

# VIJESTI

SINDIKAT  
ŽELJEZNIČARA  
HRVATSKE



RAILWAYWORKER'S  
TRADE UNION OF  
CROATIA

SINDIKATA ŽELJEZNIČARA HRVATSKE / broj 10 / listopad 2012.



Održan VII sabor Sindikata željezničara Hrvatske

Tema broja: Što se sprema HŽ Cargu?

Intervju: Ivan Lešković, predsjednik Uprave HŽ Cargo





List VIJESTI SŽH  
izlazi kvartalno

Izdavač

Sindikata željezničara Hrvatske

Za izdavača

Zoran Maršić, predsjednik SŽH

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

## Riječ predsjednika



Prije svega želim članovima Sindikata željezničara Hrvatske zahvaliti na ukazanom povjerenju i velikoj podršci koju si mi iskazali izborom za predsjednika.

### SVIMA VELIKO HVALA!

Svjestan sam vremena i situacije u kojoj se nalazimo. Svjestan sam promjena koje nam se nameću i znam da neće biti lako zaštititi radnička prava, zaštititi radna mjesta. Svjedoci smo restrukturiranja koje se provodi u najvećoj mjeri političkim odlukama bez jasno definirane vizije kakvu željeznicu Republika Hrvatska treba i želi imati.

Vidljivo je da do sada nisu napravljene bitne promjene koje bi omogućile bolje funkcioniranje sustava, promjene koje bi poboljšale uslugu u prijevozu putnika i tereta, promjene koje su neophodne da se poveća promet i zarada. Sva ulaganja koja bi trebala pokrenuti bolju uslugu i povećanje prometa ostala su samo na obećanjima. Jedino vidljivo od najavljivanih promjena su novi Pravilnici organizacije i smanjivanje broja radnika. Vidljivo je zatvaranje kolodvora za transportni rad i najava ukidanja putničkih vlakova.

U vremenu koje je pred nama osnovni cilj nam je sačuvati radna mjesta, sačuvati radnike i razinu radničkih prava. Da bi uspjeli, pored pregovora i korištenja zakonskih mogućnosti pritiska, moramo stalno tražiti ulaganja u obnove pruga ulaganja u nove prijevozne kapacitete, jer bez pruga i vlakova na njima neće biti ni radnika.

Do sada smo jasno iznosili svoja stajališta i bili spremni na suradnju sa svim reprezentativnim sindikatima, a tako ćemo nastaviti i dalje. Smatram da ove probleme koji su pred nama moramo rješavati zajedno. Moramo zaboraviti međusobne sitne razlike i razmišljati o onome zbog čega i postojimo, a to su naši članovi, radnici, željezničari.

Zajedno s članovima Predsjedništva koji su izabrani na VII Saboru Sindikata željezničara Hrvatske dat ću sve od sebe da članovi Sindikata željezničara Hrvatske od svog sindikata dobiju maksimalnu zaštitu i maksimalnu korist.

Zoran Maršić

### Sadržaj

Riječ predsjednika .....	3
Vijesti .....	4
• IZ HŽ-CARGA	
• IZ HŽ-INFRASTRUKTURE	
• IZ HŽ-PUTNIČKOG PRIJEVOZA	
• Izabrano novo vodstvo SŽH	
• U Medenoj 18. memorijal Ante Ereša	
• SŽH podržao prosvjed radnika TŽV Gredelj	
Tema broja.....	14
• Što se sprema HŽ Cargu?	
Intervju: Ivan Lešković, predsjednik Uprave	
Vijesti iz podružnica.....	16
• Održani izbori u podružnici Sisak	
• Održani izbori u podružnici Ploče	
Vijesti iz sekcija .....	16
• Sa Ženskom sekcijom na Španscifestu	
Zanimljivosti .....	16
• Humanost na djelu	
• Vlada povukla Zaključak o pokretanju kolektivnih pregovora u državnim trgovačkim društvima i ustanovama	
• Iz Zbirke u nastajanju	
• Prenosimo iz drugih medija	

## Vijesti

# IZ HŽ-CARGA

Napisao: *Marijan Lepoglavec*

### Isplata jednokratnog dodatka na plaću (regres)

Kolektivnim ugovorom za HŽ-Cargo dogovorena je isplata regresa do konca srpnja u godini u kojoj je radnik na njega stekao pravo. Budući nije ispunio obvezu iz Kolektivnog ugovora Poslodavcu smo uputili zahtjev kojim tražimo poštivanje odredbi Kolektivnog ugovora i isplatu regresa.

Odgovor Poslodavca na naš zahtjev je slijedeći: „Obvezu isplate regresa po članku 163. K.U. za HŽ-Cargo d.o.o. izvršit ćemo u najkraćem roku, čime ćemo i u teškoj financijskoj situaciji pokazati da u cijelosti poštujemo obveze koje proistječu iz Kolektivnog ugovora, na zadovoljstvo naših radnika.“

### U izradi je Pravilnik o organizaciji društva HŽ-Cargo d.o.o.

Sindikatu željezničara Hrvatske smatra da je prijedlog Pravilnika o organizaciji napravljen bez potrebne kvalitetne analize i bez jasno vidljivih efekata uštede, te bez plana kvalitetnog funkcioniranja društva HŽ-Carga u budućnosti.



Predloženim Pravilnikom o organizaciji dodatno se planira smanjiti oko 230 radnika koji direktno sudjeluju u organizaciji i izvršenju prijevoza dok se istovremeno u Direkciji povećava broj radnika.

Sindikatu je Upravi HŽ-Carga dao negativno mišljenje na Pravilnik o organizaciji s nizom primjedbi po Glavnim poslovnicama i Područnim centrima te smo ukazali na nelogičnosti kod ukidanja pojedinih radnih mjesta.

Također smo upozorili Poslodavca na odredbe članka 120., 121., i 122. Zakona o radu (Savjetovanje, program zbrinjavanja i obavešćivanje o zbrinjavanju viška radnika) te zatražili da preispita prijedlog Pravilnika o organizaciji.

### Prijedlog za III aneks Kolektivnog ugovora

Uprava HŽ-Carga uputila je sindikatima prijedlog III aneksa Kolektivnog ugovora u kojem predlažu ukidanje i smanjenje prava iz Kolektivnog ugovora kao što su:

- smanjenje broja dana godišnjeg odmora,
- skraćivanje otkaznih rokova,
- smanjenje dodatka na plaću za rad mentora,
- smanjenje iznosa dnevnice,
- naknada prijevoza na posao i s posla,
- ukidanje regresa, božičnice i uskrsnice,
- neisplatu nagrade za vjernost društvu (jubilarne nagrade) u 2013. godini,
- smanjenje iznosa otpremnine kod otkaza ugovora o radu,
- smanjenje prava na potpore u slučaju smrti i bolovanja, te
- zamrzavanje plaće u 2013. godini.

Održan je jedan sastanak sa Poslodavcem, ali zbog okolnosti koje su posljedica stupanja na snagu Zakona o reprezentativnosti, nismo u mogućnosti nastaviti pregovore dok ne stigne Odluka o reprezentativnosti iz ministarstva rada i socijalne skrbi. ■

## IZ HŽ – INFRASTRUKTURE

Napisao: *Zoran Maršić*, predsjednik

### HŽ Infrastruktura kreće s isplatom razlike naknade plaće za godišnji odmor

Isplata razlike naknade plaće za godišnji odmor za 2009. godinu radnicima društva HŽ Infrastruktura d.o.o. počinje u mjesecu listopadu.

Zatražili smo isplatu naknade plaće za vrijeme trajanja godišnjeg odmora za 2009. godinu koja je radnicima

pogrešno obračunata i isplaćivana. Zahtjev je upućen s osnove potpisanog sporazuma 15.07.2011. godine, kojim je spriječena zastara potraživanja.

Isplata iznosa od 7.476,826,18 kuna, prema obećanju predsjednika Uprave HŽ Infrastrukture d.o.o., išla bi u mjesecu listopadu s plaćom od mjeseca rujna. Točne iznose dugovanja svaki član Sindikata željezničara Hrvatske može dobiti kod svog glavnog povjerenika podružnice. ■

SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE, Zagreb, Trg Francuske republike 13, OIB: 36581232698, zastupan po predsjedniku Branku Krešu (u daljnjem tekstu: SŽH) i SINDIKAT INFRASTRUKTURE HŽ, Zagreb, Branimirova 27/5, OIB: 16921758968, zastupan po predsjedniku Nikoli Rubčiću (u daljnjem tekstu: SIHŽ) s jedne strane

i

HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o., Zagreb, Mihanovićeve 12, OIB: 39901919995, zastupana po predsjedniku Uprave Branimiru Jerneiću, dipl. ing. (u daljnjem tekstu: Poslodavac), s druge strane

sklopili su u Zagrebu, 15.07. 2011. godine

### SPORAZUM O NAČINU ISPLATE RAZLIKE NAKNADE PLAĆE RADNICIMA ZA GODIŠNJI ODMOR IZ 2008. I 2009. GODINE

#### Članak 1.

Ugovorne strane suglasno utvrđuju da Poslodavac pojedinim radnicima zaposlenima kod Poslodavca na dan potpisa ovog Sporazuma nije obračunao i isplatio naknadu plaće za vrijeme korištenja godišnjeg odmora u 2008. i 2009. godini na način propisan odredbama Zakona o radu i Kolektivnog ugovora djelatnosti HŽ Infrastrukture. Sukladno navedenome, radnici imaju prema Poslodavcu novčanu tražbinu u ukupnom iznosu od 13.557.778,34 kn bruto, a koji iznos predstavlja razliku između naknade plaće za vrijeme korištenja godišnjeg odmora koja im pripada sukladno Zakonu o radu i Kolektivnom ugovoru djelatnosti HŽ Infrastrukture, i obračunate i isplaćene naknade plaće za vrijeme korištenja godišnjeg odmora u 2008. i 2009. godini, s time da se iznos od 6.080.952,17 kn bruto odnosi na 2008. godinu, a iznos od 7.476.826,18 kn bruto na 2009. godinu.

