. Međutim, ni Uprava HŽ-a, a niti Vlada RH (ne)vidi da je to jedini put za boljitak željeznice i našega gospodarstva.

Biljana Limpić-Donadić

Rezultat hrvatskoga znanja

U otežanim zimskim uvjetima prometovanja, česti su kvarovi lokomotiva i motornih vlakova. Mnogi su putnički vlakovi kasnili ili su otkazani što je izazvalo nezadovoljstvo putnika. Starost lokomotiva i motornih vlakova je veća od 30 godina i unatoč ulaganjima u njihovu modernizaciju pouzdanost nije značajno poboljšana. To se odnosi na postojeće elektromotorne vlakove u prigradskom prometu koji su zbog veće količine snijega i kvarova ispali iz prometa (8. 12. 2012. i 14. 1. 2013.).

Jedini svijetli primjer bio je novi elektromotorni vlak za gradski prigradski promet koji je sve te dane uredno vozio. Slično je bilo i sa druga dva prototipna motorna vlaka. Elektromotorni vlak za regionalni promet vozio je svakodnevno četiri puta za Sisak, a dizel motorni dva puta dnevno za Varaždin odnosno Kotoribu.

Novi elektromotorni vlak za gradsko-prigradski promet

Pouzdanost novih motornih vlakova, koje je proizvela domaća industrija, pokazali su smjer u kojem bi trebali ići. Iz toga razloga opravdano očekujemo da će na nedavno objavljenim natječajima za nabavku 32 elektromotorna vlaka i 12 dizel motornih vlakova pobijediti domaća industrija i da će se novi vlakovi graditi na temelju provjerenih prototipova koji uspješno voze. U godinu i pol dana eksploatacije prototipni elektromotorni vlak za regionalni promet prešao je 300 tisuća kilometra. Nešto kasnije započela je eksploatacija elektromotornog vlaka za gradsko prigradski promet te je on do sada prešao 230 tisuća kilometra.

Novi dizel vlak počeo je voziti u listopadu prošle godine i već je prešao 50 tisuća kilometara u javnom prometu.

Novi vlakovi položili ispit

Sva ova kilometraža koju su učinili navedeni vlakovi ostvareni su bez većih kvarova.

U čemu je tajna uspjeha novih vlakova?

Na novim vlakovima koji su niskopodne izvedbe, sva vitalna oprema nalazi se na krovu, a samo se manji dio opreme nalazi u unutrašnjosti vlaka. To je povoljnije s aspekta zimskih uvjeta vožnje jer tijekom vožnje snijeg ne prodire u ormare s osjetljivom električnom opremom. Njihovi su vučni elektromotori asinkrone izvedbe i oni su otporniji na snijeg i vlagu u usporedbi sa kolektorskim mo-

torima starijih lokomotiva i vlakova. Vlakovi su prije puštanja u promet detaljno ispitani kako bi bili apsolutno sigurni i pouzdani u prometu.

Dana 28. rujna 2012. godine bila je promotivna vožnja novog dizel motornog vlaka od Zagreba do Beča. Dokaz je to nama i Europi da Hrvatska ima vlakove koji mogu voziti i po prugama europskih željeznica. Ne smijemo zanemariti i naš ljudski potencijal jer se prvi puta dogodilo da je hrvatski vlak sa hrvatskim strojovođom stigao u Beč. Sve to dokazuje da hrvatska pamet i hrvatski radnik može zadovoljiti europske standarde.

Milan Brkić



Strojovođa Mladen Ležajić (lijevo) i Vahid Bajraktarević (desno) dopredsjednik SHŽ bili su gosti na promotivnoj vožnji dizel motornog vlaka do Beča.



**SINDIKAT
HRVATSKIH
ŽELJEZNIČARA**
Zagreb, Strojarska 17



Tel. +385 1 3783108, Žat. 855 3640 Fax. +385 1 3783140, Žat. fax. 855 3140
MB 1179764, ž.r. 2484008-1100232817
E-mail: shz@shz.hr, www.shz.hr

POSTANI NAŠ ČLAN

Da li se osjećaš tjeskobno u svojoj radnoj sredini? Uviđaš nepravilnosti i nepoštivanje poslodavca prema tebi, a Ti samo želiš raditi i za svoj rad dobiti dohodak. Radiš prekovremeno, radiš na poslu koji zahtijeva zaštitnu odjeću, a Ti je nemaš. Tvoj život je ugrožen.

Koja su tvoja prava?

Kome se treba obratiti?

Mnogo pitanja, a samo je jedan odgovor.

OBRATI SE NAMA SA POVJERENJEM

Zajedno smo jači jer se borimo za priznavanje svih radnika kao ravnopravnih građana, za poboljšanje uvjeta života i rada radnika, te za pravednije društvo i jednakost.



Podružnica SHŽ: _____
(popunjava Sindikat)

IZJAVA O PRISTUPANJU U ČLANSTVO SINDIKATA HRVATSKIH ŽELJEZNIČARA

Ime i prezime _____
OIB _____
Mjesto stanovanja _____
Ulica i kućni broj _____
Telefon kod kuće _____
Radno mjesto _____
Zanimanje _____
Jedinica _____
Telefon na poslu _____

Ovom Izjavom opunomoćujem i ovlašćujem Sindikat hrvatskih željezničara da me zastupa pred poslodavcem i pred sudom u svrhu zaštite i ostvarivanja mojih kolektivnih i individualnih socijalnih prava i prava iz radnog odnosa.

Ovom Izjavom potvrđujem da sam upoznat s pravima i obvezama člana SHZ (obavezno pročitati Izvod iz Statuta otisnut na poleđini).

U _____, _____ 20..... g.

(vlastoručni potpis)