

VIJESTI

SINDIKAT
ŽELJEZNIČARA
HRVATSKE

S.Ž.

RAILWAYWORKER'S
TRADE UNION OF
CROATIA

SINDIKATA ŽELJEZNIČARA HRVATSKE / broj 8 / travanj 2011.



I to smo mi, žene u transportu str. 7

Intervju: Renato Humić, predsjednik Uprave HŽ PP str. 13

SŽH sudjeluje u novom ETF-ovom projektu TRANSUNION str. 23

Što se krije iza najavljenog revidiranja 1. željezničkog paketa? str. 9

GIERIJA U REDKORJU

uprava hrvatskih željeznica zagreb mihanovičeva 12



izložba fotografija
DRAGUTIN STANIČIĆ
ANTE KLEČINA



I TO SMO MI, ŽENE U TRANSPORTU
od 7. do 31. ožujka 2011.



Prometnica,
kolodvor Zalesina



Prometnica,
kolodvor Brod Moravice



Kondukterka u vlaku

List VIJESTI SŽH
izlazi kvartalno

Izdavač
Sindikat željezničara Hrvatske
Za izdavača
Branko Kreš, predsjednik SŽH-a

Urednica
Katarina Mindum

Adresa
Trg Francuske Republike 13,
10000 Zagreb

Telefoni
01/370 75 81 Žat: 855/ 35 29

Fax
01/370 24 24

E-mail:
szh@szh.hr

Web
www.szh.hr

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

Poštovane kolegice i poštovani kolege



Pred nama je mukotrpan rad oko pregovaranja i sklapanja novih kolektivnih ugovora u svim društvima HŽ Holdinga, pa i u nekim društvima kćerima. Predlagali smo pregovaranje i potpisivanje jedinstvenoga kolektivnog ugovora za sva društva (opći dio), a tarifni dio za svako

društvo posebno. Smatrali smo da bi se na ovaj način izbjegle i ispravile neke nelogičnosti kojih je do sada bilo. Nažalost, sve strane to nisu prihvatile, pa će se tako za svako društvo posebno pregovarati.

Bez obzira na to uvjereni smo da ćemo kolektivno pregovaranje uspješno završiti do jeseni.

Moram se osvrnuti i na tešku tragediju u kojoj je nedavno, na radnom mjestu, život izgubio kolega strojovođa. Kao što sam izjavio i za medije i dalje smatram da je i ova tragedija posljedica zanemarivanja i nedovoljnog ulaganja u infrastrukturu. To se mora izmijeniti. Jer, da parafraziram ministra, prugu ne čine samo šine i pragovi nego i sve oko nje što može ugroziti siguran tijek željezničkog prometa. Sigurnost radnika, korisnika usluga i trećih osoba mora biti na prvom mjestu, kako se ovako nešto ne bi ponovilo.

I na kraju svim članicama i članovima Sindikata željezničara Hrvatske, kao i svim radnicama i radnicima društava HŽ Holdinga d.o.o. i društvima kćerima čestitam Međunarodni praznik rada.

Predsjednik SŽH
Branko Kreš

Sadržaj

**Riječ
predsjednika 3**

Vijesti 4

- Iz HŽ Infrastrukture
- Iz HŽ Putnički prijevoz
- Iz HŽ Cargo

Tema broja 9

- Što se krije iza najavljenog revidiranja 1. željezničkog paketa?
- Europske željeznice i politika

Intervju 13

- Renato Humić: Direktor HŽ Putnički prijevoz

Međunarodni odnosi ... 17

- Problemi okupljaju sindikate
- SŽH uključen u u projekt SCRIPT
- SŽH sudjeluje u novom ETF-ovom projektu TRAN-SUNION

Zanimljivosti 25

- Tko je odgovoran za održavanje putničkih stajališta?

Vijesti iz Sekcija 29

Vijesti iz Podružnica ... 30

Vijesti**IZ HŽ INFRASTRUKTURE**

Napisao: Zoran Maršić, dopredsjednik SŽH-a za područje HŽ Infrastrukture

**Isplata 14 milijuna duga radnicima
HŽ Infrastrukture d.o.o.**

Nakon duge procedure dokazivanja da se obračun naknade plaće za vrijeme godišnjeg odmora ne obavlja u skladu s kolektivnim ugovorom, predsjednik Uprave HŽ infrastrukture priznao je da su naši zahtjevi osnovani.

Na osnovi toga svim radnicima ispravno će se izračunati te isplaćati razlika naknade plaće

za vrijeme korištenja godišnjeg odmora iz 2008. i 2009. godine. Dinamika i rokovi isplate razlike naknade plaće utvrdit će se u roku od 90 dana o čemu će slijediti obavijest.

Obavijest o rokovima i dinamici isplata razlika očekujemo tijekom svibnja u skladu s obećanjem. ■

**Prava radnika na neiskorišteni godišnji
odmor – HŽ Infrastruktura d.o.o.**

Pozivamo sve radnike članove Sindikata željezničara Hrvatske koji nisu iskoristili svoje pravo na godišnji odmor za 2009. godinu da se obrate svojim glavnim povjerenicima podružnica kako bismo pokrenuli postupak za zaštitu prava i dobili obeštećenje.

Neprestano tražimo hitnu popunu sistematizacije na radnim mjestima prometnika vlakova, skretničara i manevrista, zbog neodrživog stanja u pojedinim prometnim sekcijama.

Nedostatak radnika sve češće uzrokuje grubo kršenje radničkih prava o čemu smo, nakon neuspjelih razgovora i rješavanja ovog

problema mirnim putem, obavijestili i Državni inspektorat.

Prema našim saznanjima najgore stanje je u Prometnoj sekciji Rijeke i Prometnoj sekciji Varaždina gdje je mnogo dana neiskorištenoga godišnjeg odmora za 2009. godinu, a prema pokazateljima još gore stanje očekuje se s pravom na godišnji odmor za 2010. godinu.

Nakon ovih činjenica, nažalost ne preostaje ništa drugo nego ovaj problem nastaviti rješavati putem Državnog inspektorata, zahtjeva za zaštitu prava, a ako bude potrebno i sudskim putem. ■

IZ HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA

Napisao: Franjo Jularić, dopredsjednik za područje HŽ Putničkog prijevoza

U posljednje vrijeme zbio se niz događaja koji bi, u vremenima koja nam predstoje, mogli utjecati na položaj radnika i radnička prava u HŽ Putničkom prijevozu. Krenimo redom.

Kao što je poznato, dobili smo novu dvočlanu Upravu: predsjednik Uprave je gosp. Renato Humić, a član Uprave gosp. Mario Musa.

Nova Uprava odmah je krenula s poslom pa je tako u Direkciji smijenjena većina direktora i šefova službi, a na njihova mjesta postavljen je nov stručni kadar, koji će po mišljenju Uprave kvalitetnije obavljati postavljene im zadatke.

Ako saberemo i oduzmemo kakve su uštede donijele navedene smjene u financijskom smislu i broju zaposlenika u Direkciji, dolazimo do zanimljivog podatka .

Povećani su izdaci za masu plaća, a i broj zaposlenih se povećao.

Istu matematiku možemo primijeniti i na nedavne smjene menadžera u GRJ i RJ.

Baš nas zanima što slijedi, a s obzirom na predstojeću novu sistematizaciju i organizaciju i navedeni primjer matematike, plus i plus daju minus.

PAMETNOME DOSTA DA ZAKLJUČI KAKAV ĆE PRIJEDLOG SISTEMATIZACIJE I ORGANIZACIJE BITI.

To su najbolje osjetili naše kolege i kolegice kojima, s danom 20. 2. 2011. godine, Uprava HŽ Putničkog prijevoza nije produžila ugovore, iako su bili unutar sistematizacije potrebnog broja izvršitelja, a iz jednostavnog razloga što bi produžavanjem ugovora stekli pravo na ugovore o radu na neodređeno vrijeme.

Dok se u nekim društvima HŽ Holdinga radnicima koji su unutar valjane sistematizacije automatizmom nakon položenoga pripravnčkog staža nudi ugovor na neodređeno vrijeme,

Uprava HŽ Putničkog prijevoza izigrava odredbe Zakona o radu, a i zaključak Europarlamenta da ugovor o radu na neodređeno vrijeme mora biti pravilo, a ne iznimka.

Ovakvim pristupom ne rješavaju se gorući problemi kao što su:

- kroničan nedostatak radnika (vlakopratinja, blagajne i drugo kolodvorsko osoblje)
- povećan broj neiskorištenoga godišnjeg odmora iz 2010. godine.
- povećan broj bolovanja koji je očito vezan uz iscrpljenost radnika zbog nepoštivanja plana godišnjeg odmora
- rješavanje nelegalnog prekida rada koji je u suprotnosti s odredbama ZOR-a.

Ove godine slijede nam i pregovori oko novog kolektivnog ugovora s obzirom na to da nam sadašnji vrijedi do 18. 7. 2011.

Poslodavac nam je već uputio zahtjev za otvaranje kolektivnog pregovaranja.

Sve u svemu, očekuje nas burna godina. ■

IZ HŽ-CARGA

Napisao: Marijan Lepoglavec, dopredsjednik za područje Carga

Organizacija i sistematizacija u HŽ Cargu d.o.o.

U HŽ Cargu u izradi je nova organizacija i sistematizacija koja je trebala biti primijenjena krajem prošle godine. Sindikat je dao svoje primjedbe što su se odnosile na smanjenje broja radnika i ostale nelogičnosti koje je predložio poslodavac. Na naše svakodnevne upite kako će izgledati konačan prijedlog organizacije i sistematizacije i kada će se početi s primjenom, odgovor još nismo dobili.

Kolektivni pregovori

U Društvu HŽ Cargo kolektivni ugovor istekao je 31. 3. 2011. Pregovori za novi kolektivni ugovor su u tijeku i dogovorena je većina tekstualnog dijela (radno-pravni odnosi), dok tarifni dio kolektivnog ugovora nije moguće ispregovarati bez nove organizacije i sistematizacije. Sindikat je predložio Poslodavcu da se valjanost kolektivnog ugovora produži na još neko vrijeme dok se ne steknu uvjeti za sklapanje novoga kolektivnog ugovora.

ZNR

Revizija procjene opasnosti po radnim mjestima u glavnim poslovnicama i poslovnicama HŽ Carga započela je u veljači ove godine. Osnovane su radne grupe u kojima sudjeluju i koordinatori povjerenika za ZNR iz našeg sindikata. Revizijom procjene opasnosti želi se osigurati poštivanje osnovnih normi iz zaštite na radu, utvrditi rizik i izloženost radnika tim rizicima te štetnost po pojedinim radnim mjestima koja utječu na položaj i zdravlje radnika.

Kao što je poznato izmjenama i dopunama Pravilnika 654 (pravilnik o službenoj odjeći, osobnim zaštitnim sredstvima i opremi), Poslodavac je ukinuo pravo na službenu dojeću i obuču u HŽ Cargu. Poslodavac je ovih dana dao na savjetovanje Kodeks poslovne komunikacije i odijevanja radnika društva HŽ Cargo u kojem, između ostalog, traži od radnika da poštuju pravila odijevanja pa čak da određene skupine radnika nose odijela, a koje li slučajnosti - ukinuta je službena odjeća za sve radnike HŽ Carga. ■

Održani seminari za članove povjerenstva podružnica

Napisala: Katarina Mindum, dopredsjednica za obrazovanje i međunarodne odnose

U veljači ove godine SŽH je nastavio s provođenjem svog projekta Kontinuiranoga sindikalnog obrazovanja. Do sada su održani jednodnevni seminari u podružnicama Rijeke, Splita i Ogulina.

Tema seminara je Podružnica - ustroj i komunikacija. Seminar je namijenjen svim članovima povjerenstva podružnice, a naročito novoizabranim članovima. U prvoj cjelini govorilo se o ustroju SŽH-a, financijskom pravilniku i ulozi povjerenstva podružnice, dok je u drugoj cjelini uz uvod u komunikacijske vještine bila riječ o poslovnoj komunikaciji, pisanju dopisa i vijesti.

U završnoj aktivnosti su razmijenjene informacije, iskustava i primjeri dobre prakse.

U predavanjima i raspravama govorilo se o najaktualnijim problemima iz sindikalnog rada, zaštite radničkih prava, unapređenja uvjeta rada i sigurnosti radnih mjesta te razumijevanju procesa donošenja odluka na različitim razinama i mogućnosti utjecaja.