Ugovorne strane suglasno utvrđuju da je popis radnika iz prethodnog stavka ovog članka, zajedno s bruto iznosima koji su navedeni uz svakog pojedinog radnika i koji predstavljaju iznose razlike između isplaćene naknade plaće za vrijeme korištenja godišnjeg odmora za 2008. i 2009. godinu i naknade plaće za vrijeme korištenja godišnjeg odmora za 2008. i 2009. godinu koja radnicima pripada sukladno Zakonu o radu i Kolektivnom ugovoru djelatnosti HŽ Infrastrukture, priložen uz ovaj Sporazum i čini njegov sastavni dio.

Ugovorne strane suglasno utvrđuju da su u popisu navedenom u prethodnom stavku ovog članka naznačeni svi radnici zaposleni kod Poslodavca na dan potpisa ovog Sporazuma kojima je u 2008. i 2009. godini obračunata i isplaćena naknada za vrijeme korištenja godišnjeg odmora suprotno odredbama Zakona o radu i Kolektivnog ugovora djelatnosti HŽ Infrastrukture.

#### Članak 2.

Poslodavac se obvezuje radnicima iz članka 1. ovog Sporazuma svakom pojedinačno isplatiti dugovanja s osnove navedene u članku 1. ovog Sporazuma u sljedećim rokovima:

- dio dugovanja u ukupnom iznosu od 6.080.952,17 kn bruto, a koji predstavlja razliku između isplaćene naknade plaće za vrijeme korištenja godišnjeg odmora za 2008. godinu i naknade plaće za vrijeme korištenja godišnjeg odmora za 2008. koju je Poslodavac radnicima trebao obračunati i isplatiti sukladno Zakonu o radu i Kolektivnom ugovoru djelatnosti HŽ Infrastrukture, Poslodavac će isplatiti najkasnije do 31. prosinca 2011. godine na način da će svakom radniku isplatiti iznos koji

- pripada svakom pojedinačnom radniku, a naveden je u popisu iz članka 1. stavka 2. ovog Sporazuma te čini prilog ovog Sporazuma;
- preostali dio dugovanja u ukupnom iznosu od 7.476.826,18 kn bruto, a koji predstavlja razliku između isplaćene naknade plaće za vrijeme korištenja godišnjeg odmora za 2009. godinu i naknade plaće za vrijeme korištenja godišnjeg odmora za 2009. koju je Poslodavac radnicima trebao obračunati i isplatiti sukladno Zakonu o radu i Kolektivnom ugovoru djelatnosti HŽ Infrastrukture, Poslodavac će isplatiti najkasnije do 31. prosinca 2012. godine na način da će svakom radniku isplatiti iznos koji pripada svakom pojedinačnom radniku, a naveden je u popisu iz članka 1. stavka 2. ovog Sporazuma te čini prilog ovog Sporazuma.

#### Članak 3.

Ugovorne strane suglasno utvrđuju da će isplatom cjelokupnog iznosa navedenog u članku 1. stavka 1. ovog Sporazuma, u rokovima iz članka 2. ovog Sporazuma, Poslodavac ispuniti sve svoje obveze prema radnicima s naslova pogrešno obračunatih i isplaćenih naknada plaće za vrijeme korištenja godišnjeg odmora iz 2008. i 2009. godine.

#### Članak 4.

Ukoliko Poslodavac u ugovorenim rokovima ne ispuni preuzete obveze, SŽH i SIHŽ poduzeti će sve potrebne pravne radnje kako bi za radnike navedene u popisu iz članka 1. stavka 2. ovog Sporazuma naplatili potraživanja koja su predmet ovog Sporazuma.

#### Članak 5.

Ovaj Sporazum sastavljen je u četiri istovjetna primjerka od kojih SŽH i SIHŽ zadržavaju po jedan primjerak, a Poslodavac zadržava dva primjerka.

#### Članak 6.

Ugovorne strane Sporazum su pročitale te u znak prihvatanja njegovih odredbi isti potpisuju po svojim ovlaštenim predstavnicima.

Broj: 5319 / 11

Za SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE

Za POSLODAVCA

Branko Kreš, predsjednik

*Branko Kreš*



Branimir Jerneić, dipl. ing.

Predsjednik Uprave



Za SINDIKAT INFRASTRUKTURE HŽ

Nikola Rubčić, predsjednik

*Nikola Rubčić*



**SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE  
SINDIKAT INFRASTRUKTURE HŽ-A**

Broj: 330/12  
U Zagrebu 07. kolovoza 2012

HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.  
URED UPRAVE

Broj: 3-2233/12 07.08.12.

**HŽ Infrastruktura d.o.o.**

**Uprava**

**redmet:** poziv na ispunjenje obveze

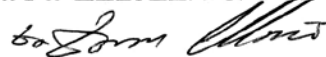
Kao što Vam je poznato, SŽH i SIHŽ dana 15.07.2011. godine potpisali su sa tadašnjom Upravom Sporazum o načinu isplate razlike naknade plaće radnicima za GO iz 2008. i 2009. godine. Po ovom Sporazumu samo je djelomično ispunjena obveza isplate navedene razlike naknade plaće za 2008 godinu. Ostala je neispunjenja obveza isplate naknade plaće radnicima prema utvrđenom spisku radnika za 2009. godinu.

Ukupan iznos navedenog dugovanja za godinu 2009. iznosi 7.476,826,18 kuna.

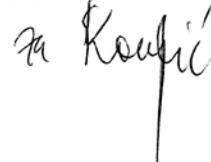
Ovim putem pozivamo Vas na obvezu ispunjenja duga radnicima, te od vas očekujemo odgovor.

S poštovanjem,

**SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE**



**SINDIKAT INFRASTRUKTURE HŽ-A**



U prilogu :

- Sporazum o načinu isplate razlike naknade plaće radnicima za godišnji odmor iz 2008. i 2009. Godine.
- Pregled razlike GO po područjima 2009

# Iz HŽ Putničkog prijevoza

Napisao: *Franjo Jularić*, dopredsjednik za HŽ - Putnički prijevoz

## Potpisan Aneks kolektivnog ugovora HŽ Putničkog prijevoza

Sindikati s pravom na kolektivno pregovaranje u HŽ-Putničkom prijevozu nakon više od dva mjeseca pregovaranja potpisali su 11. 09. 2012. godine Aneks KU-a.

### Možemo li biti zadovoljni s potpisanim?

Ako pogledamo koja je sve prava radnika Uprava željeza smanjiti, sukladno naptucima Vlade RH-a, na vama je da procijenite jesmo li aneks KU-a dobro ispregovarali.

Uprava je zahtjevala:

- Šestomjesečnu preraspodijelu umjesto jednomjesečne preraspodijele,
- Smanjivanje otkaznih rokova,
- Smanjivanje iznosa dnevnice na 140 kuna,
- Smanjivanje obračuna naknade za kilometar na 2,91 kuna po satu,
- Ukidanje regresa, božićnice, jubilarne nagrade, dara za dijete za božićne blagdane za 2012. i 2013. godinu,
- Ukidanje plaćanja police dopunskog zdravstvenog osiguranja o trošku poslodavca,
- Ukidanje uskrsnice za 2013. godinu,
- Smanjivanje otpremnine na šest prosječnih plaća umanjениh na 80% prosječne plaće koju je radnik ostvario u tri mjeseca prije prestanka ugovora o radu.

Mi smo ispregovarali:

- Preraspodijela ostaje jednomjesečna,
- Otkazni rokovi nisu smanjeni,
- Dnevnicu 150 kuna,
- Naknada za kilometar 6,25 kuna po satu,
- Regres za 2012. isplatiti će se do kraja mjeseca rujna,
- Dar za dijete za božićne blagdane ostaje,
- Jubilarne nagrade ostaju,
- Trošak plaćanja police dopunskog zdravstvenog osiguranja snosi poslodavac,
- Otpremnine i prava na otpremninu ostaju u iznosima kako su definirani člankom 179 KU-a, dakle ostaju ista.

Obzirom na vrijeme u kojem živimo, a kojega su i radnici HŽ Putničkog prijevoza svjesni, mišljenja sam da smo u pregovorima postigli maksimum, no kako sam uvodno rekao vi, članovi sindikata ste ti koji će procijeniti da li je aneks KU-a dobro ispregovaran ili ne.

