

VIJESTI

SINDIKAT
ŽELJEZNIČARA
HRVATSKE



RAILWAYWORKER'S
TRADE UNION OF
CROATIA

SINDIKATA ŽELJEZNIČARA HRVATSKE / broj 11 / prosinac 2012.



**Tema broja: Strategija razvoja željezničkog prometa - kasni
HŽ Infrastruktura: Zbog 6% optužuju one koji imaju pravo
HŽ Putnički ukida besplatnu vožnju na P4
HŽ Cargo: Pritisak na radnike**



SŽH darivao djecu svojih članova
Snježna mećava kakva se ne pamti zadnjih pedeset godina omela je dječicu u vožnji božićnim vlakom Tin-express. Samo najhrabriji su ipak došli, uživali u božićnoj čaroliji i obradovali se paketićima slatkiša.

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

Poštovane kolegice i kolege, poštovani članovi Sindikata željezničara Hrvatske



U ovoj godini bilo je mnogo problema, mnogo izazova. Po odluci Vlade RH ugašen je HŽ Holding i HŽ Vuča vlakova. Sada bi valjda resorno ministarstvo trebalo upravljati društvima ili bi tu koordinaciju trebao obavljati „netko“?

Ovi zimski dani pokazuju svu stručnost naših uprava, a i našega nadležnog ministarstva u organiziranju prometovanja vlakovima. Mnogi će se složiti, nikada gore. Položaj radnika i radničkih prava te broj radnih mjesta, u velikoj mjeri ovisi o

poslovanju i zaradi. Ako je ovo način na koji uprave misle povećati zaradu, ne piše nam se dobro.

Godinu završavamo sa smanjenjem broja radnika, no nitko nije završio na ulici. Zajedno s kolegama iz ostalih sindikata uspjeli smo osigurati poštivanje Ugovora o radno-pravnoj zaštiti. Osigurali smo poticajne otpremnine. Osigurali smo opstanak Željezničkog fonda za zbrinjavanje radnika.

U narednoj godini najavljuje se daljnje smanjenje radnih mjesta, radničkih prava. Pripremaju se novi prijedlozi pravilnika o organizacijama u HŽ Infrastrukturi, HŽ Cargu te HŽ Putničkom prijevozu. Najavljuje se podjela društava Čišćenja i njege putničkih vagona i Željezničkog ugostiteljstava. Najavljuju se privatizacije i prijeti se stečajem.

Ukratko, čeka nas izuzetno naporno razdoblje, razdoblje u kojem možemo uspjeti samo zajedno. Svi moramo dati sve od sebe ako želimo sačuvati svoja radna mjesta, svoja materijalna prava, svoju egzistenciju.

Ovim putem pozivam sve članove Sindikata željezničara Hrvatske da se što je moguće aktivnije uključe u rad svoga sindikata. Svaka kritika ili sugestija, pomoći će da naš rad bude bolji, korisniji.

**I na kraju ovog teksta, poštovanim kolegicama i kolegama,
svim članovima Sindikata željezničara Hrvatske, svim
čitateljima našeg lista Vijesti želim čestit Božić
i sretnu novu godinu.**

Zoran Maršić

Sadržaj

Riječ predsjednika	3
Vijesti	4
• IZ HŽ-INFRASTRUKTURE	
• IZ HŽ-CARGA	
• IZ HŽ-PUTNIČKOG PRIJEVOZA	
• Radnici nakon preseljenja rade u lošim uvjetima	
Tema broja	12
• Strategija razvoja željezničkog prometa - kasni	
Vijesti iz podružnica	14
• U podružnici Zagreb Ranžirni kolodvor izabran novi povjerenik	
• Ivan Dodlek, novi glavni povjerenik podružnice Čakovec	
• Izabran glavni povjerenik podružnice Informatika	
Vijesti iz sekcija	15
• Sekcija mladih SŽH u korak s Europom	
Intervju	17
• Fleksibilnost i dar za organizaciju pomažu	
Zanimljivosti	19
• Iz drugih medija: Kako održati ravnotežu na klackalici posla i života	
• Iz zbirke u nastajanju: Japanska poslovna filozofija na HŽ	

Vijesti

U HŽ Infrastrukturi zaštita na radu na kapaljku

Napisao: *Zdenko Šarčević*, dopredsjednik za ZNR

Nakon dužeg vremena konačno je došlo do pomaka u nabavi službene i zaštitne odjeće i obuće. Ovih dana počela je isporuka jednog dijela zaštitnih i službenih cipela, a ostatak bi trebao biti isporučen u prvom mjesecu sljedeće godine. Poslodavac je obećao početkom sljedeće godine započeti s isporukom zaštitne i službene odjeće.

Nadamo se da obećanje neće završiti samo na riječima, već da će svi zaposlenici konačno dobiti zaštitnu i službenu odjeću koja im je potrebna za siguran rad. ■



Zakon utvrdio tko na željeznici može pregovarati za kolektivni ugovor

PRAVO NA KOLEKTIVNO PREGOVARANJE U HŽ INFRASTRUKTURI

Povjerenstvo za utvrđivanje reprezentativnosti sindikata za kolektivno pregovaranje u društvu HŽ Infrastruktura donijelo je rješenje kojim su Sindikat željezničara Hrvatske uz Sindikat infrastrukture Hrvatskih željeznica i Sindikat prometnika vlakova Hrvatske reprezentativni i mogu sklapati kolektivni ugovor s poslodavcem HŽ Infrastrukturuom.

Sindikati s pravom na kolektivno pregovaranje dogovorno su utvrdili da će pregovarački odbor sindikata brojati devet članova, i to:

Sindikat infrastrukture HŽ – četiri člana i četiri zamjenika

Sindikat željezničara Hrvatske – dva člana i dva zamjenika

Sindikat prometnika vlakova Hrvatske – tri člana i tri zamjenika.

U skladu s odlukama tijela Sindikata željezničara Hrvatske naši pregovarači će biti: Branko Kreš, Zdenko Šarčević, Mladen Joja i Zoran Maršić.

Sindikat ili “sindikat”

Napisao: *Zoran Maršić*, predsjednik

Naša web-stranica, a ni naš sindikalni list Vijesti neće davati prostora birtijaškim debatama i nekorektnim napadima odgovornih osoba Sindikata prometnika vlakova Hrvatske na Sindikat željezničara Hrvatske.

Kako odgovoriti na uvrede i iznošenje niza neistina u demokratski uređenoj državi? Putem nadležnih institucija, naravno.

Zbog grubog vrijeđanja ne preostaje nam ništa drugo nego podnijeti tužbu i kaznenu prijavu protiv odgovornih osoba koje će svoje tvrdnje morati dokazivati pred nadležnim sudom. Činimo to kao odgojnu mjeru „sindikalcima“ koji svojim ponašanjem sramote sindikalni pokret.

Sva eventualna novčana sredstva koja budu dosuđena, javno ćemo predati socijalno ugroženim članovima.

Bijes smo navukli objavom izvansudske nagodbe, između Sindikata prometnika vlakova i Uprave HŽ Infrastrukture, koja nam je dostavljena anonimno. Osobno sam je poslao radnicima želeći im pružiti informacije koje im nisu bile dostupne.

Pitao sam se tada, a i danas se pitam, na što je potrošeno 483.281,25 naših kuna (naših u smislu da nam poduzeće duguje službenu i zaštitnu odjeću i obuću, a i štošta drugo)? Zašto se proziva nas zbog omogućavanja tužbe našim članovima, kada su to drugi već naplatili. Kad čitate taj dokument postavlja se još niz pitanja, zar ne? Ali, kao i obično, vrijeme nosi svoje i s vremenom stvari sjednu na svoje mjesto. ■



HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o., Zagreb, Mihanovićeve 12, zastupana po Darku Peričić, mag.ing.traff., predsjedniku Uprave (dalje HŽ Infrastruktura d.o.o.)

i radnici HŽ Infrastrukture d.o.o. prema popisu koji je sastavni dio ovog Sporazuma zastupanih po Tomislavu Konforta, odvjetniku iz Zagreba, Selska-Hruševačka 1, kao punomoćnik (dalje Odvjetnik), sklopili su dana 10.07. 2012.g.

IZVANSUDSKU NAGODBU

Članak 1.

Strane ove izvansudske nagodbe utvrđuju da su radnici HŽ Infrastrukture d.o.o. koji su ujedno članovi Sindikata prometnika vlakova Hrvatske prema popisu koji je sastavni dio ove izvansudske nagodbe zastupani po Odvjetniku kao punomoćniku, pred Općinskim radnim sudom u Zagrebu pokrenuli 1234 radna spora radi isplate uvećanja plaće temeljem čl.223. Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o. objavljenom u Službenom vjesniku HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o. br 6/07 od 23.8.2007. godine.

Popis radnika i tužbi sa sudskim brojevima čini Prilog I. ove izvansudske nagodbe.

Članak 2.

Ovom izvansudskom nagodbom odvjetnik se obvezuje u ime i za račun radnika koje zastupa, u roku od 15 dana od dana potpisa ove izvansudske nagodbe povući tužbe u svih 1234 predmeta iz prethodnog članka te o povlačenju tužbe obavijestiti HŽ Infrastrukturu d.o.o. na način da dostavi preslike podnesaka o povlačenju svih tužbi. Svoje ovlaštenje za povlačenje tužbi iz prethodnog stavka ovog članka i naknadu troška izravno odvjetniku, odvjetnik iskazuje s punomoćima koje su priložene u sudskim spisima u predmetima iz članka 1. ove izvansudske nagodbe.

Članak 3.

HŽ Infrastruktura d.o.o. se obvezuje u daljnjem roku od 20 dana od primitka pisane obavijesti o povlačenju tužbi iz čl.2.ove izvansudske nagodbe, Odvjetniku naknaditi troškove postupaka iz članka 1.ove izvansudske nagodbe u iznosu od 386.625,00 kn uvećano za PDV što iznosi ukupno 483.281,25 kn, uplatom na žiro račun Odvjetnika broj 2360000-1100950994 kod Zagrebačke banke d.d. temeljem računa na navedeni iznos.