Ključno mjesto gdje se članovi pridružuju sindikatu je lokalna sindikalna organizacija - podružnica. Kontinuirano sindikalno obrazovanje pomaže da se odgovorni poslovi sindikalnog povjerenika obavljaju kvalitetno i na zadovoljstvo svih članova koji su svojim predstavnicima iskazali povjerenje. ■

V. savjetovanje: Zaštita na radu u regiji Alpe - Jadran

Napisao: Josip Puškarić, dopredsjednik za područje zaštite na radu

U organizaciji Ministarstva gospodarstva, rada i poduzetništva Republike Hrvatske te Opće ustanove za osiguranja od nesreća iz Beča (AUVA) i Inspekcije rada Republike Austrije, u Opatiji je 31. ožujka i 1. travnja 2011. god. održano V. savjetovanje na temu Zaštite na radu u regiji Alpe – Jadran. Izvršna organizacija povjerena je Zavodu za

istraživanja i razvoj sigurnosti d.d., Zagreb i Udruzi za promicanje zaštite, Zagreb. Savjetovanje je organizirano kako bi ugledni stručnjaci iz Austrije, Hrvatske, Slovenije, Italije i drugih susjednih zemalja te uvaženi socijalni partneri (među njima i SŽH), razmijenili saznanja i aktualna iskustva iz zaštite na radu i medicine rada.

Teme savjetovanja bile su:

- strategija zaštite na radu (svijet, Austrija, Hrvatska)
- jačanje administrativnih kapaciteta u području zaštite na radu u RH (IPA)
- sigurno održavanje (tema godine u EU)
- utvrđivanje opasnosti od elektromagnetskih polja u uredima i dr.
- zaštita na radu u Republici Italiji
- komora zaštite na radu.

Na kraju uspješnog savjetovanja, predstavnik nadležnog ministarstva i Nacionalnog vijeća za zaštitu na radu dao nam je garanciju i za buduću suradnju.

Osim toga već su ugovoreni sastanci s predstavnicima Hrvatskog zavoda za zaštitu na radu i sigurnost na radu (tema: Nacionalni program zaštite zdravlja i sigurnosti na radu - predsjednica Sonja Padovan-Janković), te predstavnicima Zavoda za istraživanja i razvoj sigurnosti (Lovro Vrus, dipl. ing. fizike - elektromagnetska zračenja).

Sveprisutnost uređaja i instalacija koji emitiraju zračenje na gotovo svim radnim mjestima, daje nam za pravo nastaviti s našim aktivnostima vezanim uz dokazivanja i traženja od poslodavaca da osiguraju potrebnu zaštitu od opasnosti i štetnosti za zdravlje radnica i radnika. ■

I to smo mi - žene u transportu

Napisala: Katarina Mindum, dopredsjednica SŽH-a za međunarodne odnose i obrazovanje

U ovoj eri globalizacije kada poduzeća i države počinju rezati skrivene troškove kao što su troškovi zdravlja i sigurnosti, žene često plaćaju najveću cijenu.

Unatoč njihovoj rastućoj prisutnosti, sudjelovanje žena u transportnoj industriji još je uvijek ograničeno, osobito u određenim prijevoznim podsektorima.

U tom smislu Sindikat željezničara Hrvatske i Europska federacija radnika u transportu – ETF ukazuju na nedostatak podataka i vidljivosti u odnosu na žene koje rade u transportnoj industriji kao i na općenito loše razumijevanje o sve većoj prisutnosti žena u prometu i specifičnih potreba ženske radne snage koja ulazi u taj sektor.

Nepostojanje mjera i politika za upravljanje tom promjenom s obzirom na to da percepciju spola kao snažne dimenzije promjena obično prevede i socijalni partneri i politika, povećava rizik da žene kao rastući segment prijevozne radne snage postanu izložene lošijim radnim uvjetima.

Žene u različitim zemljama suočavaju se s različitim izazovima. Za neke su zdravlje i

sigurnost na radu na prvom mjestu, a druge će se boriti za prava roditeljskog dopusta ili za zaštitu



od seksualnog uznemiravanja. Koje god to pitanje bilo, pobjeda u jednoj zemlji jest kamen temeljac za promjene u svakoj drugoj zemlji.

Mjesec ožujak i ove je godine bio mjesec posvećen ženama zaposlenim u željezničkom sektoru i njihovoj borbi na području ravnopravnosti, jednakih mogućnosti, poboljšanja uvjeta rada, sigurnosti na radu, pomirenja radnih i obiteljskih obveza, zaštite dostojanstva i cjeloživotnog obrazovanja.

Sekcija žena SŽH organizirala je izložbu fotografija pod nazivom »I to smo mi, žene u transportu« u galeriji u predvorju, u željezničkoj upravnoj zgradi.

Izložba je bila svečano otvorena uoči Međunarodnog dana žena i trajala je do kraja mjeseca.

Sindikata željezničara Hrvatske izložbu će postaviti i u drugim željezničkim čvorovima. ■

ISPITIVANJE KVALITETE OSOBNIH ZAŠTITNIH SREDSTAVA

Napisao: Josip Puškarić, dopredsjednik za područje zaštite na radu

Neobična ili možda bolje rečeno komična priča o svakodnevnom podnošenju primjedbi radnika na kvalitetu osobnih zaštitnih sredstava dobila je novu dimenziju u zahtjevu ispitivanja kvalitete OZS-a, konkretno odijela za zaštitu od kiše, radnika HŽ Carga kolodvora Rijeka (manevrist, rukovalac manevre), koji su službeno zatražili njihovi povjerenici te sam koordinator.

Nakon što je Povjerenstvo u sastavu: predstavnik Poslodavca, stručnjak ZNR-a, koordinator povjerenika ZNR-a (formirano sukladno odredbama Pravilnika 654), zaprimilo pritužbu radnika koji imaju pravo i obvezu nošenja odjeće za zaštitu od padalina (odijelo za zaštitu od kiše, šifra 20 686), da ona nema potrebnu kvalitetu, izvršen je nadzor. Povjerenstvo je utvrdilo opravdanost primjedbe, odnosno da navedeno zaštitno

sredstvo nema potrebnu kvalitetu te su sve primjedbe pisano iskazali.

Nažalost, tada na snagu stupa birokracija koja zahtijeva da koordinator ZNR-a, PPZ-a i ekologije, navede podatke (iako je jedan od radnika zaštitno sredstvo zadužio samo sat prije?!), kao što su datum zaduženja, broj dispozicije i broj ugovora po kojoj su OZS-i dostavljeni u poslovnicu, točan datum i mjesta na kojima su odijela propustila. Sve to u smislu reklamacije (pretpostavka je da vjerojatno kiša neće padati u međuvremenu?!), a tek potom bi se ispitala kontrola odijela.

Naravno da smo istog trenutka oštro reagirali prema ovlašteniku I. razine (direktor Proizvodnje), s jasnim zahtjevom da se žurno zamjena navedena kišna odijela, a istodobno da se pristupi istražnim i dokaznim postupcima. ■

Revizija procjene opasnosti u društvu HŽ Cargo

Napisao: Josip Puškarić, dopredsjednik za područje zaštite na radu

Želeći promijeniti negativni slijed događanja (ukidanje prava i obveze nošenja zaštitne odjeće), inicirali smo izradu revizije Procjene opasnosti u kompaniji HŽ Cargo. Kao što je poznato, Uprava HŽ Carga je, bez obzira na važeće odredbe Procjene opasnosti, promijenila Pravilnik 654 na način da je ustegnula zaštitna sredstva i opremu radnicama i radnicima na pojedinim radnim mjestima.

Svoje odluke temeljila je na »stručnim« mišljenjima »stručnih« kadrova, a sve radi

racionalizacije poslovanja.

Uvidjevši da je takva odluka u suprotnosti s aktima na snazi, Uprava HŽ Carga donijela je odluku (na našu inicijativu!) o pokretanju postupka izrade revizije Procjene opasnosti, koja će biti stručna podloga za izradu novog Pravilnika 654.

Konkretno, to znači da smo osigurali prisutnost sindikata pri izradi Revizije, tj. mogućnost davanja prijedloga u budućim izmjenama i dopunama Pravilnika 654. Prvenstveno, pritom mislimo na obvezno

vraćanje, ako ne službene odjeće, onda svakako prikladne zaštitne odjeće i obuču za radna mjesta: carinski otpremnik - komercijalist te robni blagajnik.

Ujedno smo već sad s obzirom na to da je za radna mjesta: rukovalac manevre, manevrist i manevrist na vlaku, odredbama Pravilnika 654 za zaštitu nogu poredviđena cipela visine sarice od 12 centimetara, putem koordinatora uputili zahtjev da se predvidi nabava zaštitnog sredstva koje će spriječiti

upad snijega u samu cipelu. Proučavajući pozitivne zakonske i podzakonske akte te stručnu literaturu, pronašli smo svrsishodan način zaštite. Riječ je o gamašama (gležnjacima), odnosno zaštitnom sredstvu koje pokriva dio noge od koljena do cipela.

Ovo zaštitno sredstvo sprječava upadanje snijega u cipele, a ako se radnik kreće kroz visoku travu, štiti noge od vlage i blata. S obzirom na to da navedenih radnih mjesta ima i u HŽ Infrastrukturi, jednak zahtjev uputili smo i Upravi HŽ Infrastrukture. ■

Tema broja

Što se krije iza najavljenog revidiranja 1. željezničkog paketa?

Prijedlog za Direktivu o osnivanju jedinstvenoga europskoga željezničkog područja (COM (2010) 475)

Cilj Prijedloga je zamijeniti Direktive 2001/12/EZ, 2001/13/EZ i 2001/14/EC od 26. veljače 2001. i njihovih povezanih direktiva, koje zajedno predstavljaju prvi željeznički paket, novom, jednom Direktivom, uz obrazloženje da će na taj način administrativno pojednostaviti, zakonski pojasniti i odrediti taj prvi paket radi poboljšanja rada željezničkog tržišta.

Krijući se iza pukog pojednostavljenja, Komisija je objavila zapravo izuzetno težak i tehnički zahtjevan tekst koji očito skriva političke ciljeve što će neminovno imati ogromne posljedice na europskim željeznicama, a možda čak zadire u osnovna prava, kao što su pravo na štrajk.

Napad na sindikalne slobode se pojavljuje u dodacima (Aneks VII, točka 9), u nekoliko stavaka koje možda zvuče bezopasno, ali su zapravo neprihvatljivo zadiranje, koje ETF snažno osuđuje i protiv njega će se odlučno boriti.

Ovom izlikom, inicijativa Europske komisije može potkopati radničku slobodu da zaustavi svoj rad tijekom spora i osigura regulatorne

mjere koje jesu i moraju ostati u nadležnosti država članica.

Za željezničare, to preinačenje je mnogo širi proces od jednostavne revizije; inicijativa Komisije mora se zapravo smatrati četvrtim željezničkim paketom.

Pravni okvir je u više navrata i iz temelja promijenjen. Ako se provede, sektor će postati de-strukturiran s rastućom subsidiarizacijom (cjepkanjem na filijale) u organizaciji velikih multinacionalnih kompanija, kao što je to bio slučaj u drugim sektorima (telekomunikacije, civilno zrakoplovstvo i sl.).

Iako se tvrdi da je svrha olakšati pristup tržištu dajući prioritet novim sudionicima (mala i srednja poduzeća), s ovim novim zakonima institucije Europske unije će omogućiti glavnim međunarodnim operatorima da povežu cijeli proces restrukturiranja sa svojom vlastitom korporacijom i sačuvaju dominantan položaj oslanjajući se na praksu socijalnog dampinga koju će uhodati njihove podružnice.

U tom slučaju tradicionalna poduzeća će se destrukuirati u korist operativne strategije velikih multinacionalnih kompanija koje su pojačane u skladu s odredbama o uslugama povezanim sa željeznicom koje sadrži predložena revizija.

Uočava se obveza »pravne i organizacijske neovisnosti, te neovisnosti u odlučivanju« usluge operatora naspram njihovih tvrtki koje bi držale dominantnu poziciju, kao ponovno prihvaćanje procesa destrukuiranja sektora što bi ugrozilo industrijski know-how i opstojnost.

Željezničari kritiziraju promjene koje proizlaze iz općega otvorenog pristupa infrastrukturi podnositeljima zahtjeva koji nisu željeznička poduzeća. U nekim državama članicama, dajući prioritet teretu na europskoj željezničkoj mreži, ova promjena je već dijelom u primjeni. Željeznička poduzeća će izgubiti kontrolu nad svojim prijevoznim planovima; svest će se na vučne aktivnosti, tj. bit će izostavljena u procesu bilo kakve kontrole prijevoza, a istovremeno izložena gospodarskom pritisku pokretača.