## Pravilnik o organizaciji i sistematizaciji HŽ-Putničkog prijevoza stupio na snagu

Željeznica kao sustav od postanka do danas podložna je organizacijskim promjenama i ne funkcionira samo na temelju jednom donesenih i zauvijek važećih propisa i pravilnika.

Slijedom izrečenog, a na temelju Plana restrukturiranja, uprava HŽ-Putničkog prijevoza izradila je prijedlog Pravilnika o organizaciji i sistematizaciji te ga, sukladno zakonskoj obvezi, dostavila Radničkom vijeću na savjetovanje.

Radničko vijeće i SŽH nisu dali pozitivno mišljenje na prijedlog Pravilnika već su kroz dostavljene primjedbe i prijedloge izrazili neslaganje s predloženim ukidanjem određenih radnih mjesta i smanjenjem broja izvršitelja na pojedinim radnim mjestima za koja smatramo da su ključni za potpuno i normalno funkcioniranje sustava, kao i radnih mjesta koja su neophodna za održavanje postojeće razine kvalitete usluga prijevoza te podizanje usluge na višu razinu, ali i povećanje vrsta usluga.

Uprava je kroz prijedlog Pravilnika predložila izmjenu naziva radnih mjesta i izmjenu potrebnih stručnih sprema i struka koje radnik treba imati da bi mogao obavljati poslove dotičnog radnog mjesta te ukazali na mogućnost da će primjenom predloženog Pravilnika doći do diskreditiranja radnika sa dugogodišnjim radnim iskustvom koji su kroz proteklo vrijeme svoj posao obavljali kvalitetno i odgovorno.

Nadalje, posebno smo ukazali na nepobitnu činjenicu da primjenom Pravilnika može doći do smanjivanja cijene sata rada navedenih u Prilogu 1 i 2 K.U., što bi bilo protuzakonito postupanje.

Unatoč činjenici da je prijedlog Pravilnika odbijen, te da smo na zajedničkom sastanku dodatno argumentirali razloge odbijanja, poslodavac je Pravilnik o organizaciji i sistematizaciji objavio u službenom vjesniku te ga sa danom 01. 09.2012. godine stavio u primjenu, obzirom da mu zakonske odredbe te omogućavaju.

Zbog svega prethodno navedenog, SŽH-e će kontinuirano pratiti način primjene Pravilnika, i postupanje poslodavca vezano uz zbrinjavanje radnika koji se zbog ukidanja radnih mjesta pojavljuju kao mogući tehnološki višak te poduzimati sve raspoložive, zakonom dopuštene aktivnosti, kako bi zaštitili interese i prava radnika. ■





# Hoće li nasmiješeni radnici i znanje hrvatskog jezika spasiti HŽ Putnički prijevoz?

Napisala: *Katarina Mindum*, dopredsjednica za obrazovanje i međunarodnu suradnju

## Izrada psihološkog profila radnika

HŽ Putnički prijevoz preko noći je odlučio provesti testiranje vještina i sposobnosti radnika. Testirali su dvadeset radnika iz slijedećih područja:

1. Testovi znanja i intervju za ispitivanje poznavanja hrvatskog jezika (pravopis i gramatika), uz pomoć profesora hrvatskog jezika,
2. Testovi znanja i intervju za ispitivanje poznavanja stranog jezika (pravopis i gramatika), uz pomoć profesora stranog jezika (engleski i njemački),
3. Testovi znanja na računalu (MS Office – Word, Excell, Outlook),
4. Psihološko testiranje, kojim će se ispitati: kognitivne sposobnosti i sposobnosti rješavanja problema, sposobnosti konkretnog i logičnog rezoniranja, emocionalna stabilnost (emocionalna kontrola i kontrola impulzivnosti) i socijalna prilagođenost.

## Poziv na testiranje po hitnom postupku

Na testiranje su radnici bili pozivani po hitnom postupku, dan prije testiranja. Morali su doći i radnici koji su na godišnjem, a i oni koji su na bolovanju. U Odluci nije bilo nikakvog obrazloženja zašto se testiranje provodi. Pri donošenju Odluke Uprava nije poštivala zakonsku proceduru, tj nije se savjetovala s radničkim vijećem niti je pružila informacije o namjeravanoj odluci sindikalnim povjerenicima.

Istina je da je obveza poslodavca obrazovati radnike za rad na siguran način i omogućiti radnicima usavršavanje. Potreba cjeloživotnog učenja je danas realnost.

No za sve postoji ispravan postupak. Ovaj to nikako nije bio.

„Ne moramo se o ovome savjetovati sa sindikatima, a radničko vijeće ne postoji. Tužite nas!“ rekli su iz stručnih službi HŽ Putničkog prijevoza. Uputili smo prijavu inspekciji rada.

## Upitno raspolaganje osobnim podacima

Sindikata željezničara Hrvatske zatražio je hitno obustavljanje provođenja Odluke i zakazivanje sastanka sa sindikatima. Zatražio je i odgovore na mnoga pitanja i nepoznanice:

1. Koji su kriteriji odabira radnika koji će se testirati,
2. Kakva ovlaštenja i sposobnosti imaju osobe (posjedovanje propisanog certifikata) koje će provoditi testiranje,
3. Tko će analizirati i ocjenjivati prikupljene podatke,
4. Na koji način i u koju svrhu će se prikupljeni podaci koristiti.

5. Hoće li rezultati biti javni ili tajni.

Radnici, koji uglavnom imaju preko dvadeset godina staža zaslužuju te odgovore. Danas svi očekujemo da nam se kaže više o stvarima koje nas se tiču. Društvo je otvorenije, a podaci dostupniji. Razne udruge i mnogi drugi bore se za slobodu informiranja.

„Samo su nam jednoga dana rekli da idemo na testiranje. Trajalo je to oko dva i pol sata. Podijelili su nas u skupine i posjeli, a s nama su bili i psiholozi. Shvatio sam to više kao šalu, nekakvu rutinsku provjeru. Nije nam bilo na kraj pameti da nam o tome ovisi karijera. Psiholozi su nam rekli da se nemamo čega bojati i da nam se ništa loše neće desiti bez obzira kako riješili test.“

Nedavno je i djelatnike Hrvatske pošte iznenadilo psihološko testiranje. Na pitanja poput 'čime se hrani koala' ili 'tko je selektor američke bejzbol reprezentacije', mnogi tada nisu znali odgovore, što ih je u konačnici dovelo do razgovora s predstavnicima Uprave koji su ih izvijestili da su prekobrojni i ponudili im otpremnine.

U HŽ Putničkom prijevozu sličan scenario. Sva mjerenja provode se s nekim razlogom. U poslovnom svijetu korisnici testiranja su direktori i poslodavci koji na temelju rezultata u testovima mogu odlučivati o tome hoće li nekoga uposliti, unaprijediti, poslati na usavršavanje, otpustiti i tome slično.

Ako poslodavac zaista želi radnicima omogućiti usavršavanje, stjecanje novih vještina i sl, etički korektniji i primjereniji bili bi upitnici u okviru anketiranja kojim bi stručnjaci istražili stavove ili znanje ispitanika.

Nakon intervencije SŽH, radnicima su tek po dolasku na testiranje dijelili par listova obrazloženja, nepotpisanih i bez službenog zaglavlja (uglavnom prepisanih iz članka kojem je koautor dr.sc. Damir Grgić). U njima su masnim slovima istaknuli:

- „Ljudski kapital, dakle zaposlenici u poduzeću predstavljaju glavni izvor konkurentske sposobnosti svakog poduzeća“
- „Susret s uslužnim osobljem predstavlja vjerojatno najvažniji aspekt usluge“
- „važno je naglasiti da ovi radnici (kolodvorsko i vlakopravno osoblje, radnici zaposleni na informacijama) u svega nekoliko minuta ostavljaju sliku o poslovanju cijelog poduzeća“

Pitanje je koliko ove knjiške formule vrijede na HŽ. Ako su ti radnici glavni izvor konkurentske sposobnosti poduzeća (a ne dobar vozni red, točni, brzi, udobni i čisti vlakovi; mogućnost online rezerviranja i kupovine karata i sl.) zašto su tako važni radnici na dnu ljestvice platnih razreda?

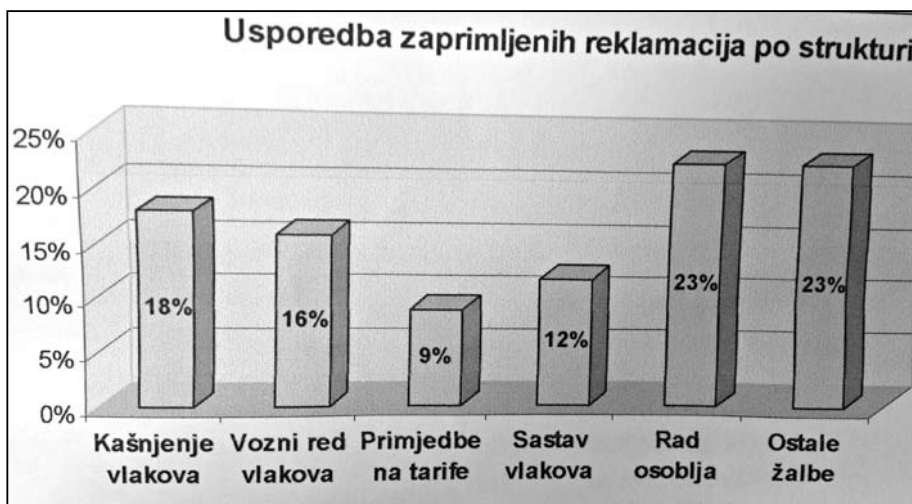
Zašto se do sada nije ulagalo u vještine tih radnika. Uvođena je nova tehnologija, bez minute obuke ranicima. Zašto je poduka iz rada na računalu uslijedila tek nakon zahtjeva radničkog vijeća? Sindikat je tražio da se radnicima omogući razvijanje vještina komuniciranja, posebno u kriznim situacijama.