Članak 4.

Strane izjavljuju da osim troškova utvrđenih ovom izvansudskom nagodbom neće jedna od druge potraživati nikakve daljnje troškove postupaka iz članka 1. ove izvansudske nagodbe.

Članak 5.

Strane su tekst ove izvansudske nagodbe pročitale i razumjele te ga potpisuju u četiri istovjetna primjerka, od kojih svaka strana zadržava po dva.

HŽ Infrastruktura d.o.o.
Predsjednik Uprave
Darko Peričić, mag.ing.traff.



Darko Peričić

Odvjetnik

Tomislav Konforta

ODVJETNIK
TOMISLAV KONFORTA
Selska-Hruševačka 1, ZAGREB
tel.: 30 149 71, fax.: 30 149 98

Neosporno pravo radnika HŽ Infrastrukture na podizanje tužbe

Napisao: *Zoran Maršić*, predsjednik

Županijski sud u Zagrebu, na osnovi tužbe Sindikata infrastrukture HŽ-a, proglasio je III. aneks Kolektivnog ugovora djelatnosti HŽ Infrastrukture d.o.o. iz 2009. godine nevažećim.

Ova pravomoćna presuda omogućava svakom radniku HŽ Infrastrukture da putem tužbe zatraži razliku povećanja cijene sata rada od 6% za 2009., 2010. i 2011. godinu.

Sindikat željezničara Hrvatske dužan je svoje članove obavijestiti o pravima i mogućim posljedicama vezanim uz slučaj poništavanja III. aneksa Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o. te im dati punu zaštitu ako se odluče na pokretanje tužbe radi naknade razlike povećanja plaće od 6% za 2009., 2010. i 2011. godinu.

O ČEMU JE RIJEČ:

Uslijed pritiska na sindikate 2009. godine, a zbog nedostatka financijskih sredstava došlo je do pregovora i potpisivanja III. aneksa Kolektivnog ugovora HŽ Infrastrukture d.o.o., pri čemu se odustalo od povećanja cijene sata rada za 6%. Potpisnik tog aneksa, između ostalih, bio je i Sindikat željezničara Hrvatske. Sindikat infrastrukture HŽ-a nije potpisao aneks ugovora i podnio je tužbu zbog nepoštivanja obvezne zakonske procedure otvaranja kolektivnih pregovora. Tužene strane bile su HŽ Infrastruktura d.o.o. i sindikati potpisnici III. aneksa. Sindikat infrastrukture HŽ-a dobio je spor pred Županijskim sudom u Zagrebu, koji svojom presudom III. aneks proglašava ništetnim – kao da nikad nije postojao.

HŽ Infrastruktura d.o.o. podnijela je zahtjev za reviziju i ustavnu tužbu protiv presude

Županijskog suda u Zagrebu i ti procesi još nisu završeni. Ako bi podnositelji zahtjeva za revizijom Vrhovnom sudu Republike Hrvatske, odnosno ustavne tužbe Ustavnom sudu s predmetnima uspjeli te bi III. aneks KU proizvodio pravne učinke, radnici bi morali vraćati eventualno zaprimljene utužene iznose, uvećane za iznos zakonskih zateznih kamata, kao i obveze plaćanja troškova parničnog postupka po važećoj tarifi.

Iskreno se nadamo da će ove informacije pomoći u razumijevanju cijelog slučaja i donošenju prave odluke, odluke koju ćemo mi kao vaši sindikalni predstavnici podržati pružajući vam svu potrebnu pomoć.

POSTUPAK PODNOŠENJA TUŽBI

U skladu sa zakonskim odredbama svaki radnik mora osobno podnijeti tužbu i zatražiti naknadu razlike kako bi je i dobio. Da bi se mogao napraviti izračun iznosa koji mora biti naveden u tužbi, svaki od radnika mora pribaviti liste plaća za 2009., 2010. i 2011. godinu.

Svim članovima Sindikata željezničara Hrvatske koji žele pokrenuti postupak utuživanja za razliku povećanja cijene sata rada od 6% za 2009., 2010. i 2011. godinu, osigurali smo sljedeće:

1. izradu tužbe,
2. izračun iznosa razlike plaće,
3. odvjetničko zastupanje.

Postupak i pojašnjenje svih detalja vezanih uz pokretanje tužbe dobit ćete od svojih glavnih povjerenika podružnice. ■

IZ HŽ – CARGA

SŽH pozvao HŽ Cargo na poštivanje zakonskih odredbi

Sindikat željezničara Hrvatske uputio je Upravi HŽ Carga upozorenje i istovremeno zatražio poštivanje zakonskih odredbi pri izradi liste potencijalnoga tehnološkog viška i pri izradi Pravilnika o organizaciji (sistematizaciji) HŽ Carga d.o.o.

Bez obzira na karakter vlasništva i oblik organiziranja poduzeća poslodavac ne smije uskratiti radnicima informacije koje su potrebne kako bi radnici odnosno njihovi predstavnici, mogli pravovremeno reagirati u svrhu zaštite prava radnika, odnosno kako bi na temelju potpunih informacija mogli donijeti ispravnu odluku.

Prijetnje otkazom, stvaranje i širenje poluinformacija, prekrajanje poduzeća kao da u njemu već nema radnika koji rade desetke godina, sastavni je dio pokušaja prebacivanja krivnje za slabe poslovne rezultate poduzeća s onih koji planiraju i upravljaju na one koji su krajnji izvršitelji.

Na radnike HŽ Carga, vezano uz listu potencijalnoga tehnološkog viška i dalje se vrši pritisak.

Pravilnikom o organizaciji HŽ Carga, kolodvor nije naveden kao organizacijska jedinica. Organizacijske jedinice su: poslovna područja, Glavna poslovница i Područni centar.

Usprkos tome lista tehnološkog viška radnika rađena je po „organizacijskoj jedinici“ kolodvor i na obračunskoj listi plaće tim je radnicima upisano „bez rasporeda“.

Sindikata željezničara Hrvatske traži, sukladno Zakonu o radu, uključivanje socijalnih partnera u izradu liste tehnološkog viška radnika.

Nadalje predlaže, sukladno Pravilniku o organizaciji, određivanje poslovnice organizacijskom ustrojbenom jedinicom.

Nedopustivo je da radnici tijekom promjena u organizaciji i utvrđivanju viška budu nedovoljno informirani i dodatno zbunjivani informacijama koje se pojavljuju na terenu. Radnicima nije objašnjeno da je ovo lista potencijalnoga tehnološkog viška radnika i da nitko od njih na listi još uvijek nije višak.

Dodatni pritisak na radnike provodi se prozivanjem radnika koji prema odluci od 28. studenoga 2012. nemaju adekvatnu stručnu spremu. Radnici nisu i ne mogu biti odgovorni za propuste koji su se događali svih ovih godina.

Preispitivanje stručnosti, znanja i vještina radnika koji te poslove obavljaju 30 i više godina krajnje je ponižavajuće.

Ako Uprava nastavi ignorirati upozorenja, u najkraćem roku pokrenut ćemo sve zakonom dopuštene aktivnosti kako bismo zaštitili prava radnika. ■

Pravo na kolektivno pregovaranje u HŽ Cargu

Napisao: *Želimir Halić*, dopredsjednik za područje HŽ Carga

Povjerenstvo za utvrđivanje reprezentativnosti, u postupku utvrđivanja reprezentativnosti sindikata za kolektivno pregovaranje na razini poslodavca HŽ Cargo, na temelju odredbe članka 21. stavka 1. Zakona o kriterijima za sudjelovanje u u tripartitnim tijelima i reprezentativnosti za kolektivno pregovaranje (Narodne novine br. 82/12 i 88/12), donijelo je rješenje da su:

Sindikata strojovođa Hrvatske i Sindikata željezničara Hrvatske reprezentativni i da mogu kolektivno pregovarati radi sklapanja kolektivnog ugovora na razini poslodavca HŽ Cargo.

Prema tome Sindikata strojovođa Hrvatske s 888 članova čini 32,85%, a SŽH 25,05% članova od

ukupno sindikalno organiziranih radnika zaposlenih kod poslodavca HŽ Cargo d.o.o.

U tijeku je procedura utvrđivanja broja članova pregovaračkih odbora.

Sindikata tehničkog pregleda vagona i vlakova Hrvatskih željeznica, Sindikata hrvatskih željezničara i Samostalni sindikat HŽ Cargo nisu reprezentativni.

Podsjećamo da je SSHŽC odbijao Sporazum o sastavu pregovaračkog odbora i zatražio utvrđivanje reprezentativnosti. ■

Gdje je nestao čovjek, radnik???

Napisao: *Želimir Halić*, dopredsjednik za područje HŽ Carga

Gdje je nestala tvrdnja HŽ Carga: „U cjelokupnoj poslovnoj orijentaciji HŽ Carga stožerni subjekt je čovjek, tj. radnik kao najvrjedniji resurs, što HŽ Cargo čini socijalno prepoznatljivom tvrtkom“?

Nakon famozne brojke od 878 „radnika koji trebaju planom restrukturiranja dobiti otkaz“, po izjavi ministra, osvanula je lista 346 formirana 26. studenoga 2012. Naime „socijalno prepoznatljiva“ Uprava HŽ Carga na svojoj 48. redovitoj sjednici donosi Odluku o primjeni Zakona o zaštiti na radu i Pravilnika o poslovima s posebnim uvjetima rada vezano uz raspored radnika na poslove s posebnim uvjetima rada i izlučuje 346 radnika koji po različitim osnovama nemaju odgovarajuće formalno obrazovanje.