Druga dalekosežna promjena je redefiniranje odvojenih računa, pravnih i organizacijskih postupaka u tom sektoru.

Revidiranje ide izvan onoga što je navedeno u preambuli. Ona redefinira karakteristike različitih igrača i njihovo međusobno povezivanje. Dok se s jedne strane Europski parlament zalaže za potpuno razdvajanje upravljanja infrastrukturom i prijevoza, te kritizira Komisiju što nije napravila prijedlog u tom pravcu, Komisija ne zahtijeva organizacijsku odvojenost, ali sustav naplate i raspodjela kapaciteta trebaju biti odgovornost posebnih tijela. Uistinu, Komisija održava trenutačnu strukturu holdinga na području EU, ali upravitelji infrastrukture su izgubili svoje

glavne ovlasti, odnosno raspodjelu kapaciteta. Pitanje je što upravitelj infrastrukture može poduzeti ako ne kontrolira raspodjelu kapaciteta?

Osim toga željezničari dovodeu pitanje sposobnost regulatornog tijela za izdavanje tehničkih mišljenja o prijedlozima čija procjena nije u njegovoj nadležnosti s obzirom na uvjet da njegove ovlasti budu neovisne kako od željezničkog prijevoznika tako i od upravitelja infrastrukture.

Konačno, željezničari oštro osuđuju pokušaj Komisije da vlada željezničkim prijevozom preko uvredljive provedbe članka 290. Ugovora.

S ovim prijedlogom, Komisija traži da organiziranje bitnih dijelova sektora bude u nadležnosti Europskog parlamenta i Vijeća, usprkos prometnim politikama definiranim industrijskom strategijom svake države članice i željezničkih operatora.

Na sjednici održanoj 17. studenoga 2010. Željeznička sekcija ETF-a odlučila je organizirati europsku akciju radnika u željezničkom prometu u odnosu na prijedlog Komisije o tzv. »Revidiranju 1. željezničkog paketa« (Nacrt Direktive o osnivanju europskoga željezničkog područja, COM (2010) 475).

Europska demonstracija će se održati krajem svibnja 2011. u Bruxellesu, dan uoči glasovanja Odbora za transport Europskog parlamenta o revidiranju. ■

Europske željeznice i politika

Treći željeznički paket direktiva i Regulativa o javnim uslugama usvojile su europske institucije, nakon nekoliko godina teških diskusija. Ciljevi trećeg paketa bili su liberalizacija međunarodnoga putničkog prometa, razvijanje sveobuhvatnog seta prava putnika i uspostavljanje pravnog okvira za certificiranje strojovođa.

Treći paket čine: Direktiva 2007/58/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 23. 10. 2007. kao amandman na Direktivu Vijeća

91/440/EEC o razvoju željeznica EU i Direktivu 2001/14/EC o alokaciji kapaciteta željezničke infrastrukture i naplaćivanja naknada za korištenje infrastrukturom.

Cilj ove direktive je otvaranje, tj. liberalizacija tržišta međunarodnoga putničkog prometa 1. 1. 2010. godine. Uvjeti koji moraju biti zadovoljeni za pristupanje željezničkih operatora stranim tržištima su: mobilni kapaciteti i strojovođe autorizirani za usluge u zemljama članicama, licenca željezničkog

operatora zemlje članice EU, certifikat o sigurnosti koji izdaje nacionalni odbor za sigurnost svake zemlje članice gdje je planiran prijevoz te infrastrukturni kapaciteti, kako bi redovne usluge bile osigurane.

Otvaranje tržišta, također, uključuje kabotažu (cabotage) na međunarodnim uslugama (prijevoz putnika između dva mjesta unutar jedne zemlje članice EU). Europska komisija, također, naglašava da integracija željezničkog sistema EU podrazumijeva tehničku harmonizaciju kako bi se osigurala interoperabilnost mobilnih kapaciteta i opreme.

Uzimajući u obzir različite segmente željezničkog saobraćaja - regionalnog, nacionalnog i internacionalnog - Europska komisija je istakla dva modela otvaranja tržišta za konkurenciju: za dodjelu ugovora o izvršenju javnih usluga može biti upotrijebljena kompetitivna procedura. Sa stanovišta EK-a, ovaj model bio bi funkcionalan za prigradski i regionalni promet, što stvara osnovu za modernizaciju Regulative br. 1191/69 o izvršenju javnih usluga; drugi model podrazumijeva otvoreni pristup infrastrukturi operatorima koji nude međunarodne usluge. Ovaj model je prikladniji za međunarodne usluge i specifične usluge gdje komercijalne inovacije mogu privući nove korisnike.

Regulativa EC br. 1371 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. 10. 2007. godine o pravima i obavezama putnika

Ova direktiva jasno definira: dostupnost karata (načine rezerviranja i prodaje karata), odgovornost željezničkih operatora prema putnicima i njihovoj prtljazi, kašnjenja, propuštene veze i otkazivanje, kompenzacije za kašnjenja, tretman invalidnih osoba, sistem informiranja putnika, žalbe putnika i sl.

Jedinstvena transportna politika naglašava: povećanje prava putnika, povećanje kvalitete i efikasnosti putničkoga željezničkog prijevoza te povećanje učešća željeznica na transportnom tržištu.

Prava putnika u željezničkom prometu trebaju se temeljiti na postojećem jednoobraznom sistemu međunarodnog zakona (CIV i COTIF), te navedenoj Regulativi.

U nastojanju da željeznički sektor u EU učini atraktivnijim, EK želi prava putnika bolje zaštititi, naročito s obzirom na nadoknadu za kašnjenje vlaka.

Pristup informacijama i tarifama te jednostavne mogućnosti nabave vozne karte su elementi koji značajno mogu učiniti željezničku uslugu atraktivnijom.

Također, EK želi jasnije definirati odgovornost željezničkih operatora u slučaju nesreća, nezgoda ili kašnjenja vlakova (kompenzacije za kašnjenje: 25% od cijene karte za kašnjenja od 60 do 119 minuta, 50% od cijene karte za kašnjenja od 120 minuta i više).

Komisija, također, podcrtava i prava invalidnih osoba. EK ovom Regulativom želi zaštititi vitalne interese putnika na otvorenom, liberaliziranom tržištu željezničkih usluga.

Direktiva 2007/59/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 23. 10. 2007. godine o certificiranju strojovođa koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sistemu Zajednice EU.

Studija koju je izradila EK 2002. godine ukazala je na činjenicu da se zakoni o certificiranju strojovođa značajno razlikuju i identificirane su brojne administrativne zapreke pri dobivanju nekoliko certifikata o sigurnosti koji trebaju biti izdani ako željeznički operator želi obavljati usluge izvan nacionalnih granica. Stoga je EK Europskom parlamentu još 2003. godine uputila prijedlog o europskoj licenci za strojovođe.

Direktiva je utemeljena na povijesno važnom ugovoru zaključenom između Europske federacije radnika u transportu – ETF-a i Zajednice europskih željeznica – CER-a o određenim aspektima mobilnih

radnika uključenih u interoperabilne usluge prekograničnih prijelaza.

Pravo licenciranih željezničkih operatora na pristup cijeloj mreži za unutarnji i međunarodni prijevoz rezultirat će povećanom mobilnošću strojovođa preko nacionalnih granica.

Implementacija Direktive će, između ostalog, pridonijeti: kretanju strojovođa od jedne do druge države članice EU, kretanju strojovođa od jednog do drugog željezničkog operatora, priznavanju licenci i harmonizaciji pratećih certifikata strojovođa kroz teritorij EU-a.

Licenca potvrđuje da strojovođa zadovoljava minimum uvjeta vezanih uz zdravstvene zahtjeve, obrazovanje i opće profesionalne vještine.

Regulativa o javnim putničkim uslugama u željezničkom i cestovnom prometu (EC) br. 1370/2007 od 23. 10. 2007. (Public Service Regulation)

Ovom Regulativom se ukidaju prijašnje regulative: 1191/69 i 1107/70, koje podrazumijevaju obvezu zaključivanja ugovora (Public Service Contracts – PSC) o javnim uslugama (Public Service Obligations – PSO) za svaki transport gdje se takve obaveze primjenjuju.

PSO podrazumijeva zahtjev koji definira ili determinira odgovarajuća vlast kako bi se osigurala usluge javnoga putničkog prijevoza od općeg interesa koje operator, ako bi se tretirale s njihovog komercijalnog interesa, ne bi preuzeo ili ne u jednakom opsegu ili pod jednakim uvjetima bez nadoknade.

Tijekom perioda implementacije PSO, operator će direktno ili indirektno dobivati kompenzaciju iz javnih fondova (Public Service Compensation) za izvršene usluge. PSC se fokusira na posebna pravila i

pojačanu transparentnost u vezi sa stupnjem kompenzacije i primijenjenih metoda obračuna ovih kompenzacija. PSC će jasno definirati PSO koje operator mora izvršiti, predmetno geografsko područje te na objektivan i transparentan način unaprijed definirati parametre, na temelju kojih će se izvršiti plaćanje kompenzacije.

Trajanje PSC će biti ograničeno i neće prelaziti 10 godina za autobusne prijevoznike i 15 godina za željezničke operatore.

Ugovori mogu biti dodijeljeni direktno ili putem konkurentske tenderske procedure.

Ako se kompenzacija dodjeljuje direktno, kako bi se izbjeglo nedovoljno ili prekomjerno kompenziranje javnoga željezničkog operatora, kvantitativni financijski efekti odnosnog operatora bit će razmatrani pri obračunu financijskog efekta.

Troškovi i prihodi moraju biti obračunati u skladu s valjanim knjigovodstvenim i fiskalnim pravilima. Kako bi se povećala transparentnost i izbjegle unakrsne subvencije, gdje javni operator ne obavlja samo usluge PSO koje su predmet kompenzacije već je uključen u obavljanju i pružanju drugih usluga, računi navedenih PSO moraju biti odvojeni.

Ova Regulativa je u zemljama EU trebala stupiti na snagu 3. prosinca 2009. godine. Pravni akti koji su pripremali otvaranje tržišta putničkog prometa u 2010. godini, što bez sumnje donosi konkurenciju širom Europe, omogućuju da željeznički sektor postane kompetitivniji vid transporta orijentiran korisniku.

Prema izjavi dr. Johanesa Ludewiga, predsjednika CER-a, zemlje članice EU imaju jasnu pravnu osnovu i različite alate na raspolaganju: »Sada je na vladama europskih zemalja da upotrijebe ove alate i donesu odluke orijentirane na budućnost.« ■

INTERVJU: Renato Humić, predsjednik Uprave HŽ Putnički prijevoz d.o.o.

Razgovarala: Katarina Mindum, dopredsjednica za obrazovanje i međunarodne odnose



Recite nam nešto o sebi i o Vašim prethodnim iskustvima.

Diplomirao sam na Fakultetu Prometnih Znanosti u Zagrebu 1997. te se zaposlio na Hrvatskim željeznicama. Godine 2004. bio sam gost DB-a na

tri tjedna te prošao stručno usavršavanje u Münchenu, Frankfurtu i Berlinu. Prošle godine sam na Ekonomskom Fakultetu, Sveučilišta u Zagrebu magistrirao na studiju Poslovna ekonomija te stekao zvanje Sveučilišnog specijalista poslovne ekonomije. Radio sam kao voditelj Grupe za organizaciju i izvršenje prijevoza i kao šef službe PJ Tehnologija u HŽ Putničkom prijevozu. U rujnu 2010. imenovan sam za člana Uprave HŽ PP-a, a u veljači predsjednikom Uprave HŽ PP.

Kakvo je zatečeno stanje u HŽ Putničkom prijevozu u odnosu na Vašu viziju HŽ Putničkog prijevoza?

Gospodarske prilike, kako u svijetu tako i na našim prostorima, uvelike utječu na prijevoznu potražnju koja se prije svega smatra izvedenom potražnjom. Vrijeme gospodarske krize kada je kompletno gospodarstvo zabilježilo pad aktivnosti, uzrokovalo je posljedice i u željezničkom prijevozu putnika koji je zabilježio stagnaciju broja prevezenih putnika. Tako je u razdoblju I. - XII. 2010. godine otpremljeno za 5,4% manje putnika u odnosu na ostvarenje 2009. Godine.

U 2010. godini udio željezničkog prijevoza u ukupnom kopnenom i zračnom prijevozu svih putnika u Hrvatskoj koji se koriste

javnim prijevozom iznosi 54,5% mjereno u prevezenim putnicima.