Usavršavanje znanja stranih jezika radnici sami plaćaju. Sami su kupovali čak i papir na kojem su zapisivali informacije putnicima. Sami su dogovarali s Turističkom zajednicom dostavu planova grada i propagandnih brošura. Radnici su bili inicijatori postavljanja panoa s planom grada na peronu. Ti radnici itekako znaju kakve su potrebe putujućeg svijeta.

Koliko puta su svojom uslužnošću i ljubaznošću „amortizirali“ nezadovoljstvo putnika jer je vlak kasnio pa su izgubili vezu (nedavno je 50 putnika zbog par minuta kašnjenja vlaka izgubilo vezu u međunarodnom prometu), ili u vlaku nije radilo grijanje, ili nije bilo vode, ili su pokradeni....

Svakodnevno su, kao i svi željezničari, izloženi stresu.

Tako važnim radnicima sada poslodavac zabija šaku u rebra. Nije se udostojao obratiti im se i reći da im je napokon spreman omogućiti usavršavanje vještina i da mu u tu svrhu trebaju podaci o sadašnjem stanju. Potrebne podatke, da cijeni te svoje radnike, mogao je dobiti na primjereniji način obzirom da su u pitanju odrasli ljudi. Ovako, pokazao je nepoštivanje radnika i nezainteresiranost za stvarnim rezultatima testiranja. Poznato je da se psihološka testiranja (kod odabira radnika pri zapošljavanju) najavljuju barem pet do sedam dana ranije i da se ne preporučuje testiranje obavljati iz nepospavane noći ili pod utjecajem lijekova. Osobni psihološki profil jedinstvena je, individualna slika nas kao pojedinca, a pravo na zaštitu osobnih podataka - temeljno ljudsko pravo.



### Radnici testirani zbog reklamacija (101%)

Jedan od razloga testiranja je, kažu, analiza zaprimljenih reklamacija HŽ Putničkog prijevoza.

Priložili su tabele u kojima je na djelu iskrivljavanje statističkih podataka i stvaranje lažne slike da su stranke u najvećem omjeru žale na rad osoblja.

Dok je ljudski faktor - rad osoblja, prikazan u jednoj koloni (pritužbe iznose 23%,) tehnički faktor – kašnjenje vlakova, vozni red, tarife, sastav vlakova, umanjeno je i razlomljeno u četiri kolone (pritužbe na taj faktor iznose 55%).

### Lažno tumačenje tablica

Donja tablica zapravo ne prikazuje ispravnu raščlambu i stvara lažnu sliku kako se radi o strukturi osoblja (blagajničko, prometno, vlakopravno), a zapravo prikazuje omjer pritužbi za pojedinu grupu osoblja u prošloj i ovoj godini.

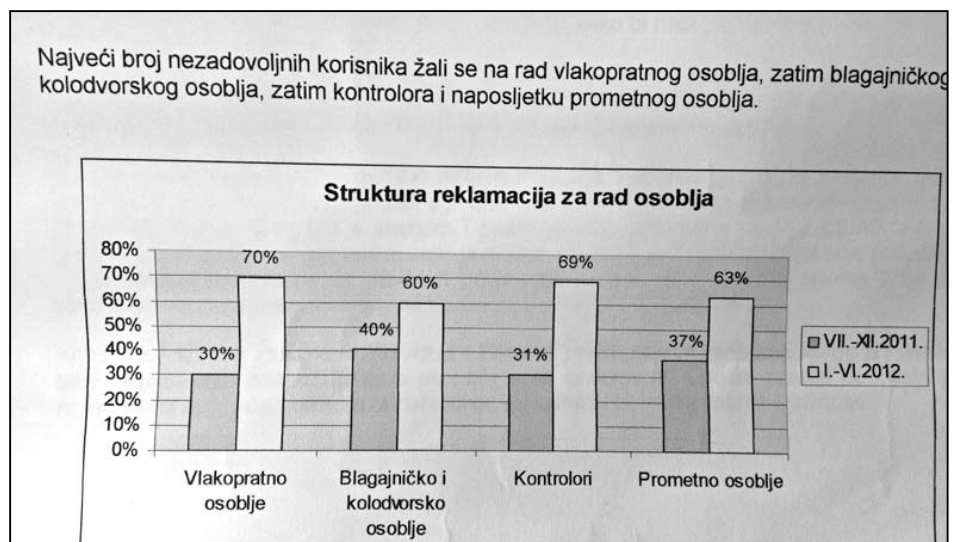
Pri tome je vidljivo kako je najmanji porast pritužbi upravo na kolodvorsko osoblje.

### Zaboravljena harmonija u poduzeću i važnost internog informiranja radnika

Zaboravili su pri tome prepisati dijelove iz istog teksta koji govore o poželjnim odnosima prema zaposlenicima:

„Odnosima s vlastitim zaposlenicima nastoji se izgraditi harmoničan duh u poduzeću na svim razinama.

Osim toga interni marketing upućuje na važnost internog informiranja zaposlenika. Marketing mora znati i moći uspješno prenositi ideje, filozofiju poslovanja, kulturu organizacije novome »tržištu« – unutarnjoj javnosti, odnosno zaposlenicima.“ ■



## Izabrano novo vodstvo SŽH

Dana 30. kolovoza 2012. godine u Zagrebu je održan VII sabor Sindikata željezničara Hrvatske. Prema odredbama Statuta SŽH provedeni su izbori za sindikalne dužnosnike. Na četverogodišnji mandat izabrani su:

1. **Zoran Maršić**, predsjednik SŽH
2. **Mladen Joja**, glavni tajnik
3. **Zdenko Šarčević**, dopredsjednik za Zaštitu na radu
4. **Katarina Mindum**, dopredsjednica za Obrazovanje i međunarodnu suradnju
5. **Branko Kreš**, dopredsjednik za područje Infrastruktura
6. **Želimir Halić**, dopredsjednik za područje Cargo
7. **Franjo Jularić**, dopredsjednik za područje Putnički prijevoz
8. **Dražek Drk**, dopredsjednik za područje Tehnički pregled vlakova i vagona



Delegati su izabrali i članove Nadzornog odbora SŽH:

1. Gordana Naglić
2. Ane Cindrić
3. Drago Gavran
4. Josip Čivić
5. Snježana Vašarević

U Statutarnu komisiju izabrani su:

1. Jure Pejanović
2. Gordana Dömöttörfy
3. Branko Jakšić

*Svim izabranim dužnosnicima, članovima Nadzornog odbora i Statutarne komisije želimo uspješan rad u novom mandatnom razdoblju, a dosadašnjim predstavnicima zahvaljujemo na ulozenom radu i doprinosu na jačanju SŽH i zaštiti interesa članova SŽH.*

### Zoran Maršić

Oženjen od rujna ove godine. Na željeznici se zapošljava 1996. godine kao prometnik vlakova kolodvora Sesevete. Od 2001. prelazi raditi u Zagreb Glavni kolodvor, a danas mu je osnovni ugovor o radu Prometnik vlakova u kolodvoru Sisak.



kolodvor.

U Sekciji mladih je bio tajnik a zatim predsjednik Sekcije. Kao sindikalni aktivist mladih bio je putem nacionalnih sindikalnih središnjica uključen u čitav niz projekata, odbora i stručnih tijela na nacionalnoj razini.

Od 2008. je dopredsjednik SŽH za područje HŽ Infrastruktura. Član je pregovaračkog odbora.

Godine 2004. bio je koordinator projekta i predavač u I, a 2005. u II projektu Sindikata Željezničara Hrvatske i zaklade Olof Palme. Tri godine je bio stručni suradnik

Član SŽH postaje 1998.

Aktivno se uključuje u sindikalne aktivnosti, te postaje povjerenik područja rada kolodvor Sesevete, a zatim povjerenik Sekcije mladih podružnice Zagreb Glavni kolodvor. U 2002 izabran je zamjenikom glavnog povjerenika podružnice Zagreb Glavni

i predavač u projektu Mladi na tržištu rada, a 2007. i projekta Rad na crno.

Uz čitav niz seminara i treninga (umrežavanje, obuka trenera predavača, izrada i vođenje projekata, komunikacijske vještine, strateško planiranje, izrada samoodrživih projekata i sl) završio je i CID-ovu školu socijalnog dijaloga.