Ukratko, šefovi glavnih poslovnica su po V. točki ove odluke zaduženi da na osnovi popisa radnika (Lista 346) upoznaju radnike s odredbama Zakona o zaštiti na radu i ponude radnicima sljedeće mogućnosti:

1. podnošenje zahtjeva za sporazuman prestanak ugovora o radu uz isplatu poticajne otpremnine
2. uključivanje u program školovanja (osposobljavanja) uz uvjet da imaju završenu osmogodišnju školu i da zadovoljavaju zdravstvene i psihofizičke uvjete.

Rok je naravno bio kratak, da kraći ne može biti - dan, dva. Radnika se pokušalo na brzinu i bez mnogo objašnjenja prisiliti na odlazak, tj. na potpisivanje sporazumnoga prekida rada uz isplatu poticajne otpremnine.

Sindikata željezničara Hrvatske reagirao je te članovima i svim zabrinutim radnicima pojasnio namjeru i cilj Poslodavca.

Na tu temu obratili smo se Upravi dopisom i zatražili hitnu obustavu zastrašivanja radnika. Direktora tehnologije upozorili smo da će u slučaju isključenja 346 radnika iz procesa rada biti upitna opstojnost HŽ Carga s obzirom na to da se na spornoj listi uglavnom nalaze: manevristi, rukovatelji manevrom, skladištari, vozni i popisni vlakovođe i drugi važni, ako ne najvažniji kotačići u lancu zvanom prijevoz robe od točke A do točke B.

Našom reakcijom u potpunosti se promijenio način na koji su radnici obavještavani i do danas nije bilo isključenja radnika iz procesa rada po toj odluci.

Svatko iole normalan, čudio bi se kako je moguće uz sve te službe za ljudske potencijale, korporativne funkcije i grupe za izobrazbu, da ovih tridesetak godina 346 ljudi radi na svojim radnim mjestima, bivaju pozivani na periodične ispite, a sada se ustanovi da nemaju propisane svjedodžbe, stupnjeve obrazovanja i sl.

Posebno je interesantno kako je Povjerenstvo zaduženo za istragu u samo nekoliko dana uspjelo pročešljati dosjee svih radnika, utvrditi listu sa stotinama „običnih“ radnika s nepravilnostima vezano uz stručnu spremu i ostale uvjete, a ni jednog u Direkciji.

Predlažemo predsjedniku i članu Uprave da kao što je hitro obavljena tako opsežna provjera kadrovskih podataka, na jednak način motivira i ostalo rukovodstvo da brzo i hitro reagira, odradi svoje poslove, ostvari nove prijevoze, nađe nove korisnike prijevoza i stvori uvjete za pozitivno poslovanje Carga.

Tako će dokazati istinitost tvrdnje koju je predsjednik Uprave Lešković izrekao na skupu radnika: „Cargo je dobra, jako dobra, tj. izvrsna tvrtka pametnih i odličnih ljudi“. ■

IZ HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA

HŽ Putnički ukida besplatnu vožnju za korisnike P4

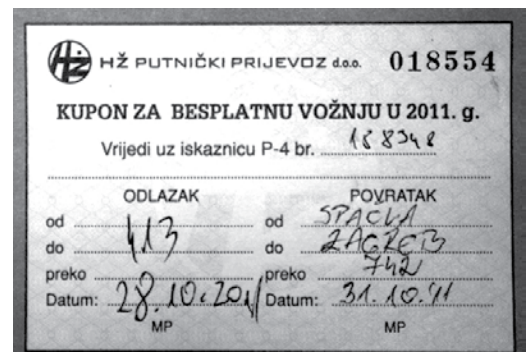
Napisao: *Jure Pejanović*, sindikalni povjerenik u funkciji radničkog vijeća

Izmjene i dopune Pravilnika 643 i Upute 643a.

HŽ Putnički prijevoz uputio je Radničkom vijeću Prijedlog izmjena i dopuna Pravilnika 643 i Upute 643a. Svojim prijedlogom izmjena i dopuna u potpunosti se mijenjaju prava radnika pri korištenju P-4 karte. Primjerice predlaže se ukidanje prava na besplatnu vožnju vlakom i povlastica od 75% za određeni broj vožnji.

Umjesto dosadašnjih povlastica predlaže se da svi korisnici P-4 karte imaju pravo na povlasticu od 50% za neograničeni broj vožnji vlakom u kalendarskoj godini.

Pored ukidanja prava na besplatnu vožnju vlakom i povlastice od 75% nije jasno definirana cijena iskaznice niti postupak izdavanja.



Namjera je HŽ Puničkog prijevoza da ovjeru i izdavanje P-4 iskaznica djelomično obavljaju kolodvorsko-putnički blagajnici kojima u ovom trenutku nisu osigurani osnovni preduvjeti za obavljanje takvog rada.

Zbog svega navedenog Sindikat željezničara Hrvatske zatražio je održavanje sastanka s HŽ Puničkim prijevozom na temu Izmjena i dopuna Pravilnika 643 i Upute 643a. ■

Radnici HŽ Putničkog prijevoza nakon preseljenja rade u lošim uvjetima

Napisao: *Zdenko Šarčević*, dopredsjednik za područje Zaštite na radu

S obzirom na preseljenje dijela zaposlenika HŽ Putničkog prijevoza, Regionalne jedinice Zagreb i Službe kontrole prihoda u zgradu bivše Vuče vlakova u Strojarskoj ulici, obišli smo navedeni objekt 7. prosinca 2012. kako bismo se na licu mjesta uvjerali u kvalitetu radnih uvjeta u tim prostorijama.



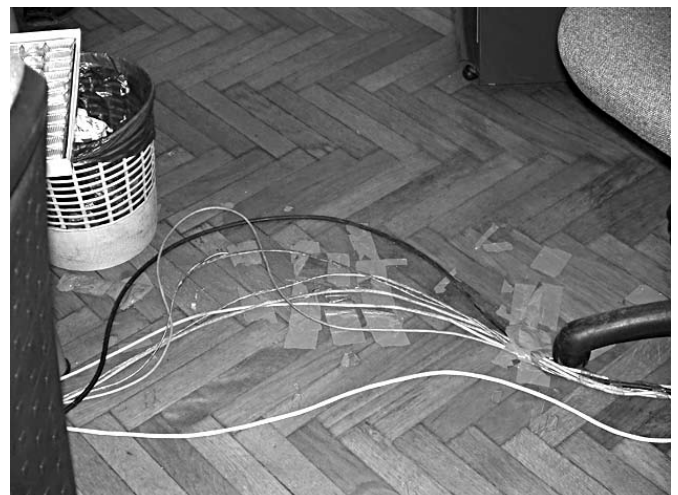
Obilasku su prisustvovali: Franjo Jularić, dopredsjednik SŽH za Putnički prijevoz, Zdenko Šarčević, dopredsjednik SŽH za ZNR, Jure Pejanović,

regionalni povjerenik za Putnički prijevoz te Mladen Jokić, koordinatorski ZNR za Regiju Zagreb.

Pri obilasku prostorija zapaženo je da električna instalacija nije pravilno postavljena i prilagođena za sigurno korištenje te da ugrožava zdravlje i život djelatnika koji borave u tim prostorima. U većini prostorija trebalo bi obojiti zidove te osigurati propisanu rasvjetu.

Nakon obilaska posjetili smo i menadžera Glavne regionalne jedinice Zagreb te ga upozorili na navedene nedostatke i zatražili što hitnije osiguranje radnih uvjeta sukladno Zakonu o zaštiti na radu za radne i pomoćne prostorije.

Kako sve ne bi ostalo samo na riječima, tijekom sljedećega mjeseca ponovno ćemo obići navedene prostorije i ako ukazani nedostaci ne budu otklonjeni, a radni uvjeti usklađeni s valjanim propisima, obratit ćemo se Državnom inspektoratu i zatražiti inspekcijski nadzor. ■



IZ AGITA

Pokrenuto utvrđivanje reprezentativnih sindikata u društvu Agit

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

S obzirom na to da je na oglasnim pločama društva Agit objavljen novi Pravilnik o organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta donesen bez prethodnog savjetovanja s predstavnicima radnika, zatraženo je njegovo žurno povlačenje.

Odluka o donošenju takvog pravilnika je odluka važna za položaj radnika i propisana je obveza prethodnog savjetovanja s predstavnicima radnika. Poslodavac koji na sastanku održanom nekoliko dana prije izjavljuje

da želi partnerske odnose sa sindikatom, a ne nalazi za shodno informirati, a kamo li savjetovati se sa sindikatom o takvom Pravilniku, govori o svojim stvarnim namjerama.

Sukladno Zakonu o kriterijima za sudjelovanje u tripartitnim tijelima i reprezentativnosti za kolektivno pregovaranje, Sindikat željezničara Hrvatske pokrenuo je postupak utvrđivanja reprezentativnosti sindikata za kolektivno pregovaranje. ■

IZ ŽU

Na redu je Željezničko ugostiteljstvo

Napisala: *Biserka Zorbas*, glavna povjerenica podružnice ŽU

Uprava – direktor Mario Šarić izvijestio je Radničko vijeće Željezničkog ugostiteljstva d.o.o., Zagreb o mjerama što ih u postupku prilagodbe europskom tržištu treba proći cjelokupan željeznički sustav pa je tako, sukladno Planu i odluci HŽ Infrastrukture d.o.o., Zagreb kao Skupštine ŽU-a d.o.o. imenovan stručni tim za izradu plana podjele Željezničkog ugostiteljstva d.o.o., Zagreb.

Prema uputi Skupštine, stručni tim je predložio plan podjele s osnivanjem tri nova društva:

Croatia Express d.o.o., Zagreb (u koje bi se unijela djelatnost PP CE),

Hotel Mursa d.o.o., Osijek (u koje bi se unijela djelatnost hotela Mursa Osijek) i

Hotel Miror d.o.o., Zagreb (u koje bi se unijela djelatnost hotela Porin Zagreb).