U 2011. godini Hrvatska bi trebala postupno izaći iz recesije, no kako je taj trend prilično spor zahtijeva se daljnje strogo pridržavanje mjera štednje i racionalizacije poslovanja. Obzirom da velik dio korisnika željezničkih prijevoznih usluga čine svakodnevni migranti, učenici, studenti i radnici, koji bez obzira na smanjenu kupovnu moć imaju potrebu svakodnevno putovati u školu ili na posao, u 2011. godini očekujemo poboljšanje rezultata prijevoza u odnosu na 2010. godinu.

Cilj HŽ Putničkog prijevoza je postati vodeći prijevoznik u Hrvatskoj orijentiran na masovan i kvalitetan željeznički prijevoz putnika, u skladu s tržišnim načelima poslovanja.

Glavni operativni ciljevi za 2011. godinu jesu: povećanje broja prevezenih putnika i prihoda od prijevoza putnika, povećanje putničkih kilometara, smanjenje rashoda, nastavak modernizacije putničkih vagona kroz srednje i velike popravke i nabava ukupno 7 novih motornih vlakova (4 elektromotorna vlaka za gradsko prigradski prijevoz i 3 elektromotorna vlaka za regionalni prijevoz).

Budući da je željeznica ekološki najprihvatljiviji oblik javnog prijevoza, time potičemo i apeliramo na građane da postanu svjesni očuvanja okoliša i negativnih učinaka koji na njega ostavljaju korištenjem svojih osobnih automobila i drugih oblika javnog prijevoza, za okoliš neprihvatljivih i nepovoljnih.

Koji su kriteriji bili odlučujući prilikom odabira novoimenovanih menadžera u HŽ Putničkom prijevozu?

Nova imenovanja menadžera rezultat su reorganizacije poduzeća i stvaranja nove

kadrovske garniture na način, da se gdje god je to moguće, koriste svi raspoloživi i školovani kadrovi unutar sustava čija je prednost poznavanje problematike poslovanja. U skladu s time i na temelju Odluke Uprave HŽ Putničkog prijevoza osnovano je povjerenstvo koje je bilo zaduženo za provedbu regularnosti predmetnog natječaja te procjenu i odabir dostavljenih zamolbi prema traženim kriterijima i zadanim aktivnostima vezanim uz plan poslovanja, prispjele iz svih Regionalnih jedinica. Na temelju obrađenih i analiziranih dostavljenih materijala te procjene opravdanosti istih obavljani su razgovori sa svim zainteresiranim kandidatima pojedinačno. Sukladno tome, te na temelju niza aktivnosti koje se u HŽ Putničkom prijevozu provode sa ciljem prilagodbe poslovnih procesa zahtjevima tržišta, a u svrhu osiguranja održivog i profitabilnog poslovanja, dosadašnji interni ustroj dijelom je korigiran. Izabrani su dokazani i provjereni stručnjaci koji su na željeznici već dugi niz godina, kojima predmetna problematika nije strana te koji su pokazali pozitivne rezultate tijekom svoga rada. Menadžeri na terenu pokrivaju znatan, zahtijevan i odgovoran opseg posla te imaju pod svojom ingerencijom veliki broj radnika iz više struktura rada kojima rukovode i obavljaju zadani im posao u skladu s odredbama Ugovora o radu i drugih važećih propisa, a prema zahtjevima Uprave.

Koji će biti Vaši prioriteti u nadolazećih šest mjeseci što se tiče HŽ Putničkog prijevoza?

Cilj svih aktivnosti HŽ Putničkog prijevoza usmjeren je na povećanje obujma prijevoza putnika i prihoda, a aktivnosti i mjere kojima planiramo ostvarenje planiranih ciljeva, navodimo prema slijedećem:

- unapređenje i razvoj usluge željezničkog gradsko-prigradskog prijevoza putnika grada Zagreba na način uvođenja karnet prijevoznih karti koje bi se mogle kupiti putem više kanala prodaje (prodajnim mjestima HŽ-a, prodajnim mjestima ZET-a, kioscima i slično). Sukladno tome, potrebno je pojačati kontrole ispravnosti prijevoznih isprava čime bi se povećali prihodi,
- daljnji nastavak pregovora s gradom

- Zagrebom i ZET-om vezano za problematiku financiranja u gradsko-prigradskom prijevozu grada Zagreba,
- određivanje i prilagođavanje voznog reda sukladno potrebama tržišta i našim tehnološkim i prometnim mogućnostima. Izraditi analizu opravdanosti te temeljem toga za relacije koje se pokažu profitabilne uvoditi nove vlakove ili pojačati sastav postojećih dok na neprofitabilnim pravcima smanjivati ili čak ukidati određene vlakove,
 - kvalitetna organizacija prijevoza temeljena na povezivanju grada Zagreba s okolnim gradovima, podizanje kvalitete usluge u IC i ICN vlakovima. Nabaviti nove elektromotorne vlakove za gradsko-prigradski prijevoz te regionalni prijevoz i modernizirati postojeće prijevozne kapacitete čime se korisnicima naših usluga nudi i pruža veća sigurnost i udobnost putovanja.
 - formiranje cijena prijevoza sukladno tržišnoj ponudi i potražnji te drugim ekonomskim kriterijima uz manje eksploatacijske troškove,
 - daljnje jačanje suradnje s regionalnom i lokalnom upravom i samoupravom kroz ugovaranje subvencioniranog prijevoza kao što je to već višegodišnja praksa,
 - ugovaranje subvencioniranog prijevoza sa županijama, gradovima i općinama gdje su oni ti koji subvencioniraju prijevoz učenika, studenata i radnika u željezničkom prometu,
 - povećati iznos državne subvencije za onoliko koliko iznosi dio nepokrivenih troškova na prugama od općeg gospodarskog interesa u javnom željezničkom prijevozu ili za iste potpisati PSO ugovore sa županijama uz suradnju MMPI-a da ne dođe do njihovog ukidanja.
- Uz navedeno, važno je ponuditi različite mogućnosti posebnog prijevoza, kao što je uvođenje izletničkih i prigodnih vlakova te ugovaranje agencijskih vlakova u međunarodnom prijevozu uz niz drugih aktivnosti.

U prigradskom prijevozu kao i u ostalim segmentima putničkog prijevoza potrebno je provoditi češće kontrole ispravnosti prijevoznih isprava od strane nadležnog osoblja. Tijekom 2011. godine nastavit će se s provođenjem mjera racionalizacije troškova. Povećanje obujma prijevoza i prihoda od prijevoza putnika planira se ostvariti sa smanjenim brojem radnika, uz prethodnu potrebnu i planiranu nabavku novih i modernizaciju postojećih prijevoznih i stabilnih kapaciteta, čime će se povećati proizvodnost rada.

Kako komentirate Zakon o radu i zaključak Europskog parlamenta o radu na neodređeno vrijeme kao pravilu, a ne iznimci?

U HŽ Putničkom prijevozu je minimalan broj radnika koji imaju zasnovan radni odnos temeljem Ugovora o radu na određeno vrijeme. Navedeno se provodi ne kao praksa već potreba s ciljem održavanja redovitog procesa rada u slučaju privremene nenazočnosti radnika uzrokovane težom bolesti ili korištenja porodiljinog dopusta, zbog privremene potrebe obavljanja određenih poslova, zbog ostvarenja određenog poslovnog pothvata ili drugih nenadanih i neplaniranih okolnosti te zbog slučajeva utvrđenih Zakonom o radu ili drugim zakonom. Stoga ne stoji tvrdnja da je u HŽ Putničkom prijevozu ugovor o radu na neodređeno iznimka, a ne pravilo, već upravo suprotno. Dužnost poslodavca jest upoznati radnika s odredbama Ugovora o radu i obučiti ga za radno mjesto koje će obavljati, a dužnost radnika jest da se upozna s procesom i tehnologijom rada te da svlada zadatke posla za koji će biti zadužen. Ukoliko nakon probnog roka radnik zadovolji sve unaprijed postavljene zadatke i zadaće, njegovo zapošljavanje nije uopće upitno.

Što nam možete reći o novoj sistematizaciji i organizaciji u HŽ Putničkom prijevozu?

Novi Pravilnik o sistematizaciji i organizaciji društva HŽ Putnički prijevoz je u završnoj fazi izrade. Pri samoj izradi sistematizacije u obzir su uzeti svi potrebni i bitni parametri te mišljenja stručnih radnika koji direktno

sudjeluju u organizaciji procesa rada. Prijedlog sistematizacije i organizacije po donošenju uputiti će se Socijalnim partnerima s pravom na kolektivno pregovaranje na mišljenje i savjetovanje.

Što Uprava HŽ-Putničkog prijevoza planira učiniti po pitanju kvalitete službene odjeće i što je do sada učinila po navedenom pitanju?

Razlog redizajna i nabavke nove službene odjeće radnika HŽ Putničkog prijevoza bila je promjena vizualnog identiteta poduzeća, ali prvenstveno nastojanje da se radnicima omoguće kvalitetniji uvjeti rada. Temelji su od kojih se pošlo u redizajnu službene odjeće jesu kvaliteta materijala i moderni krojevi te funkcionalnost odjevnih predmeta. Problem nezadovoljavajuće kvalitete materijala nastojimo riješiti s dobavljačem, jer ne želimo pristati na kvalitetu koja nije u okvirima onoga što smo zahtijevali. Radnici kojima je propisano nošenje službene odjeće moraju imati odjeću koja zadovoljava ne samo vizualno, već i svim odrednicama kvalitete koje smo tražili, stoga ćemo poduzeti sve aktivnosti koje su potrebne da se isporuči službena odjeća zadovoljavajuće kvalitete. Odjeća jest zavidne kvalitete međutim od radnika se zahtjeva njezino propisno održavanje i nošenje.

Kolektivni ugovor istječe u srpnju ove godine, kakvi su Vaši planovi na tom području?

Istekom trajanja kolektivnog ugovora očekuju nas novi kolektivni pregovori u kojima očekujemo dobru suradnju s predstavnicima sindikata u kojoj ćemo definirati i zaključiti novi kolektivni ugovor za predstojeće razdoblje.

Od strane poslodavaca je prema sindikatima upućen zahtjev za pokretanjem Kolektivnih pregovora koje smo sukladno članku 219. Kolektivnog ugovora dužni započeti najmanje devedeset dana prije isteka roka na koje je sklopljen, točnije 11. srpnja 2007. godine.

Kako komentirate dolazeću liberalizaciju tržišta?

Ulaskom Hrvatske u EU za očekivati je slobodan pristup stranim operaterima na nacionalnu željezničku infrastrukturu. Liberalizacijom nacionalne željezničke infrastrukture otvara se tržište prijevoznih usluga svim operaterima pod jednakim uvjetima. Razvijene zemlje su daleko ispred nas u tehničko-tehnološkom pogledu i zato je u ovom razdoblju nužna potpora države za ulaganjima u infrastrukturu i željezničke prijevozne kapacitete kako bi željeznički sustav u RH mogao biti konkurentan stranim operaterima. Ulaganje u infrastrukturu, njezina rekonstrukcija, nužno je potrebna. HŽ Infrastruktura ima velike planove i projekte. Po njihovom završetku putnički prijevoz bi trebao biti olakšan i u zavidnom položaju spram ostalih.

Jeste li spremni za konkurenciju?

Svi se mi svakodnevno susrećemo s izazovima čiji ishodi ovise o našim sposobnostima, određene stvari obavimo više ili manje uspješno. HŽ Putnički Prijevoz nije jedna osoba nego skup odnosno zajednica stručnjaka koji surađuju i pronalaze rješenja za probleme koji naizgled izgledaju nerješivo, a sve u korist naših putnika. Trudimo se udovoljiti potražnji naših korisnika za uslugama prijevoza, nudimo pravovremene informacije i pružamo im kvalitetnu uslugu. Dugogodišnja suradnja ZET-a i HŽ Putničkog Prijevoza pogodovala je našim korisnicima, cijena je bila prihvatljiva, a veze između dva do tri oblika prijevoza su i dalje idealne. Grad Zagreb je nedavnim ukidanjem subvencije opteretio naše putnike u smislu što će za istu uslugu morati izdvojiti više novaca. S obzirom na sadašnju gospodarsku situaciju države, a financijsku situaciju stanovništva da ne spominjem, svi su se našli u „škripcu“. Gradska Uprava je svoje rekla i HŽ PP se tome mora prikloniti jer odlučivati možemo samo u svoje ime. Vjerujemo da ovo stanje neće dugo potrajati i očekujemo razumijevanje od svojih korisnika.