Godine 2010. završio je u Školi novih medija na Fakultetu političkih znanosti Sveučilišta u Zagrebu online novinarstvo i online poslovanje.

Radi na računalu (Word, Excel, PowerPoint, internet).

### Mladen Joja

Oženjen, otac dvoje djece. Po zanimanju diplomirani inženjer željezničkog prometa. S pozicije voditelja obrazovnog centra za informatiku za nastavnike i učenike



u novozagrebačkim osnovnim školama i nastavnika tehničkog odgoja u OŠ Odra, 1992. godine zapošljava se na željeznici. Bio je voditelj pilot projekta za testiranje CASE alata, a zatim glavni projektant IS-a u grupi Case.

Po prelasku u Croatiau express bio je zadužen za informatičku

edukaciju zaposlenika. Vodio je projekte izrade web stranice, informatizacije poslovanja, umrežavanja poslovnica i na kraju pomoćnik direktora za propagandu, odnose s javnošću i informatizaciju.

U poduzeću PA – HO d.o.o. bio je član projektnog tima za informatizaciju i internetizaciju carinskog poslovanja RH, a potom pomoćnik direktora za informatizaciju carinskog poslovanja.

U HŽ Informatici osim niza poslova na području informatike, bio je voditelj niza projekata. Sudjelovao je u izradi prvih LAN mreža na HŽ i njihovo povezivanje i u osnivanju Službe heldesk. Bio je šef Službe za helpdesk, projektant I, a sada je voditelj Call centra u Službi za održavanje i korisničku podršku. Govori engleski jezik.

### Zdenko Šarčević

Oženjen, otac dvoje djece. Na željeznici je zaposlen od 1995. Radio je kao prometnik vlakova u kolodvoru Zagreb Resnik, a zatim u kolodvoru Zagreb RK.

Član je SŽH od prvog dana zapošljavanja, a sindikalno je aktivniji nakon formiranja Sekcije mladih 2001. godine.

Bio je zamjenik povjerenika Sekcije mladih podružnice Zagreb RK, povjerenik Sekcije mladih, član radničkog vijeća Prometne sekcije Zagreb.

Glavni povjerenik podružnice Zagreb RK je od 2007. godine.

Završio je CID-ovu školu socijalnog dijaloga. Učestvovao je na nizu seminara i sindikalnih treninga različitih vještina

(kolektivno pregovaranje, lobiranje – zagovaranje, obuka trenera predavača, pisanje i vođenje projekata).

Kontinuirano ulaže u svoje znanje i vještine pa je od 2011. godine računalni operater (Word, Excel, PowerPoint, internet), a od 2012. Web dizajner (HTML, CSS).

### Katarina Mindum

Udata, majka petero djece. Na željeznici radi od 1983. Par godina kao domaćica poslovnih vlakova, a zatim na radnom mjestu Informacije, Zagreb Glavni kolodvor gdje je i danas njen osnovni ugovor.

Po zanimanju je magistra politologije. 2010.

specijalizirala je online novinarstvo i online poslovanje u Školi novih medija na Fakultetu političkih znanosti Sveučilišta u Zagrebu.

Devedesetih je bila suosnivačica i tajnica jednog od strukovnih sindikata (SSTKR - Samostalni sindikat transportno komercijalnih radnika) koji se na Saboru 22. rujna 1992. s još dva sindikata udružilo u Samostalni Sindikat prometno transportnih

radnika (naziv kasnije promijenjen u Sindikat željezničara). U sindikatu je bila aktivna na različitim dužnostima, dopredsjednica za radnopravne odnose, voditeljica za obrazovanje i međunarodnu suradnju, članica radničkog vijeća, koordinatorica pregovaračkog odbora, urednica sindikalnih novina. Inicirala je osnivanje Sekcije žena SŽH.



U međunarodnoj federaciji ETF izabrana je članicom Izvršnog odbora i dopredsjednicom Odbora žena.

Posebno prati područje zaštite dostojanstva radnika i borbe protiv diskriminacije, mobbinga i stresa na radnom mjestu.

Sudjelovala je u izradi, vođenju i nadzoru niza projekata, na nacionalnoj i međunarodnoj razini, koje su financirale međunarodne zaklade ili EU. U tim projektima je bila i predavačica na različite teme (komunikacijske vještine, javni nastup, mobbing i stres na radnom mjestu, osnaživanje žena i sl)

Završila je CID –ovu školu. Po programu ETUI - Europskog sindikalnog instituta prošla je obuku za Eurotrenera.

Govori njemački i engleski jezik, a služi se španjolskim. Radi na računalu (Word, Excel, PowerPoint, internet)

### Branko Kreš

Oženjen. Na željeznici je zaposlen od 1982. godine. Bio je prometnik vlakova u kolodvorima Podsused, Zaprešić, Savski Marof, Zagreb Zapadni kolodvor i Zagreb Glavni kolodvor.



Sudjelovao je u osnivanju SSPVH - Samostalnog sindikata prometnika vlakova Hrvatske. Na Osnivačkoj skupštini, 28.

ožujka 1990. izabran je za tajnika sindikata. SSPVH se zajedno sa SSTKR i Sindikatom telegrafista i teleprinterista udružio u SSPRH – Samostalni Sindikat prometno transportnih radnika, kojem su se uskoro pridružili Sindikat

vlakopratnje Hrvatske, a kasnije i Sindikat hrvatskih željeznica (manevristi) i Samostalni sindikat stručno administrativno tehničkog osoblja HŽ – a. SSPRH je nadrastao svoje ime pa je ono na Izvanrednom saboru 15. prosinca. 1995. promijenjeno u SŽH.

U udruženom sindikatu bio je dopredsjednik, a od 2003. Do 2012. godine predsjednik sindikata.

Završio je CID –ovu školu socijalnog dijaloga.

Kao stručni suradnik sudjelovao je u međunarodnim sindikalnim projektima koje je financirala EU. Obzirom na priznat status Sindikata željezničara Hrvatske u Europi bio je pozivan kao govornik na međunarodnim konferencijama i okruglim stolovima. Služi se s njemačkim jezikom.

### Želimir Halić

Oženjen, otac dvoje djece. Na željeznici radi od 1999.g. U transportu tereta radio je na različitim radnim mjestima: skladišni radnik, tranziter, pratilac lokomotiva, manevrista, vagnski otpremnik, carinski otpremnik, skladištar, robni blagajnik, a sada kao pomoćnik šefa centra u PC Čakovec.

U sindikatu je od prvog dana.

Obavljao je funkciju tajnika, vd glavnog povjerenika, a od ove godine i glavnog povjerenika podružnice Čakovec.

Član je Glavnog radničkog vijeća HŽ Carga i Radničkog vijeća poslovnice Varaždin.

Govori njemački jezik i radi na računalu (Word, Excel, PowerPoint, internet)



**Franjo Jularić**

Oženjen, otac jednog djeteta. Završio ŽTŠ u Mariboru 1991. godine. Od tada radio kao vozni vlakovođa, popisni vlakovođa, šef vlaka, konduker, kočničar i manevrista.



Sindikavno aktivan. U Sindikatu željezničara Hrvatske obnašao je različite dužnosti. Bio je predsjednik Radničkog vijeća u HŽ Putničkom prijevozu i dopredsjednik SŽH za Putnički prijevoz. Koordinator je pregovaračkog tima. Govori slovenski jezik, a služi se i njemačkim i engleskim.

**Dražen Drk**

Oženjen, otac jednog djeteta. Na željeznici radi od 1986. godine. Radio je na mjestu pregledača vagona i istražitelja u TPVV. Od 1998. godine je sindikalno aktivan. Bio je član Radničkog vijeća, a od 2001. godine predsjednik Sindikata TPVV.



Od 2009. godine s dijelom članstva sindikata prelazi u Sindikat željezničara Hrvatske. Bio je povjerenik za TPVV. Služi se njemačkim i engleskim jezikom. Radi na računalu (Word, Excel, PowerPoint, internet) ■

## U Medenoj 18. memorijal Ante Ereša

Ove godine članovi Sindikata željezničara Hrvatske okupit će se od 01-03. listopada u hotelu Medena u Trogiru na 18. memorijalu Ante Ereša.

Brojni učesnici iz različitih HŽ poduzeća i izdvojenih društava iz svih krajeva Lijepa Naše svjedočit će zajedništvo koje željezničari njeguju usprkos razdvajanja željezničkih poduzeća. ■

## SŽH podržao prosvjed radnika TŽV Gredelj

Nekoliko stotina radnika i članova sindikata Tvornice željezničkih vozila Gredelj organiziralo je proteste u središtu Zagreba, zbog pokretanja stečajnog postupka u srijedu i zbog najava o smanjenju broja zaposlenih i podjeli kompanije na dva dijela.

Nekoć uspješnoj tvrtki s oko 1500 zaposlenih sada su svi računi u blokadi, a dugovanja iznose blizu 70 miliona eura. Prema planovima uprave, Gredelj je trebao biti podijeljen na dva društva koja bi zapošljavala blizu 700 radnika. Trenutačno ih je zaposleno dvostruko više, pa radnici s pravom strahuju za svoju budućnost.