Na taj način bi ova društva, na temelju Zakona o radu, preuzela ugovore o radu radnika koji su vezani uz navedene djelatnosti. Time će se maksimalno osigurati

ravnopravan status zaposlenika te zadržati radna mjesta, kao i položaj i prava radnika u neizmijenjenom obliku. Nakon što stručni tim izradi plan, a Skupština ga odobri, o svim daljnjim postupcima Uprava - direktor izvijestit će RV, a ono zaposlenike.

RV Željezničkog ugostiteljstva o ovoj je informaciji putem oglasnih ploča obavijestilo radnike i 4. prosinca 2012. zatražilo sastanak s Upravom društva ŽU radi dodatnih pitanja.

Uprava se oglasila s novim dopisom u kojem je istakla da će se maksimalno osigurati radnopravan status zaposlenika te zadržati radna mjesta, položaj i prava radnika u neizmijenjenom obliku te da je Trgovački sud u Zagrebu zaprimio prijedlog plana podjele društva i plana osnivanja društava. Narodne novine objavit će oglas o dostavi plana sudskom registru te će se provesti postupak sukladno Zakonu o trgovačkim društvima.

O svim daljnjim postupcima Uprave ŽU-a, Radničko vijeće će nakon saznanja primljene obavijesti prosljediti sindikatima i radnicima. ■

Kako postići izvrsnost u sektoru razvoja

Napisao: *Nenad Klašnja*

U Bruxellesu je od 21. do 22. studenoga u organizaciji EUROCADRES-a (Council of European professional and managerial staff) održana IREER konferencija (Industrial Relation for EU Excellence in Research Sectors) na temu „Osnove najboljih ugovora o radu: postići izvrsnost u sektoru razvoja“.

Konferenciji su prisustvovali i predstavnici našega sindikata: Mladen Joja, Gordana Dömötörffy i Nenad Klašnja.

Izneseni su rezultati projekta IREER-a koji je iniciran zaključkom Vijeća Europe od 9. ožujka 2010., a u kojem se navodi kako je potrebno stvoriti europski bazen znanja

od kojeg bi svi učesnici (studenti, nastavnici, istraživači, obrazovne i razvojne institucije) imali koristi radi slobodne razmjene radne snage, znanja i tehnologije.

Projekt je rađen u suradnji s desetak članica EUROCADRES-a.

Cilj projekta je bio:

- identificirati zajedničke elemente u raznolikosti sklapanja ugovora o radu
- razmijeniti iskustva iz kolektivnog ugovaranja u razvojnom sektoru na nacionalnim razinama
- razviti socio-ekonomsku matricu za usporedbu i ocjenu različitih elemenata ugovaranja.

Konačan proizvod projekta će biti brošura dostupna na četiri različita jezika. To će biti analitički izvještaj koji

će sadržavati rezultate istraživanja i smjernice u strategiji ugovaranja. Brošura će biti namijenjena zakonodavnim i ekonomskim stručnjacima kao i sindikalnim čelnicima koji rade na području kolektivnog ugovaranja ali i pojedinačnih ugovora o radu.

Održana je i godišnja skupština EUROCADRES-a na kojoj je predstavljen godišnji izvještaj o radu za 2012. te donesen i zajednički zaključak Skupštine u odnosu na smanjenje troškova koje je predložilo Vijeće Europe za područja obrazovanja, razvoja i istraživanja te inovacija. EUROCADRES se snažno protivi budžetu EU za 2014. – 2020. u kojem je zapostavljeno ulaganje u obrazovanje, istraživanje, razvoj i inovacije, a što je preduvjet za izlazak Europe iz recesije i dugoročni samoodrživi razvoj. ■

Održana sjednica Nadzornog odbora “u sjeni” za OP Promet (druga pol. 2013. godine)

Pripremljeni strateški dokumenti, pripremljeni operativni programi, odgovarajući administrativni kapaciteti Hrvatskoj mogu omogućiti brzo i efikasno povlačenje sredstava iz Europskih fondova u trenutku njenog stupanja u članstvo EU.

Drugi sastanak Nadzornog odbora „u sjeni“ za Operativni program „Promet“ održan je 23. 11. 2012 u Zagrebu.

G. Oliver Kumrić je predstavio status Operativnog programa Promet za drugu polovicu 2013. godine. Ulaskom Hrvatske u punopravno članstvo EU ovaj nadzorni odbor izlazi iz „sjene“ i nastavlja s radom za programsko razdoblje 2007.-2013. (druga polovica 2013. godine).

U ime Europske komisije, gđa. Elena Grech je izrazila zadovoljstvo zbog većeg broja članova Nadzornog odbora „u sjeni“.

Raspravljalo se o izradi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske. Strategije jako važna, ali je važan i vremenski smještaj Strategije te Prometni model koji će biti dostupni za sljedeće programsko razdoblje 2014.-2020. Priprema programa i prioriternih područja za sljedeće programsko razdoblje razvijat će se paralelno sa Strategijom. Pohvaljen je napredak u odnosu na prošli sastanak Nadzornog odbora „u sjeni“ s obzirom na činjenicu da su osnovani pododbori, imenovani članovi te da su pododbori započeli sa radom.

Katarina Mindum zatražila je uključivanje sindikalnih predstavnika u pododbore za željeznicu i pododbor Javna gradska, prigradska i regionalna mobilnost.

Predstavnici Europske komisije posebno su se osvrnuli na pododbor Javna gradska, prigradska i regionalna mobilnost kao područje koje je jako cijenjeno od strane Europske komisije u sljedećem programskom razdoblju i istaknuo da se i dalje nastavi u tom smjeru.

Analiza tog sektora osigurati će mogućnost prijavljivanja projekata važnih za Republiku Hrvatsku, lokalne jedinice i regionalni razvoj.

Istaknuta je i vrlo aktivna suradnja sa JASPERS-om. G. Lothar Zeller rekao je vezano za Strategiju da se ne govori o međunarodnoj super-razvijenoj Strategiji, jer nema dovoljno vremena da ju se kao takvu izradi. Treba izraditi Strategiju koja će biti osnova za apsorpciju EU fondova. Primjenjuje se pristup bottom-up koji je baziran na sektorskim odborima, a čija je zadaća identificirati probleme. Republika Hrvatska zaostaje za ostalim državama članicama Europske unije zbog činjenice da još nije punopravna članica, ali pozitivno je da su ostale članice Europske unije u istoj situaciji, jer su razvijale pristup up-bottom s kojim su započele prije dvije godine, a koji metodološki nije dobar. Promet nije svrha sam po sebi, nego je funkcija prostornog razvoja, socijalnog razvoja i ekonomskih aktivnosti.

Slijedeći sastanak održat će se u lipnju 2013. godine. ■

Promjene u Socijalnom vijeću za sektor željezničkog prometa

Još 19. studenog 2012. sindikalna strana Vijeća zatražila je od uprava HŽ Infrastrukture, HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza usklađivanje imenovanja članova Socijalnog vijeća za sektor željezničkog prometa sa sadašnjim stanjem.

Nakon gašenja HŽ Holdinga d.o.o. i HŽ Vuče vlakova d.o.o. upitan je mandat članova koji su predstavljali ta društva.

Uprave se još nisu oglasile i sindikalna strana bi trebala voditi socijalni dijalog sama sa sobom, sama predložiti „zajedničku“ Deklaraciju o željeznici i nastojati ugraditi elemente Deklaracije u Nacionalnu strategiju razvoja prometnog sektora koja je upravo u izradi. ■

Tema broja

Strategija razvoja željezničkog prometa – kasni

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

Kasni, riječ je koja se, na žalost, u posljednje vrijeme često veže uz željeznicu. Kaže se i da je željeznica jedan od rijetkih preostalih državnih mastodonata. HŽ je godinama djelovao kao socijalna ustanova, odnosno hospicij, izjavio je resorni ministar. Za zbrinjavanje političkog kadra. I danas, kad takav kadar ne odradi dobro svoj posao, kaže se samo: „nisu se još snašli“. Najstarija metoda rješavanja problema, metoda „pokušaj – pogreška“ u kojoj ne postoji analiziranje mogućih varijanti ni predviđanje posljedica donesene odluke duboko je ukorijenjena u željeznički sustav.

Desetke godina hrvatske se željeznice restrukturiraju. Malo proces vode strane konzultantske kuće, malo „domaća pamet“. Zabrinjavajuće je, međutim, kad predstavnici „domaće pameti“ izjave da su za mjesec – dva završili ono „za što bi inače po mnogim istraživanjima drugi stručnjaci radili barem godinu dana“. Jednako je zabrinjavajuće kad resorni ministar izjavi da strategija prometnog sektora i restrukturiranje poduzeća Hrvatske željeznice nemaju nikakve međusobne veze.

Strategija – preduvjet za povlačenje sredstava iz EU fondova

Hrvatska nema nacionalnu strategiju razvoja prometnog sektora. Rok trajanja službenog dokumenta tog naziva istječe 31. 12. 2012. Pojedini projekti razvoja prometne mreže u Hrvatskoj odvijaju se nevezano uz strategije drugih prometnih grana i sektora. Sami sebi su svrha. Svaki bi projekt trebao dati odgovor na određeni problem i biti u vezi s drugim sektorima, logičan nastavak projekta u drugom sektoru. Jedan od primjera je projekt rekonstrukcije dijela X koridora. Projektom se trebalo odgovoriti na pitanje kako podići brzinu na tom dijelu pruge na 160 km/h. Projekt je, recimo, završen, no

iz različitih razloga (cestovni prijelazi, signalni uređaji i sl.) 160 km/h je ostala utopija

Nepostojanje cjelovite slike ni razrađenog puta k zacrtanom cilju Hrvatskoj ne bi bio problem da nije Europske unije. Strategija je do sada bila lista želje, dokument koji je, eto, dobro imati. Imaju ga sve ozbiljne države. Koji je prometni stručnjak „bliži“ aktualnoj političkoj struji, njegove ideje i vizionarske projekcije bile su ugrađivane u strategiju.

Što se od toga ostvarilo? Odgovor leži u činjenici da se slobodno, kao nova, može podvaliti jedna od ambicioznih strategija od prije dvadesetak godina. Puna je elemenata koji još nisu ostvareni.