Gdje vidite HŽ Putnički prijevoz u okviru Uredbe (EZ) 1370/2007 o javnom prijevozu putnika cestom i željeznicom?

Od 2002. godine provode se aktivnosti ugovaranja i potpisivanja PSO (Public

Services Obligation) ugovora s lokalnim upravama za prometovanje vlakova po lokalnim prugama čiji je trošak veći o prihoda koji ostvaruju. Kako željeznica, kao nacionalni prijevoznik provodi javne interese, uspostavljanje prometa i na nerentabilnim prugama važno je za gospodarski razvoj i prometno povezivanje navedenih područja.

Obzirom da sredstva za nadoknađivanje razlike između prihoda i troškova u željezničkom putničkom prometu dolaze na temelju ugovora sklopljenog s Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture, lokalne uprave u svom proračunu nemaju određene te stavke, ali svakako trebaju odlučiti koji je prijevoz za njihovo stanovništvo potrebniji te napraviti strategiju razvoja prometa na svom području jer se prednost uglavnom daje autobusnom prijevozu. Od Lokalne uprave se traži aktivno uključivanje u rješavanje navedene problematike na svojem području.

Budući da su pojedini kolodvori i stajališta udaljeni od obrazovnih centara ili mjesta rada građana, putnici se suočavaju s dodatnim problemom prijevoza. Stoga „mi“ ugovaramo poslovne odnose s autobusnim prijevoznicima kako bismo putnicima ponudili kvalitetan prijevoz i dobru povezanost - integrirani prijevoz. Ove godine namjeravamo s više autobusnih prijevoznika napraviti zajedničke karte i ponuditi kvalitetan integrirani prijevoz putnicima kao uslugu koja im je potrebna za svakodnevne migracije.

Kao što sam i ranije spomenuo, suradnja s lokalnim upravama vidljiva je i kroz ugovaranje subvencioniranog prijevoza prvenstveno učenika i studenata. Primjena ovog modela omogućuje djelomično financijsko rasterećenje za putnike i njihovu orijentaciju na željeznički prijevoz, pri čemu građani pozitivno ocjenjuju brigu lokalne uprave za smanjenje troškova potrošačke košarice stanovništva. Osim toga, subvencioniranjem prijevoza, jedinice lokalne samouprave imaju veći utjecaj na planiranje voznog reda, što za putnike s njihovog područja označava kvalitetniji vozni red, u skladu s njihovim dnevnim migracijama.

U skladu s odredbama Bijele knjige, zadnji put objavljene 28. ožujka 2011. god. HŽ PP jamči pružanje kvalitetne i pouzdane, ekonomski i ekološki prihvatljive usluge u gradsko-prigradskom, lokalno–regionalnom te međunarodnom i unutarnjem daljinskom prijevozu suvremenim mobilnim kapacitetima.

Ostvarenje ciljeva propisanih Bijelom knjigom u većini ovisi o cijelom sustavu HŽ-a kao cjelini. Činjenica je, da bez dobro postavljene i sigurne infrastrukture nema funkcionalnog prijevoza, dok se prijevoz, bilo putnika bilo tereta, ne može odvijati bez nužno potrebne usluge vuče. Postizanje dobrih i

zavidnih rezultata moguće je jedino dobrom i kvalitetnom suradnjom svih društava HŽ-a.

2030. godina odnosno 2050. čini se kao daleka budućnost, međutim potrebno je poduzeti određene korake već sada kako bi željeznica uzela svoj danak. Ulaganja u infrastrukturu, zastarjeli vozni park, teme su koje ne zastarijevaju i o kojima se stalno govori. HŽ kao sustav nastoji iznaći najpovoljnija rješenja u skladu s propisanim direktivama i u skladu sa svojim mogućnostima od kojih financiranje, nažalost, predstavlja najveći problem. ■

Međunarodni odnosi

FES/SŽH Konferencija o jačanju regionalne suradnje i socijalnog dijaloga

U Dubrovniku se sredinom studenoga 2010. godine u organizaciji Zaklade FES-a i SŽH-a održala međunarodna konferencija o jačanju regionalne suradnje i socijalnog dijaloga u transportnom sektoru Bosne i Hercegovine, Bugarske, Hrvatske, Makedonije, Rumunjske, Srbije i Slovenije.

Svrha Konferencije je procjena stanja socijalnog dijaloga, izazova i prilika za predstavnike radnika u jugoistočnoj Europi te efekata proširenja Europske unije, jedinstvenog tržišta, liberalizacije i restrukturiranja u željezničkom sektoru.

Europskom željezničkom politikom predviđeno je osiguravanje prekograničnoga željezničkog prijevoza zamjenom prijašnje prekogranične suradnje između željezničkih poduzeća konkurencijom između novih i postojećih poduzeća.

EU forsira potpisivanje Ugovora o prometnoj zajednici jugoistočne Europe. Predstavnici željeznica Hrvatske, Srbije i Slovenije potpisali su Protokol o osnivanju zajedničkoga željezničkog poduzeća pod nazivom "Kargo 10".

Ovi događaji, koji su u tijeku, zahtijevaju solidne europske norme za radne uvjete, implementaciju postojećih socijalnih sporazuma u nacionalno zakonodavstvo te tješnju suradnju sindikata o prekograničnim uvjetima rada i kolektivnog pregovaranja.

Sljedeća međunarodna konferencija održat će se od 12. do 13. svibnja ove godine u Crikvenici. ■



Problemi okupljaju sindikate

Krajem studenoga prošle godine u Danestiju, Rumunjska održan je sastanak europskih sindikata željezničara, s ciljem razmjene informacija, jačanja suradnje i rasprave o aktualnim problemima radnika na željeznici. Sastanku su prisustvovali predstavnici sindikata iz Mađarske, Slovačke, Rumunjske, Srbije, Makedonije i Hrvatske. Na jednom dijelu sastanka sudjelovali su i predstavnici poslodavaca i resornog ministarstva Rumunjske.

Raspravljalo se i o nastavku održavanja Stalne konferencije.

Na poziv Sindikata željezničara Srbije 21. stalna konferencija europskih sindikata željezničara

održat će se 4. - 7. svibnja 2011. godine u Mokroj Gori. ■



PRISTOJAN RAD ZA TRANSPORTNE RADNIKE

U sklopu ILO/ETF projekta »Izgradnja kapaciteta u socijalnom dijalogu za transportnu industriju u novim zemljama članicama i zemljama kandidatima«, u Sloveniji je početkom prosinca prošle godine održana regionalna radionica za razmjenu iskustava

na temu slobode udruživanja i kolektivnog pregovaranja između sindikata u Sloveniji, Hrvatskoj, Makedoniji i Malti. U radionici su sudjelovali i predstavnici Turske, Češke i Latvije. Ispred SŽH sudjelovala je Blaženka Delija, predsjednica Ženske sekcije SŽH. ■

Slabe točke socijalnog dijaloga na »balkanski način«

Konferencijom koja se održala 4. travnja ove godine u Bukureštu završen je jednogodišnji projekt »Socijalni dijalog u transportnom sektoru Rumunjske, Bugarske, Makedonije i Hrvatske«, proveden uz potporu EU-a, u kojem je Sindikat željezničara bio partner.



Stubičkim Toplicama i Skopju. Dvadesetak članova Središnjeg

U sklopu projekta, uz uvodnu konferenciju u Bukureštu, održane su radionice u Sofiji,





odbora SŽH-a imalo je priliku sudjelovati na konferencijama i radionicama projekta. Tiskana je i na pet jezika prevedena brošura koja sadrži prikaz provedenih aktivnosti, stanja u pojedinoj zemlji te osnovne rezultate projekta.

S pomoću projekta uočena je potreba za poboljšanjem mehanizama socijalnog dijaloga na nacionalnoj razini, regionalnim razinama te na granskoj razini i razini poduzeća.

U mnogim je zemljama stvorena normativna i institucionalna podloge za socijalni dijalog. Promjena institucionalnog okvira nije, naravno, sama po sebi jamčila promjenu prakse. Mnoge analize pokazale su da na razini industrije i pojedinih poduzeća partnerstvo između poslodavaca i sindikata gotovo i ne postoji.

Neophodno je pratiti ne samo ono što se zbiva na području konzultacija sa socijalnim partnerima na nacionalnoj razini već i svim ostalima.

Potvrđeno je da su predstavnici sindikata i radnika u industriji i na razini poduzeća uvelike marginalizirani.

Na djelu je formalni socijalni dijalog (pregovaranje, konzultiranje, razmjena informacija), a ne socijalno partnerstvo putem učinkovitoga socijalnog dijaloga (savjetovanje, suodlučivanje socijalnih partnera, zajedničko rješavanje problema, ravnopravnost socijalnih partnera, spremnost na ustupke).

Potrebno je promovirati klimu za razvoj socijalnog dijaloga. Ako socijalni partneri ne



mogu preuzeti svoju ulogu unutar učinkovitoga konzultacijskog procesa, put prema novom procesu dobrog upravljanja (unutar kojega su oni zakonodavci i oni koji odlučuju o primjeni određenih direktiva,) neće uopće biti moguć. ■

Projekt AIMESC – zavšna konferencija

Napisao: Mladen Joja

Dana 27. siječnja 2011. godine održana je završna konferencija Projekta ERTMS (European Rail Traffic Management System – nove tehnologije u željezničkom prometu), pod radnim nazivom AIMESC (Anticipating its Impact on Employment and Social Conditions).

ERTMS je nov sustav signalizacije, odnosno nov sustav upravljanja željezničkim



prometom osmišljen radi unificiranja i standardiziranja takvih sustava unutar Europe. Sačinjen je od dvije bazične komponente:

- ETCS (European Train Control System)
 - automatski zaštitni sustav vlaka (ATP – automatic train protection) za zamjenu postojećih nacionalnih sustava ATP i
- GSM-R – sustav za komunikaciju između pruge i vlaka baziran na standardnom GSM-u, koristeći se frekvencijama specijalno namijenjenih za željeznicu.

Projekt AIMSC postavio je općenite i specifične ciljeve.

Neki od općenitih ciljeva su:

- upoznati sindikate s procesom uvođenja ERTMS-a u zemljama EU-a u bližoj i daljnjoj budućnosti
- utjecaj ERTMS-a na zaposlenost i socijalne uvjete
- predviđanje broja zaposlenika (smanjenje/povećanje)
- predviđanje efekata koje će razvoj ERTMS-a donijeti u smislu
- profesionalne nadležnosti
- potreba školovanja
- zdravoga i sigurnoga radnog okruženja ljudskog faktora
- radnih zadataka (npr. povećanje odgovornosti)
- organizacije posla.
- podrška sindikatima u boljem predviđanju promjena prema ERTMS-u, razvoju programa treninga za predstavnike sindikata i priprema za socijalni dijalog sukladno s tim.

Vezano uz to održane su radionice u nekim zemljama (Italija, Belgija, Njemačka, Mađarska, Španjolska, UK) o razumijevanju ERTMS-a, analizirani su efekti na zaposlenost i prvi put je pokazano da uvođenje ERTMS-a ima velik utjecaj na racionalizaciju rada, odgovornost, radne uvjete te obrazovanje profesija koje su direktno povezane s njime (npr. strojovođe).

Što se tiče broja zaposlenika može se istaknuti primjer Danske. Naime danska vlada je odlučila kompletnu mrežu opremiti ERTMS-om te će imati 14 centara za

upravljanje za što će joj trebati 300 kontrolora za upravljanje sustavom prometa (sada ih ima oko 500), dok se u Španjolskoj koja je i stare i nove linije opremila ERTMS-om ne uočava, bar zasada, poseban utjecaj na broj zaposlenika. Nadalje ERTMS će uvjetovati veće obrazovanje zaposlenika, osobito strojovođa koji će sve više nalikovati pilotima, a to će pak uvjetovati i veću odgovornost i opterećenje na poslu.

Specifični ciljevi su bili usmjereni na prikupljanje informacija, provođenje analiza i izradu smjernica kako slijedi:

- kako prepoznati efekte na zaposlenike starog sustava koji je trenutačno u funkciji i prikupiti informacije za moguće posljedice koje će se dogoditi uvođenjem novog sustava
- definirati utjecaj ERTMS-a na različita zanimanja na željeznici
- prepoznati kritične i pozitivne aspekte zanimanja na željeznici
- s obzirom na nedostatak iskustva (relativno kratko vrijeme uvođenja) pripremiti sindikalne predstavnike i radnike na prilagodbu ERTMS-u
- kreirati specifičnu sindikalnu politiku za bolje upravljanje posljedicama uvođenja ERTMS-a na zaposlenike željeznica država EU-a.