„Lopovi“, „Ne damo Gredelj“, neki su od najčešćih uzvika demonstranata. „Ovo je naše, ovo je naše!“ skandirali su radnici kad bi pokraj kolone prolazio novi niskopodni tramvaj.

Radnici za situaciju u Gredelju krive hrvatsku Vladu. Boje se da je u igri eliminacija Gredelja iz proizvodnje vlakova jer uskoro se očekuje raspisivanje natječaja za izradu novih vlakova na koji se Gredelj zbog stečaja neće moći javiti.



Sindikat željezničara Hrvatske uputio je radnicima TŽV Gredelj pismo podrške i pridružio se s delegacijom prosvjednoj koloni.

O poslovanju Gredelja 1. potpredsjednik Vlade, Čačić, je rekao: „To je klasični, standardni, savršen primjer kako se ne smije raditi“. A upravu nisu birali radnici već su je imenovali političari. Radnici su, ako ih se po Zakonu o radu tražilo mišljenje, mogli izraziti neslaganje s štetnim odlukama, no odluke se ipak donose.

Čačić, ako želi učiniti nešto korisno, neka proanalizira sva očitovanja radničkih predstavnika, u društvima HŽ Holdinga i ovisnim društvima, kojima je upozoravano na štetne odluke i neka ne proglašava žrtvu krivcem za loše poslovanje. ■

## Tema broja

# Što se sprema HŽ Cargu?

Intervju: *Ivan Lešković*, predsjednik Uprave HŽ Cargo

Razgovaralala: *Katarina Mindum*, dopredsjednica za obrazovanje i međunarodnu suradnju



**V: Kako procjenjujete stanje u društvu HŽ Cargo d.o.o.?**

I.L.: Ja sam s velikim zadovoljstvom prihvatio ponudu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za posao predsjednika Uprave HŽ Carga. Prometni fakultet sam završio 1981 godine i od tada sam do 1987. godine radio u Gredelju na

obrazovanju radnika, inženjera na novogradnji i remontu željezničkih vozila za putnički i teretni program i vodio specijalizacije.

Ovo je nastavak moje karijere na željeznici.

**HŽ Cargo je jedna od najvećih kompanija u državnom vlasništvu.** Megatvrtka, snažna, solidna i u nadolazeće vrijeme treba biti još bolja. Kompanija velikih potencijala, solidne kadrovske strukture kojutreba prilagoditi i samo podsjetiti da smo dio europskih željeznica i da tako trebamo raditi i vladati se. Kompanija opterećena prevelikim brojem radnika i cijenom prevoznina se to ne može pokriti. Dugoročno, ako se to ne riješi propast će.

**Limitirajući faktor u prijevozu** je stanje infrastrukture i to je razlog što ne možemo biti konkurentniji, prvenstveno cestovnom prijevozu. Naša prosječna brzina kretanja vlaka je 23km/h, ne viša od 25 km/h.

Za ilustraciju spomenut ću nedavni razgovor u luci Rijeka. Razgovarali smo o formiranju tjednog kontejnerskog vlaka na relaciji Rijeka – Zagreb - Budimpešta. Vlasnik kompanije Jadranska vrata zahtjeva da vlak do kontejnerskog terminala u Budimpešti stigne za 18 sati. Naši su izračunali da ne možemo ispod 22 sata, a radi se o 600 km.

Mi možemo ponuditi nižu cijenu.

**Zatečeno stanje u financijskom smislu** je katastrofalno loše. Imamo oko 870 mln duga s raznih poslova, prema HŽ Infrastrukturi, prema HŽ Vuči vlakova itd. Što se tiče voznog parka, vagona koje imamo, stanje se može ocijeniti kao dobro. Imamo na raspolaganju 6000 vagona od kojih je 5300 u funkciji. Na sadašnjoj razini prijevoza bilo bi nam dovoljno i 3000 vagona. Uglavnom prevozimo rasute terete i tekućine ( naftne derivate). S druge strane imamo bogatstvo od 2300 ljudi. Restrukturiranje je neminovno i već je započelo po planovima koje smo donijeli. Kad nam se priključi vuča i kad krenu otpremnine u prvom ćemo valu, od 1. listopada ove godine do 2. travnja 2013. izlučiti 878 radnika. Do 1. srpnja iduće godine odlazi još 500 radnika zajedno sa 166 iz ovisnih društava. Dakle 1600 radnika treba biti zbrinuto da bi kompanija ušla u iduću fazu restrukturiranja gdje će biti novih redukcija.

Kako to amortizirati? Ljude u izvršnom dijelu treba obučiti da rade više poslova.

**V: Zašto kasne isplate plaće?**

I.L.: Nije bilo dovoljno novca. Vodstvo Holdinga je odlučilo dok se ne prikupi čitav iznos, nema isplate. To je nagovještaj problema koje imamo. Da je Cargo vodio samostalnu politiku, mogao bi isplatiti plaću na vrijeme.

**V: Koje ste mjere poduzeli da povećate prihode?**

Sve činimo. Dali smo napraviti jednu analizu koja je razvučena na 1. i 2. kvartal ove godine. U odnosu na prvi kvartal zarađeno je 17,9 mln kn više, što predstavlja povećanje od 13,3 % i prevezeno je 14% više tereta.

Održan je niz sastanaka sa strateškim partnerima, željeznicama u okruženju, međunarodnim institucijama. Imamo program izobrazbe ljudi. Proveden je trening. Radnicima se pojašnjavalo gdje smo i što ih čeka. Mi smo mobilizirali sve snage u Cargu i to je rezultat rada

ljudi u Cargu ali i drugih. Strojovođa koji su to vozili i Putničkog prijevoza koji je obustavio promet na riječkoj pruzi da mi izvučemo teret. I dalje je prisutan pad prihoda od 9% , ali to je manje nego u susjednim zemljama.

**V: Što možete reći o ugovaranju novih poslova?**

I.L: Zbog sudskog spora koji je pokrenula tvrtka Agit izgubili smo cijelo tržište BiH. Ovih dana obnovili smo razgovore i uskoro slijedi realizacija sporazuma o strateškom partnerstvu.

Dogovorili smo rad na izgradnji silosa u luci Ploče. Gradimo industrijske kolosijeke za bio dizel. Uskoro rješavamo problem s obnovom transportnog otpremništva Đergaj. U Slavanskom Brodu gradimo naftni terminal koji bi u suradnji s Bosanskim Brodom mogao donijeti 4 mln tona tereta godišnje. Potpisali smo višegodišnje sporazume s Petrokemijom, Agrokorom. Tu su šećerane, cementare. Slijedeći korak je Koka u Varaždinu i Podravka.

**V: Kojim elementima pravdate centralizaciju, tj. da potencijalni korisnici mogu dogovoriti i ugovoriti uslugu samo u Zagrebu?**

I.L: Mi ćemo za velike terete doći bilo gdje. No istina je da smo započeli reorganizaciju. Planiramo četiri glavne poslovnice: Zagreb, Rijeka, Split i Osijek da bi izbjegli nastupajući provincijalizam. Zadovoljan sam s top menadžmentom. Problem je srednji menadžment i niže. U tom dijelu se ne provodi ažurno sve što treba. Veliki dio njih ima neke druge izvore prihoda i plaća sa željeznice je usput. Ova četiri centra pokrivat će sve.

**V: Kako planirate naplaćivati dodatnu uslugu HŽ Carga mogućim novim operaterima (tehnički pregled, manevriranje, popis vlaka itd)?**

I.L: Zavisu kako će to biti riješeno u sustavu željeznica. Tu je još uvijek neriješen problem pregledača kola. Trebali su svi preći u Infrastrukturu. Ona ih prihvaća ako država za njih osigura sredstva. Prelazno rješenje je da svi ostaju u Cargu. Tu je pozicionirano oko 200 pregledača kola.

**V: Po kojim kriterijima ste izrađivali pravilnik o organizaciji?**

I.L: Na temelju proizvoda. Naš proizvod je teret koji prevozimo. Na bazi tereta koji je ciljana

vrijednost. Mi smo projektirali naše poslovanje na bazi 12mil tona tereta. U najgoroj varijanti na 9 mln tona. Imi smo kao i svi suočeni sa smanjenjem prijevoza tereta željeznicom. Projekt RoLa kod nas nije zaživio. RoLa vagone iznajmljujemo Austriji. To je stvar države. Ceste su se trebale otplaćivati pa je teret usmjeravan na ceste ovih dvadesetak godina.

**V: Na kakvim vlakovima razvijate strategiju HŽ Carga: direktnim teretnim vlakovima ili zbirno-manipulativnim vlakovima?**

I.L: Mi razvijamo strategiju na direktnim vlakovima, na dužim relacijama. Mi ne odbijamo ni manji teret, ali imamo svoju cijenu.

**V: Kako planirate organizirati rad na radnim mjestima koje želite ukinuti (Tranziter, potražni radnik – komercijalista)?**

I.L: Pregledači kola će preuzet jedan dio tih poslova. Dodatno će biti educirani za posao manevrista, ceduljičara, kao u drugim zemljama. Komercijalisti će biti centralizirani u Zagrebu ili će se raditi preko Agita. Na terenu smo smanjili broj kolodvora. Ne možemo imati cijele posade da bi otpremili samo jedan vagon tjedno.