Povezivanje razvojnih ciljeva Republike Hrvatske sa ciljevima Kohezijske politike

Ipak, prometni sektor je doživio duboku promjenu. Prometni tokovi (posebno prijevoz tereta) mijenjaju smjer. Globalizacija, premještanje proizvodnje u zemlje s jeftinijom radnom snagom, razvoj tehnologije i opredjeljenje za korištenje obnovljivih izvora energije, ekološka svijest, formiranje jedinstvenoga europskog tržišta, pa stoga i jedinstvene prometne i energetske zajednice, bitno mijenjaju sliku prometnog sektora.



Europska unija ima svoju TEN – T mrežu prometnih koridora i obilato financira njezin razvoj.

Naš dio Europe ima „utješnu“ mrežu paneuropskih koridora. Dosadašnji projekti razvoja bili su financirani iz IPA pretpristupnih fondova.

IPA Regionalni razvoj priprema Hrvatsku za korištenje Europskog fonda za regionalni razvoj (ERDF), jednog od strukturnih fondova koji će Hrvatskoj biti dostupni nakon ulaska u punopravno članstvo Europske unije.

Preostalo pet mjeseci za izradu nacionalne strategije

Tu je problem. Da bi Hrvatska mogla koristiti strukturne fondove mora imati Nacionalnu strategiju prometnog razvoja. Taj dokument bit će temelj svim budućim projektima koje će Hrvatska financirati sredstvima iz „zajedničkog“ EU budžeta. Matematika je tu neumoljiva. Točno u cent se zna koliko će Hrvatska kao nova članica morati izdvojiti u zajednički EU proračun. Više od trećine proračuna EU vraća se članicama preko financiranja razvojnih projekata koji pridonose smanjivanju razlika između razvijenijih i manje razvijenih dijelova EU kao i promicanju ukupne konkurentnosti europskog društva i gospodarstva.

Znatna sredstva namijenena su okolišno održivom razvoju u energetici i prometu s posebnim naglaskom na javni gradski promet.

EU zahtijeva višegodišnje planiranje aktivnosti

EU postavlja pravila igre. Od zemalja članica zahtijeva višegodišnje planiranje potreba, aktivnosti i sredstava. Europska komisija donijela je zajedničke strateške smjernice, a zemlje članice moraju donijeti Nacionalni strateški referentni okvir (NSRO), za ulaganja koje će sufinancirati EU. Razina EU sufinanciranja je 80 - 85%.

S Europskom komisijom će se voditi pregovori oko Nacionalnoga strateškoga referentnog okvira, ona ga usvaja i na temelju njega izrađivat će se provedbeni dokumenti - operativni programi. Jedan od operativnih programa je za promet, kojim se definira i usmjerava korištenje europskih fondova za razvoj prometne infrastrukture

fokusirajući se na bolju povezanost prometne mreže RH s EU prometnim sustavom.

NSRO će biti izrađen, forma zadovoljena. Bit će izrađeni i utvrđeni prioriteti korištenja sredstava strukturnih instrumenata. Međutim šest mjeseci nije dovoljno za izradu „prave“ strategije. Ne strategije apsorpcije fondova nego strategije razvoja prometa s utvrđenim nacionalnim prometnim modelom kao podlogom za određivanje smjera razvoja pojedine prometne grane i njihove interakcije. Za to su potrebne barem tri godine.

Nedavno je formirano tehničko tajništvo i sektorske radne grupe za izradu razvojne strategije. Potpisan je prvi od tri ugovora iz projekta kojim će se financirati izrada strategije. Pristup izrade je od dna prema gore što je ohrabrujuće. Najprije će se utvrditi tehnički parametri. Na prvoj razini cilj je analizirati prometni sektor u cjelini i izraditi nacionalni prometni model.

Ne zaboraviti nacionalne interese Hrvatske

Priču vode strani konzultanti. Ovaj put „domaća pamet“ ima važan i odgovoran zadatak. Strategija se ne sastoji samo u razvoju elemenata koji prate interese Europske unije. Hrvatska osim paneuropskih koridora (crvuljaka u odnosu na TEN-T mrežu) ima i svoju nacionalnu mrežu i nacionalne interese. Ima obvezu prema svom stanovništvu razvijati okolišno najodrživiji promet, osigurati održivu mobilnost koja nadilazi tehničke vidove i infrastrukturu i podrazumijeva organizacijska pitanja, ispunjavanje ukupnih prometnih potreba te prostorno planiranje, životne stilove, inovacije itd. Zajedno s unutarnjim plovnim putovima i cestama željezničke pruge predstavljaju značajne veze koje ima rijetko koja zemlja.

Prometna strategija mora uzeti u obzir sve navedeno, potičući multimodalnost, ali vodeći računa i o životnoj sredini, gospodarskom rastu te društvenom razvoju Hrvatske.

Održiva mobilnost općenito predstavlja jasan cilj programa Europa 2020 kao i zajedničke europske politike vezane uz promet. ■

Vijesti iz Podružnica

U podružnici Zagreb Ranžirni kolodvor izabran novi povjerenik

Napisao: *Zdenko Šarčević*, dopredsjednik za područje Zaštite na radu



U podružnici Zagreb RK, nakon odlaska dosadašnjeg povjerenika na novu dužnost organizirali su se 14. studenoga 2012. izbori za glavnog povjerenika. Izabran je **Ivan Lukić**.

Ivan Lukić rođen je 1978. godine u Vukovaru. Oženjen je, otac troje djece.

Željezničku tehničku školu završio je 1996. za zanimanje prometno-transportnog tehničara. Iste godine zaposlio se na željeznici, na radnom mjestu prometnika vlakova na kolodvoru Zagreb Žitnjak gdje je radio do 2002. godine, a zatim prelazi na kolodvor Zagreb Ranžirni gdje i danas radi, također na radnom mjestu prometnika vlakova. Član Sindikata željezničara je od 2000. godine.

U sindikatu je obavljao dužnost povjerenika područja rada za prometnike vlakova, telegrafiste i šefove kolodvora te predstavnika radnika HŽ Infrastrukture kolodvora Zagreb RK na nivou regije. ■

Izabran glavni povjerenik podružnice Informatika

Napisao: *Mladen Joja*, glavni tajnik



Dana 14. studenoga 2012. u podružnici Informatika izabran je novi glavni povjerenik **Hrvoje Tomec**. Hrvoje je oženjen i otac dvoje djece. Po zanimanju inženjer prometa na željeznicu dolazi 2002. godine. Radi u Informatici kao glavni inženjer za osobna računala na održavanju softvera i hardvera. Završio je niz informatičkih seminara i sudjelovao u raznim projektima. Govori engleski jezik.

Član je Sindikata željezničara Hrvatske od osnutka podružnice. Obnašao je dužnost povjerenika područja rada. ■

Ivan Dodlek, novi glavni povjerenik podružnice Čakovec

Napisao: *Želimir Halić*, dopredsjednik za područje rada HŽ Cargo

U podružnici koja broji pedesetak članova u posljednje su vrijeme učestali izbori za glavnog povjerenika. Nedavnim izborom Želimira Halića za dopredsjednika SŽH za područje Cargo, bilo je potrebno provesti i izbore za novoga glavnog povjerenika.

Izbori su održani 15. studenoga 2012.

Većinom glasova izabran je **Ivan Dodlek**, rukovatelj manevrom iz kolodvora Čakovec. Za zamjenika glavnog povjerenika izabran je Branko Sokač, tranziter kolodvora Kotoriba (Murakeresztur).

Ivan Dodlek zaposlen je na željeznici od 1995. godine kao manevrist. Rukovatelj manevrom postaje 2008. godine.



Oženjen je i otac dvoje djece. Živi u Držimurec Strelcu. U svom programu rada navodi da želi okupiti što više članova u SŽH i brinuti o tome koristi li se svaki član svojim pravima što proizlaze iz radno-pravnih odnosa i poštivanja Kolektivnog ugovora.

Posebno je naglasio potrebu za pripadanjem velikom sindikatu kakav je SŽH.

U povjerenstvu podružnice osim njih još su i Slavica Lisjak – Sekcija žena, Željka Rusak – Sekcija mladih, Dragan Toth – područje rada HŽ Infrastruktura i Želimir Halić – područje rada HŽ Cargo.

Uskoro će se povjerenstvo popuniti novim povjerenicima kako bi sva društva imala svoje predstavnike. ■

Na Martinju zaboravili na probleme

Napisao: *Stjepan Mikac*

Svaki kraj slavi Martinje na sebi svojstven način, no svugdje je obilježen veseljem i zadovoljstvom. To je običaj duboko ukorijenjen u tradiciju sjeverozapadnih krajeva Hrvatske pa se tako još i danas posebno obilježava. Članovi podružnice ATR-a s tradicionalnim partnerima u druženju Udrugom branitelja iz Siska, proslavila je ovogodišnje Martinje nadomak Zagrebu, u miru naselja Luga Zabočkog u hotelu Kušan. ■



Vijesti iz Sekcija

Da se ne zaboravi

Napisala: *Blaženka Delija*, predsjednica Ženske sekcije SŽH

U organizaciji Ženske sekcije SŽH i domaćinstva kolegica iz vinkovačke podružnice 17. studenoga uoči memorijalnog dana, željezničarke i željezničari,

članovi SŽH hodočastili su u Vukovar.



Podijeljenih osjećaja, s jedne strane radosni zbog ispravka nepravde nanesene hrvatskim

generalima i hrvatskom narodu, a s druge strane tužni zbog sjećanja na muke i boli koncentrirane u Vukovaru, članice Ženske sekcije susrele su se sa ženama iz Udruge „Žene u Domovinskom ratu“. Udruga je osnovana samo s jednim ciljem, ostaviti zapisano svjedočanstvo budućim generacijama o doprinosu žena u obrani zemlje.