Prelazak sa »starog« na »novo« tehničko okruženje prepoznat je kao događaj što ima najveći efekt na zaposlenike. ERTMS ima različite utjecaje na različita zanimanja na željeznici. Pad zaposlenja se očekuje u unutarnjem održavanju i u manjoj mjeri u upravljanju prometom, a očekuje se porast bolje obrazovanih ljudi sa specifičnim znanjima i vještinama. Definiran je okvir izobrazbe zanimanja na željeznici vezano uz ERTMS, istražen novi način rada i uvjeti rada itd. Izrađene su smjernice koje uključuju bolje informiranje o ERTMS-u, njegovu utjecaju na željezničke kompanije, a tako i na njihove zaposlenike. Izrađen je uvod u nove pregovaračke metode i teme o kojima se treba pregovarati na lokalnoj i nacionalnoj razini te je uspostavljen nadzor nad utjecajem

nove tehnologije bilo direktno bilo indirektno.

Upoznajući način rada strojovođa u Španjolskoj, gdje se oni bave samo ERTMS-om zamijećena je velika razlika vezano uz uvjete i način njihovog rada u npr. Njemačkoj i Belgiji. Naime na promatranoj relaciji između Kölna i Brisela strojovođa se suočava s pet signalnih sustava i šest promjena sustava vuče, što iziskuje izuzetnu koncentraciju, odgovornost i obrazovanost, pa su stoga obučeni s više od 800 sati stranog jezika (uz njemački, moraju znati francuski i flamanski), više od šest mjeseci informatičkog obrazovanja itd. Osim toga implementacija i održavanje sustava povjerena je proizvođaču (ima ih desetak, npr. Siemens, Bombardier, Thales ...), pa se i to odražava na zaposlenost unutar željezničkih kompanija,

a i donosi neke nedoumice oko podjele odgovornosti za rad sustava te i na to treba obratiti veću pozornost kod pregovora.

ERTMS tehnologija je dakle vrlo skupa i za sada se primjenjuje samo na superbrzim vlakovima te predstavlja jedan od najvećih izazova za EU sa zadatkom da olakša kretanje vlakova unutar Unije radi povećanja utjecaja na tržište, odnosno radi povećanja prometa željeznicom. Osim promjena koje se odnose na uvjete rada, odgovornost, radnu okolinu, obrazovanje, zdravlje zaposlenika itd., i sindikalni predstavnici moraju biti u koraku s novim tehnologijama kako bi mogli što bolje zastupati interese zaposlenika. I na kraju - uvođenje nove tehnologije ne smije biti na štetu zaposlenika i sigurnosti prometa. ■

SŽH UKLJUČEN U PROJEKT SCRIPT

SCRIPT - socijalni uvjeti i prava u javnom prijevozu - instrumenti za sindikalne predstavnike za ovladavanje promjenama u regulaciji javnog prijevoza i tržišta

ETF organizira sindikalni projekt, namijenjen sindikalnim predstavnicima u sektoru gradskog javnog prijevoza (javni prijevoz, kratka udaljenost). Projekt je financiran iz fondova EU.

Glavni cilj projekta je poboljšanje kontakata između ETF-a i njegovih članica u gradskom javnom prijevozu koji nisu toliko prisutni u Sekciji javnog gradskog prijevoza iz različitih razloga.



Potrebno je bolje upoznati stanje i probleme radnika u javnom gradskom prijevozu u zemljama novim članicama i zemljama kandidatkinjama te organizirati sindikalnu razmjenu između sindikata iz različitih zemalja, uključujući UK, Francusku i Njemačku.

Važno je razgovarati i razvijati strategije sindikata u pogledu mogućih budućih kretanja u tom sektoru.

Da bi ostvarili ove ciljeve, planirano je organizirati tri seminaru u Bukureštu, Budimpešti i Vilniusu svaki put sa sindikalnim predstavnicima iz tri ili četiri nove države članice i sindikalnim predstavnicima iz Velike Britanije, Francuske i Njemačke.

Na tim seminarima planirano je:

Predstaviti relevantne nove EU zakone (Uredba 1370/2007) i njihove mogućnosti za očuvanje u vlasništvu općina vlastitih tvrtki i / ili uključivanja socijalnih standarda i zaštitnih klauzula za radnike u ugovorima o javnim uslugama, kada se javni prijevoz stavlja na tržišno nadmetanje (tender), također bit će predstavljen ETF-ov sindikalni vodič kroz PSO Uredbu;

Govoriti o različitim multinacionalnim kompanijama u javnom prijevozu, aktualnim spajanjima i akvizicijskim procesima

(koncentracija), mogućem budućem razvoju na ovom tržištu;

Raspravljati o tome kako osigurati zastupljenost sindikat u slučaju da se te tvrtke pojave u našim zemljama i informirati o postojećim Europskim radničkim vijećima u tim multinacionalnim kompanijama;

I zadnje ali ne manje važno, raspraviti sindikalne strategije za gradski javni prijevoz.

Na seminaru u Bukureštu, održanom 15. i 16. veljače ove godine, ispred SŽH sudjelovali su Jure

Pejanović, Antun Ćelebija i Katarina Mindum. Na tom seminaru dogovoren je i posjet dr. Volkera Röske, nezavisnog stručnjaka koji za ETF provodi istraživanja za potrebe projekta SCRIPT.

Radni posjet Zagrebu održavao se 18. travnja u sjedištu SŽH i u prostorima Fakulteta prometnih znanosti u Zagrebu. Sastanku su, uz dr. Volkera, prisustvovali dr. Borna Abramović, ispred FPZ, Slavko Štefičar i Ante Klečina, ispred Saveza za željeznicu te Katarina Mindum, ispred SŽH. ■

7. europski susret međunarodnih sindikalnih federacija i organizacija za podršku

Na poziv Zaklade Fridriha Eberta početkom ožujka su se u Beogradu po sedmi put sastali predstavnici europskih i svjetskih sindikalnih konfederacija, kao i organizacija za podršku sindikatima kako bi razmijenili informacije o svojoj suradnji sa sindikatima jugoistočne Europe.

Izveštaji o dosadašnjim projektima su i ove godine dali poticaj za daljnji rad svim prisutnim organizacijama. Imajući u vidu veoma ograničene resurse europskih i globalnih sindikalnih organizacija kao i organizacija za podršku sindikatima, redovna razmjena informacija i primjera dobre prakse je neophodna.

Osim toga sastanak je bio prilika za upoznavanje s konkretnim inicijativama za daljnje umrežavanje sindikata jugoistočne Europe. Milan Utroša, glavni tajnik slovenske krovne organizacije ZSSS, izvijestio je prisutne o planovima za osnivanje zajedničkog foruma sindikata iz zemalja bivše Jugoslavije. O aktivnostima Međuregionalnoga sindikalnog savjeta DKMT govorio je Peter Sarosi, predsjednik mađarskog sindikata MSZOSZ-a u južnoj Mađarskoj. Mogućnosti za unapređenje suradnje sindikata banaka i osiguravajućih društava prezentirala je Mara Erdelj, predsjednica Samostalnog sindikata zaposlenih u bankama, dok je o suradnji sindikata željezničara govorila Katarina Mindum, dopredsjednica Sindikata željezničara Hrvatske. Mato Lalić, ravnatelj projekta »Zajednički projekt ICEM/EMCEF-IUF/EFFAT-IMF/EMF za organizacijski razvoj sindikata jugoistočne Europe « sa sjedištem u Zagrebu, predstavio je ciljeve i težišta ovog projekta. Zasnovan na suradnji šest europskih i globalnih sindikalnih konfederacija ovaj projekt je usmjeren na provođenje organizacijskih reformi sindikata zapadnog Balkana.

Sastanku su prisustvovali predstavnici sljedećih organizacija:

- ABF (Radnički obrazovni savez), Švedska
- BWI (Interacionala građevinara i šumara)
- DGB (Savez sindikata Njemačke)
- EMF (Europska federacija metalaca)
- ETF (Europska federacija radnika u transportu)
- EPSU/PSI (Europska federacija sindikata javnog sektora)
- ICEM (Međunarodna federacija sindikata kemije, energetike i rudarstva)
- IGBCE (Industrijski sindikat rudarstva, kemije, energetike), Njemačka
- ITUC-PERC (Međunarodna konfederacija sindikata - Paneuropsko regionalno vijeće)
- LO-Norge (Konfederacija sindikata Norveške)
- NGG (Sindikat zaposlenih u ugostiteljstvu i prehrambenoj industriji), Njemačka
- Pro-Ge (Sindikat zaposlenih u proizvodnji), Austrija
- Progetto Sviluppo, (Projekt za razvoj), Italija
- Swiss Labour Assistance, (Švicarska radnička pomoć), Švicarska
- Ver.di (Ujedinjeni sindikat usluga), Njemačka. ■



SŽH sudjeluje u novom ETF-ovom projektu Transunion

Sredinom ožujka ove godine u Bruxellesu je održana druga sjednica Upravnog odbora projekta Transunion. Novi jednoipolgodišnji projekt ETF-a i partnerskih organizacija, pod nazivom »Transunion - sindikati prometa pripremaju promjene - za pošten i održiv prometni sektor«, financira Europska unija.

Aktivnosti predviđene projektom pripremaju sindikate prometa kao aktivne sudionike promjena: kako se nositi s klimatskim promjenama i kako privući više žena i mladih radnika u prometni sektor i u sindikate. Projekt je podijeljen na tri teme: klimatske promjene, žene i mladi u prometnom sektoru.

U sve tri teme projekta predviđeno je održavanje po dva europska regionalna seminara i po jedna završna konferencija.

Prvi seminar za mlade održat će se u Madridu 5. i 6. svibnja ove godine. Na njemu će sudjelovati Sandra Čidić, predsjednica Sekcije mladih SŽH-a. Na poziv iz ETF-a,

kao gost će na okruglom stolu, u sklopu seminara, sudjelovati i Zoran Maršić. On će govoriti o osnivanju Sekcije mladih unutar SŽH-a i pozitivnim iskustvima vezanim uz organiziranje i sindikalno djelovanje mladih.

Prvi seminar za žene održat će se 10. i 11. svibnja u Budimpešti za sjevernu europsku regiju. SŽH je domaćin drugoga regionalnog seminara za žene koji će se za predstavnice iz Bugarske, Hrvatske, Cipra, Francuske, Makedonije, Grčke, Italije, Malte, Portugala, Rumunjske, Slovenije, Španjolska i Turske, održati od 6. do 8. srpnja ove godine u Zagrebu.

Seminar je namijenjen predstavnicama i predstavnicima sindikata koji raspravljaju o problemima vezanim uz ravnopravnost spolova. Cilj seminara je uključiti sudionike u razmjenu informacija o postojećim rodnim materijalima za obuku i testiranje radne verzije ETF-ova paketa za obuku o temama rodne dimenzije. ■

Pogled u susjedovo dvorište

Pogled u susjedovo dvorište – Področje za Informatiko Slovenskih željeznica

U organizaciji Predsjedništva SŽH-a i podružnice SŽH-a Informatika te uz pomoć predsjednika Sindikata željezničkog prometa Slovenije kolege Damjana Raka, tim članova našeg sindikata iz Informatike je 14. travnja 2011. godine posjetio *Področja za informatiko Slovenskih Željeznica*.

Tom prilikom direktor *Področja za informatiko Slovenskih željeznica* gosp. Miro Jovanovič održao je prezentaciju na kojoj smo upoznati s poviješću, obimom poslova i misijom tvrtke. Bilo je iznimno zanimljivo čuti razmišljanja o trenutačnom razvoju tvrtke, informacije o načinu i obimu poslovanja, strateškim

odrednicama, o onom što imaju i što im još nedostaje kako bi zadovoljili potrebe svojih korisnika. Gosp. Jovanovič je pritom naveo da je njihova strategija pružanje prvenstveno tehnoloških usluga (tehnoloških aplikacija) radi zadovoljavanja tehnoloških zahtjeva koje postavljaju korisnici iz svih željezničkih poslovnih područja. Kolege iz Informatike HŽ Infrastrukture bili su u prilici iz ugodnog razgovora doznati sve što ih je zanimalo kako bi mogli usporediti pozitivne i negativne aspekte u trenutačnom poslovanju obiju tvrtki.