**V: Kako će utjecati pripajanje dijela HŽ Vuče vlakova na organizaciju HŽ Carga d.o.o.?**

I.L: Pozitivno, vjerujem da ćemo biti još uspješniji.

**V: Što još činite kako bi pružili kvalitetniju uslugu i približili se potencijalnim korisnicima?**

I.L: Teret je u lukama. Orientirani smo uglavnom na morske luke i potičemo u Ministarstvu donošenje određenih mjera koje bi usmjerile teret na željeznicu u većem omjeru. Drugi izvor tereta je kontinent. Tamo gdje se nešto proizvodi. Žitarice, šećerna repa, umjetno gnojivo i sl. Što se tiče malih tereta, mi ga ne odbijamo, ali imamo svoje uvjete, svoje troškove i u tom smislu, pogotovo na kraćim relacijama, ne možemo biti konkurentni cestovnom prijevozu.

**V: Želite li nešto poručiti radnicima?**

I.L: Svatko može doći do mene, nisam ograđen žicom. Trebamo vjerovati u naše snage i raditi nešto više i nešto bolje.

Dobit ćemo tržišnu bitku i biti još uspješnija kompanija. ■

## Vijesti iz Podružnica

Napisao: *Zoran Maršić*, predsjednik SŽH

### Održani izbori u podružnici Sisak

U skladu sa Statutom i Izbornim pravilima održani su izbori u podružnici Sisak. Članovi povjerenstva i glavni povjerenik dobili su povjerenje za predstavljanje svojih članova u sljedećem četverogodišnjem mandatu.

Novoizabrano povjerenstvo podružnice:

Glavni povjerenik podružnice: **Hasan Dizdarević**

Povjerenik područja rada Infrastruktura - Sisak Caprag: **Stjepan Lacković**

Povjerenik područja rada Infrastruktura - Sunja, Volinja, Hrvatska Dubica: **Branko Jovanović**

Povjerenik područja rada Infrastruktura – Greda, Turopolje, Lekenik: **Alen Draganović**

Povjerenik područja rada Cargo – Sisak, Sisak Caprag, Volinja: **Mijo Pokas, Željko Blažan**

Povjerenik područja rada Putnički prijevoz – Sisak, Sisak Caprag: **Ana Tucikešić**

Svim izabranim članovima povjerenstva kao i glavnom povjereniku podružnice i ovim putem čestitamo na izboru. ■

### Održani izbori u podružnici Ploče

U skladu sa Statutom i Izbornim pravilima održani su izbori u podružnici Ploče. Članovi povjerenstva i glavni povjerenik dobili su povjerenje za predstavljanje svojih članova u sljedećem četverogodišnjem mandatu.

Novo izabrano povjerenstvo podružnice:

Glavni povjerenik podružnice: **Drago Gavran**

Povjerenik područja rada Putnički prijevoz - Ploče:

**Mira Rozić**

Povjerenik područja rada Cargo – Ploče, Metković: **Pero Križanović**

Povjerenik područja rada Administrativno tehnički radnici: **Dragi Juras**

Povjerenik područja rada Izdvojena društva:

**Mile Vukšić**

Svim izabranim članovima povjerenstva kao i Glavnom povjereniku podružnice i ovim putem čestitamo na izboru. ■

## Vijesti iz Sekcija

# Sa ženskom sekcijom na Špancirfestu

Napisala: *Blaženka Delija*, predsjednica ŽS SŽH

Ženska sekcija SŽH i Podružnica Varaždin organizirali su 01.09.2012. druženje u Varaždinu za članice i članove našeg sindikata.

Putovanje vlakom bilo je, kao i uvijek, ugodno i zabavno. Sačuvali smo naš lijepi običaj čašćenja vlastitim domaćim kolačima i likerima. Domaćini su se svojski potrudili pripremiti srdačnu dobrodošlicu, provesti nas kroz grad i objasniti nam svaki detalj. Uživali smo u uličnim performansima, izložbi moderne keramike i bezbroj drugih zanimljivosti. Dio grupe posjetio je varaždinsko groblje, koje je po ljepoti na 1. mjestu u Europi i na 2. mjestu u svijetu. Zajednički ručak bio je prigoda uživati u domaćoj, ukusnoj hrani i piću, koje su s puno pažnje poslužile naše kolege. Pjesme na povratku, koje su ispunile vlak nadom i optimizmom, otpjevali su iz duše svih putnika.

Ljepotu „Špancirfesta – Festivala dobrih emocija“, toplinu baroknog grada Varaždina i drželjubivost naših željezničara nije moguće opisati riječima niti prikazati fotografijama, njih jednostavno treba doživjeti osobno. ■

## Zanimljivosti

# Humanost na djelu

Napisao: *Romeo Tomac*, Glavni povjerenik SŽH Podružnice Osijek

Uobičajeni odlazak u školu u prosincu 2010. godine, osmi razred i redovno cijepljenje protiv dječje paralize, jednom djetetu je preokrenuo život.

Antonio Rendulić je nakon cijepljenja ostao paraliziran od struka na niže.

Usprkos pokušajima liječenja na raličite načine (izmjena krvi, lokomat, toplice...) Antonio je našalost i dalje paraliziran, a obitelj je dovedena u tešku financijsku situaciju.

Liječnici nadu polažu u jedan novi lijek koji bi mogao dati rezultate. Riječ je o liječenju matičnim ćelijama. Potrebna su tri tretmana u Beču, a svaki košta oko 12000 eura.





Antonijev otac, prometnik vlakova iz Osijeka, našao se pred zidom. Obitelj bi učinila sve za ozdravljenje djeteta, ali kako skupiti novac koji nema...

Ono što je teško ostvarivo pojedincu samom, zajednici je uspjelo.

Kolege s posla, željezničari, članovi Sindikata željezničara Hrvatske, pokrenuli su akciju Humanost na djelu i uspjeli skupiti potreban novac.

Antoniju želimo uspješno liječenje!

### Zahvala za akciju "Humanost na djelu"

*Ne mogu da ne vidim koliko truda je uloženo u sve ovo. Koliko ljudi, koliko želje, da nekomu pomogneš.*

*Iskreno samo mogu reći da je imati tako nešto danas neprocjenjivo.*

*Zahvaljujem svima koji su učestvovali i sudjelovali u organizaciji ove akcije. Zahvaljujem Sindikatu željezničara Hrvatske koji je mrežom svojih povjerenika na cijelom području HŽ-a uspio skupiti dostatna sredstva za liječenje mog sina.*

*Još jednom zahvaljujem svima u Antonijevo, Sonjino i moje ime.*

*Igor*

Inicijativom najbližih kolega, usvajanjem odluke na Središnjem odboru SŽH, pripremama akcije „Humanost na djelu“ pa sve do uspješne realizacije akcije, pokazalo se kako se zajedništvom uz mali trud može puno toga napraviti.

Zahvaljujem svim kolegama, glavnim povjerenicima podružnica SŽH, a posebno zahvaljujem šefovima kolodvora (Jelić, Suk, Klasić, Damjanović, Vicković...) i svim ostalim željezničarima sa područja Osijeka (Dariju, Mihaeli, Predragu, Nikoli, Damiru...) koji su pomogli u realizaciji akcije koja se proširila i van našeg područja. ■

## Vlada povukla Zaključak o pokretanju kolektivnih pregovora u državnim trgovačkim društvima i ustanovama

Vlada Republike Hrvatske na sjednici održanoj 21. rujna 2012. donijela je Zaključak o prestanku važenja Zaključka o pokretanju pregovora o izmjenama i dopunama kolektivnih ugovora trgovačkih društava i ustanova u natpolovičnom vlasništvu Republike Hrvatske („Narodne novine“, broj 89/2012.).

Zaključkom od 2. kolovoza nadzorna i upravna tijela trgovačkih društava i ustanova, koja su u natpolovičnom vlasništvu RH, bila su zadužena da u roku 30 dana od dana donošenja toga Zaključka pokrenu pregovore o izmjenama, odnosno dopunama važećih kolektivnih ugovora sa svrhom usklađivanja materijalnih prava radnika s materijalnim

pravima državnih službenika i namještenika, ugovorenih Kolektivnim ugovorom za državne službenike i namještenike, te njegovim Dodatkom zaključenima 2. kolovoza 2012. godine.

Iako su društva HŽ Holdinga i više puta usvajala anekse KU kojima su prava zaposlenih snižavana i usklađivana s mogućnostima samoga društva, Uprave su, pod prijetnjom uvođenja „minimalca“ zahtjevale nova smanjenja.

Pet sindikalnih središnjica 18. rujna uputilo je Vladi RH zahtjev za povlačenjem Zaključka od 2. kolovoza.