Članice SŽH i njihove obitelji prisjetili su se zastrašujućih dimenzija ratnih razaranja u Vukovaru. Istina, rat je prošlost, kako je rekao general Gotovina, ali prošlost treba pamtiti kako bismo znali tko smo i odakle smo. ■

Sekcija mladih SŽH u korak s Europom

Napisala: *Sandra Čidić*, predsjednica Sekcije mladih

U Bruxellesu 13. studenoga 2012. održan je prvi sastanak Upravnog odbora mladih. Nastavak projekta Transunion iz 2011. ostvaren je s pomoću novog projekta ETF-a u suradnji s EVA i ITC-ILO koji financira Europska komisija, a na temu "Osposobljavanje i osnaživanje mladih europskih transportnih sindikalista za rješavanje problema zapošljavanja mladih i izazova socijalne politike u Europi". Budući da je Sekcija mladih SŽH prepoznata



kao jedan od partnera u provođenju projekta, sastanku je prisustvovala, uz kolege iz Španjolske, Njemačke, Italije, Belgije i Norveške i Sandra Čidić kao njihova predstavnik koja je ujedno i članica Upravnog odbora. Na sastanku je dogovoren plan rada i aktivnosti su podijeljene između članova Upravnog odbora i partnera projekta EVA-e i ILO-a, a tako i odgovornosti organiziranja događaja. Ujedno je dogovorena strategija kampanje, a kao prvi

korak osmišljavanje njezinoga loga i naslova koji bi bio nasljednik kampanje "Enough is enough", („E sad je je dosta“). Odlučeno je da naslov kampanje bude "THE FUTURE LIES IN YOUR HANDS" („Budućnost je u vašim rukama“). Nadalje prikupljanje informacija o aktivnostima i položaju mladih unutar njihovih sindikata dano je kao zadatak članovima Upravnog odbora. Ciljana grupa ovog projekta su mladi transportni radnici, mladi radnici te mladi općenito, ETF podružnice, nacionalne i europske institucije...

S kampanjom se želi postići sljedeće: ujediniti mlade europske transportne radnike, izraziti glas mladih europskih transportnih radnika, povećati privlačnost sindikata mladim transportnim radnicima, dati težinu na nacionalno i europsko odlučivanje o socijalnoj politici...

U ožujku 2013. održat će se prvi seminar, odnosno radionica za mlade koju će pripremiti članovi Upravnog odbora i partneri projekta, potom slijedi obuka i prezentacija radnog programa na Kongresu ETF-a koji će se održati u lipnju 2013. u Berlinu, a naposljetku završna konferencija u Zagrebu u rujnu 2013. ■

Održan Središnji odbor Sekcije mladih SŽH

Napisala: *Sandra Čidić*, predsjednica Sekcije mladih

Dana 14. prosinca 2012. na Zapadnom kolodvoru u Zagrebu, u prostorijama Centrale SŽH, održan je Središnji odbor Sekcije mladih SŽH.

Sastanku su prisustvovali povjerenici iz Osijeka, Vinkovaca, Sl. Broda, Rijeke, Knina, Splita, Zagreba Gl., Zagreba RK, Varaždina i Zaboka. Donesena je odluka o planu aktivnosti Sekcije mladih za 2013. te su izabrani regionalni koordinatori Sekcije. Tako je regionalnim koordinatorom za Regiju 1 izabran Tomislav Šarčević, za Regiju 2 Danijel Kučej, Regiju 3 Marko Brnadić, a Regiju 4 Dražen Mihalić.

Cilj je omogućiti što bolji i kvalitetniji rad po podružnicama i regijama. Osnovne aktivnosti Sekcije mladih za 2013. su provođenje izbora u podružnicama Sisak, Zagreb Zap. i ATR. Također i organiziranje 9. sportskih susreta Sekcije mladih kao i team buildinga. Za aktivnost u Zip klubu predviđen je izlet u mađarsku prijestolnicu Budimpeštu te razgledavanje grada i znamenitosti kao i posjet uredu Sekcije mladih VdSzSz. U sklopu plana edukacije SŽH, mladi povjerenici i članovi koji pokažu interes bit će uključeni u obrazovanje i osposobljavanje i na toj

razini. Nadalje na međunarodnoj sceni Sekcija mladih SŽH ima kao važan zadatak sudjelovanje u organizaciji i provođenju projekta ETF-a koji financira Europska komisija na temu "Osposobljavanje i osnaživanje mladih europskih transportnih sindikalista za rješavanje problema zapošljavanja mladih i izazova socijalne politike u Europi".

S obzirom na gospodarske i socijalne neprilike koje su se uvukle u sve pore društva, ostvarili smo u 2012. vrlo dobre rezultate te nam to daje poticaj za daljnji rad koji bi trebao biti sve bolji i s još većim rezultatima.

Zajedno smo jači i kako kaže novi slogan kampanje ETF-a "Budućnost leži u vašim rukama". ■



Fleksibilnost i dar za organizaciju pomažu

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

Radom u smjenama te različitim turnusima željezničarima je posebno teško pod jedan šušir uklopiti posao i obitelj.



Obitelj Nade Klisurić - Ćosić i Marka Ćosića ispričala je za SŽH-ov list VIJESTI s kojim se problemima susreću u nastojanju da uspostave ravnotežu između posla i obitelji.

Marko radi u HŽ Infrastrukturi d.o.o. na radnom mjestu manevrist, a supruga Nada u HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. na radnom mjestu kondukterke.

V: Kako izgleda vaš uobičajeni radni dan?

– Ujutro je buđenje oko 8 sati, naravno zavisno od radnog vremena taj dan, ali najčešće je tako. i Priprema doručka, spremanje i vožnja djeteta u dječiji vrtić. Povratak doma, pospremanje po stanu, priprema obroka i slične kućanske obaveze. Oko podne je obiteljski objed, a poslije toga odlazak po dijete u vrtić.

Nakon dolaska iz vrtića vrijeme je da se mama i tata posvete svom anđelu i tada provodimo vrijeme s njime u šetnji, u parkiću, na sanjkanju... ili u igri doma. Polako već pada mrak, a s tim dolaze nove obaveze. Večera oko 19.30 i već je vrijeme za pripremu djeteta za spavanje. Oko 21 sat malac ide u krpe, a mi napokon imamo dragocjeno vrijeme za sebe jer uz današnje obaveze i stalnu žurbu za nečim, dragocjena je svaka sekunda koju supružnici provedu u miru sami, uživajući jedno u drugom.

Da ne bude zabune, ovo je primjer idealnog dana kada smo oboje kod kuće i kad taj dan ne radimo. Sada će još neko vrijeme biti obilje ovakvih dana. Naš sinčić Luka prije mjesec dana slavio je prvi rođendan i do tada sam bila na rodiljnom dopustu. Sada sam još desetak dana na godišnjem odmoru, a onda uskačem u žrvanj i tom našem rasporedu prilagođavat ćemo se

kako stignemo. Imat ćemo „primopredaju“ našeg malca. I naravno, međusobno raspoređivati kućanske poslove i ostale obveze kako bismo pomogli jedno drugome i kako bi sve bolje funkcioniralo.

V: Imate li ikakav utjecaj na raspored radnog vremena?

– Niti muž niti ja imamo utjecaj na raspored radnog vremena. To su unaprijed određeni turnusi koji se prate. Eventualno, u slučaju neke potrebe za zamjenom ili slobodnim danom, problem se rješava u hodu.

V: Jeste li zadovoljni s primanjima? Pokrivaju li ona troškove života?

– U današnje vrijeme mislim da nitko nije zadovoljan sa svojim primanjima, ali evo, dostatno je za život. Podmirujemo obveze no ne živimo na nekoj „visokoj nozi“. Kažemo da je u redu jer ionako za pravu sreću novci nisu bitni, a niti tih novaca valjda ikada može biti dosta.

V: Stambeno pitanje – je li riješeno? Ako nije, postoje li planovi za rješavanje? Koliko je realno da će se ostvariti?

– Stambeno pitanje je riješeno. Živimo u vlastitom stanu od 57 m². Da nije, ne znam kako bismo u ovoj situaciji u društvu mogli riješiti stambeno pitanje. Danas mladi većinom, ako uopće imaju sreću da rade, rade na određeno. To je velika nesigurnost i problem je dobiti i otplaćivati kredit.

V: Tko će vam pomagati oko čuvanja djeteta kad počnete raditi, vrtić, „baka-servis“?

– S vrtićem smo se pomirili, jer smatramo da se dijete treba socijalizirati i odmalena stvarati neke



navike koje će mu poslije pomoći u organizaciji života. Baka-servis, naravno, uskače kad god ja i muž nismo u mogućnosti ili nije uredovno vrijeme dječijeg vrtića. Rad vrtića nije prilagođen roditeljima koji rade u smjenama i sretni smo što su roditelji blizu i žele pomoći.

– Ja radim u turnusu i mogu izračunati kad će eventualno zaškripati pa se pokušati zamijeniti s kolegama, no kondukteri imaju raspored koji je prilično neujednačen i često se mijenja. Zato će Nadi biti kompliciranije, kaže Marko.

V: Ima li vremena za organiziranje društvenog života...druženje s prijateljima i sl.?

– Dobra organizacija čuda čini. Naravno, uvijek se nađe vremena za druženje s prijateljima, obitelji, kolegama. Smatramo da je to ono što nas regenerira i što olakšava ove današnje teške situacije u životu. Uz “čašicu smijeha i dobrog društva” uvijek se sve lakše riješi.

V: Osjećate li utjecaj podjele željeznice u odnosu na međuljudsku komunikaciju?

– Posljedice podjele između društava se itekako osjete. Međuljudski odnosi su na niskoj razini, što je jako žalosno. Svi gledaju neki svoj pravac, guraju se, podmeću, bahate, ma još štošta. Naravno ne vrijedi to za sve, niti se svi tako ponašaju. Osjeti se napetost. U biti svi smo mi u istoj “kaši”, ali očito toga nismo svjesni, kaže Nada.