Ključnim čimbenikom smatramo odrednicu da *Področja za informatiko Slovenskih*

željeznica organizacijski spadaju pod holding i da je koncept organizacije jak holding, a s time i mogućnost Področja za informatiko da bude prvi servis i pružatelj usluga svim poslovnim područjima, odnosno da sva poslovna područja Področja za informatiko promatraju kao ravnopravno iskoristivog partnera.

Što se tiče organizacijskog ustroja, Področje za informatiko ima 54 djelatnika koji su podijeljeni

u dvije službe, od čega se oko 25 djelatnika bavi podrškom i razvojem tehnoloških aplikacija. U računskom centru je 21 djelatnik te 8 bivših operatera na *mainframeu* koji su, poput naših, prekvalificirani za rad u *call centru* za zaprimanje i rješavanje

problema. Za razliku od naše Informatike, kod Slovenskih željeznica odjel za IP infrastrukturu i *helpdesk*, osim u informatici trenutno je unutar poslova infrastrukture, premda imaju namjeru da i taj dio stave pod nadležnost Področja za informatiko. Razlog zašto je trenutno taj dio poslova izdvojen je u prekvalifikaciji djelatnika iz SIT-a i TK-a za rad s IP mrežnim uređajima i računalima.

Od ostalih informacija možemo napomenuti da su i oni korisnici SAP-a, s tom razlikom da oni imaju kupljena svega tri modula (financijsko, nekretnine i kontroling), a plaće, kadrovska, materijalno i slično njihova su rješenja. Aplikacije vezane uz upravljanje

prometom kao i rješenja za poslove teretnog prometa također su njihova vlastita, a aplikacija za prodaju karata u putničkom prometu kupljena je u inozemstvu (TRON, Hrvatska).

U iznimno ugodnom razgovoru zaključili smo da misija IT poslova unutar željezničkih poduzeća treba biti podrška i razvoj tehnoloških aplikacija, a ulaganje u



djelatnike koji su prometne struke i djelatnosti s informatičkim znanjem i iskustvom u poznavanju poslovnih procesa (prosječna godina im je 44), ključnim čimbenikom konkurentnosti u trenutnom i budućem pozicioniranju na tržištu, jer programera ima ali ljudi koji poznaju procese nalaze na željeznici.

I na kraju zajedničko je mišljenje da bi trebali češće surađivati, makar razmjenjivati iskustva te na taj način poboljšati kvalitetu naših usluga. U tom smislu Podružnica SŽH Informatike planira uzvratiti gostoprimstvo informatičarima iz Slovenskih željeznica i tako uspostaviti, nadamo se, dugoročnu suradnju. ■
Podružnica SŽH Informatika

Zanimljivosti

Tko je odgovoran za održavanje putničkih stajališta?

Ne govorimo o grafitima, ni o uništenom dizalu. Ne spominjemo ni mobilni wc.

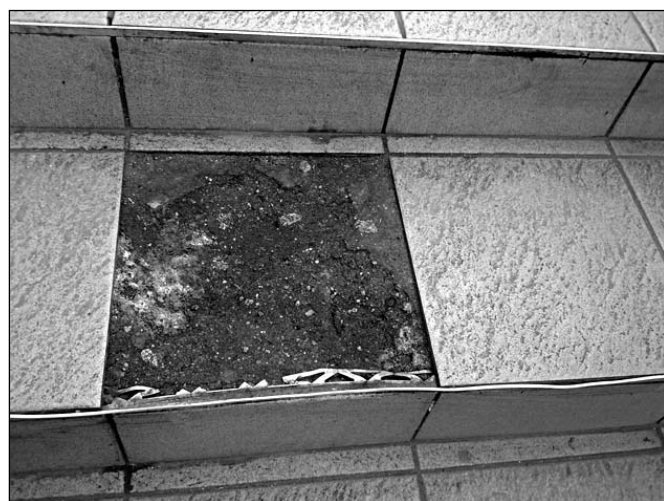
Vandalsko uništavanje imovine svakodnevna je pojava. To se mora i može sprječavati.

Govorimo o lošoj tehničkoj izvedbi stajališta Čulinec.

Krovište prokišnjava i voda se kroz rasvjetna tijela slijeva na stepenište.

Stepenište je izvedeno od neodgovarajućeg materijala. Gazišta

stepenica popločena keramičkim pločicama, ovičena rubnim limom, očito ne mogu



podnijeti toliku frekvenciju gaženja. Pločica napukne, rubni lim se pomakne, pločica ispadne, lim strši. Dok se HŽ Infrastruktura d.o.o. i HŽ Putnički prijevoz d.o.o. dogovore tko je nadležan za popravke, desit će se

nezgoda. Netko od putnika će stradati. Podnijet će tužbu protiv društava HŽ

Holdinga. Tada će se vjerojatno saznati u čijoj je nadležnosti održavanje ispravnih, sigurnih prilaza peronima stajališta. Odštetu će platiti. Baš kao i kazne poslije nalaza inspekcije rada. Za nedozvoljene prekovremene sate, za neiskorišteni godišnji odmor, za neosiguravanje

propisane zaštitne odjeće i obuće. Platit će kazne. Društva HŽ Holdinga plaćaju kazne,



a onda nas radnike pozivaju na solidarnost i na razumijevanje sveopće „loše ekonomske situacije“.

Kad bi barem stajalište Čulinec bio jedini primjer lošeg gospodarenja.... ■

Iz Zbirke: Svakodnevnica malog kolodvora Roviška

Autor: Marijan Gašljević

Specijalni program

Konačno je i naš kolodvor, jedva poznata Roviška, došao na red da ga se informatički opremi. Danima smo se radovali kada ćemo dobiti računala i umrežiti se. Tog su prijepodneva informatičari dovezli u kombiju tri računala. Već prije smo znali da jedno računalo ide šefu, jedno tehnologu, a jedno meni, univerzalnom radniku. Koliko mi je bilo poznato tehnolog, inače vrlo samozatajna osoba, solidno je poznavao rad na računalu, a i sam nisam bio neki vrhunski kompjutoraš no solidno sam se snalazio prošavši još davno obuku na, tada modernom MS-DOS-u te radeći na kućnom računalu. Za šefa se uopće nismo brinuli, svaki nam je dan bar dvadeset puta ponavljao, posebno kada bi netko strani bio u blizini, kako je na prometnom fakultetu uspješno položio ispit iz informatike dobivši čvrstu trojku.

Kutije s komponentama su svečano izvučene iz kombija, a šef je uzbuđeno skakutao oko njih. »Meni ovaj najveći!« pokazivao je na ogroman, stari monitor već davno otpisan u Informatici. Dečki su se malo zagledali pokazujući na najmanji, LCD monitor i pripadajuće komponente koji je bio namijenjen njemu. »Ma dobro, dajete taj meni« složim se dok me je tehnolog mudro gurkao jer njemu je u obje varijante pripadao LCD i odlične nove komponente. I tako ni kriv ni dužan dobih novu varijantu računala s XP-om, W 2003 i laserskim printerom. Šef je oduševljeno gledao svoj, netom postavljen, ogroman monitor koji je zauzeo cijeli stol. Kao čovjek koji zna što je lijepo, odmah je monitor ukrasio sa skulpturom četiri glinene patke s teletom i pozvao cijelu ekipu na kavu.

Kavu smo popili nabrzaka, sve se žureći isprobati svoje nove »strojeve«. Već sutradan šef mi je zapovjedio da isprobam njegovo računalo jer »njemu nešto ne ide«. Računalo kao računalo, na njemu Windowsi 2000 i pripadajući Word. Muvajući po računalu

shvatim da mi šefina, usprkos trojki s fakulteta, o njemu nema ama baš blage veze. I tako prčkajući složim mu na čekanje jedan *porno clip* i odem za svojim poslom obećavši mu da ću mu »pomoći« ako slučajno zatreba. Saznavši iz priče poslije, šefina je uživao u ritmici koji mu je pružao taj *porno clip* sve dok mu u sobu ne banu ekipa iz Putničke službe iz Zagreba. Ekipa uglavnom ženska krenu ga pozdraviti, on u panici lupa po tastaturi a *clip* nikako da stane. Zacrvenio se, zaslinio, a jedna od nadobudnih gospođa priupita: »Oooo šefe, pa tko bi rekao da Vas to zanima!« Jadan se ukipio iza stola, ukipio mu se i mali neugodno napučivši hlače kada stiže u sobu i dimnjačar koji je upravo završio posao čišćenja dimnjaka. Svi se automatski primiše za dugmad, a primi se i šefina za dugme na *licu* hlača i tek tada shvati da mu mali hoće iskočiti van. Zacrvenio se kao rak, a dimo znatiželjno viri u monitor: »O šefe, pa i ja takav imam doma«, utješi ga dimo. Ma nije šefina pitao dimu što je pod tim mislio nego je što žurnije pokušavao izgurati društvo iz kancelarije nutkajući ih pićem sve dok se onoj znatiželjnoj damici nikako pogled nije otkidao od ispuščenja na hlačama. »Kako se gasi?« dreknu na mene odmah s vrata kada se riješio društva. Malo zatečen zastanem toliko dugo da vidim nasmijano lice tehnologa koji je virio iza njega. »Eeeeeeee, omiljeni moj šefe ne ide to tek tako. Nije posao pimpek da ne može stajati danima (osim onog na njegovom kompjutoru). Dakle, ako platiš rundu pića objasniti ćemo ti kako se kompjutor gasi«. Što mu je drugo preostalo već je platio da bi, za prvu ruku, doznao da je najlakše i najjednostavnije izvući utičnicu iz struje i tada se pouzdano gasi.

I tako trajaše to danima, mjesecima, godinama. U međuvremenu je šefina napredovao u radu s kompjutorom tako da danas, nakon samo sedam godina zna otvoriti Internet i tražilicu Google te upisati

u tražilicu riječ »koza« i strpljivo listati skupljajući saznanje koje koze, gdje i kada su najjeftinije i kada je kupnja ili prodaja koza najpovoljnija. Došavši do tih moćnih saznanja u radu s kompjutorom često bi znao s nama uz kavu raspravljati o problemima, jer ipak je on položio ispit iz informatike s čvrstom trojkom na prometnom fakultetu, sporom Internetu, sporom »olistavanju« (printanju), »karotekama« (datotekama) koje je zagubio, itd....

To smo jutro, kao i obično, uživali u kavi pričajući o važnim temama kao što su skakanje jarića preko plotu, bodljivim burskim jarcima, metiljima, patuljastim kovrčavim kokama, prevrtačima da bi šefina naprasno prekinuo te seljačke priče: »Kada sam JA polagao ispit iz Informatike na prometnom fakultetu profesor nije mogao vjerovati da JA tako puno znam o informatici. Dao mi je čvrstu trojku čestitajući mi (a gulaš je bio tako dobar i kozlić)«. Skrušeno kako je to meni malom, jadnom službeniku i običaj obratim se tehnologu:

»Čuj stari, meni onaj program što su mi jučer instalirali radi fantastično, ubrzao mi je rad na računalu nekoliko puta. A i na hrvatskom je jeziku pa je lako čitati upute i snalaziti se na računalu. Neki nazivi na

hrvatskom izgledaju malo blesavo ali sve u svemu super je.«

»O da, i ja sam prezadovoljan, super je«, uzvratim mudro tehnolog.

»Kakav su to vama program instalirali, a meni nitko ništa nije rekao.«

»Ma znaš šefe, tebe vjerojatno nije bilo u sobi kada su zvali iz Informatike. Nazovi odmah Desk pa će ti oni instalirati taj novi program za zaštitu Windowsa. Jebi ga, malo je neobično sada kada se ti programi prevode na hrvatski jer Windows je »prozor« a taj se novi program zove »Firanga 2009« jer se može samo instalirati na taj jebeni Windows ili prozor«.

»Zapiši mi to« pruži mi šefina, normalno, crvenu olovku i svoj ručni bilježnik od čega se inače ne odvaja.

Napišem: »Molim instalirati na program „prozor 2003“ program „Firanga 2009“« .

Već nekoliko dana šef ne razgovara sa mnom. Ne znam što mu je. Vjerojatno mu je žao što je platio piće petorici dečki iz Informatike koji su mu već sutradan došli instalirati najnoviji program »Firanga 2009« , jedan fantastičan program za zaštitu Windowsa, ovaj, »prozora« . Vjerojatno se ljuti što su ti dečki iz Informatike bili neozbiljni da boli, cijeli dan su se smijali kao ljudi na brašno. Tko bi znao čemu? ■

O obilježenosti

OBILJEŽENOST: Obrazac u organizaciji gdje je jedna pojedinačna osoba ili mala manjina usred većine

Dopustite da koristimo primjer: žena u firmi u kojoj dominiraju muškarci.