Vlada je ovim povlačenjem Zaključka priznala da je pogriješila. ■

## Iz Zbirke u nastajanju

Autor: *Marjan Gašljević*

### Hrvatske željeznice – strateški interes ili ekonomska računica

Koliko je samo smijeha znao izazvati histerični babac u vidu managerice „Naše male klinike“. Smijali smo se, smijali, a onda je radnja pomalo prešla u dosadu i samo oni dokoni bi strpljivo gledali i tražili neki novi geg da se eventualno nasmiju. Simpatično-iritantni babac bi svako malo uskliknuo: „Nema ekonomske računice.“ I tako je Naša mala klinika manje – više veselo živjela brinući se o jednom jedinom pacijentu, da ne ozdravi, ali bome niti da umre. Svaka eventualna promjena u statusu pacijenta ili eventualno povećanje broja pacijenata za 100% narušilo bi ekonomski status NMK i desilo bi se ono najgore: NEMA EKONOMSKE RAČUNICE.

U jednom od svojih prvih nastupa u javnosti tek postavljeni ministar u čijem je resoru željeznica, tek izabrane vlasti, tek konstituirane Vlade uskliknuo je u kamere televizija koje izgrađuju (katkad i zagađuju) hrvatski medijski prostor: Na Željeznici nema ekonomske računice. 5000 radnika je viška i mi ćemo ih zbrinuti u najkraćem mogućem roku. Dodvorni „doktori NMK“ odmah su na pladnju ponudili imena (kriterije) radnika koje treba „zbrinuti“. Ovo „radnika“ namjerno podvlačim jer taj višak su upravo i uglavnom radnici „u proizvodnji“. I, naravno, „doktori NMK“ bez imalo stida sebi su povećali plaće uz objašnjenje da: „sada kada se smanjio broj radnika rukovodeći kadar će imati više posla!“ Ovom objašnjenju ne da se smijala cijela Hrvatska javnost, nego su mu pozornost posvetile i neke svjetske informativne kuće

koje se bave gospodarstvom. Ništa, ama baš ništa, se nije promijenilo. Nitko se nije pokušao niti ispričati bar standardnom floskulom: „Izvučeno iz konteksta.“ Uvećane plaće posvećenima su ostale, a za radnike su se nastavile tražiti formule za „zbrinjavanje“.

Prestrašna je i pomisao na neka mučna, mračna vremena kada se za određene kategorije kojima je Bog dao da žive na Zemlji tražilo „konačno rješenje“ „zbrinjavanjem“.

U Zakonu se navodi da je Željeznica „od posebnog društvenog interesa“ što bi po većini pokazatelja i trebala biti. Isto je tako činjenica da mnoge europske željeznice upravo iz tih razloga, što su od općeg društvenog interesa, žive na principima koji nisu uvijek „na prvu loptu“ ekonomski isplativi. Uz prirodne resurse, energetika i prometna infrastruktura te naravno ljudi, čine kralježnicu društva. Upravo poučeni našim iskustvima, ali i iskustvima drugih daleko razvijenijih željeznica, dolazimo do saznanja da ekonomska isplativost i opći društveni interes ne idu uvijek ruku pod ruku. U ovom kontekstu bih pitao: Treba li nam vojska? Koliko je vojska ekonomski isplativa? „O Bože!“ - uskliknut će s pravom mnogi. „Postoji li i kakva je to država bez vojske?“ „A ekonomska isplativost?“ – kliknuli bi „doktori NMK“.

Ovakva priča i ovakva promišljanja u svakom su slučaju vrtnja u krug. Začarani krug iz kojeg nema izlaska bez nečega što se zove strategija. Dugoročnim strateškim planiranjem kojem prethodi konsenzusna odluka potrebno je prekinuti začarani krug te staviti opći društveni interes i ekonomsku računicu u program razvoja željeznice u Republici Hrvatskoj. Odgovoriti na pitanja: trebamo li uopće željeznicu? Kakvu? Koliko? Koliko to košta? Jasno je u svakom slučaju da željezničari ne mogu donositi tu odluku, oni je trebaju samo provesti u djelo. Na koncu zar oni i nisu tu da „odrade željeznicu“.

Sadašnjim promišljanjima o „rješavanju željezničkog pitanja“ otpuštanjem – zbrinjavanjem ili kako god to zvali gotovo trećine radnika sigurno nije niti opći društveni interes, a bome niti ekonomska računica. Koja je

ekonomska računica da ćemo potrošiti tamo nekoliko stotina milijuna kuna na otpremnine radnicima. Te milijune netko mora vratiti (Željeznica ili Država, svejedno). Te radnike u velikoj ćemo mjeri poslati na Mirovinski fond koji i sam puca po šavovima, a da bi se održao dižu se krediti koje netko treba vratiti (Država) ili ćemo povećati broj nezaposlenih koji će primati naknadu iz i tako praznog fonda za koji, opet, treba dići kredit ..... I na kraju, imati ćemo osiromašene umirovljenike na rubu gladi kojima, i ako smo dokupili „godine“ mirovina neće biti „penalizirana“, ali će dobiti manje za godine koju su još trebali i mogli raditi.

Dakle, ni ta priča ne drži i ako je možda bolja od varijante otpuštanja mladih radnika. S druge pak strane ta je priča upitna počevši od činjenice koga se više isplati dokvalificirati ili prekvalificirati, 50 godišnjaka il 25 godišnjaka? Itd .... I za to je potrebna dobro promišljena i planirana strategija.

Osobno sam uvjeren da u sustavu Hrvatskih željeznica nema viška zaposlenika (ali da ima štetočina, ima!). Ovu tvrdnju temeljim na činjenici broja prekovremenih sati, na činjenici da mnoge radove tekućeg i investicijskog održavanja izvode vanjski izvođači, a u isto vrijeme baratamo kao viškom radnicima sposobnim, stručnim i osposobljenim za tu vrstu radova..... itd. Potrebno je samo malo truda i, naravno, znati što želimo.

Zgrožen sam tvrdnjom da nam ne trebaju međunarodni vlakovi za prijevoz putnika jer se ne isplate. Zar ćemo se korejizirati? Da se više isplati iznajmiti teretne vagone nego prevoziti stvari naših korisnika? Dok je ljudi koji razmišljaju na način: „bolje ležati za kunu nego raditi za dvije“, teško ćemo naprijed. Osuđeni smo na brzo umiranje.

I na kraju, uvažavana gospođice Grospić da li biste bili voljni Našoj maloj željeznici, uz naravno adekvatnu naknadu, preporučiti svoj program održavanja tog jedinog pacijenta na životu, uz jamstvo da neće u dogledno vrijeme, hm, riknuti i dovesti nas u situaciju da „Nema ekonomske računice“? ■

## Prenosimo iz drugih medija

(Isječci iz knjige „ Iz drugog kuta“ , svaka sličnost s društvima HŽ je slučajna)

### Strateško rješenje

Farma kunića našla se u velikim poslovnim teškoćama pa su odlučili potražiti pomoć konzultanta. Nakon detaljne analize problema, konzultant je dao sljedeću sugestiju.

„Umjesto 10.000 kunića koji zahtijevaju veliki rad, puno ulaganja uz veliku opasnost od zaraza i pomora, savjetujem vam da uzgojite 2 ili 3 kunića, ali veličine slona, uložite puno manje rada, puno manje rizika uz veći financijski efekt.“

Na pitanje kako će postići da kunići narastu kao slonovi, pomalo je nervozno odgovorio: „Ja vama dajem strateško rješenje koje vas vodi uspjehu, a vi mene opterećujete s tehničkim detaljima.“

### Štrliš ti meni, štrliš, milo moje, jorgovanu moj

Neposredno nakon uvođenja demokracije, politika je, polazeći od poznatog uvodila „kada djeca imaju novca, kramari trguju“, na ključnu poziciju velike i moćne financijske institucije postavila osobu koja nikada prije toga nije radila takve ili slične poslove. Uveseljavao je uposlenike okružnicama koje

su sadržavale i takve besmislice kao što je „treba klonjivati podozrenja i sumnje na kuolarska nastupanja“.

Stavljeno je do znanja da su svakom koji želi napustiti firmu bez obzira na znanje i stručnost vrata za odlazak širom otvorena, jer da na burzi ima dosta nezaposlenih.

Na pitanje zašto nogometni klubovi ne traže nogometnaše na burzi, nego ih kupuju za ogroman novac, odgovorio je da je nogomet jedno, tu moraju igrati vrhunski profesionalci, ali firma (koja raspolaže s milijunima) je drugo, tu profesionalci nisu bitni.

U međuljudskim odnosima nije bio jedini koji je koristio prostodušni narodnjački stil (popularan i danas) pa su razgovori obično započinjali uvodom „milo moje, jorgovanu moj“. Proslavio se kada je direktora jedne filijale koji se dugogodišnjim radom u tvrtki afirmirao kao natprosječno sposoban, ukorio riječima „milo moje, jorgovanu moj, štrliš ti meni štrliš, dok te ja ne potkrešem“.

Smijenjen je istovremeno kada je njegov moćni zaštitnik nestao iz politike, ali od ogromne nastale štete firma se nije oporavila u cijelosti do današnjeg dana. ■



# XVIII

# Memorijal

## Ante Ereša

## Trogir



*01. - 03. listopada 2012.*

- **Mali nogomet**
- **Pikado**
- **Šah**
- **Bela**
- **Odbojka na pijesku**
- **Potezanje užeta**
- **Boćanje**
- **Karaoke**





Sa Ženskom sekcijom SŽH  
vlakom na Špancirfest