– Nije samo podjela poduzeća uzrok problemima. Tu su i pritisci raznim dopisima, prijete otkazima zbog onih 6%. Kad nisi u pravu slijedi otkaz – to je očekivano, ali kad jesi u pravu, opet prijete otkazom – to nije u redu. Nervozu među

radnicima podižu i podjele među sindikatima, dodaje Marko.

V: Željeznica je nekad funkcionirala po principu hijerarhije. Uniforma je podsjećala

na vojsku. Primjećujete li u svom djelokrugu rada posljedice podjele u odnosu na funkcioniranje sustava, nadležnosti, koordinaciju službi?

– Što se tiče koordinacije između službi smatram da nama treba još jako mnogo učenja i truda da bi to sve funkcioniralo kako treba. Potrebno je vremena da se uspostavi neki “red”. Da se zna tko, što i zašto. Da se usklade opisi posla i slično...



A rokovi??? Ma što je to, pa to se nikada nije poštivalo.

– Kad smo kod rokova, upada Marko, najmanje se poštuje isporuka zaštitne odjeće i obuće. Manevristi to itekako osjete. Evo sad su problem čizme. I kad kiša pada problem su zbog niskih sara, a na ovom snijegu....možete zamisliti. Noge su za čas mokre.

Nije da HŽ Infrastruktura ništa ne isporučuje. Evo, nama na Zagreb Ranžirnom kolodvoru sada su isporučili zaštitna sredstva: sprejeve za komarce i držala za ručne kose.

Za kraj, pitali smo Nadu brine li se zbog povratka na posao, s obzirom na to da različita istraživanja ukazuju na porast slučajeva nasilja u prometnom sektoru i veću izloženost radnika stresu. Nada je rekla kako je svjesna da rad sa strankama općenito zahtijeva posebne vještine komuniciranja. Prijevoz je lanac i bilo bi lakše kada bi svi u lancu radili svoj posao kako treba. Svaka je karika važna. Nada vjeruje da će moći riješiti probleme koji iskrnsu. Važan je individualan pristup i stav, kaže. ■

Zanimljivosti

Iz drugih medija

„Kako uspostaviti ravnotežu između poslovnoga i obiteljskoga života?“

Iscrpila vas je kriza? Život vam se svodi na puko preživljavanje? Trčite kao muha bez glave između obaveza i neprestano ste umorni? Radite više nego ikad, a zarađujete manje nego ikad? Cijeli život vam se svodi na posao? O istinskim vrijednostima više i nemate snage razmišljati?

Na stranicama udruge Više od života, koja je ovih dana organizirala niz besplatnih predavanja na temu preživljavanja u raljama života, pronašli smo razmišljanja o načinu uspostavljanja razumnih odnosa između poslovnoga i obiteljskoga života. Što uopće znači uspostaviti ravnotežu u životu, kako se snaći pod pritiskom brojnih očekivanja te kako usred krize i stresa sačuvati istinske duhovne i moralne vrijednosti?

Pojam ravnoteže između poslovnoga i obiteljskoga života, odnosno ravnoteže između posla i života - kako se ovaj pojam često prevodi iz engleskog jezika - prema jednoj od brojnih definicija označava koncept koji uključuje ispravno prioritiziranje između „posla“ (karijere i profesionalne ambicije) i „života“ (zdravlje, zadovoljstvo, slobodno vrijeme, obitelj, duhovnost). Kako je „posao“ iz navedene definicije često duboko prožet „životom“, kao i „život“ naravno prožet „poslom“, jasno je da nikakva mehanička podjela budnog vremena nije odgovor na izazov uspostavljanja ravnoteže. Kada se posegne za Biblijom u potrazi za kakvom zgodnom Isusovom uputom o uspostavljanju ravnoteže u životu, na prvi pogled ostajemo bez odgovora.

Biblija naime nigdje ne govori o ravnoteži! Je li to zato što su starozavjetni židovi kao i Isusovi suvremenici bili manje zaposleni nego mi danas, pa im takvi savjeti nisu bili potrebni? S obzirom na to kako je teško iz pustinjske zemlje proizvesti dovoljno hrane, nije vjerojatno da nisu naporno radili. Ili se ravnoteža nigdje ne spominje zato što nije ravnoteža ono čemu nas je Isus htio

naučiti? Umjesto rasprave o ravnoteži, pitao nas je gdje nam je srce i u što su nam uprte oči, jasno poručujući da je za život presudan ispravan fokus. Tako je i u definiciji ravnoteže između poslovnoga i obiteljskoga života s početka ovog teksta ključna riječ – prioritiziranje.

Najvažniji praktični savjeti za kvalitetan svakodnevan život koji proizlaze iz upute da se prije svega moramo fokusirati na bitno, mogu se sažeti u tri točke:

- Precizno odredite što vam je u životu najvažnije i to postavite kao svoj prioritet; ako je to primjerice biti što više s djecom prije nego krenu u školu, onda odluke koje se tiču odabira posla, napredovanja, primanja koja su dostatna za zadovoljavajući obiteljski život i tako dalje treba prilagoditi tom prioritetu.

- Sve što ne pridonosi ostvarivanju prioriteta preuzmite kao obvezu samo i isključivo ako za to realno možete pronaći vremena; nema superžena i supermuškaraca i nitko ne može sve, dakle svi moramo relativno često biti spremni reći nekim stvarima ne, kao i čuti ne kao odgovor.

- Ne zaboravite da se prioritete mogu i moraju mijenjati zavisno od životne dobi i specifičnih okolnosti koje život nosi te je potrebno redovito preispitivati je li nam i dalje fokus ispravan.

Ako život promatramo kao klackalicu na kojoj balansiramo, ravnoteža u ovoj metafori ne znači nužno održavati oba kraja klackalice istovremeno u zraku, stojeći raširenih nogu na sredini, već donošenje odluke koji nam kraj u kojem trenutku u životu preteže u odnosu na onaj drugi. Kad smo oko toga na čistu, ispravno raspoređivanje težine odjednom postaje lakše.

Više informacija potražite na www.viseodzivota.info ■

Iz Zbirke u nasajanju

Autor: Marjan Gašljević

JAPANSKA POSLOVNA FILOZOFIJA NA HŽ-u (filozofija, etika, utopija)

Za zaposlenike HŽ Carga bit će održano predavanje "Japanska poslovna filozofija - Kaizen"

Kaizen prevedeno s japanskog znači „promjena na bolje“ što u japanskoj poslovnoj filozofiji govori o neprestalnom poboljšanju i unapređenju procesa u nekoj tvrtki. Ta tko bi bio protiv promjena na bolje? U prvi mah to zvuči fantastično, a prve sumnje javljaju se u samom startu kada trebamo postaviti tzv. 5s standard kao naviku na kojoj počiva kaizen.

Ovih dana razgovaram s jednim prijateljem kojemu se, svojevremeno, posrećilo pa je ušao u krug posvećenih u ovom našem poduzeću. I tako je to, kada ti se jednom posreći samo smrću ispadaš iz začaranog kruga posvećenih. Ovaj začarani krug nema veze s *kaizen krugovima* nego je riječ o krugu koji odlučuje o svemu u poduzeću. I dok su ovih nekoliko prethodnih mjeseci ti *posvećeni* provodili mobbing na rubu kaznenog djela nagovarajući na razne, najčešće nedopuštene načine radnike da se odluče za tzv. poticajne mjere, ova kampanja još nije niti okončana, a već im se počela razbijati o glavu. Žali mi se tako on da je sada kada je dio tih ljudi koji trebaju otići do kraja godine počeo koristiti neiskorištene godišnje odmone, jednostavno došao u situaciju da mu nema tko odraditi određene, najčešće, vrlo bitne poslove u pojedinom domenu. Priznaje, al' samo u četiri oka, da mu ustvari ostaju potpuno beskorisni ljudi s kojima ne može odraditi ni najobičniji osnovni proces.

5s standard kaizena počinje standardom *seiri – uklonite nepotrebne iz svog područja rada*. Ako je vjerovati spomenutom Posvećenom, a nemam razloga ne vjerovati, izgleda da smo prvo uklonili potrebne a nepotrebni su ostali!

Ustvari, kako drukčije i protumačiti činjenicu da primjerice na radnom mjestu koje se gotovo isključivo oslanja na rad s računalom, u SAP-u, osoba je koja uopće ne poznaje rad na računalu. Štoviše, zazire od računala.

Ustvari, ovog trenutka mi je sinula jedna fantastična ideja: sljedeća je naime stavka 5s standarda *seiton – izvršiti raspored nakon seirija*, Dakle kada se riješimo planiranog dijela zaposlenika i, milom ili silom, sprašimo ih na burzu, odmah naredni dan izvršimo zamjenu, one koji su ostali riješimo u duhu *seirija* a one koje smo potjerali vratimo kako bismo mogli funkcionirati.

Iskreno kazano, sve mi se više dopada ova japanska filozofija i nazirem njezinu učinkovitost. Nažalost, bojim se da u našoj primjeni filozofije nedostaje bitan element, a to je etika. Etike ni od korova. Samo živa, neiskvarena utopija.

Težimo, s tom je pričom aktualna vlada ušla u mandat, zemlji znanja. Je li u ovom trenutku za Cargo najvažnija japanska poslovna filozofija? Što jest? Po čemu to jest? To po čemu nešto *jest* – ma kakav se konkretan odgovor dao – imenuje se terminom bitak. Bitak ovog trenutka su stalna prolongiranja u različitim oblicima odluka o poticajnim mjerama što bi bilo u jednostavnom, hrvatskom prijevodu na relativno fin način riješiti se 2/3 zaposlenika. Stvoriti tisuću i po' siromaha (bića) nakon, uglavnom, podugoga radnog vijeka, a onima koji ostaju ponuditi Japan.