Prvi obrazac: pod reflektorima.

Obilježenost je vrlo vidljiva, svi znaju što ona radi. Ona ima malo privatnosti. Svi drugi mogu se izgubiti u anonimnosti grupe, ali obilježena ne može. To čini pritisak na način kako ona funkcionira, dijelom zbog toga što se obilježenu drži odgovornom za budućnost drugih članica njezine grupe: ako ona griješi,

uništiti će šanse drugim ženama (ili obojenima/ljudima sa hendikepom itd.).

Prema teoriji obilježenosti tri su načina kako pojedinac/ka može reagirati na obrazac reflektora:

- postati super prototip većine ("Gospođa Thatcher", "jedna od frajera").
- postati nevidljiv/a (smrznuti zec: ne dam nikom da me vidi).

- radikalno držanje: prikovan/a u svojoj izuzetnoj poziciji, sebe prikazuje još radikalnijim/jom nego što bi inače bio/la u odnosu prema grupi svojih istomišljenika/ca.

Drugi obrazac: prisutnost obilježenog/e provocira većinu da reagira više kao grupa, namjerno ili nenamjerno.

Razlike između članova većinske grupe izgleda da se smanjuju korištenjem jezika, vicevima, šiframa, zajedničkim iskustvima.

Na primjer: muškarci se počinju ponašati u više "muškom" stilu ako im u odjel po prvi

puta dolazi žena. To ekstremno otežava stvari "obilježenoj", toj prvoj ženi, da se pridruži, s velikom vjerojatnošću da će postati izolirana. Osoba se tada suočava sa teškim izborom između prilagođavanja i uključivanja ili isključenosti.

Svijest o tim obrascima može rukovodstvu i obilježenima olakšati razumijevanje što se dešava i spriječiti takve obrasce.

Najbolja prevencija je osigurati da manjina nikad ne bude toliko mala da je obilježavanje neizbježno. ■

U Beogradu održana konferencija "Cargo 10-izazovi i perspektive ujedinjene željeznice"

Sudionici međunarodne konferencije "Cargo 10-izazovi i perspektive ujedinjene željeznice", koja je 25. Veljače održana u Beogradu, ocijenili su kako je suradnja željeznica u zemljama regije i olakšavanje administrativnih procedura kako bi se skratilo vrijeme transporta robe nužno za jačanje njihove konkurentnosti na europskom tržištu.

Na tom su putu vrlo značajne odluke o investiranju u željezničku infrastrukturu, kao i povezivanje tvrtki u regiji, istaknuto je na skupu koji je okupio ministre i predstavnike ministarstava prometa i predsjednike uprava željeznica iz zemalja regije, Zajednice europskih željeznica i predstavnike niza tvrtki i nevladinih udruga. Ispred SŽH sudjelovali su Branko Kreš, predsjednik i Marijan Lepoglavec, dopredsjednik za područje HŽ Carga.

Predstavnici željeznica Hrvatske, Srbije i Slovenije potpisali su 9. rujna 2010. u Beogradu Protokol o osnivanju zajedničkog željezničkog poduzeća "Cargo 10" radi ostvarivanja bržeg transporta robe na X. paneuropskom prometnom koridoru. Sindikati željezničara tih zemalja budno prate razvoj situacije kako se nebi ponovila loša iskustva Rumunjske i Mađarske na tom području. ■

U Sarajevu je održana konferencija TRINCON 2011 – Transport Investment Conference

U Sarajevu je u utorak, 19. travnja 2011. godine održana konferencija TRINCON 2011 - *Transport Investment Conference* koju su zajednički organizirali *South East European Transport Observatory* (SEETO), Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine i Europska komisija.

Glavni cilj konferencije bio je raspraviti napredak glavnih ulaganja u sektoru prometa koje će zajednički realizirati vlade zemalja regije i zainteresirani investitori radi integriranja u Transeuropsku transportnu mrežu (TEN-T) i društveno-gospodarskog

razvoja regije. Raspravljena su i 3 zajednička projekta: Rijeka Sava, izgradnja ceste na koridoru VIII, ruta 6 i izgradnja željezničke pruge na ruti 4. U okviru Mreže za javno-privatno partnerstvo u JI Europi od zajedničkog interesa za zemlje regije, predstavljene su mogućnosti primjene modela JPP-a u provedbi predstavljenih prekograničnih projekata.

Uz 150 sudionika iz zemalja regije i EU, predstavnika međunarodnih financijskih institucija, konferenciji su prisustvovali Branko Kreš, predsjednik i Branko Jakšić, glavni tajnik SŽH. ■

Vijesti iz sekcija

Održani izbori koordinatorice Ženske sekcije u Ogulinu

Napisala: Zdenka Vužić, glavna tajnica Ženske sekcije SŽH-a

Dana 25. ožujka 2011. u sindikalnim prostorijama podružnice SŽH Ogulin održan je sastanak na kojem su provedeni izbori među članicama Ženske sekcije podružnice SŽH Ogulin.

Kolegica Snježana Mrvoš jednoglasno je izabrana koordinatoricom ŽS Ogulina. Jednoglasno su izabrane i zamjenica koordinatorice Jadranka Sabljak i tajnica Valentina Majetić.

Čestitke novoizabranim članicama ŽS Podružnice Ogulin uputio je predsjednik Ivan Stipetić i glavna tajnica Ženske sekcije SŽH Zdenka Vužić kao i sve ostale članice ŽS Ogulina.

U nastavku, raspravljalo se o planu aktivnosti ŽS-a u 2011. godini. Jedna od aktivnosti je i tradicionalni »Sonjin dan« koji Ženska sekcija SŽH-a organizira u znak

sjećanja na preminulu članicu ŽS Ogulina Sonju Stošić. Ove godine »Sonjin dan« bit će obilježen druženjem organiziranim 7. svibnja 2011. godine. Druženje počinje u Ogulinu, a svi ostali detalji bit će navedeni na plakatu na oglasnim pločama. ■



Izabrana nova koordinatorica ŽS-a u Rijeci

Napisala: Blaženka Delija, v.d. predsjednica Ženske sekcije SŽH-a

U okviru plana stručnog obrazovanja sindikalnih povjerenika i treninga komunikacijskih vještina, raspisivani su i izbori unutar sekcija mladih i žena. Sukladno Pravilima rada Ženske sekcije SŽH-a u Rijeci je 13. travnja 2011. održana Izborna skupština Ženske sekcije za Podružnicu Rijeka. Tom prilikom članice su upoznate s trenutačnom situacijom na HŽ-u i sa zaključcima netom održanoga Središnjeg odbora SŽH-a te sa

smjernicama za daljnji rad. Uz izražavanje zahvalnosti za uspješan rad dosadašnjoj koordinatorici kolegici Jeleni Stilin, jednoglasno je odlučeno da će koordinatorica za sljedeće četverogodišnje razdoblje biti kolegica Dubravka Jaković.

Uočljiv je zadivljujući entuzijazam u radu Podružnice, koji je rezultat zajedništva građenog u dugom nizu godina predanog rada. ■

Vijesti iz podružnica

U Splitu održani izbori za glavnog povjerenika podružnice

Napisao: Marko Marković

U splitskoj podružnici SŽH-a došlo je do promjene u obavljanju funkcije glavnog povjerenika. Umjesto kolege Ive Vukorepe, dužnosti glavnog povjerenika već neko vrijeme obavlja kolega Srećko Grgić, dugogodišnji član našeg sindikata.

Trenutačno radi kao prometnik vlakova na Kolodvoru Kaštel Sućurca.

Od prvog dana vrlo je aktivan u svom radu. Tako je bio inicijatorom ideje o kasi uzajamne pomoći koju je proveo u djelo te sada članovi podružnice imaju mogućnost štednje i podizanja vrlo povoljnih kredita na osnovi te štednje.

Intenzivnim obilaženjem i iskrenim pristupom homogenizirao je i povećao članstvo, a nedavno je organizirao seminar za članove povjerenstva na nivou Podružnice Split.

Sve svoje buduće aktivnosti usmjerava prema potrebama članstva tako da mu je osnovni cilj konstantan, neposredan obilazak terena i komunikacija s članstvom.

U tu svrhu je izdan i prvi broj »Vijesti extra« na nivou podružnice koju se želi i na ovaj način transparentno informirati, kako članstvo tako i ostale zaposlenike na HŽ-u. Putem ovakvih vijesti želi s jedne strane potaknuti članstvo na iznošenje problema, a s druge strane informirati ih o rješavanju tih problema.

Njegovo djelovanje temelji se na otvorenom i jasnom pristupu svakom radniku i članu te na realnim i ostvarivim ciljevima u pogledu zaštite radnih prava i povećanja članstva. Članstvu podružnice želi kvalitetno odgovarati na njihove zahtjeve te na taj način pridonositi kako podružnici tako i Sindikatu željezničara Hrvatske u cjelini. ■

PODRUŽNICA OSIJEK

RADNIK NA PRVOM MJESTU

U prosincu prošle godine u osječkoj podružnici imenovan je vršitelj dužnosti glavnog povjerenika SŽH Podružnice Osijek Romeo Tomac.

Sindikalnim radom počeo se baviti na kolodvoru Našice 1995. godine gdje je radeći kao prometnik vlakova bio izabran povjerenikom Kolodvora Našice i aktivno uključen u sve sindikalne akcije važne u borbi za radnička prava.

Pohađao je »Školu za socijalni dijalog (CID)« 2002. godine te premještajem na Kolodvor



Osijek bio imenovan predsjednikom Radničkog vijeća i Povjerenstva za štete.

Uspjeh u provođenju niza pozitivnih rješenja za radnike u skladu s valjanim zakonima, pravilnicima i ostalim željezničkim aktima motivirao ga je za daljnji sindikalni rad.

»Proteklih godina svjedok sam negativnih događanja gdje pojedinci željni liderstva, hrabri i potpomognuti od pojedinih članova Uprave HŽ-a počinju izražavati "nezadovoljstvo" i ponovno osnivaju tzv. strukovne sindikate, a sve navodno radi bolje zaštite članstva, dok zapravo razbijaju toliko važno jedinstvo među radnicima.

U razgovorima s radnim kolegama sve češće se uočava što gubimo razjedinjeni i polako se sviješću vraćamo na staro gdje će se ponovo cijeliti pravi sindikalni rad, a prazna obećanja i sitne kupovine kažnjavati.

Svoj rad temeljim i temeljit ću na osnovnim sindikalnim načelima jedinstva, solidarnosti i neovisnosti, a prvenstveno na brizi za radnika« kaže Tomac. ■



Blagajnica,
kolodvor Ražine



Blagajnice Croatia Expressa Zagreb GK



Skretničarka,
kolodvor Šapjane



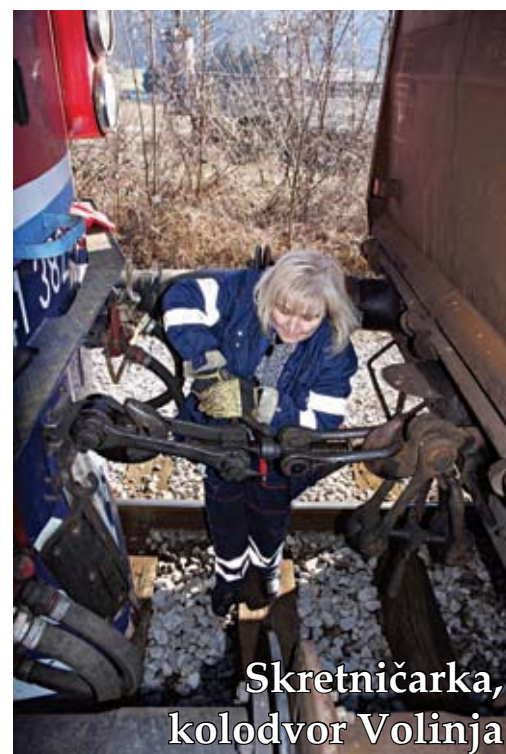
Šefica kolodvora,
kolodvor Solin



Zaposlenice
Njege i čišćenja vagona,
Split Predgrađe



Popisni vlakovođa,
HŽ Cargo,
kolodvor Volinja



Skretničarka,
kolodvor Volinja

Popisni vlakovođa



Blagajnica,
kolodvor Sisak



Prometnica,
kolodvor Labin Dalmatinski



Telefonistica,
kolodvor Vinkovci



Prometnica,
kolodvor Labin Dalmatinski