Poučeni dosadašnjim iskustvima, oni koji ostanu (opstanu!) filozofirat će na japanski način. Jedino ostaje problem tko će raditi. Uostalom, u toj zemlji znanja, kako svakodnevno čitamo po tiskovinama i gledamo na javnoj i privatnim televizijama, perjanice znanja (kako ih drukčije

i nazvati s obzirom na njihov društveni i radni položaj), falsificiraju diplome, prepisuju diplomatske radove, trguju diplomama (ne znanjem!), plagiraju znanstvene radove. Domet tog „znanja“ je iznalaženje najjednostavnijeg načina rješavanja što većega broja radnika japanskom filozofijom ili bez nje.

Kao običan, mali radnik kojeg mnogi diskretno pripitkuju: „Što ti čekaš? Da sam ja na tvom mjestu uzeo bih otpremninu i otišao.“, pitam se kako to da nijednom od tih koji ciljaju na Japan nije palo na pamet da bi možda bilo dobro kazati ljudima koje se usmjeruje prema poticajnim mjerama što dobivaju a što gube. Koja su njihova prava dragovoljnim odlaskom na burzu rada ili mirovinu. Zar u toj gesti ne bi bilo bar malo etike koja, sigurno, košta manje od japanske filozofije a činila bi korisno i lijepo ljudima od kojih će mnogi sutra vjerojatno kopati po kontejnerima, kao i mnogi neposvećeni umirovljenici danas.

Koliko je utopistički, etički ili bilo kako drukčije misliti da ako se riješimo svoga bližnjeg, nama će biti bolje? Ovakvo promišljanje o novom trenutku stvarnosti, kada r/evolucijom (konačnost utopije) prelazimo u novu stvarnost, usmjerava jedino prema novom poretku, kanibalističkom poretku.

Na kraju, straši me jedino činjenica da bi na to školovanje predavač mogao (ustvari i trebao) donijeti *wakizashi* ili *tanto*. I što bi se tada desilo? Može li itko od nas željezničara zamisliti? Scenarij bi bio otprilike ovakav: Dolazi bivši direktor koji je Poduzeće uspješno doveo do dubioze od 700 milijuna kuna, staje pred stol na kome je u finom papiru zamotan *tanto*, demonstrativno u sitne komadiće cijepa rješenje kojim mu je po osnovi solidarnosti priznat koeficijent direktora u dvorani odjednom komešanje, većina prisutnih juri prema stolu na kojem je, nažalost, samo jedan *tanto*, gurajući se, trgaju u komadiće svoja rješenja o solidarnosti. U gužvi je netko povukao ždralovima oslikani svileni stolnjak i tanto pada na pod. Radnik koji je podešavao razglas u neposrednoj blizini okliznu se spašavajući posvećeni *tanto* te sam pada na leđa a *tanto* zaranja svom žestinom svoje težine oštricom u, od gladi, spljošteni trbuh nesretnika. Narator na to kliče: „Jedna otpremnina manje!“

Seppuku smo dakle makar i u nešto izmijenjenom obliku, vidjeli. Sada nam samo preostaje vidjeti hoće li će netko od onih što su smjerno zasjeli u klupe čekajući nastavak predavanja, po završetku istog tog predavanja krenuti na *Fudži*, po starom dobrom japanskom običaju kada se čovjek osjeća nekorisnim■

Francuska: Ministar prometa okuplja željezničare pod jedan krov

Dana 30. listopada 2012, francuski ministar prometa Frédéric Cuvillier objavio je tijekom govora povodom 75. obljetnice utemeljenja SNCF glavne značajke željezničke reforme u Francuskoj. Najavio je okupljanje razdvojenih željezničkih poduzeća u sustav nacionalne korporacije, čiji je pravni status još nejasan.

Najprije će okupljanjem DCF (Direction de la Circulation Ferroviaire), RFF (Réseau Ferré de France) i SNCF Infra koji se bavi održavanjem i

obnovom postojeće mreže, formirati upravitelja infrastrukture GIU (Groupement d'infrastructure unique), a potom će GIU zajedno s nacionalnim prijevoznikom SNCF bit ujedinen u javni željeznički centar (Pôle public ferroviaire unifié).

Sadašnji je sustav postao "kafkijanski" i groteskan toliko da je 15.000 ljudi u DCF (Uprava željezničkog prometa) svake godine izrađivalo vozni red u ime RFF (Vlasnik i upravitelj francuske željezničke mreže), i to za SNCF (nacionalni prijevoznik).

Prečesto je dolazilo do preklapanja nadležnosti, nedostatak učinkovitosti više je nego uznemirujuć, a dodatne troškove ne treba ni spominjati.

Cilj reforme je "spasiti željeznički sustav koji se sučeljava s iznimnim zapostavljanjem", objasnio je M.Cuvillier. Iz godine u godinu, dug željezničkog sustava se povećava. Sada iznosi 31 milijardu i mogao bi, ako se ništa ne učini, do 2025. biti u rasponu od 55 do 60 milijarda eura, a tu se dodaje daljnjih 9 milijardi eura duga SNCF-a.

Pravno, spajanje se mora provesti tako da je u skladu s obvezama Bruxellesu tj. da se dug ne pojavi kao "javni dug". Odgovarajući bi zakon trebao biti donesen 2013. godine.

Ministar je također potvrdio svoju spremnost otvoriti u 2019. godini, u skladu s 4. željezničkim paketom, putnički promet tržišnom natjecanju.

Također je najavio razgovore o okvirnim socijalnim uvjetima za sve željezničare, koji će biti utvrđeni temeljnom uredbom a regulirati će sve aspekte vezane uz radno vrijeme i propise iz radnog zakonodavstva, kako za radnike SNCF-a tako i za radnike privatnih operatora.

Time će obitelj željezničkih radnika biti organizirana "pod jednim krovom". Sindikati su pozdravili najavljenju reformu u cjelini, ali i dalje su "na oprezu" protiv "nepoznatih učinaka" reforme, uključujući i pitanje statusa željezničkih radnika. ■

Upravo objavljena EVES-Rail studija o vertikalnim razdvajanju željeznice

CER - Zajednica europskih željeznica i infrastrukturnih kompanija, u kojoj je i HŽ član, nedavno je naručila studiju o gospodarskim učincima vertikalnog razdvajanja u željezničkom sektoru - EVES-Rail study. Ova velika studija procjenjuje učinke različitih oblika vertikalne organizacije u željezničkom sektoru u odnosu na ključne elemente kao što su: troškovna učinkovitost, udio željeznice u odnosu na druge prometne modele, vrijednost koja se dobiva za novac iz državnog proračuna, funkcioniranje tržišnog natjecanja te usklađivanje poticaja unutar lanca vrijednosti željezničkog sektora.

Ukratko, EVES-Rail studija je utvrdila da će troškovi željezničkog sektora biti povećani u slučaju nametanja vertikalnog razdvajanja u Europskoj uniji, a istovremeno te troškove neće pratiti poboljšanja u odnosu na bilo koju ključnu mjeru uspješnosti.

Cjelovitu studiju moguće je učitati na stranicama CER-a:

<http://www.cer.be/publications/studies>

Pitanje koje se neminovno nameće je: Koje ključne mjere uspješnosti očekuje Hrvatska Vlada od potpunog vertikalnog razdvajanja društava Hrvatskih željeznica (upravljanje infrastrukturom i pružanje usluga prometa putnika i robe)?

Čime se to suprotstavljaju stručnjacima i iskustvima uspješnih željeznica koje su zadržale organizacijski oblik holdinga (Njemačka, Austrija), ili mu se nakon neuspjeha u razdvajanju ponovo vraćaju (Francuska)?

Na temelju čega Hrvatska Vlada misli da vertikalno razdvajanje neće odvesti u propast željeznice kao Bugarsku ili Rumunjsku u kojoj je željeznica pred bankrotom?

Snijeg je najmanji krivac za nedavni kolaps željezničkog prometa u Hrvatskoj. Pitanje nadležnosti i koordinacije između potpuno razdvojenih poduzeća bolno je otvoreno pitanje i ne promijeni li uskoro Vlada taj dio, bojimo se i pomisliti što će se u budućnosti događati. ■

SINDIKAT ŽELJEZNIČARA HRVATSKE

TRG FRANCUSKE REPUBLIKE 13, 10 000 Zagreb, Hrvatska

Telefon: +385 1 370 7581

ŽAT telefon: 855-3529

FAX: +385 1 370 2424

ŽAT FAX: 855-3581

www.szh.hr



PREDSJEDNIK

Zoran Maršić

GSM: +385 98 442 637

VPN: 33000

e-mail: zoran_marsic@yahoo.com

e-mail: szh@szh.hr

www.szh.hr



GLAVNI TAJNIK

Mladen Joja

GSM: +385 99 242 3713

VPN: 33001

e-mail: glavni.tajnik@szh.hr



DOPREDSJEDNIK, za područje rada HŽ Infrastruktura

Branko Kreš

GSM: +385 98 382 171

VPN: 33002

e-mail: szh@szh.hr



DOPREDSJEDNIK, za područje rada HŽ Cargo

Želimir Halić

GSM: +385 98 419 235

VPN: 33004

e-mail: hazejko@net.hr



DOPREDSJEDNIK, za zaštita na radu

Zdenko Šarčević

GSM: +385 99 210 8292

VPN: 33003

e-mail: zdenko.sarcevic@gmail.com



DOPREDSJEDNICA, za međunarodnu suradnju i obrazovanje

Katarina Mindum, mag. polit.

GSM: +385 98 399 351

VPN: 33006

e-mail: katarina.mindum@gmail.com



DOPREDSJEDNIK, za područje rada HŽ Putnički prijevoz

Franjo Jularić

GSM: +385 98 345 272

VPN: 33305, 73125

e-mail: franjo.jularic@hznet.hr

PRAVNO SAVJETOVANJE

Dipl. iur. Ivan Rašić

Četvrtkom, od 10:00 do 13:00 sati

Osobno: Trg Francuske Republike 13, Zagreb

Telefonom: 01 370 75 81

Žat telefonom: 855 35 29

